

ferrovial



INFORME ANUAL INTEGRADO 2018

**INFORME DE GESTIÓN
Y CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS**

FOTO: Autopista LBJ Express, Texas (Estados Unidos).

Terminal 2 | The

EL INFORME

1. El Informe de Gestión consolidado, que contiene el estado de información no financiera, comprende desde la página 10 hasta la 141, y ha sido formulado por el Consejo de Administración el 28 de febrero de 2019.
2. Las Cuentas Anuales consolidadas comprenden desde la página 142 hasta la 264, y han sido formuladas por el Consejo de Administración el 28 de febrero de 2019.
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. El informe da cumplimiento a los requisitos establecidos por la Directiva Europea 2014/95/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, tras puesta a la legislación española a través de la Ley 11/2018, de 28 de diciembre, cumpliendo así con los requisitos del artículo 49 del Código de Comercio. Ferrovial ha trabajado en un modelo integrado de su información económica, social y medioambiental 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 Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV). La información de Responsabilidad Corporativa aplica por décimo año los principios de la norma AA1000 (ver página 130), 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 los *GRI Sustainability Reporting Standards* de *Global Reporting Initiative (GRI)* en su opción exhaustiva. Adicionalmente, incluye información relativa al gobierno, estrategia, gestión de riesgos e indicadores y objetivos relacionados con cambio climático, observando así las recomendaciones del *Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD)*. 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 Responsabilidad Corporativa se desarrollan en el Anexo.

Queen's Terminal

ferrovial

INFORME ANUAL INTEGRADO 2018

Con efectos 31 de diciembre de 2018 se ha decidido tratar el negocio de Servicios como Actividades Discontinuas. Conforme a la normativa contable aplicable, en el Balance de los Estados financieros Consolidados todos los activos y pasivos se han reclasificado en una línea de activos mantenidos para la venta, y el resultado después de impuestos generado por la actividad de Servicios se reporta en una única línea de la cuenta de resultados denominada “actividades discontinuadas”, tanto para el ejercicio 2018 como para el ejercicio 2017. Asimismo, la norma contable requiere valorar los activos al menor valor entre su importe en libros y su valor razonable (precio estimado de venta) menos los costes de venta.

En el Informe de Gestión Consolidado, en determinados apartados, se reporta información financiera incluyendo el negocio de Servicios. Adicionalmente, para poder informar de todos los aspectos e impactos de dicha división, la información no financiera social y medioambiental del ejercicio 2018 se ha preparado incluyendo en su perímetro a la división de Servicios.

FERROVIAL: INFRAESTRUCTURAS Y CIUDADES



FERROVIAL ES UNO DE LOS PRINCIPALES GRUPOS GLOBALES DE INFRAESTRUCTURAS, QUE OPERA EN AEROPUERTOS, AUTOPISTAS, SERVICIOS Y CONSTRUCCIÓN, GENERANDO SINERGIAS ENTRE LAS DISTINTAS DIVISIONES. SUS PRINCIPALES ACTIVOS SON LAS PARTICIPACIONES EN HEATHROW AIRPORT HOLDINGS (25%) Y LA AUTOPISTA 407 ETR EN TORONTO (43%). FERROVIAL TAMBIÉN CUENTA CON UNA CARTERA DE CINCO AUTOPISTAS DE PEAJE DINÁMICO (*MANAGED LANES*) EN EE.UU. LA INNOVACIÓN LE PERMITE GESTIONAR PROYECTOS MÁS EFICIENTES QUE FACILITAN LA MOVILIDAD URBANA, LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES Y LA MEJORA DEL MEDIO AMBIENTE. LAS DIVISIONES DE CONSTRUCCIÓN Y SERVICIOS OPERAN PRINCIPALMENTE EN ESPAÑA, REINO UNIDO, POLONIA, EE.UU. Y AUSTRALIA.

INVERSOR Y OPERADOR
PRIVADO DE AEROPUERTOS

ESTRUCTURACIÓN Y FINANCIACIÓN
DE INFRAESTRUCTURAS

EFICIENCIA ENERGÉTICA

MOBILIDAD SOSTENIBLE:
ZITY Y WONDO

EDIFICACIÓN

CONSTRUCCIÓN
CIVIL E INDUSTRIAL

SERVICIOS URBANOS
Y RECOGIDA DE RESIDUOS

TRATAMIENTO
DE AGUAS

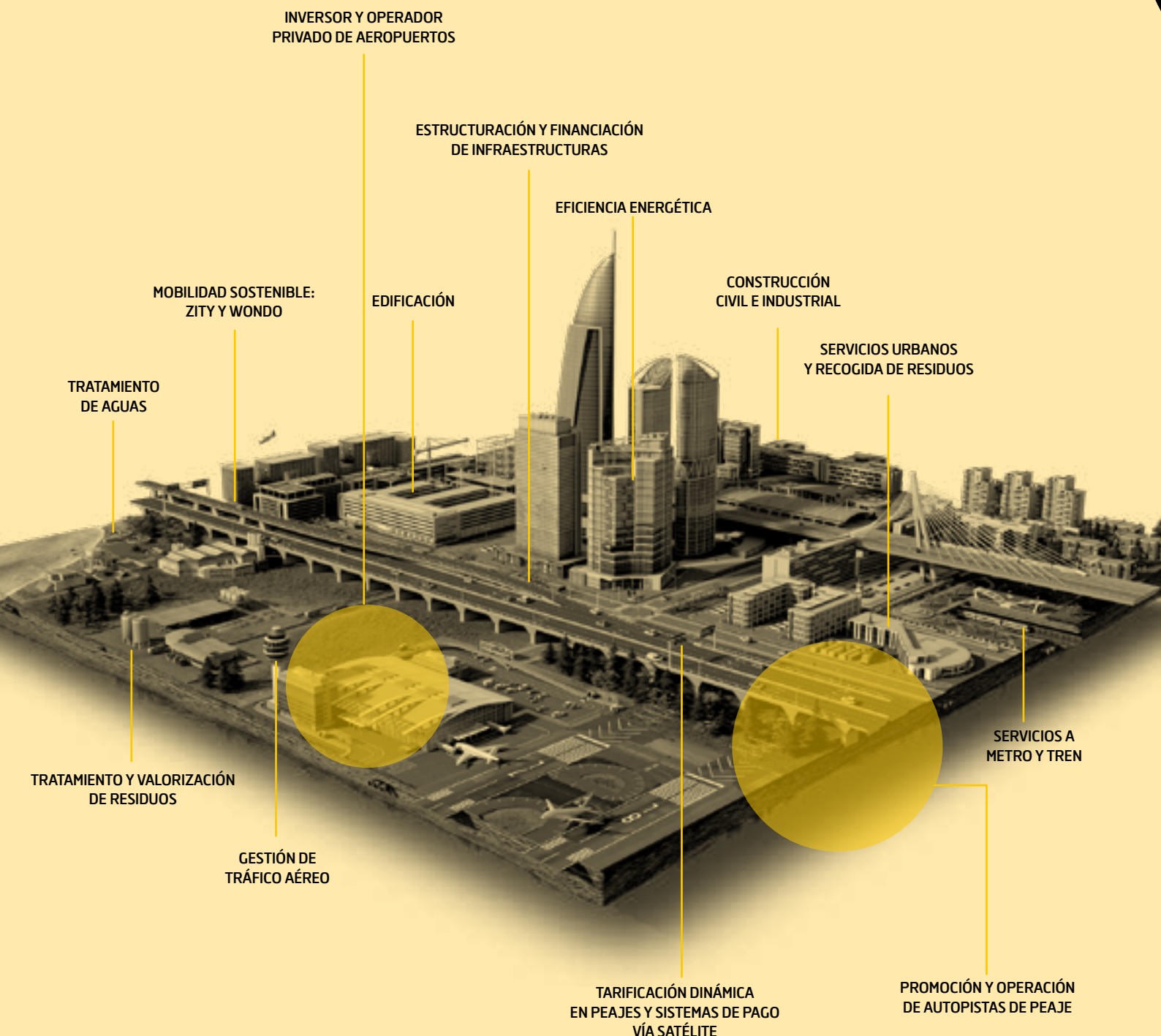
TRATAMIENTO Y VALORIZACIÓN
DE RESIDUOS

GESTIÓN DE
TRÁFICO AÉREO

SERVICIOS A
METRO Y TREN

TARIFICACIÓN DINÁMICA
EN PEAJES Y SISTEMAS DE PAGO
VÍA SATÉLITE

PROMOCIÓN Y OPERACIÓN
DE AUTOPISTAS DE PEAJE





ferrovial
00 CARTA DEL PRESIDENTE

01 INFORME DE GESTIÓN

1.1 Ferrovial en dos minutos

1.2 Estrategia y Creación valor

Visión global
Autopistas
Aeropuertos
Construcción
Servicios

1.3 Ferrovial en 2018

Accionistas:
Evolución de los negocios

Empleados:
Personas
Seguridad y Salud

Clientes:
Innovación
Calidad

Sociedad:
Ética e Integridad
Derechos Humanos
Medio Ambiente
Cadena de suministro
Comunidad
Gestión Fiscal Responsable

1.4 Riesgos

1.5 Gobierno Corporativo

Gobierno Corporativo
Retribuciones
Consejo de Administración
Comité de Dirección

1.6 Evolución previsible en 2019

02 CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

Cuentas Anuales Consolidadas

Informe de Auditoría

ANEXO

Medidas Alternativas de Rendimiento
Gestión de la Responsabilidad Corporativa
Principios de reporte
Cuadro de mando
Contenidos del Estado de Información no Financiera
Task Force on Climate-Related Disclosures
Indicadores GRI Standards
Anexo a indicadores GRI
Glosario de términos
Informe de Verificación



FOTO: Thames Tideway Tunnel, Londres (Reino Unido). © JMBallester

CARTA DEL PRESIDENTE

Estimado accionista:

En 2018 nuestros principales activos de infraestructuras continuaron superando las expectativas del mercado. Tanto la 407 ETR como las *Managed Lanes* y Heathrow crecieron en tráfico y rentabilidad al tiempo que lograron una alta satisfacción del cliente. Este sólido comportamiento ha permitido recibir un total de 623M€ de dividendos procedentes de proyectos de nuestra cartera.

La compañía cuenta con unos activos de infraestructuras de transporte únicos en el mundo. La estrategia de Ferrovial ha girado en torno al desarrollo, construcción y gestión de este tipo de infraestructuras. La venta de la división de Servicios permitirá centrar nuestra actividad en este mercado, donde consideramos que se encuentran las oportunidades de mayor creación de valor.

La decisión de vender Servicios implica un cambio en la forma de reportar los resultados. Continuaremos presentando las demás unidades de negocio como ha venido siendo habitual, como operaciones continuadas, mientras Servicios se hará como operaciones discontinuadas. Esto significa que el resultado de Servicios se reporta en dos líneas: por un lado, el correspondiente a operaciones discontinuadas y por otro, el ajuste de valor razonable.

El resultado neto de actividades continuadas ascendió a 460M€, lo que representa un crecimiento de un 8,6%. Las ventas totalizaron 5.737M€, un incremento del 11,3% en términos comparables, impulsadas por la construcción de obras en Estados Unidos. Este resultado neto del conjunto del grupo se ha visto impactado por una provisión de valor razonable de 774M€ por nuestra participación en Amey. No conlleva salida de caja y refleja las incertidumbres del sector en el Reino Unido.

La posición neta de caja, excluyendo proyectos de infraestructuras, alcanzó 1.236M€ a final de año, recogiendo también la procedente de Servicios, mientras que la retribución al accionista fue de 520M€.

Nuestras unidades de negocio tuvieron, como lo más destacado, el siguiente comportamiento operativo:

- Autopistas sigue mostrando crecimiento de resultados financieros y tráfico.
- Heathrow sigue batiendo récord de pasajeros cada mes mientras logra altos niveles de satisfacción. El Parlamento Británico aprobó el *National Policy Statement*, que abre el paso al desarrollo de la tercera pista y los aeropuertos regionales crecieron en rentabilidad pese a mostrar menor tráfico.
- Construcción presentó márgenes más ajustados por presión en los costes, sobre todo en Polonia.
- Servicios mantuvo su buena marcha en España, con un aumento de los ingresos y del EBITDA superior al 3% mientras conserva márgenes. La cartera de Australia creció en el año y Amey, sin contar con Birmingham, alcanzó un margen de EBITDA del 2,8%.
- La cartera combinada de ambas divisiones se eleva a 30.376M€.

El mundo vive una disrupción tecnológica sin precedentes. Desde la automatización en los procesos industriales hasta la irrupción de la Inteligencia Artificial, pasando por la transformación de los hábitos de movilidad. Infraestructuras como las autopistas 407 ETR en Toronto, las *Managed Lanes* en Dallas-Fort Worth y el aeropuerto de Londres-Heathrow -referentes en rentabilidad, calidad de servicio y satisfacción del usuario- nos marcan el camino a seguir. Estamos aplicando



análisis de *big data* para mejorar el desempeño y la segmentación de los usuarios.

Activos recién inaugurados como la NTE 35W, siguiendo el modelo de éxito de las *Managed Lanes*, y otros en desarrollo, como la remodelación de la terminal Jeppesen del Aeropuerto de Denver o la I-66 en Virginia, auguran que seguirán el rumbo de impacto social y económico que caracteriza a los anteriores.

El proceso de aprobación de la expansión de Heathrow sigue avanzando acorde con el calendario previsto. En los próximos años nos esperan nuevas oportunidades concesionales para fortalecer nuestra posición en el mercado y que perseguiremos con el mayor interés y dedicación.

Las empresas deben basarse en unos valores éticos, que necesariamente incluyan la sostenibilidad. En Ferrovial, estamos satisfechos de nuestra pertenencia al DJSI, FTSE4Good y CDP, a los que ahora sumamos la reciente incorporación al prestigioso índice Vigeo. Nuestro apoyo al Pacto Mundial y los esfuerzos por combatir el cambio climático son reflejo de la vinculación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), misión intergeneracional por la conservación de nuestro planeta. Pero ningún compromiso tendría sentido sin el cuidado prioritario de nuestros propios trabajadores mediante un esfuerzo continuado por la reducción de los índices de accidentalidad. Las mejoras de 10% en el índice de frecuencia refleja el resultado de nuestros esfuerzos en este sentido.

RAFAEL DEL PINO
Presidente

Quiero agradecer a accionistas, clientes y proveedores la confianza y apoyo depositada en la compañía y a los trabajadores su dedicación, esfuerzo y compromiso ante las nuevas oportunidades que se presentan. Ellos representan los cimientos sobre los que está construido Ferrovial.



CARTA DEL PRESIDENTE

Proyectos de infraestructuras de Transporte

Un modelo de negocio que crea valor

Principales mercados

Balance y flujo de caja

Grandes cifras

Ferrovial en Bolsa



1.1 FERROVIAL EN 2 MINUTOS

Ferrovial con los ODS

Hitos 2018

Ciclo completo de las infraestructuras

1.2 ESTRATEGIA Y CREACIÓN DE VALOR

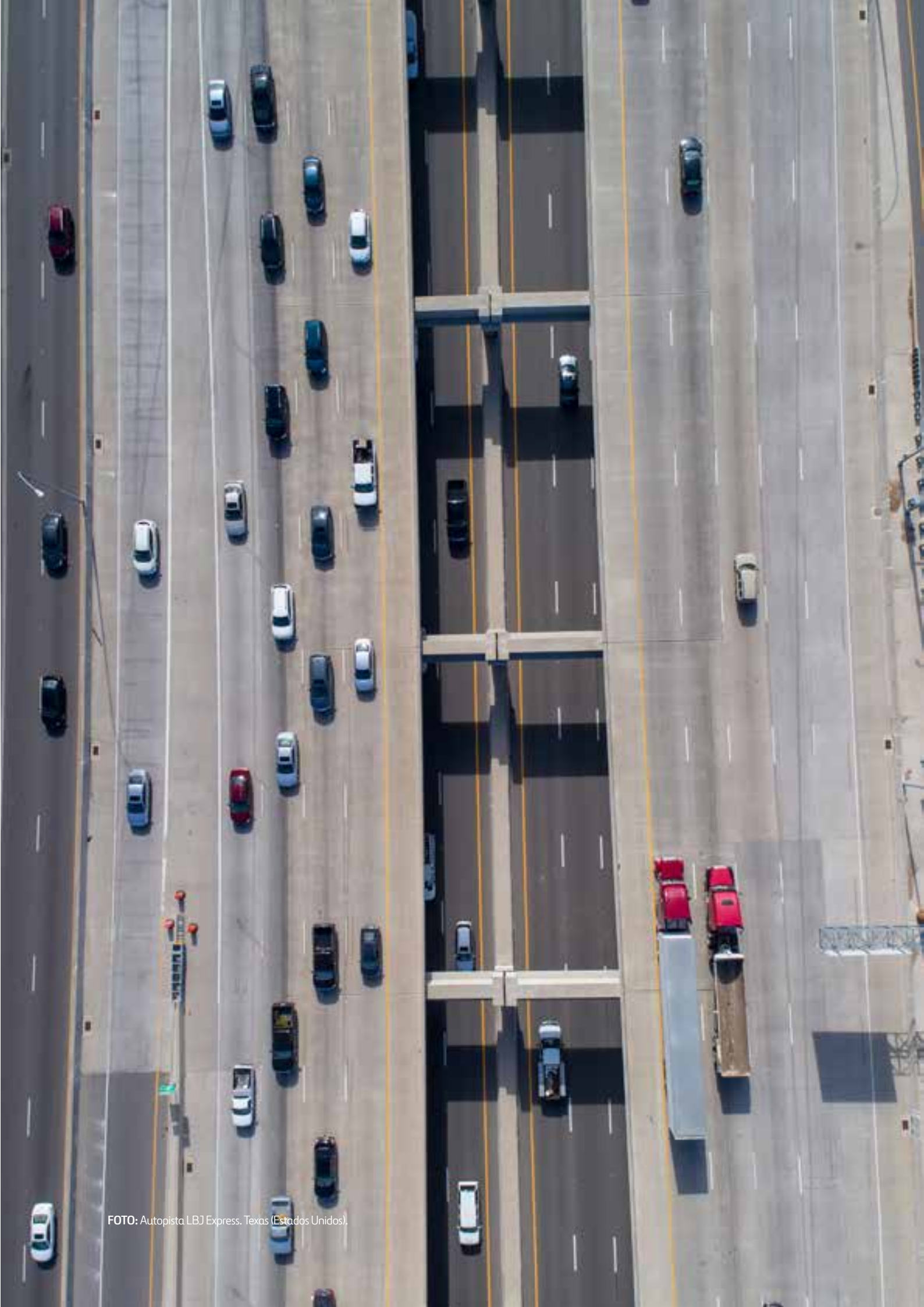


FOTO: Autopista LBJ Express, Texas (Estados Unidos).

PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

PROBLEMA: CONGESTIÓN URBANA

La población está aumentando a un fuerte ritmo en las grandes áreas urbanas, lo que provoca la congestión de tráfico. El crecimiento económico, que se traduce en creación de empleo, hace posible que los ciudadanos estén dispuestos a pagar para evitar los atascos, valorando un ahorro de tiempo



EL DESARROLLO DE FERROVIAL SE CENTRA EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE, PRINCIPALMENTE EN ESTADOS UNIDOS, DONDE SE FOCALIZARÁN LAS ASIGNACIONES DE CAPITAL

SOLUCIÓN: MANAGED LANES

Ferrovial ha desarrollado el modelo *Managed Lanes* como solución para la congestión urbana. Se trata de concesiones de alta complejidad, que asumen riesgo de tráfico y con amplia libertad de tarifas en función de los niveles de congestión. Operan bajo un alto nivel de satisfacción del usuario

CONTRIBUCIÓN POR PRINCIPALES ACTIVOS



LOS PRINCIPALES ACTIVOS DE FERROVIAL CONSOLIDAN POR PUESTA EN EQUIVALENCIA, NO CONTRIBUYENDO NI A VENTAS NI AL RBE, PERO SI CONTRIBUYEN DE FORMA SIGNIFICATIVA A DIVIDENDOS Y A LA VALORACIÓN DE LOS ANALISTAS DEL GRUPO

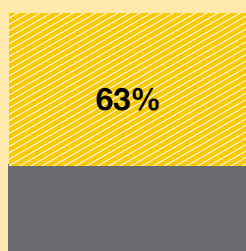
486 M€

DIVIDENDOS RECIBIDOS DE ACTIVOS DE INFRAESTRUCTURAS

INTEGRACIÓN GLOBAL*

RBE

484 M€



+

PUESTA EN EQUIVALENCIA

25% HEATHROW 43,23% 407 ETR

50% Glasgow Airport

Aberdeen International Airport Southampton Airport

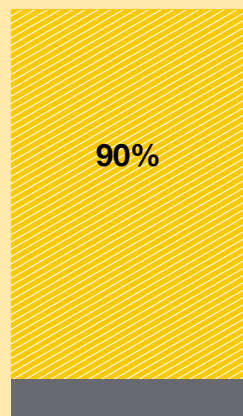
<50% Otros Activos

→

INTEGRACIÓN PROPORCIONAL*

RBE

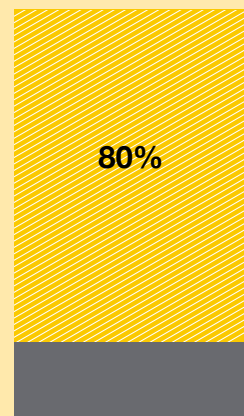
1.306 M€



VALORACIÓN ANALISTAS

PRECIO OBJETIVO

22,01€



● INFRAESTRUCTURAS ● EX- INFRAESTRUCTURAS

* Cifras excluyendo Servicios, clasificada como actividad discontinuada.

UN MODELO DE NEGOCIO QUE CREA VALOR



EL PRÓPOSITO DE FERROVIAL ES CREAR VALOR PARA LA SOCIEDAD Y LOS GRUPOS DE INTERÉS MEDIANTE UN MODELO DE NEGOCIO BASADO EN UNOS ACTIVOS DIFERENCIALES DE INFRAESTRUCTURAS

INFRAESTRUCTURA

EX-INFRAESTRUCTURAS

AUTOPISTAS Y AEROPUERTOS

Intensivos en capital, exposición positiva a la inflación y al crecimiento del PIB, de larga duración y generadores de dividendos



CONSTRUCCIÓN Y SERVICIOS

No intensivos en capital, con cartera que garantiza la actividad futura y generadores de flujo de caja



Crecimiento rentable, a través de unas infraestructuras únicas de transportes, gestionadas con criterios de excelencia operativa y disciplina financiera. Unos sólidos valores corporativos que fomentan la innovación, la sostenibilidad y la responsabilidad, fundamentados en las personas

GRUPOS DE INTERÉS



Maximizando el retorno al accionista y una comunicación transparente

ACCIONISTAS

520 M€
DIVIDENDOS



Soluciones a la congestión urbana, ofreciendo opciones más eficientes, favoreciendo la movilidad de los usuarios

CLIENTES/USUARIOS

+80%
SATISFACCIÓN
MANAGED LANES



Aporta alternativas de movilidad, sostenibles, que buscan la eficiencia energética

SOCIEDAD

4,15
SOBRE 5
EXPERIENCIA
EN HEATHROW



Diversidad y formación para conseguir el compromiso del profesional

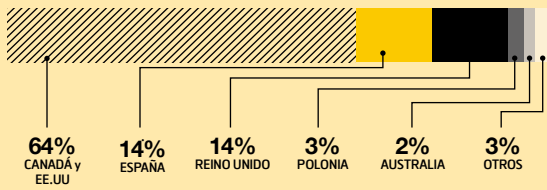
EMPLEADOS

91%
COMPROMISO

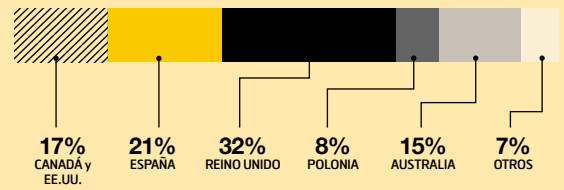
-54%
EMISIONES DE CO₂ EN
TÉRMINOS RELATIVOS
RESPECTO A 2009

PRINCIPALES MERCADOS*

VALORACIÓN ANALISTAS



VENTAS

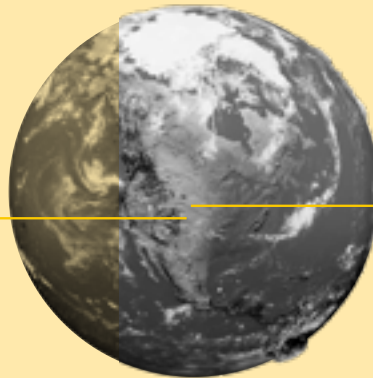


EE.UU.

VENTAS: 1.717 M€
RBE: 102 M€
PLANTILLA: 4.490

CANADÁ

VENTAS: 502 M€
RBE: 341 M€
PLANTILLA: 378

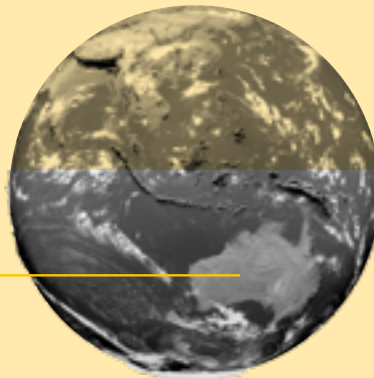


AUSTRALIA

VENTAS: 2.045 M€
RBE: 45 M€
PLANTILLA: 11.760

REINO UNIDO

VENTAS: 4.310 M€
RBE: 446 M€
PLANTILLA: 16.356

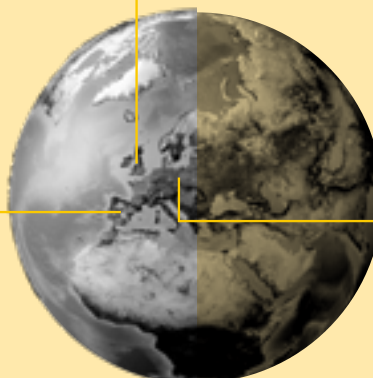


ESPAÑA

VENTAS: 2.830 M€
RBE: 367 M€
PLANTILLA: 42.045

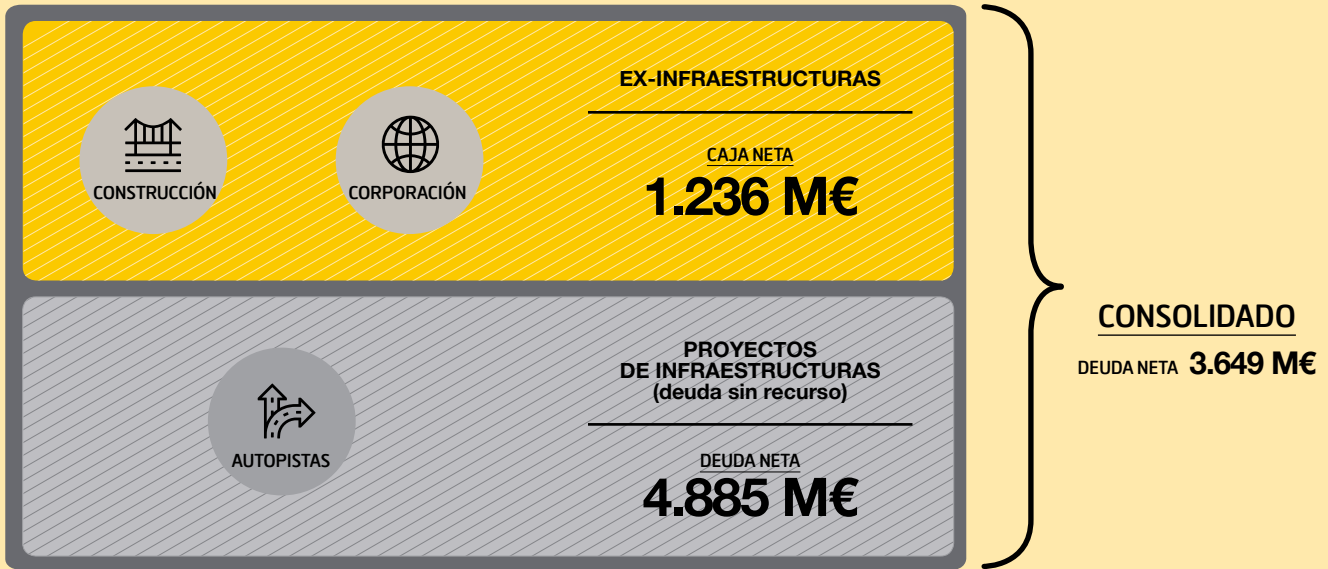
POLONIA

VENTAS: 1.060 M€
RBE: 74 M€
PLANTILLA: 6.734

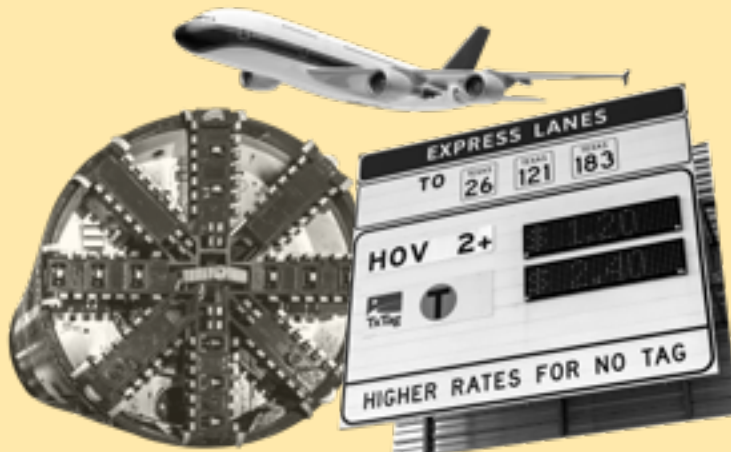


* Datos por integración proporcional e incluyen cifra de Servicios (actividad discontinuada).

BALANCE ⁽¹⁾



FLUJO DE OPERACIONES ⁽¹⁾⁽²⁾ (EX-INFRAESTRUCTURAS)



ferrovial

FLUJO DE OPERACIONES
(CONSTRUCCIÓN Y SERVICIOS)

176 M€



FLUJO DE OPERACIONES
(EX-INFRAESTRUCTURAS)

572 M€



DIVIDENDOS DE PROYECTOS
(AUTOPISTAS Y AEROPUERTOS)

486 M€

(1) Incluye Servicios
(2) Antes de impuestos.

GRANDES CIFRAS

ÍNDICE DE FRECUENCIA*



-10,3%
RESPECTO A 2017

-47,9%
RESPECTO A 2014

*Variación interanual del índice que recoge el número de accidentes con baja ocurridos durante la jornada laboral por millón de horas trabajadas (no incluye contratistas)

EMISIONES DE CO₂*

SCOPE 1&2 tCO₂ eq/M€

-54%
EN TÉRMINOS RELATIVOS
RESPECTO A 2009

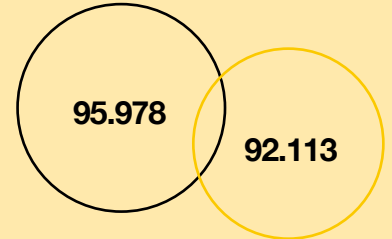
IMPUESTOS TOTALES (M€)*

2.127

* Soportados, pagados y recaudados en 2018
(Criterio de Caja)

PLANTILLA A CIERRE

● 2017 ● 2018



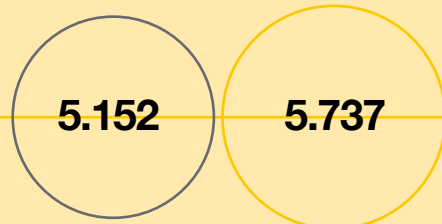
BENEFICIARIOS DE PROYECTOS SOCIALES



213.713

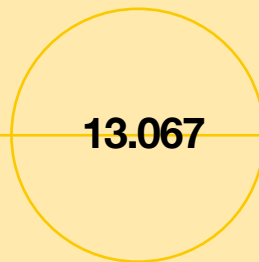
VENTAS* (M€)

● 2017 ● 2018



+11,3%
RESPECTO A
2017

CAPITALIZACIÓN (M€)



-5,7%
RESPECTO A
2017

CAJA NETA (M€)

1.236

EX-INFRAESTRUCTURAS
INCLUYE LA CAJA NETA
DE SERVICIOS (261 M€)

* Cifras excluyendo Servicios, clasificada como actividad discontinuada.

FLUJO OPERACIONES⁽¹⁾ (M€)

(ANTES DE IMPUESTOS)

572

EX-INFRAESTRUCTURAS

-42,8%

CARTERA⁽¹⁾ (M€)

30.376

EX-INFRAESTRUCTURAS

-0,3%
RESPECTO A 2017

19.411



10.965



VIDEO: RESULTADOS 2018
Breve repaso del año de Ferrovial

(1) Incluye Servicios

FERROVIAL EN BOLSA

CAPITALIZACIÓN (M€)

13.067

RETORNO AL ACCIONISTA (TSR)*

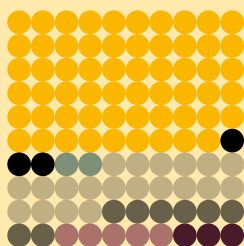
-2,5%
2018

CALIFICACIÓN CREDITICIA

BBB

S&P Y FITCH

ESTRUCTURA ACCIONARIAL



- CAPITAL FLOTANTE 59%
- BLACKROCK 3% ● FIDELITY 2%
- RIJN CAPITAL BV 20% ● MENOSMARES S.L.U. 8%
- SIEMPRELARA S.L.U. 5%
- SOZIANCOR S.L.U. 3%

FUENTE: CNMV (31 de diciembre de 2018)

INVERSORES INSTITUCIONALES (%)

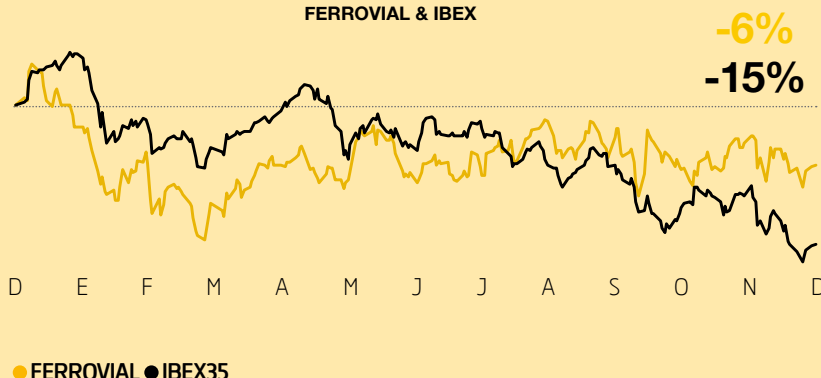
38	25	18	10	9
----	----	----	----	---

- NORTEAMÉRICA ● EUROPA (EX. ESPAÑA)
- REINO UNIDO E IRLANDA
- ESPAÑA ● RESTO MUNDO

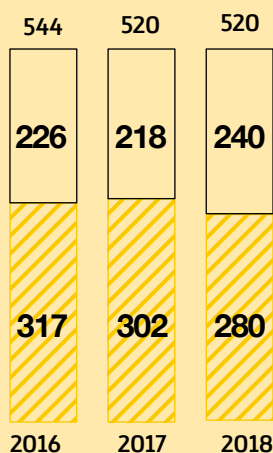
FUENTE: Ipreo (septiembre 2018)

EVOLUCIÓN DE LA ACCIÓN

FERROVIAL & IBEX



REMUNERACIÓN AL ACCIONISTA (M€)



- RECOMPRA DE ACCIONES
- DIVIDENDO

HISTÓRICO ACCIÓN

	2018	2017	2016
PRECIO CIERRE (€)	17,7	18,9	17,0
MAX. (€)	19,8	20,8	20,7
MIN. (€)	16,2	16,8	16,0
VWAP (€)	17,9	18,6	18,2
EFFECTIVO MEDIO DIARIO (M€)	27,4	33,1	57,9
VOLUMEN MEDIO DIARIO (M ACC)	1,5	1,8	3,2
NÚMERO DE ACCIONES (M ACC)	738,5	732,3	732,5
CAPITALIZACIÓN (M€)	13.067	13.858	12.450

RECOMENDACIÓN ANALISTAS

22 analistas cubrían Ferrovial a 31 de diciembre. Durante 2018, BNP, City Group, Cheuvreux, Macquarie e Intermoney iniciaron cobertura.



CONTACTO CON EL MERCADO

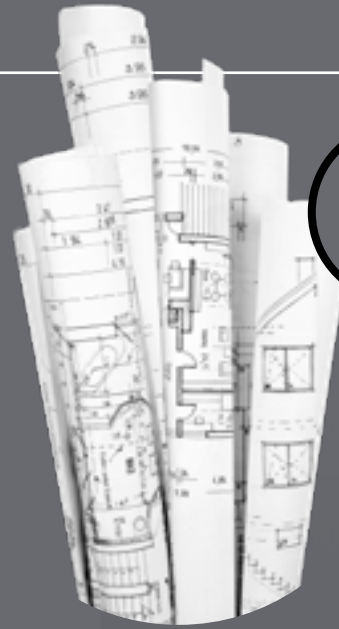
En 2018, el departamento de Relación con Inversores mantuvo un total de 297 reuniones, 9 roadshows y 7 seminarios con más de 480 inversores

* Retorno al Accionista (TSR): es la suma de la revalorización / depreciación de las acciones en el período y otros pagos tales como los derivados de la compra de los derechos de suscripción entregados a los accionistas.

FERROVIAL, EL CICLO COMPLETO DE LAS INFRAESTRUCTURAS



FERROVIAL ES UNO DE LOS PRINCIPALES OPERADORES DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y GESTOR DE SERVICIOS A CIUDADES. PARTICIPA A LO LARGO DEL CICLO COMPLETO DE LOS PROYECTOS, APROVECHANDO LAS SINERGIAS DE SUS NEGOCIOS. LA INNOVACIÓN LE PERMITE DESARROLLAR PROYECTOS MÁS EFICIENTES QUE FACILITAN LA MOVILIDAD URBANA, REDUCEN LAS EMISIONES Y MEJORAN EL IMPACTO AMBIENTAL



01/ DISEÑO

Sus especialistas diseñan infraestructuras para solucionar los problemas de transporte, en especial en grandes entornos urbanos congestionados, buscando la eficiencia y reduciendo el impacto ambiental

02/ CONSTRUCCIÓN

Ferrovial Agroman atesora una dilatada experiencia en el diseño y construcción de complejos proyectos de ingeniería en aeropuertos, carreteras y ferrocarriles en los países más exigentes del mundo



03/ FINANCIACIÓN

Estructura financiaciones eficientes en el mercado, dando respuesta a las necesidades de los proyectos, con una trayectoria contrastada en los entornos financieros más diversos



04/ OPERACIÓN

Tanto Cintra como Ferrovial Aeropuertos han demostrado su capacidad para ofrecer la mayor calidad del servicio junto a los más altos estándares de seguridad, pensado tanto en el cliente como en el usuario final

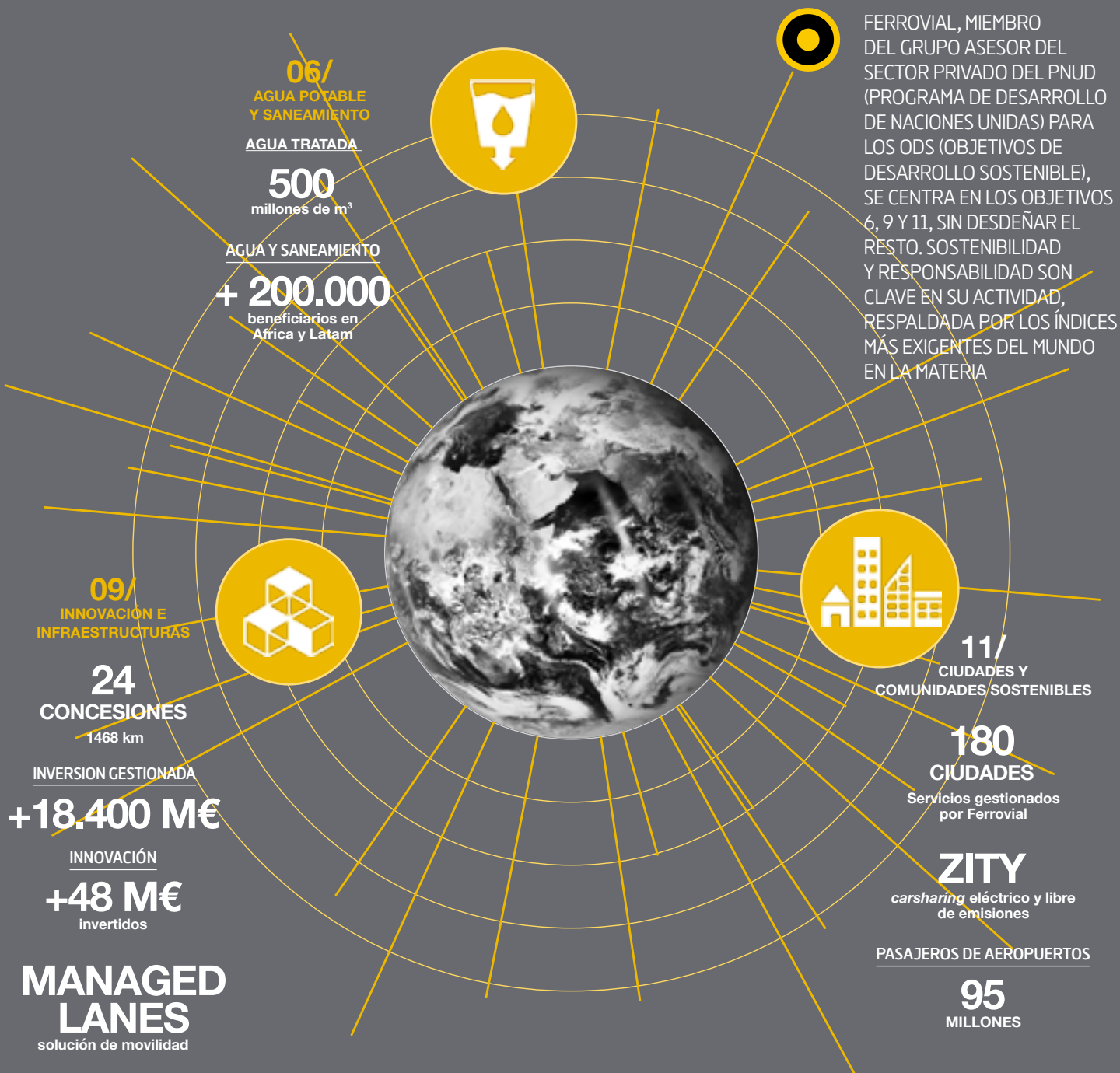


05/ MANTENIMIENTO

Un aspecto importante es la maximización del valor del activo de infraestructura tanto para el inversor, como para el operador o el usuario. Cintra, Ferrovial Aeropuertos y Ferrovial Servicios han demostrado su capacidad ofreciendo grandes retornos al accionista y la sociedad



FERROVIAL CON LOS ODS



FERROVIAL, MIEMBRO DEL GRUPO ASESOR DEL SECTOR PRIVADO DEL PNUD (PROGRAMA DE DESARROLLO DE NACIONES UNIDAS) PARA LOS ODS (OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE), SE CENTRA EN LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE, SE CENTRA EN LOS OBJETIVOS 6, 9 Y 11, SIN DESDEÑAR EL RESTO. SOSTENIBILIDAD Y RESPONSABILIDAD SON CLAVE EN SU ACTIVIDAD, RESPALDADA POR LOS ÍNDICES MÁS EXIGENTES DEL MUNDO EN LA MATERIA



01/ SEGURA

Desarrolla una política de *Target Zero* accidentes en el puesto de trabajo, creando entornos seguros, al tiempo que dispone de programas de bienestar para sus empleados



02/ DIVERSA

Aboga por la diversidad y la inclusión en sus plantillas, con empleados de más de 100 nacionalidades



03/ ÉTICA

Integridad, honestidad, legalidad, transparencia y tolerancia cero a toda forma de corrupción, son los valores que inspiran a Ferrovial



04/ SOSTENIBLE

El cambio climático y la reducción del impacto ambiental son el compromiso para cuidar el planeta. Sus objetivos de reducción se basan en *Science Based Targets*



05/ COMPROMETIDA

Desarrolla proyectos en la comunidad de sistemas de agua, inclusión social, integración de población indígena, cultura, educación y deporte
DJSI: presente en el índice mundial durante 17 años consecutivos y líder en el europeo
FTSE4Good: 15 años de presencia
VIGEO: miembro en 2018
MSCI: calificación AAA
CDP Carbon: líder en medio ambiente
STOXX: presente 4 años

HITOS 2018



VIDEO: NOTICIAS 2018
Breve repaso del año de Ferrovial



ENERO - FEBRERO - MARZO



Heathrow, mejor Aeropuerto del Mundo en Seguridad para *International Airport Review*

Ampliación del contrato con el Departamento de Defensa australiano por 300 M€ hasta 2021

Contrato para Shell-QGC, en Queensland

Apertura de la fase 2ª de la 407 *East Extension*

Adjudicación del primer contrato de instalaciones de agua en Australia

Apertura en North Yorkshire de una planta de tratamiento de residuos



ABRIL - MAYO - JUNIO

La T2 de Heathrow, mejor terminal del mundo y la T5, cuarta mejor del mundo para *World Airport Awards* de Skytrax

Budimex, mejor constructora del año para *Top Builder*

Sara Collado, de Ferrovial Agroman Chile, mejor ingeniera civil por los *European Women in Construction & Engineering Awards*

Adjudicación de la ampliación de las carreteras SH 146 (Houston) e IH-10 (San Antonio) en Texas por 262 M€

Rafael del Pino, premio a la Mejor Trayectoria Empresarial de La Razón



JULIO - AGOSTO - SEPTIEMBRE

Adjudicación por 321 M€ para la ampliación de la Ruta 25 (Chile), construcción de una carretera de circunvalación y de un edificio para la Universidad de Chile

Inauguración de la ampliación de la autopista North Tarrant Express, en Texas, dos meses antes de lo previsto

Firma de una nueva línea de liquidez, de 900 M€, introduciendo criterios de sostenibilidad

Adjudicación de una nueva línea de transmisión eléctrica de 250 kilómetros en Chile con una inversión de 125 M\$

Construcción de dos carreteras en Polonia por 155 M€

DJSI incluye a Ferrovial en su índice mundial, al tiempo que MSCI renueva la calificación AAA

Rafael del Pino, premio Conde de Campomanes de Economía

Adjudicación de IH-10, en Houston; FM-156, en Fort Worth, e IH-35, en Austin, por 308 M€

Bruno Di Leo, nuevo Consejero Independiente de Ferrovial

OCTUBRE - NOVIEMBRE - DICIEMBRE

Lanzamiento de WONDO, plataforma de movilidad urbana

Ferrovial y Enagás se alían para proyectos de biogás

Contrato para el mantenimiento de la red de carreteras entre Manchester y Liverpool por 366 M€

Cierre financiero de Ruta del Cacao, en Colombia, con una inversión de 580 M€

Nuevo contrato de mantenimiento de las instalaciones del Centro de Parklea, en Australia, por 57 M€ anuales

Rafael del Pino premio Líder Empresarial 2018 de La Información

Vigeo incluye a Ferrovial en sus índices de sostenibilidad

Venta de la participación en dos autopistas griegas, por 85 M€

Ferrovial se adjudica la ampliación de la IH 35 en Texas por 297 M€



FOTO: transporte sanitario urgente. Madrid (España).

1.1 FERROVIAL EN 2 MINUTOS



1.2 ESTRATEGIA Y CREACIÓN DE VALOR

Visión global

Infografía: el nuevo mapa de la movilidad

Autopistas

Infografía: beneficios de las *Managed Lanes*

Aeropuertos

Construcción

Infografía: El topo de Londres

Servicios

1.3 FERROVIAL EN 2018

Infraestructuras y movilidad

LA COMPAÑÍA CUENTA CON ACTIVOS DE INFRAESTRUCTURAS QUE LE HAN PERMITIDO UN CONOCIMIENTO INDUSTRIAL DIFERENCIAL EN LA GESTIÓN DE LA CONGESTIÓN URBANA.

La inversión en infraestructuras sigue siendo un eje clave en el desarrollo económico. Se estiman unas necesidades de inversión globales de 3,7 billones de dólares anuales hasta el año 2035 (*Bridging Global Infrastructure Gaps. McKinsey Global Institute, 2017*), de las cuales una parte significativa se realizarán en mercados prioritarios para Ferrovial.

La compañía cuenta con activos de infraestructuras que le han permitido un conocimiento industrial diferencial en la gestión de problemas de congestión urbana. Esta ventaja competitiva está referida principalmente a autopistas con libertad tarifaria, gestionando la disposición al pago por parte del usuario en función del nivel de congestión. En 2018, los activos de infraestructuras en su conjunto representaron un 80% de la valoración de Ferrovial y su capacidad de generación de caja permitió recibir 486 millones de euros de dividendos.

Se ha decidido poner el negocio de Servicios como actividad discontinuada, una vez que ha finalizado el proceso de revisión estratégica iniciado en octubre, con el objetivo de centrarse en el desarrollo de su negocio de infraestructuras.

Ferrovial apostó por el negocio de servicios como generador de caja y para desarrollar nuevas capacidades en actividades relacionadas con las infraestructuras. En la actualidad las tasas de retorno, el tamaño de la oportunidad, principalmente en mercados desarrollados definidos como prioritarios para Ferrovial, el conocimiento industrial que se posee y la capacidad de generación de caja de los activos, aconsejan que las inversiones

futuras se concentren principalmente en activos de infraestructuras.

El negocio de construcción afronta actualmente retos significativos, como la dificultad de protegerse frente a la inflación de costes o la tendencia a contratos con una transferencia de riesgos no equilibrada, factores que impactan en los márgenes de la actividad. La división de Construcción del grupo, cuyas ventas alcanzan máximos de los últimos 10 años, ha sufrido una reducción en sus márgenes de explotación en 2018 y no se anticipa su recuperación en el corto plazo. A futuro, la actividad estará enfocada hacia proyectos técnicamente complejos, que permitan obtener mayor rentabilidad a través del diseño, y la cartera estará preferentemente ligada a proyectos de infraestructuras (autopistas y aeropuertos), principalmente en países prioritarios para el grupo.

ENTORNO

El cambio climático, la transición energética, la concentración en ciudades, los cambios en movilidad y los avances tecnológicos están transformando la forma en que las infraestructuras se construyen y operan. En este sentido cabe destacar:

- La tendencia global hacia una economía baja en emisiones está dirigiendo la inversión y la financiación hacia negocios que ayuden a cumplir con los objetivos para combatir el cambio climático fijados en el acuerdo de París. Los compromisos adoptados generan nuevas oportunidades en materia de infraestructuras sostenibles, movilidad y eficiencia energética entre otros.
- El crecimiento de la población y la creciente urbanización incrementan la congestión en las ciudades, demandando nuevas soluciones e infraestructuras. Los gobiernos se enfrentan a la necesidad de elevadas inversiones, limitados por sus altos niveles de endeudamiento.
- El desarrollo tecnológico y la digitalización permiten mejorar la eficiencia y la productividad de las infraestructuras. La evolución de tecnologías como *IoT*, drones, impresión 3D, realidad aumentada y redes inteligentes entre otras, impactan en el desarrollo de las infraestructuras futuras. Estos desarrollos facilitan la interacción de la infraestructura con los usuarios finales.
- La conducción autónoma, la infraestructura conectada, el uso compartido de los vehículos y la electrificación afectarán tanto a las infraestructuras de transporte como a los servicios de movilidad, abriendo nuevas oportunidades de negocio.

EL NUEVO MAPA DE LA MOVILIDAD

ANALÍTICA AVANZADA PARA LA PREVISIÓN Y LA GESTIÓN DEL TRÁFICO

SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE

EXPERIENCIA DEL USUARIO

OPERACIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO

GESTIÓN DE AEROPUERTOS

CONTROL DE TRÁFICO AÉREO

LA MOVILIDAD COMO SERVICIO

PRECIOS DINÁMICOS / PEAJE INTELIGENTE



A LO LARGO DE LA HISTORIA TODOS LOS AVANCES EN EL TRANSPORTE HAN TRANSFORMADO LAS CIUDADES, EL TRABAJO Y LA SOCIEDAD EN GENERAL. EN LA ACTUALIDAD NOS ENFRENTAMOS A UNA DE ESTAS GRANDES DISRUPCIONES, QUE ADEMÁS SE ESTÁ PRODUCIENDO A UNA VELOCIDAD NUNCA VISTA ANTES. FERROVIAL ESTÁ PRESENTE EN LA MOVILIDAD DEL FUTURO, CON INICIATIVAS EN TODOS SUS PUNTOS CARDINALES PARA MANTENER UNA POSICIÓN DE LIDERAJO EN ESTA NUEVA ERA



MANTENIMIENTO PREDICTIVO DE FERROCARRILES

CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COMPLEJAS

INFRAESTRUCTURAS PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

BIKESHARING

ZITY CARSHARING

INFRAESTRUCTURA ADAPTADA DE VEHÍCULOS CONECTADOS Y AUTÓNOMOS

FLOTA INTELIGENTE Y LOGÍSTICA

En este contexto los principales retos para la compañía serían:

- Mayor competencia: el incremento de los fondos privados disponibles y la necesidad de invertirlos en el medio plazo hace que aumente el interés por la inversión en infraestructuras, especialmente en geografías con mejores perspectivas de crecimiento y mejores condiciones para la inversión.
- Tensiones comerciales, políticas y sociales: el crecimiento económico global está amenazado por políticas proteccionistas, conflictos geopolíticos y populismos, que ponen en riesgo el desarrollo económico.
- Gestión activa y eficiente: la regulación y la seguridad jurídica son factores clave a la hora de invertir y requieren un control exhaustivo de los riesgos, desde la contratación hasta la ejecución de los proyectos.
- Infraestructura sostenible en el largo plazo: la evolución tecnológica hace necesaria que la planificación de las infraestructuras se haga de una forma más flexible y adaptable a escenarios futuros.

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.

La estrategia de Ferrovial se apoya en tres prioridades claves:

- Crecimiento rentable: Ferrovial prioriza su crecimiento en proyectos de infraestructuras complejos (principalmente autopistas y aeropuertos). Se exploran también oportunidades en otros sectores con necesidades significativas de inversión como en energía (líneas de transmisión eléctrica).
Desde el punto de vista geográfico, la compañía establece tres mercados prioritarios, Estados Unidos, Canadá y Australia, y evalúa de manera selectiva el desarrollo en otras regiones como Europa (España, Reino Unido y Polonia) y Latinoamérica (Chile, Colombia y Perú).
- Excelencia operativa: con foco en la generación recurrente de caja, se desarrollan soluciones de

FERROVIAL APUESTA POR UN CRECIMIENTO SOSTENIBLE, OPERANDO HABITUALMENTE EN PAÍSES QUE TIENEN COMPROMISOS DE REDUCCIÓN DE EMISIONES Y PLANES DE ADAPTACIÓN DE SUS INFRAESTRUCTURAS OFRECIÉNDOLES SOLUCIONES INNOVADORAS

valor añadido orientadas a mejorar la experiencia de los usuarios de la infraestructura y a aumentar la rentabilidad de los proyectos. Se buscan sinergias entre las divisiones del grupo a través de proyectos complejos tanto desde el punto de vista constructivo como concesional. La compañía se enfoca igualmente en mejorar y optimizar la seguridad de los usuarios de sus infraestructuras y de sus empleados.

- Innovación: como base de la excelencia operativa, el principal objetivo es la generación de ventajas competitivas sostenibles para desarrollar la operación de forma más eficiente y rentable y el desarrollo de nuevos negocios. La compañía se enfoca en áreas transversales clave como la gestión basada en datos, la movilidad, la automatización y la sostenibilidad.

El desarrollo de las prioridades estratégicas mencionadas se apoya en tres pilares básicos:

- Personas: con foco en el compromiso, la cultura y la gestión del talento. En este sentido, el desarrollo de capacidades es clave para afrontar retos como la internacionalización, la continua innovación y la transformación digital.
- Disciplina financiera: es la base de cualquier actividad de Ferrovial y se materializa en:
 - Exhaustivo control de costes y de generación de caja en todas las fases de cada proyecto.
 - Rotación de activos para cristalizar el valor de las inversiones y financiar el crecimiento futuro.
 - Mantenimiento de un nivel de *rating investment grade* para el ámbito corporativo.
 - Compromiso por la transparencia con inversores, accionistas, agencias de calificación crediticia y bonistas promoviendo una relación de confianza que permita un acceso permanente a los mercados financieros en las mejores condiciones de coste y plazo.
- Sostenibilidad: Ferrovial apuesta por un crecimiento sostenible, operando en países que han ratificado el acuerdo de París y que tienen compromisos de reducción de emisiones y planes de adaptación de sus infraestructuras. Internamente, se han establecido unos objetivos de reducción de emisiones a 2030 validados por la iniciativa *Science Based Target (SBTi)* donde se fomenta uso de energías renovables en detrimento de los combustibles fósiles. Cabe destacar la presencia continuada durante 15 y 17 años en *FTSE4Good* y *Dow Jones Sustainability Index*, respectivamente. 📌

Alternativas a la congestión urbana

CINTRA CONTRIBUYE A REDUCIR EL DÉFICIT EXISTENTE DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURAS, PRINCIPALMENTE EN ENTORNOS URBANOS CADA VEZ MÁS CONGESTIONADOS, A TRAVÉS DE MODELOS CONCESIONALES CON FINANCIACIÓN 100% PRIVADA, CONTRIBUYENDO TAMBIÉN ASÍ A MINIMIZAR LA NECESIDAD DE FONDOS PÚBLICOS.

Cintra desarrolla su actividad en mercados de institucionalidad previsible, con buenas perspectivas económicas (Norteamérica, Australia, Europa), y una elevada demanda de infraestructuras de transporte, especialmente aquellas que resuelven los problemas de congestión de tráfico en zonas urbanas (concesiones *greenfield* complejas) y con libertad tarifaria. Los más de 50 años de experiencia, unida a las sinergias con Ferrovial Agroman, hacen de Cintra una compañía con un elevado potencial de creación de valor y fuertes ventajas competitivas.

PRINCIPALES ACTIVOS

Cintra posee un 43,23% de la autopista 407 ETR, en Toronto (Canadá), y un 62,97% y 54,6% de las autopistas *Managed Lanes* NTE y LBJ de Texas (EE. UU.), respectivamente. En 2018 se abrió totalmente al tráfico la autopista NTE 35 West (53,67% Cintra), también en Texas. Asimismo, se encuentran en fase de construcción la I-77 (50,10% Cintra), en Carolina del Norte, y la I-66 (50% Cintra), en Virginia.

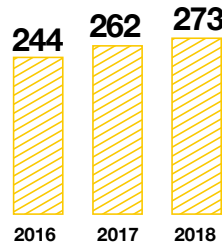
En las *Managed Lanes* las tarifas son dinámicas, pudiéndose modificar cada cinco minutos en función de los niveles de congestión, garantizando siempre una velocidad mínima a los conductores. Estos activos, con sistemas de peaje *free flow* (sin barreras), destacan por su larga duración y amplia flexibilidad tarifaria, situando a Cintra como compañía líder en la promoción privada de infraestructuras de transporte de alta complejidad.

CREACIÓN DE VALOR

Proyectos *greenfield* de alta complejidad

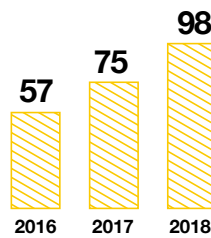
Cintra se centra en proyectos *greenfield* complejos

407 ETR (CANADÁ)
Dividendos recibidos M€



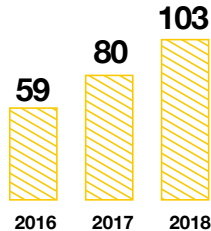
...

NTE (EE.UU.)
RBE M\$



...

LBJ (EE.UU.)
RBE M\$



...

por su alto potencial de creación de valor. El mayor riesgo asumido (construcción, financiación, operación y tráfico) permite tasas de retorno iniciales (TIR) más altas. El proceso de creación de valor se produce al disminuir la tasa de descuento de los flujos futuros, a medida que se eliminan (construcción) o reducen (tráfico/financiación) los riesgos del proyecto según avanza la concesión. Un ejemplo de esta reducción de riesgos ha sido el cierre financiero de Ruta del Cacao, en Colombia, que permitirá disponer de hasta 465 millones de financiación ajena, a largo plazo, sin recurso y en moneda local, para financiar una inversión de 580 millones, a través de un crédito sindicado en el que han participado seis entidades nacionales e internacionales. Esta creación de valor prevista puede verse incrementada gracias a la gestión eficiente, la innovación y las sinergias con otras autopistas.

Cintra utiliza técnicas de *Big Data* para conocer mejor los problemas de congestión y el comportamiento de los conductores, con un objetivo doble:

- Mejorar la fiabilidad y reducir el plazo de estimación de tráfico e ingresos. El análisis de datos anónimos de teléfonos móviles (localizaciones y tiempos de recorrido), o las lecturas de dispositivos *bluetooth* y *wifi* permiten hacer previsiones más rápidas y eficaces.
- Aumentar la eficiencia en la gestión de proyectos. El análisis de datos permite ampliar la oferta de servicios, mejorando la accesibilidad y conectividad de los proyectos, y generar ingresos adicionales en función de la predisposición del usuario al pago de distintas tarifas según los diferentes niveles de congestión existentes.

Rotación de activos maduros

Tras la reducción de riesgos, el valor creado se materializa con la venta de proyectos maduros, utilizando los ingresos obtenidos para la inversión en nuevos activos de mayor potencial de creación de valor. Un ejemplo de ello es el cierre realizado en 2018 por Cintra, con GEK Terna, socio en las concesiones griegas, para la transmisión de la totalidad de su participación en estas por 85 millones de euros.

Infraestructuras socialmente responsables

Por su elevada complejidad, innovación y eficiencia, los proyectos que desarrolla Cintra ofrecen soluciones sostenibles que mejoran la congestión en grandes ciudades, reducen la contaminación, disminuyen los accidentes, elevan la satisfacción de los usuarios, y mejoran la calidad de vida de las personas.

En Dallas, Texas (EE.UU.), Cintra opera la primera autopista (NTE) *carbon neutral*. La comparación de escenarios del “antes” (vía existente) y el “después” (vía existente más NTE) concluye que el nuevo escenario no tiene un impacto en el aumento de emisiones en el corredor.

Usuarios: excelencia en el servicio

La satisfacción del cliente es una prioridad para Cintra. En 2018 el servicio de atención al cliente de la 407 ETR envió más de 21 millones de facturas y gestionó 3,2 millones de peticiones de clientes, obteniendo niveles de satisfacción superiores al 85%. Por quinto año consecutivo esto ha sido reconocido con el premio *World Class Center* de la agencia *SQM (Service, Quality, Measurement)*. Además, recientemente, los usuarios han situado a la 407 ETR en tercer lugar en términos de *value for money*, sólo detrás de los *fast food restaurants* y el *public transport*.

Empleados: apoyo al mérito

Cintra ofrece oportunidades para el desarrollo profesional de todos sus empleados, promoviendo la movilidad interna y asegurando que el mérito sea el factor determinante en su carrera profesional. Durante 2018, un 24% de los empleados han tenido la oportunidad de cambiar de puesto o localización, y una de cada cuatro personas desempeña puestos de trabajo en una asignación internacional. 🌐

NORTEAMÉRICA

91%

Valoración de Cintra

...



VIDEO: 407 ETR 20 AÑOS

CONCESIONES

24

Activos en 9 países

...

KILÓMETROS

1.468

...

DIVIDENDOS (M€)

296

52% del flujo total
(ex-infra)

...

**INVERSIÓN
GESTIONADA (M€)**

18.472

94% internacional

...



INVESTIGACIÓN SOBRE MOVILIDAD

Cintra colabora en varios proyectos de investigación con el *Massachusetts Institute of Technology (MIT)*, con el *Center for Transportation Research* de la Universidad de Texas, en Austin, y con la Universidad Politécnica de Madrid para anticipar los impactos en la movilidad y la congestión de tendencias actuales como la economía colaborativa (coches y viajes compartidos, movilidad como servicio, comercio electrónico, etc.), nuevas tecnologías (coches autónomos y conectados), y cambios de comportamiento social. El objetivo de estos proyectos es anticipar su posible efecto en la cartera actual y futura y aprovechar las oportunidades de creación de valor que todo ello está generando.



APERTURA *MANAGED LANES*: 35W EN FORT WORTH (TEXAS)

En julio de 2018 Cintra abrió el último tramo de la autopista NTE 35W, dando por finalizadas las obras de contrato firmado con TxDOT en 2013. Tras la apertura de este último segmento, no solo el tráfico se ha situado por encima de las expectativas originales de este proyecto, sino también ha incrementado de forma significativa el tráfico en la autopista NTE, gracias a la conexión existente entre dichas autopistas. Con esta apertura, se pone de manifiesto el papel que juegan las *Managed Lanes* en la mejora de la movilidad de la zona, no solo para los usuarios de estas, sino también para los que deciden utilizar los carriles libres de peaje.

MANAGED LANES (MLs): BENEFICIOS PARA LOS GOBIERNOS Y LOS USUARIOS



LA ZONA DEL AEROPUERTO DE DALLAS-FORT WORTH (TEXAS) ES UNA DE LAS MÁS CONCURRIDAS Y DE LAS QUE MÁS RÁPIDO ESTÁ CRECIENDO EN ESTADOS UNIDOS. PARA AYUDAR A SOLUCIONAR LA CRECIENTE CONGESTIÓN DEL TRÁFICO, FERROVIAL, A TRAVÉS DE CINTRA, SE HA ASOCIADO CON TxDOT EN TRES PROYECTOS DE *MANAGED LANES* (MLs) CON PRECIOS DINÁMICOS. ESTA SOLUCIÓN SOSTENIBLE DE GESTIÓN DEL TRÁFICO HA INCREMENTADO LA MOVILIDAD, HA MEJORADO LA EXPERIENCIA DEL USUARIO Y LAS CONDICIONES DEL TRÁFICO EN LOS CORREDORES.

BENEFICIOS PARA LOS GOBIERNOS

- Aprovechar las contribuciones tributarias para proyectos necesarios
- Desplazar los riesgos de los contribuyentes a los inversores
- Acelerar el desarrollo de proyectos
- Ahorrar en costes de los ciclos de vida de la infraestructura y certeza en cuanto a precios
- Acceder a innovaciones tecnológicas y de diseño avanzadas

BENEFICIOS PARA LOS USUARIOS

- Disminución de la congestión del tráfico
- Tiempo fiable de duración de trayectos
- Soluciones de diseño innovadoras para mejorar la conectividad y la experiencia del usuario
- Más opciones de viaje

RESULTADOS CONSEGUIDOS

Managed Lanes desarrolladas por valor de 5.100 millones de euros, con poco más de 900 millones de euros de fondos públicos. Más de 10 millones de vehículos han utilizado hasta ahora las *Managed Lanes* LBJ, NTE y NTE 35W. Aproximadamente, el 80 % de los usuarios de las TExpress Lanes valoran su experiencia de forma positiva



LONGITUD

21,4 km

INVERSIÓN

1.741 M€

CONCESIÓN

52 años

TRÁFICO MEDIO DIARIO

200.000
vehículos



LONGITUD

27,4 km

INVERSIÓN

2.157 M€

CONCESIÓN

52 años

TRÁFICO MEDIO DIARIO

270.000
vehículos



LONGITUD

16,4 km

INVERSIÓN

1.176 M€

CONCESIÓN

52 años

TRÁFICO MEDIO DIARIO

132.000
vehículos



407

ETR

WEST

Express Toll Route



70

66



FOTO: Autopista 407 ETR. Toronto (Canadá).

Heathrow: entrando en pista

FERROVIAL AEROPUERTOS, UNO DE LOS PRINCIPALES INVERSORES Y OPERADORES PRIVADOS DE AEROPUERTOS DEL MUNDO, CUENTA CON UNA CARTERA DE CUATRO ACTIVOS EN REINO UNIDO (HEATHROW Y AGS- ABERDEEN, GLASGOW Y SOUTHAMPTON). EN EE.UU. CUENTA CON UN CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA REMODELACIÓN Y EXPLOTACIÓN COMERCIAL DE LA TERMINAL PRINCIPAL DEL AEROPUERTO DE DENVER.

En 2018, el Parlamento Británico aprobó la construcción de la tercera pista del aeropuerto de Heathrow. La devaluación de la libra producida por el *Brexit* ha derivado en un aumento de la inflación, elevando el valor del activo regulado (RAB) y en un incremento de los ingresos comerciales. Sin embargo, la incertidumbre generada no ha tenido impactos relevantes en términos de tráfico.

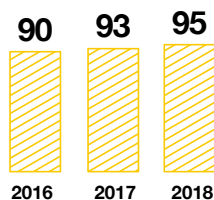
En Heathrow y AGS se han desarrollado planes de contingencia para mitigar el posible impacto del *Brexit* en la operativa de los aeropuertos. Por su parte, la UE permitirá que las aerolíneas de Reino Unido vuelen a la UE siempre que haya una oferta recíproca para las compañías europeas. Por otro lado, el Gobierno Británico está trabajando para alcanzar nuevos acuerdos de servicio aéreo con 17 países que actualmente están amparados bajo el acuerdo general de la UE, entre los que destaca el acuerdo ya logrado con EE.UU. Esto, combinado con los acuerdos bilaterales ya existentes con otros 111 destinos, garantizará que la mayoría del tráfico de los aeropuertos en los que la compañía tiene participación no se vean afectados por el resultado de las negociaciones del acuerdo de transición.

Ferrovial Aeropuertos ha abierto una oficina de licitación en EE.UU. al ser este un mercado en crecimiento y estratégico para Ferrovial y la división.

PRINCIPALES ACTIVOS

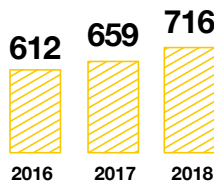
Ferrovial Aeropuertos es el principal accionista del aeropuerto de Heathrow (25%) y es propietario de un 50% de las acciones de AGS.

TRÁFICOS HEATHROW Y AGS (MILL. PAX)



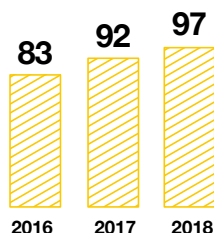
...

INGRESOS COMERCIALES HEATHROW (M£)



...

AGS RBE (M£)



EXPANSIÓN DE HEATHROW

Heathrow continúa progresando significativamente en el proceso de expansión del aeropuerto tras recibir la aprobación mayoritaria del Parlamento Británico en junio de 2018. Heathrow ha incorporado ya a su *master plan* el *feedback* obtenido en la primera consulta pública realizada a principios de 2018 y llevará a cabo dos consultas más en 2019. Con todos los comentarios recibidos preparará un plan final y la solicitud para el consentimiento de desarrollo a la institución de Inspección de Planificación (*Planning Inspectorate*) en 2020. El aeropuerto deberá esperar 18 meses para recibir la aprobación final del proyecto y se calcula que la tercera pista estará operativa en 2026.

CREACIÓN DE VALOR

Enfoque integrado en licitación y gestión

- Generación de sinergias entre los distintos negocios de Ferrovial para la construcción, remodelación y ampliación de aeropuertos.
- Transformación y mejora de la calidad del servicio en aeropuertos, con una inversión acumulada de más de 11.500 millones de libras desde 2007.
- Implementación de soluciones sostenibles e innovadoras para garantizar un crecimiento responsable.

Eficiencia operativa

Mejorar la experiencia del usuario y maximizar la retribución a los accionistas son objetivos clave en la gestión de los activos de Ferrovial Aeropuertos. Para alcanzarlos se busca incrementar la eficiencia operativa y el desarrollo de iniciativas comerciales que aumenten los ingresos. Adicionalmente, optimizar la estructura financiera permite aumentar el pago de dividendos y realizar las inversiones necesarias para mejorar los niveles de servicio y seguridad de los aeropuertos.

Innovación

Ferrovial Aeropuertos desarrolla infraestructuras modernas, seguras y eficientes diseñadas para ofrecer la mejor experiencia al pasajero. Principales proyectos de innovación desarrollados en 2018:

- Reconocimiento biométrico: proyecto piloto que consiste en aplicar sistemas de reconocimiento biométrico para agilizar el tránsito de pasajeros durante todo su trayecto por el aeropuerto.
- Inteligencia artificial: analizar y predecir hábitos de consumo y de tráfico de pasajeros a través de *Big Data*.
- *Digital Passenger Experience*: programa de transformación digital para aumentar la satisfacción del pasajero y mejorar la operativa de la infraestructura.

Medio ambiente

La inversión en sostenibilidad es fundamental para la gestión de los aeropuertos. En este contexto cobra especial relevancia el hecho de que Reino Unido, principal mercado de Ferrovial Aeropuertos, ha ratificado el Acuerdo de París y tiene compromisos de reducción de emisiones. Heathrow ha firmado también la iniciativa *Science Based Target (SBTi)*, alineando sus objetivos con dicho acuerdo. En este ámbito, Heathrow va a participar en un proyecto de compensación de emisiones a través de la recuperación de pantanos de turba como parte de su compromiso de ser *carbon neutral* en 2020, y lograr cero emisiones en 2050. Cabe destacar que la Terminal 2 de Heathrow es una de las primeras terminales del mundo que funciona íntegramente con energías renovables.

Sociedad: compromiso con la comunidad

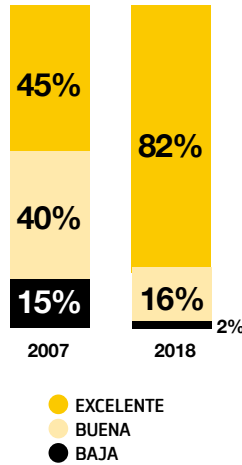
Ferrovial Aeropuertos mantiene un firme compromiso con las comunidades en donde opera. El plan "Heathrow 2.0" incluye diferentes compromisos con la comunidad:

- Reducir al menos a la mitad el número de vuelos operados a partir de las 11.30 pm para el año 2022.
- Minimizar significativamente las emisiones en el campo de vuelo para 2025.
- Optimizar el tráfico de entrada al aeropuerto, consiguiendo que el 50% de los viajes al mismo se realicen a través de medios de transporte públicos y sostenibles.



VIDEO: FERROVIAL AEROPUERTOS
Haciendo los aeropuertos aún mejores

EXPERIENCIA EN HEATHROW*



* Encuesta satisfacción ACI (Airports Council International).

Pasajeros: experiencia del usuario

La calidad en el servicio y la mejora continua de las operaciones son claves para Ferrovial Aeropuertos. El resultado se observa en Heathrow, donde el 82% de los pasajeros valoran su experiencia en el aeropuerto como "muy buena" o "excelente", según la encuesta de satisfacción de pasajeros independiente elaborada por ACI (Airports Council International).



GREAT HALL (DENVER): AVANZA LA REMODELACIÓN

En julio de 2018 se celebró el acto de inauguración de la fase de construcción del proyecto Great Hall, un contrato de 34 años de duración liderado por Ferrovial Aeropuertos que supone la remodelación y posterior operación comercial de la terminal principal del Aeropuerto Internacional de Denver. Se ha iniciado el proceso para seleccionar las primeras concesiones que formarán parte de la nueva oferta comercial de la terminal.

Proyectos complejos

FERROVIAL AGROMAN ES LA UNIDAD QUE DESARROLLA LAS ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN DE OBRA CIVIL, EDIFICACIÓN Y OBRA INDUSTRIAL. ES RECONOCIDA A NIVEL INTERNACIONAL POR SU CAPACIDAD DE DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS SINGULARES DE TODO TIPO, PRINCIPALMENTE DE GRANDES INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE.

Ferrovia Agroman enfoca su actividad al mercado internacional, caracterizado por una fuerte competencia de constructoras globales y empresas locales. Concentra su actividad en proyectos complejos en países con economías estables y que apuestan por modernizar sus infraestructuras, en los que cuenta con un *pipeline* superior a 150.000 millones de euros.

En EE.UU. y Canadá continúa la creciente iniciativa inversora de estados y provincias, apoyada por los Gobiernos Federales, destacando proyectos P3 o DBF con financiación privada, donde Ferrovial tiene amplia experiencia. En 2018 se alcanzaron máximos históricos en la licitación de carreteras en el estado de Texas.

Las perspectivas en Polonia siguen favorables, gracias a los planes de inversión a largo plazo en carreteras y ferrocarriles hasta 2025 y 2026, aunque la rentabilidad se ve afectada a corto y medio plazo por las subidas de precio de las materias primas. A largo plazo, las negociaciones sobre Fondos Europeos 2021-27 auguran estabilidad.

En España, el incierto entorno político ha ralentizado la esperada recuperación, con un moderado incremento de licitación respecto a años anteriores liderado por la edificación privada y proyectos de ferrocarril de ADIF.

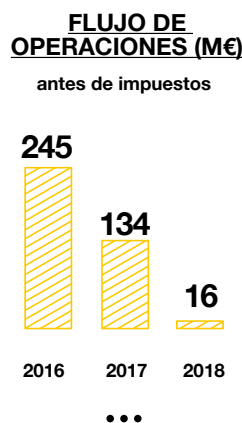
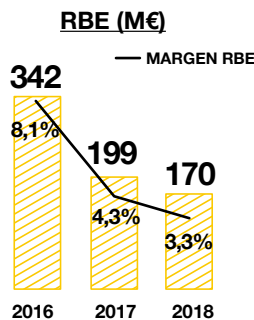
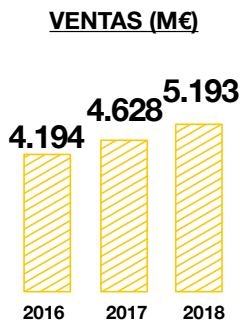
En los últimos años el sector de la construcción se está viendo afectado a nivel nacional e internacional por márgenes de rentabilidad

especialmente reducidos, debido a una excesiva agresividad comercial, desequilibrios en la transferencia de riesgos con clientes y procesos de inflación de costes.

Esta competitividad y bajos márgenes han afectado en 2018 a la rentabilidad y generación de flujo de caja de Ferrovial Agroman, que ha visto reducido su margen RBE al 3,3%. En el futuro próximo no se prevé una recuperación de los márgenes respecto a los niveles actuales, por lo que Ferrovial Agroman está redoblando el esfuerzo en la selección de ofertas y el control de costes, implementando nuevos controles en ejecución de obra y una mayor orientación a la gestión comercial del contrato, preservando el enfoque estratégico de rentabilidad frente a volumen.

CREACION DE VALOR

Construcción es una actividad clave en la estrategia de Ferrovial, por su capacidad



TUNELES BAJO EL TÁMESIS: SINIESTRALIDAD CERO

Thames Tideway Tunnel es uno de los mayores proyectos de ingeniería de saneamiento de Europa, destinado a evitar vertidos de aguas no tratadas al Támesis.

Ferrovial Agroman, que ejecuta la sección central por 1.500 millones de euros, comenzó en 2018 la tunelación con dos tuneladoras colocadas en posición a través de un pozo de 53 metros de profundidad y 31 metros de diámetro. Cada tuneladora tiene más de 100 metros de longitud y 1.300 toneladas de peso, y trabajarán durante dos años en la construcción de 13 km de túnel bajo el río Támesis.

Las medidas de prevención de riesgos laborales implementadas han facilitado que el proyecto haya conseguido un índice de siniestralidad cero por tercer año consecutivo.

de ejecución de obras complejas a nivel internacional.

Junto a su propia rentabilidad y capacidad de generación de caja, aporta valor coordinando el diseño y construcción de las concesiones de infraestructuras de transporte, en las que participan otras divisiones inversoras del grupo. A la vez ofrece soluciones técnicas óptimas y precios y plazos cerrados de construcción, maximizando el valor añadido al cliente y la competitividad de las ofertas. Esta colaboración se ha plasmado en 2018 en el cierre financiero de la autopista Ruta del Cacao (Colombia), o la adjudicación de la línea de alta tensión Pan de Azúcar (Chile).

Gestión de riesgos y control financiero

El negocio de Construcción se caracteriza por volúmenes altos y márgenes ajustados, siendo fundamental la gestión de riesgos. En fase de oferta se seleccionan países con seguridad jurídica y proyectos con un reparto de riesgos con el cliente aceptable, junto a socios locales expertos. En fase de ejecución es esencial una planificación temprana, cierre de contratos con proveedores que mitiguen los riesgos de precios, control de costes, innovación y gestión activa con el cliente.

Diversificación de cartera

La compañía se especializa en proyectos de alta complejidad técnica, gracias a la experiencia y presencia internacional de los más de 300 empleados de su Oficina Técnica, concentrada en la búsqueda de soluciones de ingeniería de primer nivel mundial.

La diversificación sectorial y la licitación de proyectos menos estratégicos que permiten el mantenimiento de calificaciones técnicas, habilita a Ferrovial Agroman a tener masa crítica y equipos humanos preparados para las necesidades del grupo en concesiones y para posicionarse en los nichos de mercado más rentables en cada momento.

Internacionalización selectiva

El foco internacional sigue centrado en los mercados de EE.UU. y Polonia, que representan el 60% del total de ventas. Entre otros países con presencia estable, destacan



EL HOSPITAL MÁS SOSTENIBLE DE EUROPA

El Hospital Fraternidad-Muprespa Habana (España), que finalizó su construcción en 2018, aspira a ser uno de los cuatro hospitales del mundo certificados con LEED Platino, el estándar internacional de sostenibilidad más exigente para edificios, otorgado por US Green Building Council.

El hospital tendrá un ahorro económico en gasto energético de un 43% en climatización, iluminación y consumo de gas natural para agua caliente sanitaria respecto a un edificio de referencia similar. Su diseño permite un menor consumo eléctrico gracias a sus 600 m² de cubierta de paneles solares fotovoltaicos, y cuenta con mecanismos de recuperación de aguas grises que reciclarán 3 millones de litros de agua al año.

Reino Unido, Australia, Canadá o Chile, además de España como mercado de origen.

En EE.UU., principal mercado, en 2018 se han contratado en torno a 1.250 millones de euros, fundamentalmente en Texas, y ha comenzado la construcción de proyectos clave como las autopistas I-66 (Virginia) y Grand Parkway (Texas) o el Great Hall del Aeropuerto de Denver.

Innovación como motor de mejora

Ferrovial Agroman continúa apostando por el I+D+i y la transformación digital, como muestra la potenciación del BIM (*Building Information Modelling*) en todas las áreas geográficas, o la participación en diversos proyectos de investigación como FORESEE y SAFEWAY del programa Horizon 2020 de la UE, para mejorar la resiliencia y seguridad en infraestructuras.

Empleados: gestión del talento

Los empleados de Ferrovial Agroman destacan por su experiencia y valía profesional,

que añade *know-how* local y técnico a los proyectos. En 2018, dos empleados fueron galardonados como *Top Young Professional* por la revista *ENR* y como *Best Woman Civil Engineer* en los *European Women in Construction & Engineering Awards*.

Compromiso con la sociedad: calidad, seguridad y medioambiente

Los proyectos que desarrolla Ferrovial Agroman contribuyen a mitigar los impactos del cambio climático mediante infraestructuras y edificios sostenibles y la gestión de residuos en base al modelo de economía circular. Se han recibido múltiples reconocimientos en 2018, como el *The one transforming Polish Industry* concedido a Budimex o el Premio Internacional de Excelencia en Seguridad del *British Safety Council*.



VIDEO: TÚNELES BAJO EL TÁMESIS
Perforando Londres logrando siniestralidad cero

EL TOPO DE LONDRES



FERROVIAL AGROMAN EMPEZÓ EN 2010 A TUNELAR EL SUBSUELO DE LONDRES PARA TRANSFORMAR Y MODERNIZAR LA CIUDAD, MEJORANDO SUS CONEXIONES DE METRO Y FERROCARRIL, A LA VEZ QUE CONSTRUIR UN NUEVO ALCANTARILLADO. CROSSRAIL, THAMES TIDEWAY TUNNEL Y NORTHERN LINE HARÁN UN LONDRES MEJOR CONECTADO, SOSTENIBLE Y LIMPIO



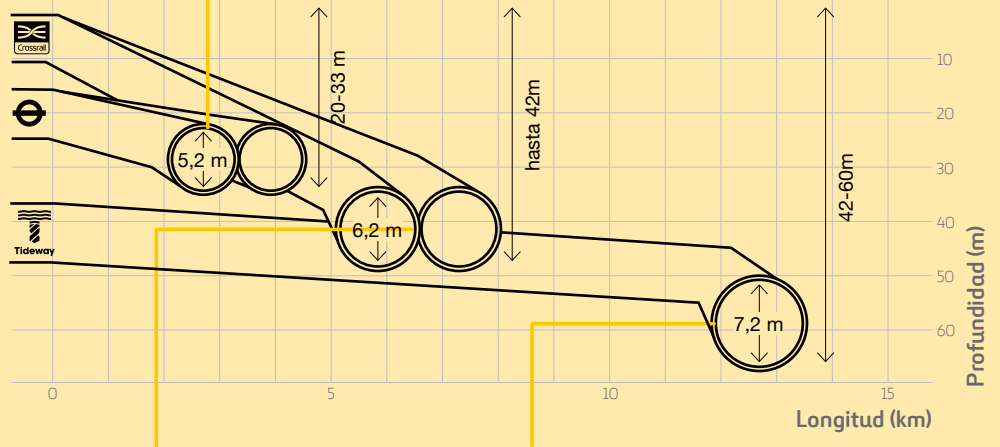
HELEN Y AMY

NORTHERN LINE EXTENSION

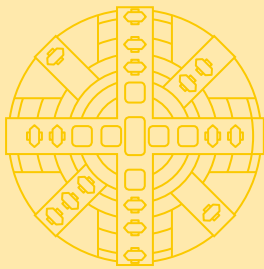
100
LONGITUD (m)
ESCUDO + BACK-UP

6
DIÁMETRO (m)

10-15
ESCUDO (m)



TUNELADORAS



ADA Y PHYLLIS

CROSSRAIL

105
LONGITUD (m)
ESCUDO + BACK-UP

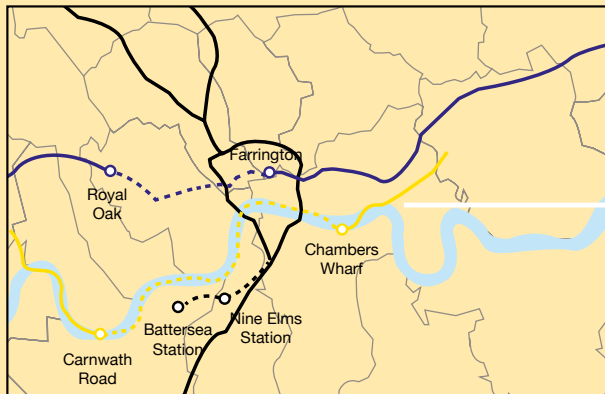
7,1
DIÁMETRO (m)

MILLCENT Y ÚRSULA

THAMES TIDEWAY TUNNEL

100
LONGITUD (m)
ESCUDO + BACK-UP

8,8
DIÁMETRO (m)



- Crossrail
- - - Crossrail: tramo ejecutado por Ferrovial
- Northern Line Extension
- - - Northern Line Extension: tramo ejecutado por Ferrovial
- Thames Tideway Tunnel
- - - Thames Tideway Tunnel: tramo ejecutado por Ferrovial

SOBRE EL MAPA DE LONDRES






			
EJECUTADO POR FERROVIAL (km)	6,4	3,2	12,7
VALOR CONTRATO (M€)	600	653	1.150
FINALIZACIÓN PREVISTA	02/2014	2020	2023



FOTO: Estación Farringdon. Londres (Reino Unido).

Soluciones de última generación

FERROVIAL SERVICIOS ES UNA DE LAS MAYORES Y MÁS DIVERSIFICADAS COMPAÑÍAS MULTINACIONALES DE SERVICIOS PARA INFRAESTRUCTURAS Y CIUDADES. OFRECE SOLUCIONES DE ÚLTIMA GENERACIÓN EN CONSULTORÍA, TRATAMIENTO DE RESIDUOS, EFICIENCIA ENERGÉTICA, MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE O MOVILIDAD URBANA.

Los clientes de Ferrovial Servicios, principalmente Administraciones Públicas, buscan combinar la optimización de sus gastos e inversiones en un entorno de restricciones presupuestarias con una operación respetuosa con la sociedad y el medioambiente. Reino Unido, Australia y España representan el 92% de las ventas de la división, con presencia en otros países como Estados Unidos, Canadá, Chile, Polonia, Portugal y Catar.

En Reino Unido, el menor gasto público y la presión en costes han motivado actuaciones de reestructuración y salida de contratos no rentables. Los márgenes de explotación se encuentran por debajo de los niveles históricos, situación que se prevé que se mantenga en el futuro inmediato debido a la incertidumbre del mercado.

En Australia, la mejora de las perspectivas en los negocios de recursos naturales y transportes, y la buena evolución económica apoyan el crecimiento futuro. Tras la finalización de los contratos de los centros de inmigración en octubre de 2017, la compañía ha realizado un ambicioso proceso interno de reestructuración y mejora de costes.

En España, la menor licitación pública se ha gestionado con la extensión de contratos significativos y con la diversifi-

cación hacia nuevas actividades de alto valor añadido, junto a un mayor esfuerzo de optimización de los procesos operativos en un marco de mayor competencia.

CREACIÓN DE VALOR

Gestión activa de una cartera diversificada de negocios

Ferrovial Servicios desarrolla su actividad en seis categorías de servicios. Esta diversificación operativa permite a Ferrovial posicionarse como el operador de referencia de sus clientes, a través de soluciones integradas orientadas a la mejora de la eficiencia y la funcionalidad de las ciudades, respondiendo a las demandas de la sociedad.

Cabe destacar la simplificación de la cartera en negocios con limitada capacidad de crecimiento llevada a cabo en 2018. En este sentido, la venta de participaciones de Broadspectrum en Ratch-Australia Corporation Limited y de Amey en algunos proyectos de carreteras y medio ambientales, han aportado 108,2 millones de euros de caja.

Asimismo, durante el año se han realizado refinanciaciones en sociedades de proyecto que han permitido el cobro de dividendos por importe de 95,3 millones de euros.

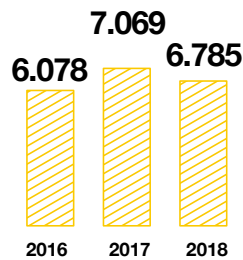
Los contratos más significativos en 2018 son:

- Adquisición de los contratos de la cartera del negocio de la actividad ferroviaria de Carillion en Reino Unido (180 millones de euros).
- Operación de 11 plataformas de servicios a la extracción petrolífera para Shell-QGC, en Australia (411 millones de euros, 5 años).
- Bicing: gestión de 7.000 bicicletas de uso compartido en Barcelona, España, en alianza con PBSC (121 millones de euros, 10 años).
- Mantenimiento de carreteras en Ottawa y York, Canadá (180 millones de euros, 7 años).

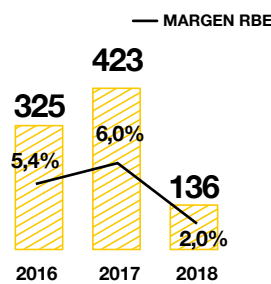
Foco en la eficiencia operativa

La seguridad laboral de sus más de 74.500 empleados es la prioridad estraté-

VENTAS (M€)

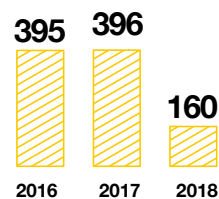


RBE (M€)



FLUJO DE OPERACIONES (M€)

antes de impuestos



gica de la compañía. Su plan de seguridad y salud laboral ha logrado reducir un 13,04% el índice de frecuencia de accidentes.

Durante 2018 la compañía ha continuado gestionando la salida o la reestructuración de contratos en pérdidas o con baja rentabilidad. El contrato de mantenimiento de infraestructuras de Birmingham (Reino Unido) ha requerido dotar una provisión de 235 millones de euros. Otros ejemplos han sido la salida de un contrato de servicios urbanos en Liverpool (Reino Unido) y la mejora de 300 puntos básicos en los márgenes de los contratos de mantenimiento de carreteras en Norteamérica.

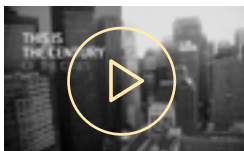
Entre las iniciativas de optimización de gastos de estructura cabe destacar la implantación del programa *Fit for Growth* en Australia, con una reducción de 250 personas y un 20% de los costes de sistemas de información.

Soluciones integrales de alto valor añadido

En 2018 Amey puso en funcionamiento dos instalaciones de producción de energía a partir de residuos en North Yorkshire y Milton Keynes. La energía generada por ambas plantas equivale a la consumida anualmente por 51.000 viviendas.

Durante 2018 se alcanzaron 162.000 usuarios en el servicio de *carsharing* Zity, en colaboración con Renault. Zity gestiona 500 vehículos eléctricos recargados con energía renovable. Los 9,5 millones de kilómetros recorridos por los usuarios durante 2018 han evitado más de 1.100 tCO₂.

Ferrovial Servicios puso en práctica en 2018 un nuevo plan de innovación para la mejora de la eficiencia y el impacto medioambiental de la operación. Por ejemplo el proyecto de robótica *ZRR for Municipal Waste* aumenta un 4% la recuperación de residuos en las plantas de selección y triaje. 📹



VIDEO: EL SIGLO DE LAS CIUDADES. La movilidad será autónoma, eléctrica, digital y *on demand*.



VIDEO: GREEN CITIES. Las ciudades serán más verdes, circulares y con mayor participación ciudadana



PROYECTO ZERO WASTE TO LANDFILL

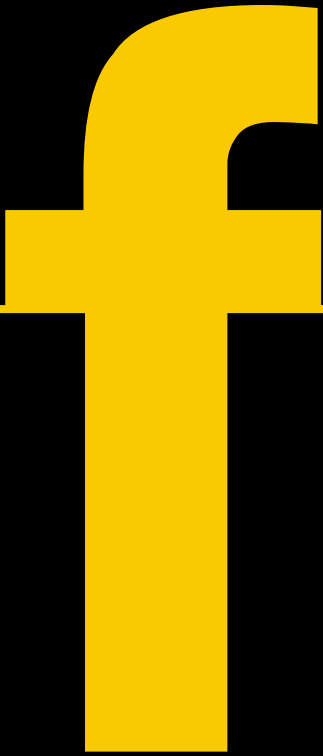
Ferrovial Servicios ha desarrollado el proyecto denominado *Zero Waste to Landfill*, iniciativa que ha conseguido que ningún residuo generado en la planta de fabricación de automóviles de FORD en Almussafes (Valencia) acabe en el vertedero, y por lo tanto pueda tener una segunda vida.

Este proyecto ha conseguido que la planta deje de enviar 15.000 toneladas al año de residuos al vertedero. Ferrovial Servicios realiza la gestión integral de residuos de esta planta que fabrica anualmente unos 400.000 vehículos. [Ver video.](#)



RESIDUOS POR VATIOS PARA 23.000 HOGARES

Ferrovial Servicios opera la única planta en España de producción de gas natural renovable a partir de residuos orgánicos que se inyecta en la red gasista. La planta, ubicada en el Parque Tecnológico de Valdemingómez en Madrid, gestiona un total de 148.000 MWh térmicos anuales, de los cuales el 57% se utilizan para la producción de energía eléctrica, mientras que el 43% restante se inyecta en la red como combustible. Con toda esta energía transformada en electricidad se podría abastecer el consumo doméstico anual de unas 23.000 viviendas. Esta instalación evita la emisión de más de 16.000 toneladas de CO₂ al año, promoviendo la autosuficiencia energética y situando al municipio de Madrid a la cabeza en innovación.



1.2 ESTRATEGIA Y
CREACIÓN DE VALOR

1.3 FERROVIAL EN 2018

Accionistas:
Evolución de los negocios

Empleados:
Personas
Seguridad y Salud

Clientes:
Innovación
Calidad

Sociedad:
Ética e Integridad
Derechos Humanos
Medio Ambiente
Cadena de suministro
Comunidad
Gestión Fiscal Responsable

1.4 RIESGOS



FOTO: Mantenimiento en la estación St. Pancras, Londres (Reino Unido).

Evolución de los negocios

DIVISIÓN DE SERVICIOS CLASIFICADA COMO ACTIVIDAD DISCONTINUADA

Tras la revisión estratégica de la división de servicios anunciada el mes de octubre, Ferrovial ha decidido clasificar como "mantenidas para la venta" todas sus actividades de servicios a partir del 31 de diciembre de 2018. Esta decisión se enmarca en el reenfoco estratégico de Ferrovial, centrado en el desarrollo del negocio de infraestructuras.

Esta decisión implica clasificar los activos y pasivos de la división como una actividad discontinuada y valorarlos al menor valor entre su valor en libros y el valor razonable menos los costos de venta.

Como consecuencia de dicha valoración, se ha registrado una provisión de 774 millones de euros respecto a la participación de Ferrovial en Amey. Una vez efectuada dicha provisión, el valor en libros de la participación de Ferrovial en Amey asciende a 103 millones de euros.

PRINCIPALES ACTIVOS DE INFRAESTRUCTURAS

Los resultados de 2018 continúan siendo el reflejo de **la fortaleza operativa de los activos de infraestructuras (407 ETR, Managed Lanesy Heathrow), con crecimientos de tráfico y de dividendos.**

Sólido crecimiento operativo: las autopistas *Managed Lanes* en EE.UU. (consolidación global) aumentan su RBE en moneda local un +30,0% en NTE y un +28,1% en LBJ. Asimismo, los activos de infraestructuras que se integran por puesta en equivalencia continúan mostrando un fuerte incremento de su RBE en moneda local: +9,7% en la autopista 407 ETR, +5,7% en los aeropuertos regionales de Reino Unido (AGS) y +4,5% en el aeropuerto de Heathrow.

623 millones de euros de dividendos cobrados de proyectos (553 millones de euros en 2017):

- **407 ETR** distribuyó 920 millones de dólares canadienses en 2018, un +8,9% vs. 2017. Los dividendos que correspondieron a Ferrovial ascendieron a 273 millones de euros.
- **Heathrow** repartió 500 millones de libras, frente a 525 millones repartidos 2017, estos últimos impactados por un dividendo extraordinario de 150 millones de libras. Los dividendos que correspondieron a Ferrovial ascendieron a 144 millones de euros.
- **AGS** repartió 70 millones de libras frente a 146 millones en 2017, que incluían una distribución extraordinaria tras la refinanciación. Ferrovial recibió 39 millones de euros en 2018.

- **Ferrovial Servicios** contribuyó con 131 millones de euros de dividendos de proyectos, en su mayoría procedente de proyectos en Servicios España (104 millones de euros).

Ferrovial inauguró el 19 de julio la autopista *managed lane* NTE 35W, con tres meses de adelanto sobre la fecha fijada en contrato. Esta autopista forma parte del proyecto de remodelación y expansión de uno de los corredores más importantes del área de Dallas/Fort Worth, una de las de mayor crecimiento del país. Ferrovial tiene una participación de 53,67% en este activo con una longitud de 16,4km y vencimiento en 2061.

En diciembre **Ferrovial vendió** a GEK Terna su participación en las autopistas griegas **Central Greece** (33,34%) e **Ionian Roads** (21,41%) **por 84 millones de euros.**

RESULTADOS CONSOLIDADOS

Los resultados consolidados mostraron mayores ventas (+11,3%) impactadas principalmente por la mayor contribución de Construcción debido al comienzo de los trabajos en grandes obras de EE.UU.

El RBE consolidado alcanzó 484 millones de euros en 2018, suponiendo un descenso de -6,2% frente a 2017 (516 millones de euros). En términos comparables, el RBE se habría incrementado en un +1,4% vs 2017.

La posición neta de caja ex proyectos de infraestructuras, alcanzó 975 millones de euros a diciembre de 2018. **La posición neta de caja ex proyectos de infraestructuras incluyendo actividades discontinuadas fue de 1.236 millones de euros (1.341 millones en 2017).** La deuda neta de proyectos se situó en 4.640 millones de euros (vs 4.804 millones en 2017). La deuda neta consolidada alcanzó 3.664 millones de euros (vs 3.463 millones en 2017).

RESULTADOS PROPORCIONALES

En términos proporcionales, las ventas en 2018 alcanzaron 6.069 millones de euros y el RBE 1.306 millones de euros. Los activos de infraestructuras aportaron cerca del 90% del RBE.

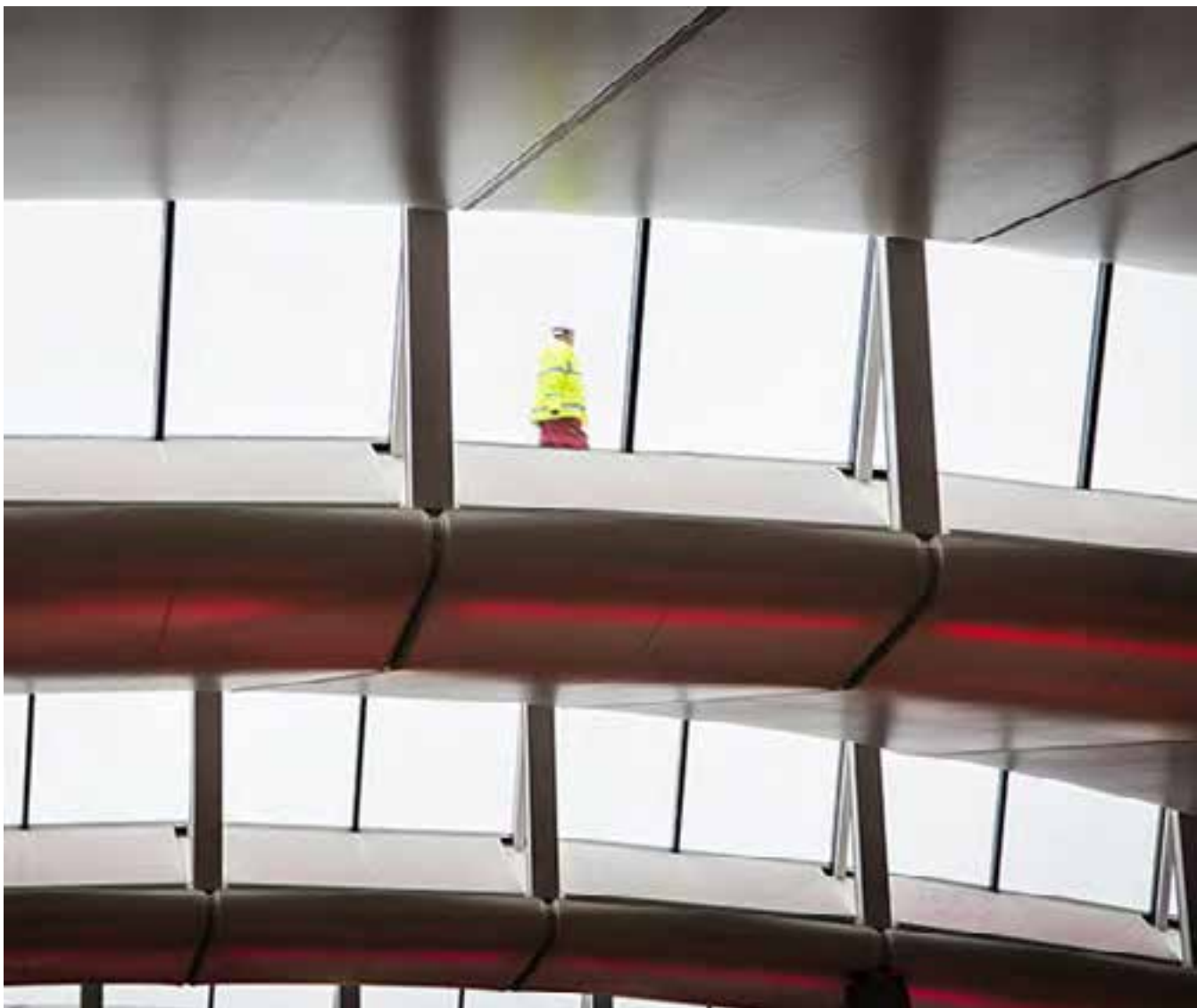
RESULTADOS DIVISIONALES

Autopistas: el tráfico de las principales autopistas ha mostrado una evolución muy positiva, ayudado por la economía, que sigue creciendo en los países en los que se encuentran los principales activos. 407 ETR, principal activo de Ferrovial, mantuvo su fortaleza operativa con un incremento del tráfico del +1,4% favorecido por el crecimiento económico y mayor renta disponible. Las *Managed Lanes* en Texas continuaron mostrando importantes crecimientos de RBE entorno al +30% en 2018, apoyados en sólidos crecimientos de tráfico y tarifa. La NTE 35W, abierta al tráfico en su totalidad desde 19 de julio, contribuyó al RBE de la división con 23 millones de euros.

Aeropuertos: el tráfico de Heathrow alcanzó un nuevo récord de pasajeros con 80,1 millones (+2,7% vs 2017) con crecimiento en la mayoría de los mercados, mostrando un crecimiento de RBE de +4,5%. Los aeropuertos regionales (AGS) mostraron una evolución positiva del RBE (+5,7%), si bien el tráfico disminuyó -2,4% debido al descenso del tráfico en los tres aeropuertos.

Construcción: crecimiento de ventas (+14,3% en términos comparables), con evolución positiva en todas las áreas salvo ligera caída en Webber, y un 84% de facturación internacional. No obstante, la rentabilidad disminuyó vs. 2017 (margen RE 2,5% vs 3,5%) principalmente en Budimex derivado de incrementos en costes de materiales y mano de obra. La cartera se situó en 10.965 millones de euros (89% internacional) mostrando una disminución del -1,6% (-2,9% en términos comparables) respecto a diciembre 2017. No están incluidas adjudicaciones por importe superior a 1.200 millones de euros.

Servicios (actividad discontinuada): la cifra de ventas reportada (-4,0%) estuvo impactada por la reducción de la actividad en Reino Unido debido a la salida de contratos no rentables y la política de licitación selectiva aplicada por Amey en los últimos ejercicios, y en Australia por la finalización del contrato con el Departamento de Inmigración del Gobierno de Australia. La rentabilidad de la División se vio afectada por la provisión de -235 millones de euros registrada en Reino Unido por el contrato de Birmingham, alcanzando un RBE de 136 millones de euros (371 millones excluyendo el impacto de la provisión).



Principales cifras

De acuerdo con la NIIF 5, se lleva a cabo en el presente informe la reclasificación de la actividad de Servicios como actividad mantenida para la venta, re-expresando asimismo la cuenta de resultados del periodo anterior.

PyG (Millones de euros)	DIC-18	DIC-17
VENTAS	5.737	5.152
RBE	484	516
Amortización de inmovilizado	127	115
Deterioros y enajenación de inmovilizado	82	88
RE*	438	489
RESULTADO FINANCIERO	-192	-244
Puesta en equivalencia	239	225
BAI	486	469
Impuesto sobre beneficios	-25	-46
RDO ACTIVIDADES CONTINUADAS	460	424
Provisiones Valor Razonable	-774	0
Servicios Actividades Discontinuas	-77	83
RDO NETO ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	-851	83
RDO CONSOLIDADO	-391	507
Rdo. atribuido a socios externos	-57	-53
RESULTADO DEL EJERCICIO	-448	454

*Resultado de Explotación después de deterioro y enajenación de inmovilizado

PRINCIPALES CIFRAS REPORTADAS

VENTAS (Millones de euros)	DIC-18	VAR.
Autopistas	471	2,3%
Aeropuertos	14	-32,6%
Construcción	5.193	12,2%
Otros	59	n.a.
Total	5.737	11,3%

RBE (Millones de euros)	DIC-18	VAR.
Autopistas	319	-0,2%
Aeropuertos	-16	-28,7%
Construcción	170	-14,5%
Otros	10	n.a.
Total	484	-6,2%

Principales datos operativos	DIC-18	VAR.
ETR 407 (Km recorridos 000)	2.747.512	1,4%
NTE *	30	10,7%
LBJ *	44	6,9%
Ausol I (IMD)	17.440	8,0%
Ausol II (IMD)	18.667	4,9%
Heathrow (Mn pasajeros)	80,1	2,7%
AGS (Mn pasajeros)	14,8	-2,4%
Cartera de Construcción	10.965	-1,6%

*Tráfico en millones de transacciones

Posición Neta de Tesorería (Millones de euros)	DIC-18	DIC-17
PNT sin proyectos infraestructura	975	1.341
Autopistas	-4.392	-4.274
Resto	-248	-530
PNT proyectos infraestructura	-4.640	-4.804
Posición neta de tesorería total	-3.664	-3.463

PNT: Posición Neta de Tesorería. DN: Deuda Neta

Resultados proporcionales

Los principales activos de infraestructuras de Ferrovial están consolidados por puesta en equivalencia. Para mostrar una imagen más realista de los resultados de la Compañía, en las siguientes tablas se incluyen los resultados proporcionales, ajustando por la participación en activos consolidados por Puesta en Equivalencia y por los minoritarios de los activos consolidados Globalmente.

PyG DIC-18 (Millones de euros)	REPORTADO	PROPORCIONAL
Ventas	5.737	6.069
% var vs 2017	11,3%	6,0%
Total RBE	484	1.306
% var vs 2017	-6,2%	2,0%
Total RE	356	931
% var vs 2017	-11,1%	0,7%

RBE PROPORCIONAL

En 2018, el RBE proporcional alcanzó 1.306 millones de euros (vs 484 millones de euros de RBE reportado), reflejando un incremento del +2,0% (+4,7% en términos comparables). Los activos de infraestructuras aportaron entorno al 90% del RBE.

Autopistas

(Millones de euros)	DIC-18	DIC-17	VAR.	COMPARABLE
Ventas	471	461	2,3%	13,7%
RBE	319	320	-0,2%	13,8%
Margen RBE	67,7%	69,4%		
RE	239	247	-3,2%	14,2%
Margen RE	50,8%	53,7%		

Las **ventas de la división han crecido un +13,7% en términos comparables** en 2018, impulsadas por la mayor contribución de las autopistas *Managed Lanes* en EE.UU. y el incremento del tráfico en la mayoría de activos. El **RBE creció un +13,8% en 2018, en términos comparables**.

Las aportaciones de ventas y RBE de autopistas por países excluyendo matrices en 2018 se muestran en la siguiente tabla:

Aportación por países ex-matrices	VENTAS	RBE
EE.UU.	52%	52%
ESPAÑA	38%	41%
PORTUGAL	9%	7%
TOTAL EX-MATRICES	455	376

(Millones de euros)	DIC-18	DIC-17	VAR. COMPARABLE	
Autopistas	617	596	3,5%	8,8%
Aeropuertos	558	543	2,8%	4,1%
Construcción	135	145	-6,8%	-8,0%
Otros	-5	-4	n.s.	n.s.
Total RBE	1.306	1.280	2,0%	4,7%

VENTAS PROPORCIONALES

Las ventas proporcionales alcanzaron 6.069 millones de euros comparado con 5.737 millones de euros reportados, suponiendo un incremento del +6,0% (+8,5% en términos comparables).

(Millones de euros)	DIC-18	DIC-17	VAR. COMPARABLE	
Autopistas	918	856	7,2%	13,5%
Aeropuertos	971	962	0,9%	2,2%
Construcción	4.282	3.941	8,6%	10,6%
Otros	-101	-34	n.s.	n.s.
Total Ventas	6.069	5.726	6,0%	-8,5%

La evolución comparable aísla el efecto por tipo de cambio y los cambios de perímetro producidos en 2017 y 2018. En concreto por las ventas de Norte Litoral y Algarve formalizadas en 2017 con el fondo holandés DIF, por el 51% en Norte Litoral y 49% en Algarve: Ambas autopistas consolidan desde 2017 por puesta en equivalencia (Norte Litoral desde abril y Algarve desde septiembre).

En diciembre de 2018 Ferrovial vendió a GEK Terna su participación en las autopistas griegas Central Greece (33,34%) e Ionian Roads (21,41%) por 85 millones de euros. Esta operación, que se enmarca en la estrategia de rotación de activos de la compañía, ha reportado una plusvalía de 80 millones de euros después de impuestos. Tanto la concesión de Central Greece como la de Ionian Roads eran activos consolidados por puesta en equivalencia.

ACTIVOS EN EXPLOTACIÓN

En 2018, la evolución del tráfico fue muy positiva en las principales autopistas de Ferrovial, tanto en ligeros como en pesados.

Canadá: el tráfico de 407 ETR creció un +1,4% en 2018 (ligeros +1,2% y pesados +5,1%), apoyado por el crecimiento económico en Ontario, la mayor renta disponible y las obras en las vías alternativas, aunque se vio ligeramente impactado por la climatología adversa, menor impacto por cierre de carriles y efectos de calendario.

EE.UU.: evolución positiva del tráfico de las autopistas *Managed Lanes* (NTE +10,7% y LBJ +6,9%, en términos de transacciones), como resultado del continuo crecimiento económico de la zona, la mejora de la red y el alto nivel de captación de las *managed lanes*, a pesar del impacto negativo de las obras en el corredor SH183. El tráfico en el 4T se incrementó de forma significativa (NTE +18,6% y LBJ +7,5%, en términos de transacciones) debido principalmente a la apertura del corredor SH183 que conecta la NTE con la LBJ.

Adicionalmente, el tráfico de NTE estuvo apoyado en la apertura total de los carriles de NTE 35W desde Julio 2018.

España: tendencia positiva del tráfico impulsada por una economía en crecimiento. Ausol registró en 2018 un crecimiento del +8,0% en Ausol I y del +4,9% en Ausol II, a pesar de las condiciones meteorológicas desfavorables frente al 2017.

Portugal: evolución positiva en 2018, apoyado por el crecimiento económico. En Algarve, el tráfico ha crecido un +6,2%, aunque menos que en 2017 (+17,0%) ya que el año pasado se benefició del efecto positivo que tuvieron las obras en su principal vía competidora. La configuración final de esta vía alternativa ha permitido a la concesionaria continuar creciendo en 2018. En Azores (+4,5%), el tráfico sigue impulsado por el aumento del turismo tras la liberalización del mercado de aerolíneas.

Irlanda: evolución positiva reflejo de la recuperación del empleo. En 2018, el tráfico ha crecido en ambas autopistas, +5,2% en M4 y +6,9% en M3, pese al impacto negativo por el temporal de nieve entre finales de febrero y principios de marzo.

Autopistas consolidadas globalmente

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			MARGEN RBE		DEUDA NETA 100%	
INTEGRACIÓN GLOBAL	DIC-18	DIC-17	VAR.	DIC-18	DIC-17	VAR.	DIC-18	DIC-17	VAR.	DIC-18	DIC-17	DIC-18	PARTICIP.
NTE*	30	27	10,7%	99	82	20,7%	83	66	25,7%	84,1%	80,8%	-870	63,0%
LBJ*	44	41	6,9%	107	89	20,2%	87	71	23,9%	82,0%	79,6%	-1.264	54,6%
NTE 35W*	19	2	n.a.	31	3	n.a.	23	1	n.s.	74,2%		-662	53,7%
I-77**				2		n.a.	0	0	n.a.			-246	50,1%
TOTAL EE.UU.				238	173	37,7%	194	137	40,9%			-3.042	
Ausol I	17.440	16.148	8,0%	66	61	7,8%	56	51	8,3%	84,4%	84,0%	-443	80,0%
Ausol II	18.667	17.801	4,9%										
Autema	18.781	17.871	5,1%	109	104	4,5%	100	95	5,3%	92,4%	91,7%	-612	76,3%
TOTAL ESPAÑA				174	165	5,7%	156	147	6,3%			-1.055	
Azores	10.275	9.831	4,5%	28	26	7,2%	25	22	11,7%	86,5%	83,0%	-297	89,2%
Algarve***	15.456	14.555	6,2%		27	n.a.		24	n.a.	n.s.	89,0%		48,0%
Norte Litoral***	25.974	25.258	2,8%		14	n.a.		12	n.a.	n.s.	89,2%		49,0%
Via Livre				14	15	-3,8%	2	2	-11,9%	12,7%	13,8%	3	84,0%
TOTAL PORTUGAL				42	82	-48,6%	26	61	-56,8%			-294	
TOTAL MATRICES				16	40	-59,6%	-56	-25	-126,0%				
TOTAL AUTOPISTAS				471	461	2,3%	319	320	-0,2%			-4.392	

* Tráfico en millones de transacciones.

** Activos en construcción.

*** Contribución Algarve hasta 26/09/2017 y Norte Litoral hasta 21/04/2017, cuando pasaron a consolidarse por puesta en equivalencia.

407 ETR

Datos operativos

	DIC-18	DIC-17	VAR.
Longitud media (km)	21,70	21,54	0,7%
Tráfico/trayecto (mn)	126.625	125.738	0,7%
VKTs (mn)	2.747	2.709	1,4%
Ingreso medio por trayecto (CAD)	10,86	9,96	9,0%

VKT (Vehicle kilometres travelled)

El tráfico (km recorridos) creció +1,4%, con mayor número de viajes (+0,7%) y mayor distancia media recorrida (+0,7%). El tráfico se ha visto incrementado por viajes más largos ayudado por el crecimiento económico y las obras en vías alternativas. Estos impactos positivos estuvieron afectados por las condiciones climatológicas adversas durante el invierno, los efectos del calendario y el menor número de cierres de carriles en vías alternativas.

Cuenta de resultados

(Millones de dólares canadienses)	DIC-18	DIC-17	VAR.
Ventas	1.390	1.268	9,7%
RBE	1.211	1.104	9,7%
Margen RBE	87,1%	87,1%	
RE	1.103	998	10,6%
Margen RE	79,4%	78,7%	
Resultado financiero	-370	-358	-3,3%
Resultado antes de impuestos	733	640	14,6%
Impuesto de sociedades	-194	-169	-14,5%
Resultado neto	539	470	14,6%
Aportación al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial (M€)	136	125	9,2%

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 407 ETR** crecieron +9,7% en moneda local en 2018:

- **Ingresos de peaje** (93% del total): crecieron un +9,9% hasta los 1.295 millones de dólares canadienses, debido principalmente a la subida de tarifas aplicada desde febrero de 2018 y la mejora del tráfico.
- **Ingresos de Cuota** ("fee revenues", 6% del total): alcanzaron 90 millones de dólares canadienses (+9,1%), principalmente apoyado por mayores intereses de demora junto con mayores ingresos por tarifas de arrendamiento de transpondedores.

El ingreso medio por viaje se incrementó un +9,0% (10,86 dólares canadienses frente a 9,96 dólares canadienses en 2017).

La autopista ha presentado además un **crecimiento de RBE del +9,7%** en 2018, con un margen RBE del 87,1%, en línea con 2017 (87,1%).

Resultado financiero: -370 millones de dólares canadienses, 12 millones de mayor gasto vs. 2017 (-3,3%).

407 ETR aportó al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial 136 millones de euros (+9,2% vs. 2017), después de la amortización anual del intangible tras la venta del 10% en 2010,

que se realiza a lo largo de la vida del activo en función de los tráficos previstos.

Dividendos 407 ETR

En 2018, 407 ETR ha repartido dividendos por importe de 920 millones de dólares canadienses, +8,9% vs. 2017. En 2018, los dividendos que correspondieron a Ferrovial ascendieron a 273 millones de euros. En el Consejo de febrero ha sido aprobado el dividendo del 1T 2019 por importe de 250 millones de dólares canadienses (+10,5% vs 1T 2018).

(Millones de dólares canadienses)	2018	2017	2016	2015	2014	2013
T1	226,3	207,5	187,5	188	175	100
T2	226,3	207,5	187,5	188	175	130
T3	233,8	215,0	207,5	188	175	200
T4	233,8	215,0	207,5	188	205	250
TOTAL	920	845	790	750	730	680

Deuda neta de 407 ETR

La deuda neta a 31 de diciembre de 2018 era 7.448 millones de dólares canadienses (coste medio del 4,58%). El 60% de la deuda tiene un vencimiento superior a 15 años. Los próximos vencimientos de deuda son 15 millones de dólares canadienses en 2019, 316 millones en 2020 y 717 millones en 2021.

En mayo 2018, 407 ETR acordó la emisión de 500 millones de dólares canadienses en bonos senior, al 3,72%, con vencimiento 11 mayo 2048.

Calificación crediticia de 407 ETR

- **S&P:** el 31 de mayo 2018 emitió su valoración crediticia de la deuda, manteniéndola en "A" (Deuda Senior), "A-" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada) con perspectiva estable.
- **DBRS:** el 3 de diciembre 2018 se reafirmó en su rating "A" (Deuda Senior), "A low" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada) con perspectiva estable.

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

Tarifas de 407 ETR

Tarifas aplicadas desde el 1 de febrero de 2018 para vehículos ligeros (expresado en céntimos de dólar canadiense/km):

(Dólares canadienses ¢/km)	ZONA 1	ZONA 2	ZONA 3	ZONA 4
DIRECCIÓN ESTE				
AM Peak Period: L-V: 6-7am, 9-10am	39,33	39,57	39,21	36,38
AM Peak Hours: L-V: 7am-9am	47,09	46,66	46,24	41,39
PM Peak Period: L-V: 2:30-3:30pm, 6-7pm	38,11	41,05	42,17	40,68
PM Peak Hours: L-V: 3:30-6pm	43,30	49,21	50,55	48,76
DIRECCIÓN OESTE				
AM Peak Period: L-V: 6-7am, 9-10am	37,08	38,49	39,21	39,21
AM Peak Hours: L-V: 7am-9am	42,18	43,78	44,6	46,24
PM Peak Period: L-V: 2:30-3:30pm, 6-7pm	42,55	42,55	42,17	37,75
PM Peak Hours: L-V: 3:30-6pm	51,00	48,34	47,91	42,89
Midday Rate				
<i>Laborables 10am-2:30pm</i>	33,81	33,81	33,81	33,81
<i>Fines de semana y festivos 11am-7pm</i>	30,83	30,83	30,83	30,83
Off Peak Rate				
<i>Laborables 7pm-6am, fines de semana y festivos 7pm-11am</i>	23,38	23,38	23,38	23,38

En diciembre 2018 se anunció un incremento de tarifas que se aplican desde el 1 febrero de 2019. Para más información sobre las nuevas tarifas, consulte el siguiente [enlace](#).

NTE

(Millones de dólares americanos)	DIC-18	DIC-17	VAR.
Ventas	116	93	24,8%
RBE	98	75	30,0%
Margen RBE	84,1%	80,8%	
RE	76	55	37,5%
Margen RE	65,3%	59,3%	
Resultado financiero	-62	-62	0,4%
Resultado neto	13	-7	295,2%
Aportación al resultado de Ferrovial - 62,97% participación (Euros)	7	-4	n.s.

En 2018, las ventas crecieron un +24,8% frente a 2017 como resultado del crecimiento del tráfico y las mayores tarifas.

El RBE ascendió a 98 millones de dólares (+30% vs 2017), con un margen RBE del 84,1% (+332 puntos básicos frente a 2017).



En 2018 el tráfico de la autopista se incrementó un +10,7% en términos de transacciones. La apertura completa de la NTE35W, Segmentos 3B (4T 2017) y 3A (3T 2018), contribuyó de manera muy positiva al tráfico de NTE. El volumen de vehículos en la carretera (carriles de la autopista convencional, junto con los carriles *managed lanes*) y la proporción de tráfico en las *managed lanes*

mostraron un crecimiento notorio, ya que los viajes con conexión entre ambos corredores impulsan el tráfico de NTE. Además, la apertura de la 183 TExpress en octubre ha contribuido positivamente al tráfico de NTE, compensando los impactos negativos causados por las obras de construcción hasta 1S 2018.

Tráficos y RBE por trimestres estancos

En términos de tráfico en 4T 2018, NTE alcanzó 8,1 millones de transacciones, +18,6% frente al 4T 2017 (6,9 millones de transacciones). Este crecimiento estuvo favorecido por la apertura total del segmento 3A (julio 2018), que contribuyó a un fuerte crecimiento de los viajes conectados NTE-NTE 35W, junto con la apertura de 183 TExpress (octubre 2018), que conecta directamente con el Segmento 2 de NTE.

El RBE muestra una evolución muy positiva, con un crecimiento del +48,1% comparado con 4T 2017, apoyado en el buen comportamiento de los ingresos y el control de los gastos operativos.

Trimestres estancos	4T18	4T17	VAR.
Transacciones (millones)	8,1	6,9	18,6%
RBE (US\$)	28,1	19,0	48,1%

La tarifa media por transacción de NTE en 4T 2018 alcanzó los 4,1 dólares frente a los 3,5 dólares de 4T 2017 (+14,6%).

Deuda neta NTE

La deuda neta de NTE, a diciembre de 2018, alcanzó 996 millones de dólares (1.028 millones en diciembre 2017), con coste medio del 5,32%.

Calificación crediticia NTE

	PAB	TIFIA
Moody's	Baa3	
FITCH	BBB-	BBB-

LBJ

(Millones de dólares americanos)	DIC-18	DIC-17	VAR.
Ventas	126	101	24,4%
RBE	103	80	28,1%
Margen RBE	82,0%	79,6%	
RE	77	57	34,5%
Margen RE	61,3%	56,7%	
Resultado financiero	-87	-86	-0,5%
Resultado neto	-10	-29	64,1%
Aportación al resultado de Ferrovial - 54,6% participación (Euros)	-5	-13	63,3%

LBJ alcanzó durante 2018 unas ventas de 126 millones de dólares (+24,4% respecto 2017) como resultado del continuo crecimiento del tráfico durante la fase de *ramp-up* y las mayores tarifas.

El RBE ascendió a 103 millones de dólares (+28,1% vs 2017), impactado por el fuerte crecimiento del tráfico. El margen RBE alcanzó un 82,0% apoyado en la importante mejora de los ingresos.



El tráfico de LBJ en 2018 ha crecido de manera sólida (+6,9%) frente 2017, apoyado por el crecimiento del tráfico en el Segmento 1, que se benefició de la apertura de dos proyectos operados por el Departamento de Transportes de Texas (TxDOT): el proyecto *Managed Lanes* I35E (mayo 2017) y la apertura de 183 TEXpress (octubre 2018). El crecimiento del tráfico estuvo también impulsado por el aumento de la congestión en el corredor. Además, el tráfico se benefició del fuerte crecimiento de la cuota de captura del Segmento 3, como resultado del aumento de la congestión en el extremo este del corredor.

Tráficos y RBE por trimestres estancos

En términos de tráfico, durante 4T 2018 se han alcanzado 11,4 millones de transacciones, +7,5% frente 4T 2017 (10,6 millones de transacciones).

El RBE en 4T 2018 alcanzó 28,1 millones de dólares mostrando un crecimiento significativo del +31,2% frente a 4T 2017:

TRIMESTRES ESTANCOS	4T18	4T17	VAR.
Transacciones (millones)	11,4	10,6	7,5%
RBE (US\$)	28,1	21,4	31,2%

La tarifa media por transacción de LBJ ha alcanzado los 3,0 dólares en 4T 2018 frente a los 2,6 dólares en el 4T 2017 (+16,7%).

Deuda neta LBJ

La deuda neta de LBJ, a diciembre de 2018 ascendía a 1.448 millones de dólares (1.463 millones en diciembre 2017), con coste medio del 5,27%.

Calificación crediticia LBJ

	PAB	TIFIA
Moody's	Baa3	
FITCH	BBB-	BBB-

NTE 35 W

(Millones de dólares)	DIC-18
Ventas	37
RBE	27
Margen RBE	74,2%
RE	19
Margen RE	52,4%
Resultado financiero	-23
Resultado neto	-4
Aportación al resultado de Ferrovial - 53.67% participación (Euros)	-2

El 19 de julio se inauguró la autopista NTE35W, con tres meses de adelanto sobre la fecha fijada en contrato (octubre 2018).

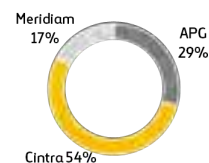
Este activo sigue el esquema de *Managed Lanes*, es decir, autopistas de peaje dinámico construidas dentro de una autovía urbana, y forma parte del proyecto de **remodelación y expansión de uno de los corredores más importantes del área de Dallas/Fort Worth**, la quinta zona metropolitana de EE.UU. y una de las de mayor crecimiento del país.

Al igual que las autopistas NTE y LBJ, este activo cuenta con un sistema **tarifario dinámico**, es decir, que permite flexibilidad en la determinación de la tarifa en función del nivel de congestión. La **velocidad está garantizada a un mínimo de 50 millas por hora** (unos 80km/h). Las tarifas se pueden modificar cada 5 minutos.

El proyecto ha utilizado cuatro **fuentes de financiación**:

- Emisión de bonos *Private Activity Bonds* (PABs): 274 millones de dólares
- Crédito TIFIA de largo plazo de 531 millones de dólares, otorgado por el Departamento de Transportes de EE.UU.
- Aportaciones de los socios (430 millones de dólares) y el Departamento de Transportes de Texas (109 millones de dólares).

Estructura accionarial: junto con Cintra, gestor de referencia del activo con un 53,67% del capital, conforman el consorcio el fondo de infraestructuras APG (29%) y Meridiam (17%).



Mapa del corredor



ACTIVOS FINANCIEROS

En aplicación de la IFRIC 12, los contratos de concesiones se clasifican en activo intangible y financiero. Son **activos intangibles** (el operador asume el riesgo de tráfico) aquellos cuya retribución proviene de cobrar las correspondientes tarifas en función del grado de utilización. Son **activos financieros** (sin riesgo de tráfico para la concesionaria) aquellos 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 porque garantice la recuperación del déficit entre los importes recibidos de los usuarios del servicio público y los citados importes determinados.

Los activos financieros en explotación son Autema, 407 East Ext Phase I, M8, Algarve, A66, Norte Litoral y Eurolink M3 (excepto Autema, todos consolidados por puesta en equivalencia).

ACTIVOS EN DESARROLLO

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP. CINTRA
Integración Global				
Activos intangibles	-60	53	-246	
I-77	-60	53	-246	50%
Puesta en Equivalencia				
Activos intangibles		670	-974	
I-66		670	-974	50%
Activos financieros	-65	69	-963	
407-East Extension II		10	-277	50%
Ruta del Cacao	-54		-6	42%
Toowoomba	-11		-237	40%
Bratislava		30	-336	35%
OSARs		29	-107	50%

I-77: se espera una apertura parcial durante la primavera de 2019, con la parte norte del proyecto. La apertura completa tendrá lugar en el verano de 2019.

407 East Extension Phase II: en enero 2018 se realizó la apertura del Segmento Fase 2A, conforme al calendario previsto. El grado de avance de los trabajos de construcción es del 84%, con el objetivo de finalizar la Fase 2B en diciembre 2019 y abrir al público a principios de 2020.

I-66: Cintra fue adjudicataria del proyecto *Transform I-66* (Virginia, EE.UU.) cuyo cierre comercial se firmó el 8 de diciembre 2016. El cierre financiero se realizó en noviembre de 2017 con la emisión de bonos PABs por importe de 800 millones de dólares. El proyecto comprende la construcción de 35 kilómetros en el corredor de la I-66 (entre la Ruta 29, en las proximidades de Gainesville, y la circunvalación de Washington D.C., I-495, Condado de Fairfax). El plazo de construcción es hasta 2022, mientras que la concesión alcanza los 50 años desde el cierre comercial. El grado de avance de los trabajos de diseño y construcción es del 17%.

“Western Roads Upgrade” (OSARs) en Melbourne, Australia: Cintra se adjudicó el proyecto OSARs en octubre 2017. Un proyecto de pago por disponibilidad y plazo de concesión de 22 años y medio, que consiste en la mejora y mantenimiento de la red de carreteras y vías interurbanas de Melbourne. El cierre comercial y financiero se produjo en diciembre de 2017. El grado de avance de los trabajos de diseño y construcción es del 23%.

Toowoomba: el 8 de diciembre 2018 tuvo lugar una apertura parcial de 24 Km, y se espera la apertura total en 2S 2019.

Ruta del Cacao: el 25 de octubre de 2018, Ferrovial alcanzó el cierre financiero de este proyecto por valor de 465 millones de euros. La concesión contempla la construcción de 80,84 Km de nueva carretera, la mejora de 108,2 Km de carretera existente, la construcción de 16 puentes, 2 viaductos y 2 túneles con una longitud combinada de 5,95 km. La concesión tiene una duración de 25 años.

PROYECTOS EN LICITACIÓN

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

- El **Departamento de Transporte de Maryland (MDOT)**, emitió en 2017 una solicitud de información (RFI) para los proyectos de *Managed Lanes* I-495/I-95 (Capital Beltway) e I-270 Congestion Relief Improvements. El MDOT ha anunciado que el lanzamiento del proceso de precalificación para el primer proyecto se producirá en abril de 2019 al que seguirán tres o cuatro proyectos más en los próximos años. Los proyectos incluyen las actividades de diseño, construcción, financiación, operación y/o mantenimiento. Estos proyectos encajan perfectamente en la estrategia de Cintra, en la medida que son concesiones de alta complejidad (High Complexity Concessions) en los que Cintra ha sido históricamente muy competitiva.
- El **I-10 Mobile River Bridge** en Alabama, cuya oferta se presentará en diciembre de 2019. Se trata de un contrato de diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento, con riesgo de tráfico para la construcción y operación de un puente atirantado sobre el río Mobile con una inversión aproximada de 2.000 millones de dólares.

- La actual coyuntura económica y política en EE.UU. es favorable al desarrollo de infraestructuras y Cintra mantiene un seguimiento de diversos proyectos de interés en estados como Maryland, Illinois, Virginia, Georgia y Texas, varios de ellos con esquemas *Managed Lanes*.

En **otros mercados**, Cintra ha presentado oferta el día 20 de febrero de 2019 para el proyecto "*Silvertown Tunnel*" en Londres (Reino Unido), con una inversión estimada de 1.700 millones de libras.

Aeropuertos

Aeropuertos aportó 73 millones de euros al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial en 2018, frente a los 89 millones en 2017.

- **HAH:** 70 millones de euros en el 2018 (87 millones en 2017), principalmente por menor impacto positivo del *mark to market* de las coberturas por mayores expectativas de inflación, parcialmente compensado por menor coste de la deuda.
- **AGS:** 4 millones de euros de contribución a la puesta en equivalencia de Ferrovial en 2018 (vs 2 millones en 2017).

En cuanto a las distribuciones a los accionistas:

- **Heathrow repartió 500 millones de libras (al 100%),** frente a los 525 millones de libras repartidas en 2017, incluyendo estos últimos un dividendo extraordinario de 150 millones de libras. Ferrovial recibió 144 millones de euros por su participación en 2018.
- **AGS distribuyó 70 millones de libras (al 100%),** frente a los 146 millones en 2017, que incluían una distribución extraordinaria tras la refinanciación del 1T 2017. Ferrovial recibió 39 millones de euros en 2018.

HEATHROW

Tráfico de Heathrow

En 2018, el tráfico de Heathrow alcanzó récord histórico con **80,1 millones de pasajeros** (+2,7%) con crecimiento en la mayoría de los mercados, después de ocho años de crecimiento consecutivo. A diciembre de 2018, se alcanzaron 26 meses consecutivos de récord de pasajeros. Los niveles de ocupación alcanzaron en 2018, el 79,4% (78,0% en 2017). El número medio de plazas por avión aumentó +0,5% hasta 213,4 (212,3 en 2017) debido a la utilización de aviones de mayor capacidad en las rutas europeas y a Oriente Medio.

DESINVERSIONES

Ferrovial ha vendido a GEK Terna su participación en las autopistas griegas Central Greece e Ionian Roads por 85 millones de euros. La compañía griega adquiere el 100% de ambos activos tras la transmisión del 33,34% y del 21,41%, respectivamente, que Ferrovial aún mantenía en ambas autopistas de peaje. Esta operación ha reportado una plusvalía de 80 millones de euros.

Los crecimientos de tráfico intercontinental (+3,1%) y de corta distancia (+2,2%) en 2018, reflejan el éxito de la estrategia de precios con el objetivo de impulsar la conectividad de corta distancia, con el 50% de descuento adicional en las tasas aeroportuarias para vuelos de corta distancia.

(Millones de pasajeros)	DIC-18	DIC-17	VAR.
Reino Unido	4,8	4,8	-0,1%
Europa	33,3	32,4	2,6%
Intercontinental	42,0	40,7	3,1%
Total	80,1	78,0	2,7%

El tráfico intercontinental (+3,1%) estuvo impulsado principalmente por las rutas con destino América del Norte (+4,3%) apoyado en el aumento de la frecuencia de vuelos y la utilización de aviones de mayor capacidad a varios destinos. Asimismo, el tráfico en Asia Pacífico se incrementó +2,4% impulsado por las nuevas rutas a China y el incremento de la frecuencia a India.

En 2018, Heathrow agregó 6 rutas directas a China, duplicando el número de conexiones desde Heathrow, el único aeropuerto de Reino Unido y la principal puerta de entrada a China. Al mismo tiempo, British Airways anunció nuevas rutas directas a Pittsburg y American Airlines anunció una nueva ruta a Phoenix, ambas rutas comenzarán en abril de 2019.

Ingresos y RBE Heathrow SP

Crecimiento de las ventas (+3,0%), apoyado en el crecimiento sólido del tráfico junto al impulso continuado de los ingresos comerciales.

(Millones de libras)	DIC-18	DIC-17	VAR.
Aeronáuticos	1.745	1.716	1,7%
Comerciales	716	659	8,6%
Otros ingresos	509	509	0,0%
TOTAL	2.970	2.884	3,0%

Los ingresos aeronáuticos se incrementaron un +1,7% impulsados por el crecimiento del tráfico a pesar de la dilución de la rentabilidad que se recupera a futuro debido a más aviones silenciosos y menos contaminantes. El ingreso aeronáutico medio por pasajero disminuyó ligeramente (-1%) a 21,78 libras (22,00 libras en 2017).

El ingreso comercial (+8,6%) estuvo apoyado en el crecimiento de las concesiones retail y catering, reflejando el sólido crecimiento del tráfico y estancias de mayor duración de los pasajeros en el lounge debido a la iniciativa *call to gate*. Las concesiones *retail* se vieron impulsadas por las nuevas iniciativas digitales en la boutique de Heathrow, permitiendo a los clientes reservar y recoger sus compras. El servicio de catering se benefició de la renovación de la T3 y T5, además de las ofertas *Grab & Go* permitiendo a los pasajeros llevar comida en los vuelos. El ingreso comercial neto por pasajero se incrementó +5,8% hasta 8,94 libras (8,45 libras en 2017).

El RBE de Heathrow SP creció un +4,4% en 2018, alcanzando 1.837 millones de libras. El margen RBE alcanzó 61,9% frente al 61,0% en 2017.

Los costes operativos antes de la depreciación y la amortización se incrementaron +0,8%. El gasto operativo por pasajero, excluyendo depreciación y amortización, disminuyó -1,9%, apoyado en el esfuerzo de control de costes.

Satisfacción de usuarios

En 2018, Heathrow continúa situándose por delante de los principales competidores europeos en cuanto a satisfacción de pasajeros con una puntuación de 4,15 sobre 5 de satisfacción, según *Airport Service Quality* (ASQ), y el 81,9% de los pasajeros encuestados calificaron su experiencia como “excelente” o “muy buena”.

En 2018, la Terminal 2 de Heathrow ha sido nombrada “Mejor Terminal del mundo” por primera vez por Skytrax World Airport Awards. Además de este premio, que fue votado por pasajeros de todo el mundo, se reconoció a Heathrow como “Mejor Aeropuerto de Europa Occidental” por cuarta vez consecutiva, y “Mejor aeropuerto para ir de compras” por noveno año consecutivo.

Aspectos regulatorios

Regulatory Asset Base (RAB): el RAB a 31 de diciembre de 2018 alcanzó los 16.200 millones de libras (15.786 millones en diciembre de 2017).

Periodo regulatorio La *Civil Aviation Authority* (CAA) continúa desarrollando el marco regulatorio para el próximo periodo (H7) con una nueva consulta lanzada en octubre 2018, titulada *“Economic regulation of capacity expansion at Heathrow: policy update and consultation”*.

El objetivo fundamental de la CAA en el desarrollo del marco regulador del próximo periodo (H7) consiste en alcanzar un equilibrio adecuado entre la viabilidad económica y la financiación.

El H7 debe comenzar en enero de 2022, la CAA confirma que Heathrow debe producir un plan de negocio para el H7 a fines de 2019 para iniciar el proceso de fijación de la tarifa regulatoria.

La CAA proporcionará claridad adicional sobre el marco regulatorio a mediados de 2019 cuando publique sus próximos documentos de consulta.

Además del periodo H7 que se está preparando, basado en un MoU (*Memorandum of Understanding*) acordado con las principales compañías aéreas, se alcanzó un *Formal Agreement* entre Heathrow y las líneas aéreas sobre las tarifas aplicadas a las líneas aéreas antes del inicio de H7. El *Formal Agreement* ha sido firmado por una serie de compañías que representan más de la mitad del tráfico de Heathrow, y se espera que el resto de compañías firmen en los próximos días. En virtud del *Formal Agreement*, Heathrow ofrece un descuento a todas las aerolíneas en función del volumen de tráfico de pasajeros. El descuento supone un incentivo para que las aerolíneas hagan un mejor uso de la capacidad existente, y también proporciona protección en caso de que el volumen de pasajeros caiga por debajo de los niveles actuales antes de 2022. El *Formal Agreement* sigue sujeto a consulta por parte de la CAA y, para evitar dudas, no se pretende que este acuerdo reemplace el proceso regulatorio para el H7 que continuará en línea con el calendario de la CAA.

Expansión: Heathrow sigue progresando en la expansión del aeropuerto después del apoyo mayoritario en la votación de junio del Parlamento del NPS (*National Policy Statement*).

En enero de 2019 se inició una consulta sobre el espacio aéreo y las operaciones futuras en la pista, seguido de una consulta en junio de 2019 sobre los planes de expansión. Después de revisar y evaluar los comentarios de las consultas, Heathrow preparará una versión final del plan de expansión y presentará su DCO (*Development Consent Order*) en 2020, iniciando un proceso de aprobación que se espera dure 18 meses. Si Heathrow obtiene la aprobación del DCO, se espera que la nueva pista se abra en 2026.

Cuenta de resultados Heathrow Airports Holding (HAH)

(Millones de libras)	DIC-18	DIC-17	VAR.
Ventas	2.970	2.883	3,0%
RBE	1.840	1.760	4,5%
Margen RBE	61,9%	61,0%	
Amortizaciones y deterioros	779	750	-3,9%
RE	1.061	1.010	5,0%
Margen RE	35,7%	35,0%	
Resultado financiero	-751	-628	-19,7%
Rtdo. antes de impuestos	292	383	-23,7%
Impuesto de sociedades	-45	-79	43,0%
Resultado neto	247	303	-18,6%
Aportación a Pta. equivalencia de Ferrovial (Euros)	70	87	-19,6%

Deuda neta HAH

A 31 de diciembre de 2018, el coste medio de la deuda externa de Heathrow fue del 5,30%, teniendo en cuenta todas las coberturas por tipo de interés, tipo de cambio e inflación (5,62% en diciembre 2017).

(Millones de libras)	DIC-18	DIC-17	VAR.
<i>Loan Facility</i> (ADI Finance 2)	75	0	n.a.
Subordinada	1.599	1.325	20,7%
Grupo securitizado	12.402	12.234	1,4%
Caja y ajustes	-345	-40	753,9%
Total	13.731	13.519	1,6%

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

Para más información, consulte [aquí](#) la nota de resultados de HAH.

AEROPUERTOS REGIONALES DE REINO UNIDO (AGS)

Resultados AGS

En 2018, el RBE se incrementó +5,7% a pesar de la reducción en el volumen de pasajeros. Las ventas mostraron un crecimiento del +1,8%, debido al incremento del *yield* de retail y aparcamientos. Los costes disminuyeron un -1,3% como resultado del control de los gastos operativos.

(Millones de libras)	DIC-18	DIC-17	VAR.
Total Ventas AGS	213	209	1,8%
Glasgow	127	122	4,0%
Aberdeen	56	56	-0,5%
Southampton	30	31	-2,9%
Total RBE AGS	97	92	5,7%
Glasgow	64	58	9,3%
Aberdeen	22	22	0,5%
Southampton	11	11	-2,8%
Total Margen RBE	45,5%	43,8%	167,7
Glasgow	50,1%	47,6%	243,9
Aberdeen	40,0%	39,6%	37,9
Southampton	36,5%	36,5%	1,6

Deuda neta bancaria AGS

A 31 de diciembre de 2018, la deuda neta bancaria de los aeropuertos alcanzó 684 millones de libras.

Tráfico AGS

En 2018, el número de pasajeros alcanzó 14,8 millones en AGS y se redujo -2,4% frente a 2017, debido al descenso del tráfico en los tres aeropuertos.

(Millones de pasajeros)	DIC-18	DIC-17	VAR.
Glasgow	9,7	9,9	-2,4%
Aberdeen	3,1	3,1	-1,4%
Southampton	2,0	2,1	-3,8%
Total no regulados	14,8	15,1	-2,4%

Glasgow: 9,7 millones de pasajeros (-2,4%). El tráfico doméstico disminuyó -1,0% debido al descenso de las rotaciones a Londres Stansted, junto con las condiciones climatológicas adversas en 1T 2018, que provocaron cierres temporales. Estos impactos estuvieron compensados por el incremento de capacidad de Easyjet y de Flybe. El tráfico internacional disminuyó (-3,5%) debido a las cancelaciones y la reducción de capacidad en varios destinos de ocio.

Aberdeen: 3,1 millones de pasajeros (-1,4%). El tráfico doméstico aumentó +0,1%, impulsado por las rutas a Heathrow y London City, y la continua mejora de pasajeros del sector del gas y petróleo. El tráfico internacional disminuyó -4,7% debido a la pérdida de servicios en 1S 2018 de Lufthansa (Frankfurt), Wizz (Varsovia) y Icelandair (Reykjavik).

Southampton: 2,0 millones de pasajeros (-3,8%). El tráfico doméstico cayó -1,7% debido al menor número de rotaciones en los servicios Flybe, así como Eastern Airlines, parcialmente compensados por factores de ocupación favorables a Islas del Canal. El tráfico internacional disminuyó (-6,9%) debido a los servicios cancelados y menores volúmenes de Flybe.

El aeropuerto de Southampton ha lanzado en septiembre una consulta pública sobre su futuro plan de expansión. Dicho plan busca detallar el proceso de crecimiento del aeropuerto en los próximos 20 años, incluyendo previsiones de pasajeros y necesidades de infraestructura para hacer frente a la demanda creciente en la región. Este plan también recoge el desarrollo de la extensión de la pista.

Construcción

(Millones de euros)	DIC-18	DIC-17	VAR.	COMPARABLE
Ventas	5.193	4.628	12,2%	14,3%
RBE	170	199	-14,5%	-14,6%
Margen RBE	3,3%	4,3%		
RE	127	162	-21,6%	-22,0%
Margen RE	2,5%	3,5%		
Cartera	10.965	11.145	-1,6%	-2,9%

Las ventas se incrementaron +14,3% en términos comparables, con evolución positiva en todas las áreas salvo ligera caída en Webber, por finalización de ejecución de grandes proyectos concesionales. La facturación internacional supone el 84% de las ventas de la división, muy centrada en nuestros mercados estratégicos tradicionales: Polonia (32%) y Norteamérica (28%).

La rentabilidad disminuyó vs. 2017 (margen RE 2,5% vs 3,5%) principalmente en Budimex derivado de incrementos en costes de materiales y mano de obra.

BUDIMEX

(Millones de euros)	DIC-18	DIC-17	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.671	1.457	14,6%	15,3%
RBE	79	131	-39,7%	-39,3%
Margen RBE	4,7%	9,0%		
RE	67	122	-45,1%	-44,7%
Margen RE	4,0%	8,4%		
Cartera	2.362	2.467	-4,2%	-1,6%

Las ventas en términos comparables crecieron +15,3%, con crecimientos en todos los segmentos de actividad, destacando la aceleración de Obra Civil, así como proyectos industriales, impulsados también por los niveles de contratación conseguidos en el año 2017. Por el contrario, se produjo una disminución en la rentabilidad (-39,3% de RBE comparable) debido principalmente a mayores costes de los subcontratistas, materiales y salarios, que superan el efecto de los beneficios obtenidos de la liquidación de contratos finalizados.

La cartera se ha mantenido en niveles altos a pesar del incremento en ventas, disminuyendo -1,6% en términos comparables frente a diciembre de 2017. La contratación en 2018 alcanza 1.597 millones de euros, correspondiendo en torno a un 51% a contratos de Obra Civil, en gran parte al amparo del programa Nuevo Plan de Carreteras 2014-2023, y un 28% a proyectos de Edificación no Residencial. Destacan las adjudicaciones de la Construcción de la Sección Sur de la Planta de Tratamiento de Residuos en Zelazny (134 millones de euros), el Museo de Historia Polaca en Varsovia (107 millones de euros), la Línea férrea E59 Rokiетnica - Wronki (103 millones de euros) y la S61 express Szczuczyn- Budzisko (92 millones de euros). Adicionalmente, Budimex cuenta con contratos pendientes de firma o firmados con posterioridad a 31 de diciembre de 2018 por importe superior a 400 millones de euros.

WEBBER

(Millones de euros)	DIC-18	DIC-17	VAR.	COMPARABLE
Ventas	739	784	-5,7%	-2,5%
RBE	30	36	-16,9%	-13,6%
Margen RBE	4,1%	4,6%		
RE	21	27	-21,0%	-17,7%
Margen RE	2,9%	3,4%		
Cartera	1.511	1.171	29,0%	22,9%

Las ventas comparables han disminuido un -2,5% principalmente por la finalización de la autopista NTE 35W. El margen RE disminuye ligeramente con respecto al 2017 por la finalización de los proyectos concesionales, compensado con la mejora de otros proyectos de Obra Civil de Carreteras y Plantas de Tratamiento de Agua.

La cartera aumenta +22,9% en términos comparables gracias a la elevada contratación que ha superado los 950 millones de euros en el año. Este importe no incluye la adjudicación de la autopista IH-35 (Texas) por aprox. 300 millones de euros, que entrará en cartera en 1T 2019.

FERROVIAL AGROMAN

(Millones de euros)	DIC-18	DIC-17	VAR.	COMPARABLE
Ventas	2.783	2.387	16,6%	19,1%
RBE	61	32	91,4%	78,5%
Margen RBE	2,2%	1,3%		
RE	39	13	198,3%	146,8%
Margen RE	1,4%	0,5%		
Cartera	7.092	7.507	-5,5%	-7,5%

Las ventas crecieron (+19,1% en términos comparables) principalmente en EE.UU. tras el comienzo de trabajos iniciales y de diseño en Grand Parkway en Houston, la I-66 de Virginia y el Aeropuerto de Denver. La rentabilidad se triplicó respecto a diciembre 2017 (margen RE 1,4%) por la desaparición de las pérdidas extraordinarias en un contrato finalizado en Reino Unido en 2017.

CARTERA

(Millones de euros)	DIC-18	DIC-17	VAR.
Obra civil	8.567	8.635	-0,8%
Edif. Residencial	346	382	-9,4%
Edif. No Residencial	1.451	1.347	7,8%
Industrial	601	782	-23,1%
Total	10.965	11.145	-1,6%

La cartera disminuyó -2,9% en términos comparables respecto a diciembre 2017. El segmento de obra civil continúa siendo el de mayor peso (78%) y se mantiene un criterio muy selectivo en la presentación a concursos. La cartera internacional ascendió a 9.793 millones de euros, muy superior a la cartera doméstica (1.172 millones de euros), representando un 89% del total.

La participación de Cintra en la cartera de construcción, excluyendo Webber y Budimex, representó un 40,6% de la cartera a diciembre 2018, frente al 43,1% en diciembre 2017.

Servicios Clasificada Como Actividad Discontinuada

Una vez completada la revisión estratégica de su división de servicios, anunciada en octubre de 2018, Ferrovial comunica que ha decidido clasificar todas sus actividades de Servicios como “disponibles para la venta” a 31 de diciembre de 2018. Esta decisión se enmarca en el reenfoco estratégico de Ferrovial, centrado en el desarrollo del negocio de infraestructuras.

Con el objetivo de permitir el análisis de la evolución de la división de Servicios y la comparabilidad frente al ejercicio de 2017, a continuación, se muestra la cuenta de resultados de la actividad de Servicios y sus subactividades previa clasificación de actividad mantenida para la venta:

(Millones de euros)	DIC-18	DIC-17	VAR.	COMPARABLE
Ventas	6.785	7.069	-4,0%	-1,2%
RBE	136	423	-68,0%	-67,6%
RBE Ex-BMH	371	424	-12,6%	-11,5%
Margen RBE	2,0%	6,0%		
Margen RBE Ex-BMH	5,5%	6,1%		
RE	-87	163	-153,3%	-152,3%
RE Ex-BMH	149	164	-9,4%	-11,0%
Margen RE	-1,3%	2,3%		
Margen RE Ex-BMH	2,2%	2,3%		
Cartera	19.411	19.329	0,4%	3,3%

BMH (Birmingham)

En 2018 las ventas de Servicios han alcanzado los 6.785 millones de euros, lo que supone una disminución del -4,0% frente a 2017. Esta variación recoge principalmente la finalización del contrato con el Departamento de Inmigración australiano en 2017, la finalización de los proyectos de construcción y una política de licitación selectiva aplicada por la compañía en Amey, que han sido compensados por la incorporación de los contratos de Rail y Facility Management en UK.

Las ventas en España crecieron un +2,7% impulsadas por el buen comportamiento de la actividad de tratamiento y mantenimiento industrial. Internacional ha incrementado la facturación +16,7% apoyado en la evolución positiva del negocio en Norte América y Polonia principalmente.

El RBE se situó en 136 millones de euros, 288 millones de euros inferior al alcanzado en 2017 como consecuencia del impacto del contrato de Birmingham en Reino Unido. Excluyendo este efecto y en términos comparables, el RBE de Servicios se situó en 371 millones de euros (5,5% margen RBE) -11,5% frente a 2017 en términos comparables, fundamentalmente por la finalización del contrato de inmigración en Australia en octubre de 2017.

La cifra de cartera a diciembre 2018 no incluye contratos preadjudicados y pendientes del cierre comercial o financiero por importe superior a 1.200 millones de euros.

La cartera creció +3,3% frente a 2017 en términos comparables hasta los 19.411 millones de euros.

ESPAÑA

(Millones de euros)	DIC-18	DIC-17	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.950	1.898	2,7%	3,5%
RBE	202	197	2,5%	3,7%
Margen RBE	10,4%	10,4%		
RE	113	107	5,0%	7,3%
Margen RE	5,8%	5,7%		
Cartera	4.670	4.992	-6,5%	-6,5%

La facturación en España creció un +2,7% frente a diciembre de 2017 impulsada, principalmente, por los mayores volúmenes en tratamiento y mantenimiento industrial. Este crecimiento en ventas se traslada en términos porcentuales al RBE, que creció un +2,5%.

La cartera a diciembre de 2018 se situó en 4.670 millones de euros (-6,5% frente a diciembre 2017). La evolución de cartera está relacionada con la ralentización de la licitación pública, cuyo impacto en ventas se ve compensado por las prórrogas anuales otorgadas. En 2018 se han prorrogado contratos por un valor global de 322 millones de euros que, de haberse materializado en adjudicaciones, habría supuesto un incremento de cartera de 1.190 millones de euros (+24% sobre la cartera a cierre 2017).

Entre las adjudicaciones de 2018 destaca la contratación del servicio de alquiler de bicicletas en Barcelona (121 millones de euros, 10 años). En el apartado de renovaciones y prórrogas destaca la renovación del servicio de atención al ciudadano de Madrid, línea O10 (42 millones de euros, 4 años). Al cierre de diciembre de 2018, existían contratos en fase de *preferred bidder* por un importe de 438 millones de euros.

REINO UNIDO

(Millones de euros)	DIC-18	DIC-17	VAR.	COMPARABLE
Ventas	2.610	2.501	4,4%	5,6%
RBE	-163	86	n.s.	n.s.
RBE Ex-BMH	72	87	-17,5%	-16,5%
Margen RBE	-6,3%	3,5%		
Margen RBE Ex-BMH	2,8%	3,6%		
RE	-212	53	n.s.	n.s.
RE Ex-BMH	23	54	-56,5%	-56,0%
Margen RE	-8,1%	2,1%		
Margen RE Ex-BMH	0,9%	2,2%		
Cartera	9.251	8.895	4,0%	5,1%

BMH (Birmingham)

En Reino Unido, la facturación frente a 2017 se incrementó un +4,4% (+5,6% en términos comparables). En el año, destaca la caída de actividad asociada a la finalización de la fase de capex en los grandes contratos de carreteras y medio ambiente y el abandono de contratos no rentables, que se ha visto compensada por el mayor volumen en Consulting & Rail y la incorporación de los contratos de Facility Management con Defensa (desde septiembre se integran globalmente), tras la adquisición de la participación de Carillion en los mismos, que han aportado unas ventas de 217 millones de euros.

La evolución del margen bruto viene muy marcada por el contrato de Birmingham. Excluyendo este efecto, el margen RBE habría sido del 2,8%, alcanzando las expectativas marcadas para el período y mejorando el dato de 9M 2018 (2%).

Durante el ejercicio de 2018, se ha procedido a la ejecución de gran parte del plan de desinversiones de activos centrado en PFI y en Joint Ventures en sectores no estratégicos, por un importe agregado de 75 millones de euros. Destacan la venta de las participaciones en las SPVs de North York y Sheffield, que no tienen impacto en el desarrollo de los contratos puesto que Ferrovial Servicios continúa realizando la operación de las mismas.

El 22 de febrero de 2018, el Tribunal de Apelación de Reino Unido falló al respecto en favor del Ayuntamiento de Birmingham acordando la ejecución de las obras adicionales que fuesen necesarias conforme a la interpretación del cliente. Con ello anuló la sentencia que el High Court había dictado a favor de Amey en septiembre de 2016. En las conversaciones con el Ayuntamiento para la ejecución del fallo se ha constatado que dichas inversiones deben ejecutarse durante la fase inicial de inversión (capex) y no como parte del ciclo de vida que era la hipótesis hasta la fecha. Dado que dicha fase de capex tiene agotado el ingreso correspondiente, se ha dotado una provisión por los costes pendientes relacionados con la ejecución efectiva del fallo. Adicionalmente, se han reevaluado las expectativas respecto al nivel de penalizaciones y deducciones extraordinarias fruto del posicionamiento observado en estos últimos meses por parte del Ayuntamiento, en los que las viene aplicando por un importe muy elevado. Todo ello motiva que la compañía haya dotado una provisión adicional por importe de 208 millones de libras en concepto de contrato oneroso. En la actualidad, Amey sigue prestando el servicio según lo dictado en el contrato mientras continúan las negociaciones para reconducirlo. Dentro de este proceso, hay que destacar que las entidades de crédito, el 18 de septiembre de 2018, tomaron el control de la sociedad cabecera del proyecto, nombrando administradores en la misma.

Respecto a la cartera, en diciembre se sitúa en 9.251 millones de euros (+5,1% frente a diciembre 2017, en términos comparables). En este incremento es destacable el contrato con el departamento de transporte de Gales, en consorcio con Keolis y que aporta una cartera de 472 millones de euros por el diseño y gestión de la infraestructura. Adicionalmente, destacan las adjudicaciones en el área de mantenimiento de carreteras como la nueva adjudicación del Área 10 (368 millones de euros, 15 años) o la prórroga del mantenimiento del Área 7 (368 millones de euros, 12 años). En el negocio de Rail destacan los 180 millones de euros correspondientes a la compra de los contratos de Carillion para la

electrificación en las líneas ferroviarias de Midland y Noroeste (2 años). Por último, en el área de facility management, destacan la incorporación del porcentaje de participación de Carillion en los contratos con el Ministerio de defensa (391 millones de euros, 3 años) y la adjudicación del contrato de mantenimiento de las escuelas de Barnsley (159 millones de euros, 19 años).

SERVICIOS AUSTRALIA

(Millones de euros)	DIC-18	DIC-17	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1.684	2.206	-23,7%	-18,4%
RBE	61	120	-49,6%	-48,8%
Margen RBE	3,6%	5,5%		
RE	-2	3	-161,3%	-119,3%
Margen RE	-0,1%	0,1%		
Cartera	4.129	3.981	3,7%	9,6%

Las ventas de Servicios Australia han alcanzado los 1.684 millones de euros en 2018, suponiendo una disminución del -23,7% frente a 2017 (-18,4% en términos comparables). Esta disminución se explica por dos hechos: la finalización del contrato de inmigración, que implica una disminución de 323 millones de euros frente a 2017, y la estrategia de finalización o salida de contratos no rentables como East NOC (mantenimiento de carreteras) o University of Newcastle (*facility management*). En junio de 2018 se ha procedido a la venta del contrato de servicios de transporte urbano de autobuses ligeros en Adelaida, que se añade a la venta de la participación minoritaria en los activos de generación de energía durante el 1S 2018.

El RBE alcanzó 61 millones de euros (3,6% margen RBE), en línea con las previsiones para el año. A nivel de RE se incluye gasto de 19,6 millones de euros correspondiente a la amortización del activo intangible generado por la adquisición. El intangible neto asciende a 72 millones de euros y su amortización se irá reduciendo progresivamente en los próximos 8 años.

La cartera de 2018 asciende a 4.129 millones de euros, mejorando un +9,6% frente a 2017 en términos comparables. Este aumento es fruto de la intensa actividad de contratación en el último trimestre de 2018 que hace que se recupere parte del retraso en la adjudicación de grandes contratos de la administración que la sociedad había venido experimentando en 1S 2018. En 4T 2018 destacan la extensión de 1 año del contrato de *facility management* (285 millones de euros) y renovación por 3 años de del contrato de mantenimiento (114 millones de euros) ambos con el Ministerio de Defensa, la extensión por 5 años del contrato de limpieza de los colegios de New South Wales (278 millones de euros) o la contratación de servicios de mantenimiento de la prisión de Parklea, en Sydney (198 millones de euros, 7 años). Estas adjudicaciones se añaden a las conseguidas en trimestres anteriores de 2018, donde destacan los servicios de mantenimiento de plantas de gas natural de Shell (411 millones de euros, 5 años) y la renovación del contrato de operación y mantenimiento del tratamiento de aguas residuales de Northland (Nueva Zelanda) por un importe de 50 millones de euros (7 años).

SERVICIOS INTERNACIONAL

(Millones de euros)	DIC-18	DIC-17	VAR.	COMPARABLE
Ventas	540	463	16,7%	19,8%
RBE	36	19	85,5%	88,9%
Margen RBE	6,7%	4,2%		
RE	14	0	n.s.	n.s.
Margen RE	2,6%	0,0%		
Cartera	1.361	1.460	-6,8%	11,2%

La facturación de la actividad Internacional ascendió en 2018 a 540 millones de euros, suponiendo un incremento de +16,7% (+19,8% en términos comparables). Esta mejora ha sido generalizada en sus principales geografías destacando Norte América, Polonia y Portugal.

El RBE también muestra una evolución positiva, alcanzando los 36 millones de euros, lo que supone una notable mejora frente a los 19 millones de euros en 2017. La mejora es generalizada en todas las regiones, destacando Norte América y Polonia, que compensan el empeoramiento en Chile, fruto del retraso en la contratación que se está experimentando en ese país.

La cartera cierra en 1.361 millones de euros en 2018, lo que supone un incremento del +11,2% en términos comparables. Esta cifra de cartera no incluye la reciente adjudicación de los contratos de mantenimiento de carreteras de Canadá en York y Ottawa cuyo importe conjunto asciende a 181 millones de euros (7 años) y cuya firma se ha producido en enero de 2019. Entre las adjudicaciones del año destacan el contrato de mantenimiento de carreteras en Duval, Florida (EE.UU.) por un importe de 72 millones de euros (10 años), la nueva contratación del mantenimiento de carreteras de Peel Halton por 60 millones de euros (7 años) y el servicio de operación y mantenimiento de la planta hidrometalúrgica en la división Salvador (Chile) por 24 millones de euros (5 años)

Balance

(Millones de euros)	DIC-18	DIC-17	(Millones de euros)	DIC-18	DIC-17
ACTIVO NO CORRIENTE	12.055	14.927	PATRIMONIO NETO	5.363	6.234
Fondo de comercio de consolidación	372	2.062	Patrimonio neto atribuido a los accionistas	4.530	5.503
Activos intangibles	32	431	Patrimonio neto atribuido a los socios externos	833	731
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	7.155	6.917	Ingresos a distribuir en varios ejercicios	1.241	1.037
Inversiones inmobiliarias	9	6			
Inmovilizado material	251	694	PASIVOS NO CORRIENTES	8.912	9.871
Inversiones en sociedades asociadas	2.455	2.687	Provisiones para pensiones	3	66
Activos Financieros no corrientes	754	769	Otras provisiones	459	808
Inversiones a largo plazo con empresas asociadas	173	312	Deuda financiera	7.419	7.511
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	473	285	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	5.342	5.363
Resto de cuentas a cobrar	108	172	Deuda financiera resto de sociedades	2.077	2.149
Impuestos Diferidos	664	1.035	Otras deudas	135	198
Derivados financieros a valor razonable	364	326	Impuestos diferidos	574	900
			Derivados financieros a valor razonable	321	387
ACTIVO CORRIENTE	10.758	8.063			
Activos clasificados como mantenidos para la venta	4.892	0	PASIVOS CORRIENTES	7.297	5.848
Existencias	594	629	Pasivos clasif. mantenidos para la venta	3.259	0
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.090	2.635	Deuda financiera	773	839
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	801	2.032	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	43	207
Otros deudores	289	603	Deuda financiera resto de sociedades	730	631
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	97	143	Derivados financieros a valor razonable	69	65
Tesorería e inversiones financieras temporales	4.005	4.601	Deudas por operaciones de tráfico	2.700	4.221
Sociedades proyectos de infraestructuras	239	463	Acreedores comerciales	1.314	2.283
Caja restringida	9	58	Otras deudas no comerciales	1.386	1.938
Resto de tesorería y equivalentes	230	405	Pasivos por impuestos sobre sociedades	65	94
Resto de sociedades	3.766	4.137	Provisiones para operaciones de tráfico	431	629
Derivados financieros a valor razonable	80	55			
TOTAL ACTIVO	22.813	22.990	TOTAL PASIVO	22.813	22.990

Los activos y pasivos asignables a la actividad de Servicios se muestran en la línea de activos y pasivos clasificados como mantenidos para la venta. Dicha reclasificación se realiza con efecto 31 diciembre 2018, y conforme a lo establecido en la NIIF 5, no implica rehacer el balance comparativo para el 2017.

Cuenta de resultados

(Millones de euros)	ANTES DE AJUSTES DE VALOR RAZONABLE	AJUSTES VALOR RAZONABLE	DIC-18	ANTES DE AJUSTES DE VALOR RAZONABLE	AJUSTES VALOR RAZONABLE	DIC-17
CIFRA DE VENTAS	5.737		5.737	5.152		5.152
Otros ingresos de explotación	2		2	1		1
Total ingresos de explotación	5.738		5.738	5.154		5.154
Total gastos de explotación	5.254		5.254	4.638		4.638
RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN	484		484	516		516
Margen %	8,4%		8,4%	10,0%		10,0%
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	127		127	115		115
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN ANTES DE DETERIORO Y ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO	356		356	401		401
Margen %	6,2%		6,2%	7,8%		7,8%
Deterioros y enajenación de inmovilizado	95	-13	82	47	41	88
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN DESPUES DE DETERIORO Y ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO	451	-13	438	448	41	489
Margen %	7,9%		7,6%	8,7%		9,5%
RESULTADO FINANCIERO	-216	24	-192	-269	25	-244
Financiación de proyectos de infraestructuras	-233		-233	-229		-229
Derivados y otros ajustes valor razonable y resto de proyectos	2	1	3	-4		-4
Financiación ex proyectos.	9		9	-26		-26
Derivados y otros ajustes valor razonable y resto ex proyectos	7	23	30	-10	25	15
Participación en beneficios de sociedades puesta en equivalencia	240	-1	239	175	49	225
RESULTADO CONSOLIDADO ANTES DE IMPUESTOS	475	10	486	354	116	469
Impuesto sobre beneficios	-19	-6	-25	-38	-8	-46
RESULTADO DE ACTIVIDADES CONTINUADAS	456	4	460	316	108	424
Provisiones Valor Razonable		-754	-774			
Servicios actividades discontinuadas	-51	-27	-77			
RESULTADO NETO OPERACIONES DISCONTINUADAS	-51	-780	-851	85	-2	83
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO	405	-776	-391	401	106	507
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-57	0	-57	-51	-2	-53
RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUIDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE	348	-776	-448	350	104	454

VENTAS

(Millones de euros)	DIC-18	DIC-17	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	471	461	2,3%	13,7%
Aeropuertos	14	21	-32,6%	-30,4%
Construcción	5.193	4.628	12,2%	14,3%
Otros	59	43	n.a.	n.a.
Total	5.737	5.152	11,3%	14,3%

RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN

(Millones de euros)	DIC-18	DIC-17	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	319	320	-0,2%	13,8%
Aeropuertos	-16	-12	-28,7%	-27,0%
Construcción	170	199	-14,5%	-14,6%
Otros	10	9	n.a.	n.a.
Total	484	516	-6,2%	1,4%

AMORTIZACIONES

Las amortizaciones se incrementaron en 2018 respecto al año anterior en +11,0% (+13,3% en términos homogéneos), hasta los 127 millones de euros.

RESULTADO DE EXPLOTACIÓN

(Antes de deterioro y enajenación de inmovilizado)

(Millones de euros)	DIC-18	DIC-17	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	239	247	-3,2%	14,2%
Aeropuertos	-18	-15	-20,2%	-19,5%
Construcción	127	162	-21,6%	-22,0%
Otros	7	6	n.a.	n.a.
Total	356	401	-11,1%	-2,3%

DETERIOROS Y ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO

Los deterioros y enajenación de inmovilizado ascendieron a 82 millones de euros a cierre de 2018 (88 millones de euros en 2017), debido principalmente a los siguientes impactos:

- La plusvalía por la venta de la participación en las autopistas griegas Central Greece e Ionian Roads, que ascendió a 84 millones de euros (antes de impuestos).
- Deterioro adicional de Autema (-13 millones de euros) debido al contencioso con el gobierno regional de Cataluña.

RESULTADO FINANCIERO

(Millones de euros)	DIC-18	DIC-17	VAR.
Proyectos de infraestructuras	-233	-229	-1,8%
Ex-proyectos de infraestructuras	9	-25	134,0%
Rdo. fro. por financiación	-224	-254	11,8%
Proyectos de infraestructuras	3	-4	170,6%
Ex-proyectos de infraestructuras	30	14	109,4%
Rdo. fro. por derivados y otros	33	11	211,0%
Resultado Financiero	-192	-244	21,4%

El gasto financiero en 2018 fue inferior frente a 2017, combinando los siguientes impactos:

- **Resultado por financiación:** 30 millones de euros de menor gasto hasta -224 millones de euros. La variación frente a 2017 se debió principalmente a lo siguiente:

En el área ex-proyectos, 9 millones de euros de ingreso financiero frente a 25 millones de gasto en 2017, fundamentalmente debido a mayores tasas de interés con impacto positivo en la posición de caja bruta.

En el área de infraestructuras, 233 millones de euros de gasto financiero, en línea con 2017 (229 millones de euros).

- **Resultado por derivados y otros:** 33 millones de euros de ingreso financiero en 2018 frente a 11 millones de ingreso financiero en 2017, debido principalmente a los cobros de intereses de demora y mayor ingreso por avales. Estos ingresos estuvieron impactados por el efecto de las coberturas de *equity swaps* ligados a los planes de retribución, sin impacto en caja. Dichas coberturas supusieron un gasto de -3 millones de euros al cierre de 2018 debido a la evolución negativa de la acción, frente a la evolución positiva en 2017, tal y como se muestra en la siguiente tabla:

FECHA	PRECIO DE CIERRE (€)
31-dic-16	17,00
31-dic-17	18,93
31-dic-18	17,70

RESULTADOS POR PUESTA EN EQUIVALENCIA

A nivel de resultado neto, las sociedades consolidadas por puesta en equivalencia aportaron 239 millones de euros netos de impuestos (225 millones de euros en 2017).

(Millones de euros)	DIC-18	DIC-17	VAR.
Autopistas	166	138	20,7%
407 ETR	136	125	9,2%
Autopistas irlandesas (M4 y M3)	1	2	-34,2%
Toowoomba	2	1	127,7%
Ruta del Cacao	4	-1	n.s.
Algarve	6	2	281,3%
Norte Litoral	8	6	44,9%
Otros	8	3	144,2%
Aeropuertos	73	89	-17,5%
HAH	70	87	-19,6%
AGS	4	2	71,2%
Construcción	0	-1	70,1%
Total	239	225	6,2%

IMPUESTOS

El impuesto sobre sociedades del ejercicio 2018 alcanzó -25 millones de euros (vs -46 millones de euros de gasto por impuesto sobre sociedades en 2017), cifra que:

- No incluye el gasto por impuesto sobre sociedades correspondiente a las sociedades integradas por el método de puesta en equivalencia que, conforme a la normativa contable, sus resultados se presentan ya netos de su impacto fiscal.
- Incluye un ingreso por impuesto sobre sociedades correspondiente a ejercicios anteriores de 39 millones de euros (ingreso de 17 millones de euros en 2017), principalmente como consecuencia de la regularización de activos y pasivos por impuestos diferidos de ejercicios anteriores.

Excluyendo del resultado antes de impuestos del ejercicio 2018 (486 millones de euros) el resultado de estas sociedades integradas por el método de puesta en equivalencia (beneficio neto de impuesto de 239 millones de euros), las diferencias permanentes (44 millones de euros) y resultados de consolidación sin impacto fiscal (-10 millones de euros), y tomando el gasto por impuesto sobre sociedades ajustado por las regularizaciones de ejercicios anteriores (65 millones de euros), resulta una tasa de impuesto sobre sociedades efectiva del 23%.

RESULTADO NETO DE OPERACIONES CONTINUADAS

El resultado neto de operaciones continuadas se situó en 460 millones de euros, suponiendo un incremento del +8,6% frente a 2017 (424 millones de euros). Este resultado recogía una serie de impactos, entre los que destacan:

- Ajustes de valor razonable por derivados: +24 millones de euros (69 millones de euros en 2017), principalmente impactado por los derivados de HAH y las opciones en dólares canadienses de Autopistas.

- Plusvalía después de impuestos por la venta de participación en las autopistas griegas Central Greece e Ionian Roads: +80 millones de euros (+98 millones en 2017 por la venta de Norte Litoral y Algarve).
- Deterioro de Autema: -13 millones de euros (-29 millones en 2017).
- Provisión de valor razonable de -774 millones de euros, por deterioro de activos en base a la estimación del valor razonable de la participación de Ferrovial en Amey.
- Actividades discontinuadas de Servicios (-77 millones de euros).

RESULTADO NETO DE OPERACIONES DISCONTINUADAS

El resultado neto de operaciones discontinuadas se situó en -851 millones de euros que incluía:

RESULTADO NETO

El resultado neto se situó en -448 millones de euros en 2018 (454 millones de euros en 2017).

Deuda neta y rating corporativo

DEUDA NETA

(Millones de euros)	DIC-18	DIC-17
PNT ex-proyectos infraestructura	975	1.341
Autopistas	-4.392	-4.274
Resto	-248	-530
PNT proyectos infraestructura	-4.640	-4.804
Posición neta de tesorería total	-3.664	-3.463

La posición neta de tesorería, excluidos proyectos de infraestructuras, se situó en 975 millones de euros en diciembre 2018. La posición neta de caja ex proyectos de infraestructuras incluyendo actividades discontinuadas fue de 1.236 millones de euros frente a 1.341 millones en diciembre 2017.

Entre los principales movimientos que han afectado a la posición de caja neta ex-proyectos de infraestructuras se encuentran:

- **Evolución del fondo de maniobra** que ascendió a -351 millones de euros en 2018, frente a -38 millones de euros en 2017. Esta evolución negativa se ha visto marcada por:
 - Empeoramiento en el fondo de maniobra de Budimex de -127 millones de euros frente a -29 millones de euros en 2017, junto con Amey que se situó a -128 millones de euros en 2018 frente a -4 millones de euros en 2017.
 - En 2017 se produjo el cobro de 210 millones de euros en concepto de anticipos de obra en construcción.
- **Dividendos recibidos de proyectos y devoluciones de capital (+623 millones de euros)**, mostrando un incremento del +13% frente al dividendo de 2017 (553 millones de euros). En 2018 destaca la contribución de 407 ETR (273 millones de euros) y la de Aeropuertos, que contribuyó 191 millones de euros. La contribución de dividendos de Servicios alcanzó los 131 millones de euros (33 millones de euros en 2017), en su mayoría procedente de proyectos en Servicios España (+104 millones de euros).
- **Inversiones** que ascendieron a -332 millones de euros en 2018.

- **Desinversiones** que alcanzaron los +230 millones de euros en 2018, entre los que destacan 82 millones de euros por la venta de la participación en las autopistas griegas Central Greece e Ionian Roads y 111 millones de euros procedentes de Servicios, tras la venta de PFI en Reino Unido y una participación en Ratch (energía eólica en Australia).

- **Retribución al accionista de -520 millones de euros en 2018**, en línea con la cifra del 2017, que incluye el pago en efectivo del scrip dividend de -240 millones de euros y la recompra de acciones propias de -280 millones de euros. Adicionalmente, los dividendos a minoritarios de participadas ascendieron a -49 millones de euros.

- **Posición neta de tesorería de Operaciones Discontinuadas** que ascendía a 261 millones de euros de caja externa a 31 de diciembre 2018.

La deuda neta de proyectos se situó en 4.640 millones de euros (4.804 millones en diciembre 2017).

La deuda neta consolidada del Grupo a cierre de diciembre de 2018 se situó en 3.664 millones de euros (frente a 3.463 millones en diciembre 2017).

(Millones de euros)	DIC-18	DIC-17
Deuda Financiera Bruta	-8.198	-8.367
Deuda Bruta Ex-proyectos	-2.813	-2.797
Deuda Bruta Proyectos	-5.385	-5.570
Tesorería	4.533	4.904
Tesorería Ex-proyectos	3.822	4.156
Tesorería Proyectos	711	748
Posición neta de tesorería total	-3.664	-3.463

RATING CORPORATIVO

AGENCIA	CALIFICACIÓN	PERSPECTIVA
S&P	BBB	Estable
Fitch Ratings	BBB	Estable

VENCIMIENTOS DE DEUDA EX-PROYECTOS

AÑO	VENCIMIENTOS DEUDA CORPORATIVA
2019 *	700
2020	1
2021	504
2022 - 2032	1.093
>2033	0

(*) En 2019, la deuda ex-proyectos incluye la emisión de ECP (*Euro Commercial Paper*) con saldo contable a 31 de diciembre 2018 de 699 millones de euros con tipo medio de -0,24%.



Flujo de caja consolidado

DIC-18	FLUJO DE CAJA EXCLUIDAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS	FLUJO DE CAJA SOCIEDADES CONCESIONARIAS	ELIMINACIONES	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO
RBE	144	470		614
Provisión BMH sin efecto en caja	155			155
Cobro de dividendos	623		-112	511
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	-351	-60		-410
Flujo operaciones sin IS	572	410	-112	870
Pago de impuestos del ejercicio	6	-31		-25
Flujo operaciones	577	380	-112	845
Inversión	-332	-69	83	-318
Desinversión	230			230
Flujo de inversión	-102	-69	83	-87
Flujo de actividad	476	310	-29	758
Flujo de intereses	-11	-191		-202
Flujo de capital procedente de socios externos	-2	163	-86	75
Dividendo Flexible	-240			-240
Compra de autocartera	-280			-280
Remuneración al accionista Ferrovial	-520			-520
Resto remuneración accionistas minoritarios participadas	-49	-120	115	-54
Variación tipo de cambio	-12	-150		-162
Variación préstamos puente (financiación proyectos)				
Cambios en perímetro de consolidación	5			5
Otros movimientos de deuda (no flujo)	8	-94		-85
Flujo de financiación	-581	-391	29	-944
Deuda Neta Operaciones Discontinuas (caja)	-261	245		-16
Variación PNT	-366	164		-202
Posición neta inicial	1.341	-4.804		-3.463
Posición neta final	975	-4.640		-3.664

DIC-17	FLUJO DE CAJA EXCLUIDAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS	FLUJO DE CAJA SOCIEDADES CONCESIONARIAS	ELIMINACIONES	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO
RBE	484	449		932
Cobro de dividendos	553		-10	543
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	-38	-16		-53
Flujo operaciones sin IS	999	433	-10	1.422
Pago de impuestos del ejercicio	-115	-27		-142
Flujo operaciones	883	407	-10	1.280
Inversión	-355	-371	43	-684
Desinversión	253		-5	248
Flujo de inversión	-102	-371	38	-436
Flujo de actividad	781	35	28	844
Flujo de intereses	-32	-204		-236
Flujo de capital procedente de socios externos	0	73	-38	35
Dividendo Flexible	-218			-218
Compra de autocartera	-302			-302
Remuneración al accionista Ferrovial	-520			-520
Resto remuneración accionistas minoritarios participadas	-48	-11	10	-49
Variación tipo de cambio	-43	398		354
Variación préstamos puente (financiación proyectos)				
Cambios en perímetro de consolidación	0	-43		-43
Otros movimientos de deuda (no flujo)	506	-88		418
Flujo de financiación	-137	125	-28	-40
Variación PNT	644	160		804
Posición neta inicial	697	-4.963		-4.266
Posición neta final	1.341	-4.804		-3.463

FLUJO EX-PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

Flujo de actividad ex-proyectos*:

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

2018	F.OPERACIONES*	F.INVERSIÓN NETA	F.ACTIVIDAD*
Dividendos Autopistas	296	-9	287
Dividendos Aeropuertos	191	0	191
Construcción	16	-15	1
Servicios	160	-75	85
Otros	-90	-3	-93
Total	572	-102	470

2017	F.OPERACIONES*	F.INVERSIÓN NETA	F.ACTIVIDAD*
Dividendos Autopistas	277	8	285
Dividendos Aeropuertos	237	1	238
Construcción	134	9	143
Servicios	396	-120	276
Otros	-46	1	-45
Total	999	-102	896

*Antes de Impuesto de Sociedades, cobros y pagos de Operaciones

Flujo de operaciones ex-proyectos

El **flujo de operaciones ex-proyectos** de infraestructuras a cierre de 2018 **se situó en 572 millones de euros** (antes de impuestos), inferior a los 999 millones de 2017, debido principalmente a la evolución del flujo de operaciones de Servicios y Construcción.

Por el contrario, los principales proyectos de infraestructuras mejoraron su contribución a través del cobro de dividendos (623 millones de euros en 2018 vs 553 millones de euros en 2017).

La evolución del flujo de operaciones ex-proyectos de infraestructuras, por segmentos en 2018 frente a 2017, se muestra en la siguiente tabla:

FLUJO DE OPERACIONES	DIC-18	DIC-17
Dividendos Autopistas	296	277
Dividendos Aeropuertos	191	237
Construcción	16	134
Servicios	160	396
Otros	-90	-46
Flujo de operaciones sin impuestos	572	999
Pago Impuesto de sociedades	6	-115
Total	577	883

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

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

CONSTRUCCIÓN	DIC-18	DIC-17
RBE	170	199
RBE proyectos	15	13
RBE Ex proyectos	155	186
Cobro de dividendos	6	5
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	-146	-57
Variación de provisiones sin impacto en caja	13	-79
Variación descuento de factoring	-12	5
Fondo de maniobra ex Budimex	-18	46
Fondo de maniobra Budimex	-127	-29
Flujo operaciones sin IS	16	134

SERVICIOS	DIC-18	DIC-17
RBE	136	423
RBE proyectos	73	86
RBE Ex proyectos	62	338
Provisión BMH sin efecto en caja	155	
Cobro de dividendos	131	33
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	-188	25
Variación descuento de factoring	-11	0
Pago de Pensiones Reino Unido	-10	-32
Fondo de maniobra ex Reino Unido	-39	61
Fondo de maniobra Reino Unido	-128	-4
Flujo operaciones sin IS	160	396

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

	ESPAÑA	REINO UNIDO	AUSTRALIA	INTERNACIONAL	TOTAL SERVICIOS
RBE Ex proyectos	139	-174	61	36	62
Provisión BMH sin efecto en caja		155			155
Dividendos y otras devoluciones	104	19	3	5	131
Variación descuento de factoring	-11	0	0		-11
Pago de pensiones	0	-10	0	0	-10
Var. fondo de maniobra	18	-128	-46	-11	-167
Flujo de operaciones sin impuestos	250	-138	18	30	160

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

En Autopistas, se incluye en el flujo de operaciones 296 millones de euros en 2018, procedente de dividendos y devoluciones de fondos propios de las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras de autopistas.

DIVIDENDOS Y DEVOLUCIONES DE CAPITAL	DIC-18	DIC-17
ETR 407	273	262
Autopistas irlandesas	1	2
Autopistas portuguesas	9	9
Autopistas griegas	3	0
Autopistas españolas	5	3
Resto	4	1
Total	296	277

Los dividendos y devoluciones de capital de Aeropuertos (191 millones de euros) fueron inferiores a los cobrados en 2017 (237 millones), al incluir, este último, pagos extraordinarios en HAH y AGS. HAH distribuyó 144 millones de euros vs 153 millones en 2017 (incluyendo dividendo extraordinario apoyado en el comportamiento operativo y en el incremento de la inflación). El dividendo de AGS en 2017 (84 millones de euros) se situó por encima de los de 2018 (39 millones) debido al reparto extraordinario tras la refinanciación alcanzada en 1T 2017.

AEROPUERTOS	DIC-18	DIC-17
HAH	144	153
AGS	39	84
Otros	7	0
Total	191	237

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-18	INVERSIÓN	DESINVERSIÓN	FLUJO DE INVERSIÓN
Autopistas	-90	82	-9
Aeropuertos	0	0	0
Construcción	-52	37	-15
Servicios	-186	111	-75
Otros	-3	0	-3
Total	-332	230	-102

DIC-17	INVERSIÓN	DESINVERSIÓN	FLUJO DE INVERSIÓN
Autopistas	-154	161	8
Aeropuertos	-4	5	1
Construcción	-55	64	9
Servicios	-139	19	-120
Otros	-4	4	1
Total	-355	253	-102

El flujo neto de inversión en 2018 (-102 millones de euros) incluye:

- **Las inversiones** ascendieron a -332 millones de euros, por debajo de los -355 millones en 2017.
- **Las desinversiones** alcanzaron 230 millones de euros en 2018:
 - En Servicios, el cobro de 74 millones de euros procedentes de la venta de PFI en Reino Unido y una participación en Ratch-Australia por 34 millones de euros.

- En Autopistas, el cobro de 82 millones por la venta de la participación en las autopistas griegas Central Greece e Ionian Roads.

Flujo de financiación ex-proyectos

El flujo de financiación incluye:

- **Flujo de remuneración al accionista:** -520 millones de euros para accionistas de Ferrovial, que incluye el pago en efectivo del *scrip dividend* de -240 millones y la recompra de acciones propias de -280 millones de euros. Adicionalmente, los dividendos a minoritarios de participadas ascendieron a -49 millones de euros.
- **El pago neto de los intereses** en 2018 alcanzó los -11 millones de euros.
- **Impacto del tipo de cambio** (-12 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 dólares americanos y canadienses (-35 millones de euros), parcialmente compensado por la liquidación de derivados de tipo de cambio por importe de +37 millones de euros.
- **Otros movimientos de deuda no flujo** (8 millones de euros), donde se incluyen los movimientos contables de la deuda que no afectan al flujo, como los intereses devengados no pagados, cuyo origen está principalmente en el devengo de los intereses de los bonos corporativos.

Posición Neta de Actividades Discontinuas

La posición neta de tesorería de actividades discontinuas ascendió a 261 millones de euros de caja externa a 31 de diciembre 2018.

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 aquellas que se encuentran en fase de construcción.

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

(Millones de euros)	DIC-18	DIC-17
Autopistas	296	317
Resto	84	89
Flujo de operaciones	380	407

Flujo de inversión de proyectos

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

FLUJO DE INVERSIÓN	DIC-18	DIC-17
LBJ	-4	-9
North Tarrant Express	-3	-8
North Tarrant Express 35W	-134	-220
I-77	-210	-146
Autopistas portuguesas	-1	-1
Autopistas españolas	-5	-2
Resto	0	0
Total Autopistas	-356	-385
Resto	-40	-55
Total proyectos	-396	-439
Subvenciones de capital	327	68
Total flujo inversión neto proyectos	-69	-371

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 Ferrovial por integración global, al 100% de las cantidades desembolsadas y recibidas por las sociedades concesionarias, independientemente de cuál sea el porcentaje de participación que la compañía mantiene sobre las mismas. No se incluye ningún

dividendo o devolución de Fondos Propios de las sociedades que se integran por puesta en equivalencia.

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

FLUJO DE INTERESES	DIC-18	DIC-17
Autopistas España	-63	-63
Autopistas EE.UU.	-77	-82
Autopistas Portugal	-15	-21
Resto autopistas	0	0
Total autopistas	-154	-166
Resto	-37	-38
Total	-191	-204

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 2018 ha sido negativa por -150 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.

Remuneración al accionista

En 2018, 2018, Ferrovial distribuyó 520 millones de euros en concepto de retribución al accionista, en línea con la cifra del 2017, que incluye el pago en efectivo del scrip dividendo de -240 millones de euros y la recompra de acciones propias de -280 millones de euros.

La sociedad celebró su Junta General de Accionistas el 5 de abril de 2018. En la misma aprobó 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 al accionista, denominado "Ferrovial Dividendo Flexible", en sustitución del tradicional pago del dividendo complementario del ejercicio 2017 y el dividendo a cuenta del ejercicio 2018.

DETALLES DIVIDENDO FLEXIBLE	MAY-18	NOV-18
Precio fijo garantizado de compra derechos	0,314	0,407
Número derechos para recibir acción nueva	56	43
% accionistas optaron a acciones	53,91%	55,31%
% accionistas eligieron pago en efectivo	46,09%	44,69%
Número de acciones nuevas emitidas	7.049.868	9.510.262
Numero de derechos adquiridos	337.472.827	330.374.041

RECOMPRA Y AMORTIZACIÓN DE ACCIONES

El programa de recompra finalizó el 27 de noviembre de 2018 con 8.930.617 acciones propias adquiridas por la sociedad (no

superando el límite de 275 millones de euros o 19 millones de acciones).

Posteriormente se llevó a cabo la reducción de capital en la cuantía de 2.073.953 euros, mediante la amortización de 10.369.765 acciones propias, incluidas 1.439.148 acciones propias existentes previa fecha de formulación por parte del Consejo de Administración de la propuesta de acuerdo a la Junta de reducción de capital.

El capital social de Ferrovial a 31 de diciembre de 2018 era de 147.691.167 euros, y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. El capital social estaba integrado por 738.455.837 acciones ordinarias, de una única clase y valor nominal de veinte céntimos de euro (0,20€) cada una de ellas.

ESTRUCTURA ACCIONARIAL

Particiones significativas en el capital de Ferrovial S.A., tal y como se refleja en la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV) al cierre de diciembre de 2018:

- Rijn Capital BV: 20,1%
- Menosmares S.L.U.: 8,1%
- Siemprelara S.L.U.: 5,0%
- Blackrock: 2,83%
- Fidelity International Limited: 2,03%

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. 18-17	TIPO DE CAMBIO MEDIO (PYG)	Var. 18-17
Libra Esterlina	0,8984	1,07%	0,8858	1,23%
Dólar Americano	1,1452	-4,74%	1,1782	3,43%
Dólar Canadiense	1,5601	3,60%	1,5312	3,78%
Zloty Polaco	4,2888	2,71%	4,2714	0,61%
Dólar Australiano	1,6260	5,66%	1,5838	6,92%

Anexo II: Hechos relevantes

- El 5 de abril, Ferrovial comunica los acuerdos adoptados en la Junta General Ordinaria de Accionistas 2018.
- El 26 de abril, Ferrovial comunicaba una provisión adicional de 208 millones de libras (237 millones de euros) en relación con el contrato relativo a la rehabilitación y posterior mantenimiento y reposición de determinadas infraestructuras de la ciudad de Birmingham, gestionado por Amey.
- El 11 de mayo, Ferrovial acuerda llevar a efecto el aumento de capital liberado con cargo a reservas como instrumento para implementar el sistema de retribución al accionista denominado "Ferrovial Dividendo Flexible". Asimismo, Ferrovial acuerda llevar a cabo el Programa de Recompra con la finalidad de reducir el capital social de la compañía mediante amortización de acciones propias, siendo la finalidad de tal reducción de capital coadyuvar a la política de retribución al accionista de la Sociedad mediante el incremento del beneficio por acción.
- El 5 de junio, Ferrovial anuncia la finalización del periodo de negociación de los derechos de asignación gratuita correspondientes al aumento de capital liberado a través del cual se instrumenta el sistema de retribución al accionista denominado "Ferrovial Dividendo Flexible". Al finalizar el periodo de negociación de los derechos de asignación gratuita el 31 de mayo de 2018, los titulares de un 53,91% de los derechos (un total de 394.792.608 derechos) han optado por recibir nuevas acciones de Ferrovial. El número definitivo de acciones ordinarias de veinte céntimos de euro (0,20€) de valor nominal unitario que se han emitido en el aumento de capital es de 7.049.868. Los titulares del 46,09% de los derechos de asignación gratuita han vendido sus derechos a Ferrovial, quien ha adquirido un total de 337.472.827 derechos (105.966.467,68 euros). El aumento de capital ha quedado cerrado con fecha 5 de junio de 2018.
- El 16 de octubre de 2018, Ferrovial comunicaba haber encomendado a un asesor externo explorar la posible desinversión de todos o parte de los activos de la división de Servicios de los que Ferrovial es titular directa o indirectamente.

Anexo III: Hechos relevantes posteriores al cierre 2018

- El 27 de febrero de 2019, Ferrovial comunica la clasificación como "mantenidas para la venta" todas sus actividades de servicios a partir del 31 de diciembre de 2018. Esta decisión se enmarca en el reenfoque estratégico de Ferrovial, centrado en el desarrollo del negocio de infraestructuras.

Anexo IV: Información adicional

OPERACIONES CON ACCIONES PROPIAS

OPERACIÓN REALIZADA /OBJETIVO	Nº ACCIONES	Nº ACCIONES APLICADAS AL OBJETIVO	TOTAL Nº ACCIONES
Saldo 31 DIC 2017			2.167.237
Reducción de capital	8.930.617	-10.369.765	-1.439.148
Autocartera discrecional	6.915.588	0	6.915.588
Sistemas retributivos	286.941	-966.079	-679.138
Acciones recibidas como pago del dividendo flexible	447.129	0	447.129
Saldo 31 DIC 2018			7.411.668

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 (incluyendo las operaciones de actividades discontinuadas) ha sido de 46 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 2018 y 2017:

DÍAS	2018	2017
Periodo medio de pago a proveedores	46	49
Ratio de operaciones pagadas	45	49
Ratio de operaciones pendientes de pago	57	48
Importe (euros)		
Total Pagos realizados	1.282.492.063	1.227.935.075
Total Pagos pendientes	50.153.671	45.114.969

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

Capital humano

LOS EMPLEADOS CONSTITUYEN EL PUNTO DIFERENCIAL DE CREACIÓN DE VALOR DE LA COMPAÑÍA. TODOS ELLOS TIENEN EN FERROVIAL UN LUGAR DONDE CRECER Y CONSTRUIR UN PROYECTO PROFESIONAL PROPIO, CON OPORTUNIDADES ÚNICAS.

Ferrovial ofrece la oportunidad de trabajar en proyectos únicos e innovadores, con un equipo de profesionales de primer nivel, poniendo al alcance de sus empleados las mejores herramientas que les permitan alcanzar los objetivos propuestos.

La formación se erige como uno de los pilares para fomentar el desarrollo del talento existente en Ferrovial. En 2018, el número total de horas de formación ascendió a 875.041, una media de 9,30 por empleado. La inversión total en formación fue de 24,25 M€.

La Universidad Corporativa SUMMA nace hace 11 años con objeto de catalizar el aprendizaje y el conocimiento globales, compartir experiencias y construir relaciones entre los profesionales de la compañía. El número de horas de formación impartidas en 2018 ha sido 73.522, con un acumulado desde su fundación de más de 670.000. Entre los programas formativos más destacados están los de liderazgo y estrategia, cursados por 528 directivos y mandos intermedios.

Ferrovial prioriza la movilidad de sus empleados como medio de promoción del talento. La compañía cuenta con un Portal de Movilidad Global, una bolsa de trabajo donde los empleados pueden consultar todas las ofertas existentes en el mundo. En 2018 se han creado 14.728 oportunidades de empleo, recibándose más de 335.617 candidaturas, con una cobertura interna del 23,4%.

En cuanto a la evaluación y desarrollo de los profesionales, 27.630 empleados realizaron en 2018 estos procesos. Asimismo, los planes de sucesión han permitido identificar 363 posibles candidatos para las 144 posiciones más críticas identificadas.

En 2018 se han implantado nuevas medidas de conciliación de la vida personal y profesional, como la posibilidad de compra de días de vacaciones o la ampliación de los permisos de paternidad.

UN ENTORNO DE TRABAJO IGUALITARIO, EFICIENTE Y DIVERSO

Ferrovial ofrece a sus empleados una retribución flexible, justa y transparente, diseñada para compensar los logros y el mérito personal.

En Ferrovial se realizan análisis periódicos para analizar la brecha salarial. En el caso de España, a raíz de la aprobación de la Ley de Igualdad en el año 2007, la compañía tiene firmados con las principales federaciones sindicales de su sector los correspondientes planes de igualdad en los que se realiza un diagnóstico salarial, reportándose en las Comisiones de Igualdad dicha información desglosada por sexo y categorías profesionales. En países como Reino Unido y Australia,

COMPROMISO DE LOS EMPLEADOS*

69%

Participación en la encuesta

...

91%

Nivel de compromiso

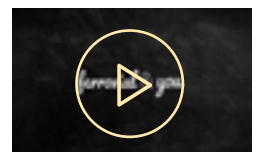
...

88%

De los empleados consideran Ferrovial como un buen lugar para trabajar

...

*Consulta realizada con carácter bienal.



VIDEO: FERROVIAL & YOU
Los empleados de Ferrovial comparten su experiencia

PLAY THE FUTURE, PREPARADOS PARA EL FUTURO

Los avances tecnológicos están obligando, a personas y compañías, a repensar nuevos modelos de prestación de servicios y de gestión de infraestructuras, siendo necesario anticiparse a futuros cambios. Por ello, Ferrovial ha lanzado Play the Future, programa que pone de relieve el compromiso de la compañía con la innovación, uno de sus cinco valores, y tiene como objeto desarrollar las habilidades y los conocimientos digitales de todos los empleados. Este proyecto se aborda a nivel individual, a nivel de *manager* y como compañía:

- Eje individual (*bottom-up*): la compañía cuenta con un plan de formación online accesible a todos los empleados que les permite ampliar su conocimiento en temas como drones, *IoT*, impresión 3D, *Big Data*, inteligencia artificial, experiencia de usuario y capacidades digitales. El objetivo de este itinerario es aumentar el conocimiento en nuevas tecnologías vinculadas a los negocios de la compañía que permitan que los empleados aumenten sus conocimientos tecnológicos y sean más eficientes en el uso de estas herramientas.
- Eje *manager* (*top-down*): para trabajar el eje del *manager*, y a través de SUMMA, se ha organizado un ciclo de conferencias dirigidas a directivos y otras posiciones críticas en función de la temática, para profundizar en tendencias con un potencial impacto sobre la compañía. Estas conferencias, denominadas *Executive Forum*, se han celebrado hasta la fecha en Madrid, Londres y Austin.

por su legislación, desde 2018 se hace pública esta información.

La brecha salarial, publicada en el Anexo de este Informe, viene explicada fundamentalmente por el actual porcentaje de representación de mujeres en el conjunto de la compañía, por la tipología de puestos que desempeñan en línea con los sectores en los que Ferrovial opera y por la actual distribución de género en las diferentes categorías profesionales.

Es importante señalar que Ferrovial vela por la igualdad de oportunidades para el acceso a cualquier posición atendiendo a criterios de mérito y desempeño profesional; y establece medidas para evitar posibles sesgos que pudieran producirse en los procesos de gestión de personas, como son los informes para el *manager*, indicando el porcentaje hombres/mujeres en los procesos de identificación de potencial, incrementos salariales y evaluación de objetivos.

La compañía fomenta un entorno de trabajo eficiente, con medidas de flexibilidad y conciliación, atendiendo a la legislación y condiciones de cada país para facilitarla.

Ferrovial también está comprometida con la salud de sus trabajadores, por lo que promueve iniciativas en los centros de trabajo de mayor capacidad para el fomento del deporte, los hábitos saludables en la alimentación y el cuidado de la salud.

Ferrovial es también una compañía diversa e inclusiva. La compañía cuenta con un Plan Estratégico que recoge iniciativas para fomentar un entorno de trabajo respetuoso. El plan incluye, entre otras líneas de actuación, la formación, entre cuyos programas destacan los de liderazgo inclusivo, con más de 1.300 líderes formados en Australia y Reino Unido, y la formación sobre sesgos en procesos de reclutamiento, con 50 técnicos de selección formados.

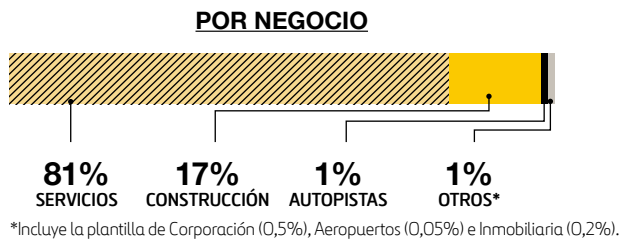
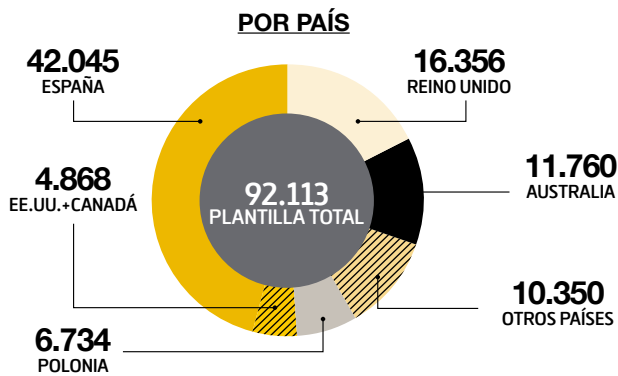
En este ámbito, la compañía se ha adherido al manifiesto *European Business Leaders' Commitment to Inclusion and Diversity* de la *European Roundtable of Industrialists*, para apoyar una campaña europea sobre diversidad e igualdad en las empresas. 🌱



TALENTO JOVEN

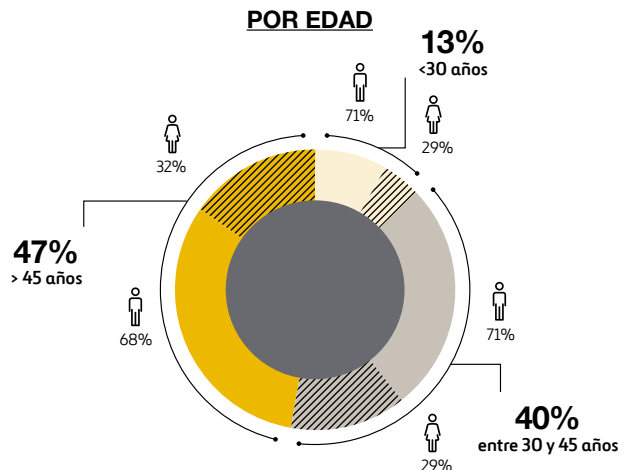
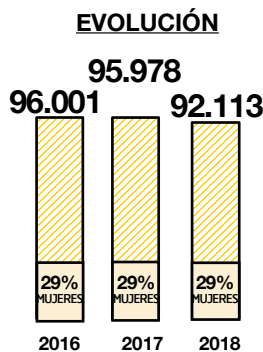
Ferrovial cuenta en la actualidad con 29 programas específicos para la atracción de talento joven, con una duración de entre tres meses y tres años, gracias a los que ha incorporado en 2018 cerca de 1.000 personas entre graduados y recién titulados, fundamentalmente en Norteamérica, Reino Unido e Irlanda y Polonia. La inversión total en estos programas fue de 6,6M€.

En el ámbito de la promoción y búsqueda de este talento, destaca la puesta en marcha de un robot para reclutamiento en Polonia, *Emplobot*. Se trata de una aplicación que permite cruzar la información de las ofertas de trabajo con los perfiles de los candidatos, realizando una preselección que facilita automáticamente una convocatoria para una entrevista personal, de forma que el proceso se agiliza y mejora la eficiencia. Los resultados obtenidos hasta la fecha han sido 1.730 coincidencias, 1.003 conversaciones y 199 entrevistados.



"TENEMOS EL FIRME COMPROMISO DE CONTAR CON UNA PLANTILLA INCLUSIVA Y DIVERSA. DIFERENTES PERSONAS APORTAN DIFERENTES IDEAS Y APRECIAMOS EL TALENTO QUE CADA INDIVIDUO APORTA A FERROVIAL."

Rafael del Pino.
Presidente de Ferrovial



La Seguridad y Salud de los trabajadores como prioridad

FERROVIAL TRABAJA PARA CREAR ENTORNOS LIBRES DE RIESGO, DESARROLLANDO PLANES DE ACCIÓN BAJO LA PREMISA DE LOS PRINCIPIOS TARGET ZERO Y QUE CUALQUIER ACCIDENTE SE PUEDE EVITAR.

T *arget Zero accidentes.* Ese es el objetivo principal de Ferrovial en el ámbito de la Seguridad y la Salud. La Dirección muestra su más firme compromiso, que se materializa en la Política de Seguridad y Salud y se hace efectiva en la Estrategia de Seguridad y Salud.

ESTRATEGIA

En 2018, a petición del Consejo de Administración, se llevó a cabo una evaluación externa de la Estrategia de Seguridad y Salud de Ferrovial. Su objetivo fue verificar que la estrategia era la adecuada, identificar posibles áreas de mejora para lograr alcanzar la visión *Zero Harm* definida en la Política de Seguridad y Salud y ser referente en esta materia en su ámbito de actuación.

Entre las fortalezas identificadas tras la evaluación destaca la visión firme en materia de Seguridad y Salud; el alto grado de estandarización del proceso de *reporting* y comunicación, y la existencia de un Plan de Acción Corporativo definido y concreto que facilita a las áreas de negocio establecer acciones propias conforme a sus necesidades específicas.

COMPROMISO DE LA DIRECCIÓN

La Política de Seguridad y Salud, aprobada por el Consejo de Administración en 2015, establece 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 las funciones y responsabilidades en materia de Seguridad y Salud. El Consejero Delegado reporta periódicamente la información relativa a esta materia al Consejo de Administración. Además, en todas las áreas de negocio la persona responsable de Seguridad y Salud forma parte del Comité de Negocio.

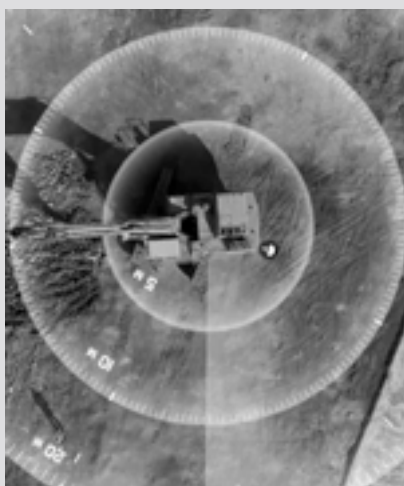
Gracias al compromiso de la Dirección y de todos los empleados y a las medidas preventivas adoptadas se ha producido una

reducción continua de los índices de accidentalidad durante los últimos años.

INICIATIVAS Y BUENAS PRÁCTICAS

La seguridad de los trabajadores es uno de los principales pilares para poder alcanzar el objetivo *Target Zero* accidentes. En 2018 destacan las siguientes iniciativas:

- *F-Safety app*, herramienta corporativa que homogeneiza, mejora y agiliza el proceso de recogida de información de seguridad y salud, facilitando una rápida detección de posibles áreas de mejora y la consecuente implantación de medidas correctivas.
- *FSH&S Point*, base de datos de conocimiento y buenas prácticas entre más de 100 profesionales de la Seguridad y la Salud.
- *Safe for life*, programa de prevención implantado en Broadpectrum con cuatro áreas estratégicas de acción: liderazgo visible, comunicación efectiva, identificación y control de riesgos y resiliencia organizacional y personal.
- *Zero Code*, en Amey, código de trabajo que especifica las acciones y comportamiento a adoptar por empleados y contratistas para minimizar el riesgo de accidentes.
- Vídeos divulgativos en Ferrovial Agroman, que ayudan a explicar y concienciar de forma práctica a los empleados sobre los estándares de seguridad y salud corporativos.



SAFETY LAB

El nuevo Plan Estratégico de Innovación de Ferrovial, diseñado para los próximos cinco años, tiene entre sus prioridades el fomento de la Seguridad y Salud. Por este motivo se ha definido el *Safety Lab*, un programa de aceleración para adoptar nuevas metodologías y tecnologías que ayuden a mejorar las condiciones de Seguridad y Salud de los trabajadores, usuarios de infraestructuras y todos aquellos que se puedan ver afectados por las actividades de la compañía.

Los beneficios esperados de este programa son obtener un programa de Seguridad y Salud de vanguardia; generar una cultura de seguridad corporativa más sólida; compartir conocimiento, experiencias y retos; escalar procedimientos y productos dentro de la organización; establecer alianzas con partners externos, y fomentar la digitalización en este ámbito.

BIENESTAR DE LOS TRABAJADORES

Ferrovial considera que la salud y bienestar de sus trabajadores mejora el clima laboral, reduce el absentismo, incrementa la productividad y reduce el riesgo de accidentes, entre otros beneficios. Por ello, hay implantados distintos programas e iniciativas, en línea con lo establecido por las directrices de la Agencia Europea de Seguridad y la Salud en el Trabajo.

Además de la continuación y ampliación de programas ya implantados en años anteriores, como HA-SAVI y Ferrovital, destacan los siguientes proyectos:

- *First Aid for Mental Health*, de Broadpectrum, formación desarrollada internamente, orientada a aumentar la sensibilización y mejor entendimiento de un rango de problemas mentales, que pretende ayudar a los participantes a identificar las señales y síntomas asociados a los mismos y seguir los pasos adecuados para buscar ayuda cuando sea necesario.
- Exoesqueleto portátil, iniciativa implantada en Ferrovial Servicios España, dispositivo de apoyo al trabajador que genera una energía extra durante la realización de tareas físicas y que ayuda a evitar sobreesfuerzos.
- “Semana del bienestar”, celebrada en las oficinas centrales de Ferrovial Agroman. En el marco de esta iniciativa se incluyeron temáticas en forma de talleres prácticos dirigidos principalmente al control de factores psicosociales: manejo del estrés, técnicas de relajación y gestión del tiempo. El resto de actividades estuvieron relacionadas con la nutrición, la alimentación y el conocimiento del etiquetado de los productos, pausas activas y ergonomía de los puestos, así como a la iniciación al deporte.

SEGURIDAD VIAL

Ferrovial sigue apostando por la seguridad vial, tanto de trabajadores como de los usuarios de las infraestructuras. En este ámbito se han llevado a cabo distintas iniciativas durante 2018, entre las que destaca el proyecto *DriveSmart*.

DriveSmart es una aplicación móvil desarrollada por Cintra cuyo objeto es mejorar la seguridad vial. Su funcionamiento se basa en la recogida de datos de conducción de los usuarios de la autopista para su posterior análisis, tratamiento y detección de hábitos de conducción, con el fin de mejorar la seguridad vial y prevenir accidentes. Hasta el momento es una prueba piloto desarrollada en la Autopista Terrasa-Manresa para promover entre los conductores su uso, tanto en la autopista como en sus zonas de influencia. Dados los buenos resultados de esta prueba piloto, se ha extendido el proyecto a la Autopista del Sol. Esta iniciativa está alineada con la apuesta de Cintra por el uso de las nuevas tecnologías en la mejora de la seguridad y salud de sus trabajadores y usuarios.



VIDEO: MEDIDAS DE SEGURIDAD Y SALUD EN SERVICIOS

Por su parte, FBSerwis, la filial polaca de Ferrovial Servicios, ha desarrollado SKOPI, un servicio para concienciar a los conductores y mejorar la seguridad de los operadores de mantenimiento de carreteras. El lema de la iniciativa es "¡Reduzca la velocidad! Estamos trabajando para usted". Los conductores que usan la aplicación reciben una notificación en forma de imagen y vibración en sus teléfonos móviles cuando se acercan a un área donde se están realizando obras. 📍

ÍNDICE DE FRECUENCIA¹

-10,3%

...

HORAS DE FORMACIÓN EN SEGURIDAD Y SALUD

828.304

+3,2 MILLONES DESDE 2015

...

ÍNDICE DE GRAVEDAD²

-6,5%

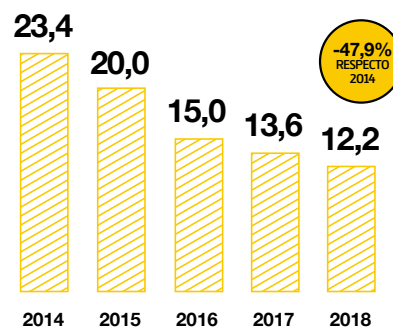
...

INSPECCIONES Y AUDITORÍAS DE SEGURIDAD Y SALUD

87.908

...

ÍNDICE DE FRECUENCIA



(1) Variación interanual del índice que recoge el número de accidentes con baja ocurridos durante la jornada laboral por millón de horas trabajadas. No se incluyen contratistas.

(2) Variación interanual del índice que recoge el número de jornadas perdidas como consecuencia de los accidentes de trabajo por cada mil horas trabajadas. Para más detalle ver anexo de indicadores GRI, tablas de accidentalidad, página 134.

Liderar la transformación

LA INNOVACIÓN ES UNO DE LOS EJES VERTEBRADORES DE LAS ACTIVIDADES DE FERROVIAL. LA COMPAÑÍA SE FOCALIZA EN EL DESARROLLO DE PROYECTOS VINCULADOS A SUS NEGOCIOS QUE INCREMENTAN LA CREACIÓN DE VALOR.

El desarrollo de la innovación se concreta y hace efectiva en el Plan Estratégico de Innovación, desarrollado en 2018, que refuerza el modelo ya existente, con un alto rendimiento probado en el *bottom-up* (recopilar y resolver retos), e introduciendo acciones *top-down* orientadas al largo plazo para generar valor futuro para los clientes, contribuyendo al bienestar y progreso de la sociedad.

La Estrategia de Innovación de Ferrovial está dirigida por el Comité de Innovación, constituido por el CEO de Ferrovial, el CIO, los CEO de las Unidades de Negocio, la Directora General de Recursos Humanos y la Directora de Estrategia Corporativa. A un nivel inferior las actividades están coordinadas por el *Global Innovation Steering Council*, formado por el Director de Innovación y Estrategia Digital y representantes de todas las áreas de negocio de la compañía a través de sus Directores de Innovación, existiendo grupos de trabajo con expertos en temáticas específicas.

El plan se materializa a través de cinco pilares fundamentales: anticipación y exploración; colaboración y transversalidad; foco e impacto; globalidad y ecosistema, y agilidad y celeridad. Se han establecido una serie de temas transversales y programas relacionados, en áreas clave de innovación como son la gestión basada en datos, la movilidad, la automatización o la sostenibilidad. Dentro del plan se incluye la creación de un *Venture Lab* para la incubación de nuevos negocios digitales.

La actividad innovadora se ha materializado en 2018 a través de más de 100 proyectos en desarrollo, un esfuerzo inversor de más de 48 millones de euros en I+D, 45 proyectos piloto realizados con *startups* y 17 convenios de colaboración con universidades y centros de investigación.

El elevado nivel de madurez alcanzado en el proceso de innovación, que da respuesta a los retos del negocio mediante un ecosistema abierto de

innovación y a través del desarrollo continuo de la cultura de innovación, ha permitido desarrollar las capacidades necesarias en tecnologías emergentes y detectar las oportunidades de negocio digitales.

CULTURA DE INNOVACIÓN

Ferrovial apuesta por desarrollar las habilidades que conduzcan a una cultura corporativa de agilidad y colaboración, intercambio de conocimientos, anticipación, experimentación y evolución digital. Por ello surge *Play the Future*, programa para mejorar las capacidades digitales de la organización en temas clave como son inteligencia artificial, *Big Data*, *IoT*, drones, etc. En 2018 ha ampliado su alcance en cuanto al colectivo y a los contenidos, con formación gamificada a través de móvil, así como desarrollos específicos para las áreas de negocio.

Asimismo, se ha puesto en marcha *Executive Forum*, un encuentro de directivos de Ferrovial para analizar y reflexionar sobre las tendencias globales emergentes y su impacto, fomentar el pensamiento innovador y la colaboración entre los participantes, alineando los contenidos con la estrategia digital y de innovación de la compañía.

Un pilar fundamental en el fomento de la cultura de innovación es *Zuritanken*, a través del que se anima a los empleados a proponer ideas innovadoras que resulten beneficiosas para el negocio. En la última edición, celebrada en 2018, se recibieron 576 ideas y participaron 1.110 empleados.

ECOSISTEMA DE INNOVACIÓN

La apuesta de Ferrovial por un modelo de innovación abierta como elemento clave de su estrategia se basa en la creación de un ecosistema de socios externos para colaborar conjuntamente y acelerar el proceso de innovación. Dentro del mismo también toman parte el *Digital Hub*, los centros de competencia y las oficinas técnicas, que operan como catalizadores de la transformación. El fin último es innovar más ágilmente, poniendo en el mercado de forma conjunta nuevos productos, procesos y modelos de negocio.

Con el objetivo de ampliar y fortalecer el ecosistema, se ha continuado realizando labores de *scouting* en geografías clave como Israel, EE.UU., Finlandia o Singapur, para identificar capacidades y revisar los agentes con los que establecer relaciones.

Startups

Ferrovial considera a las *startups* en fase de crecimiento como la plataforma ideal para experimen-

INVERSIÓN EN I+D

+48

MILLONES DE EUROS

...

PROYECTOS DESARROLLADOS EN 2018

+100

...

STARTUPS

45

PROYECTOS

...

tar con conceptos disruptivos, tanto por su orientación como por la velocidad que imprimen a sus proyectos.

La compañía ha puesto en marcha la segunda convocatoria de su programa *BuildUp!*, en esta edición con el apoyo del Aeropuerto de Heathrow y *Climate-KIC* para reducir el impacto medioambiental del uso del plástico.

Asimismo, en colaboración con la Comisión Europea y su servicio de aceleración de pequeñas y medianas empresas, Ferrovial ha organizado el *Corporate Day*, evento en el que varias *startups* europeas seleccionadas presentan sus soluciones y se organizan reuniones entre las *startups* y las unidades de negocio.

La compañía participa en numerosas programas de colaboración con *startups* para dar respuesta a los retos que plantea la movilidad urbana: *Data City Barcelona*, *Smart Open Lisboa*, *Intelligent Mobility*.



ZURITANKEN

En 2018 se ha celebrado la 4ª edición de Zuritanken, programa global de ideación para fomentar la cultura de innovación entre empleados. Entre los objetivos principales en esta edición estaba conseguir ideas de mayor calidad y alto impacto que pudieran implementarse. Para conseguirlo se desarrollaron distintas acciones formativas presenciales y online, de alcance masivo, para adentrarse en la metodología de *design thinking*, haciendo mayor hincapié en la etapa de investigación previa a la ideación. Todo ello ha contribuido a incrementar y fomentar las habilidades necesarias para la resolución creativa de problemas, así como a entender que la innovación constituye un proceso con una serie de etapas que se puede aprender y sistematizar, siendo básico su desarrollo en cualquier parte de la compañía para seguir generando valor.



WONDO

Es una *startup* de Ferrovial que, a través de una app, ayuda al usuario a encontrar la ruta óptima de transporte mediante la combinación de diferentes medios (transporte público, taxi y operadores privados de *carsharing* y *ridesharing*). En la fase actual, WONDO ha cerrado acuerdos de colaboración con servicios de taxi, *carsharing* (Zity), *motosharing* y compañías de autobuses de transporte discrecional. En el futuro se espera incrementar el número de alternativas de transporte para mejorar la flexibilidad de la oferta.

Agencias públicas de innovación

Ferrovial es miembro del Instituto Europeo de Innovación y Tecnología, instrumento para impulsar la competitividad y el liderazgo europeo en temas de innovación, participando en dos de las comunidades de conocimiento en innovación en las que se estructura: *Digital-KIC* y *Climate-KIC*.

También mantiene una estrecha relación con *Innovate UK*, agencia pública de innovación de Reino Unido, con la que se realizan proyectos colaborativos en temas como la inspección de activos con datos satelitales, pruebas reales de vehículos autónomos conectados o la mitigación de impacto de incidentes climáticos extremos.

Centros de investigación y universidades

Ferrovial, dentro de su acuerdo de colaboración con el *Massachusetts Institute*

of Technology (MIT) ha desarrollado cinco proyectos de innovación dirigidos a transformar las ciudades y desarrollar las infraestructuras del futuro. En 2018, se han puesto en marcha dos nuevos proyectos relacionados con la investigación del ruido de la movilidad aérea y el reaprovechamiento de lodos de aguas residuales. También se ha participado en el estudio *Mobility of the Future* que examina los cambios futuros del sector del transporte.

La compañía participó en el lanzamiento de *Madrid Innovation Driven Ecosystem*, primera plataforma colaborativa que, inspirada en el modelo del *MIT*, impulsará el emprendimiento basado en innovación en la región.

Adicionalmente, se ha cerrado un acuerdo con la Universidad de Stanford, a través del programa de afiliación industrial del centro de proyectos globales, para investigar en proyectos de infraestructura a largo plazo. 📍



FOTO: Carsharing, Madrid (España).

PROYECTOS DE INNOVACIÓN

DATA

Los datos son un activo estratégico en Ferrovial. La aplicación de Inteligencia Artificial permite tomar mejores decisiones y optimizar la gestión de nuestras infraestructuras y desarrollar nuevos modelos de negocio y servicios, mejor adaptados a las necesidades de los ciudadanos, como se hace en las *Managed Lanes* de Texas o el aeropuerto de Heathrow.



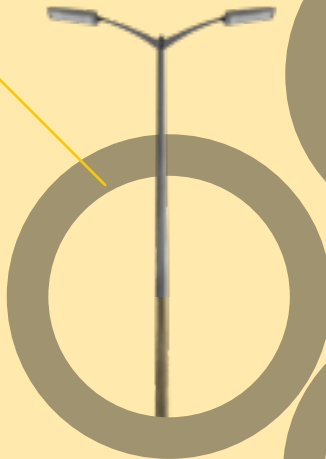
SEGURIDAD

Ferrovial busca la seguridad en sus infraestructuras, de sus trabajadores y de sus usuarios. La introducción de simuladores 3D, realidad virtual, realidad aumentada y *wearables*, entre otras tecnologías, mejoran las condiciones de seguridad de trabajadores. Se utilizan drones para la inspección de 200km de líneas de transmisión eléctrica, eliminando el riesgo de que los técnicos suban a las torres.



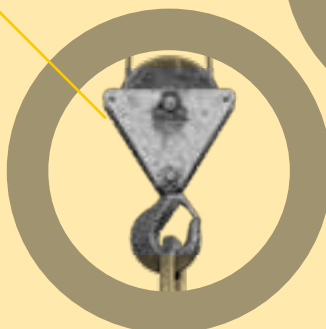
SOSTENIBILIDAD

La creciente demanda de la sociedad relacionada con el cambio climático hace que Ferrovial desarrolle herramientas y tecnologías para contribuir a su mejora y aprovechar oportunidades de negocio en este área. En colaboración con el MIT, Ferrovial y Heathrow han desarrollado un dispositivo que captura el ruido de los aviones y lo convierte en energía.



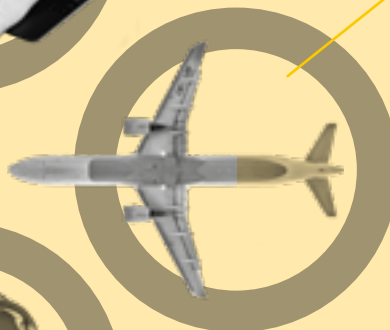
INGENIERÍA

El uso de nuevos materiales y procedimientos permiten la mejora continua en el diseño, construcción y operación de las infraestructuras. La compañía explora constantemente nuevas posibilidades para la generación de ahorros para sus clientes. Ferrovial ya ha comenzado a utilizar piezas realizadas en impresión 3D en la construcción y en el mantenimiento de vías de ferrocarril.



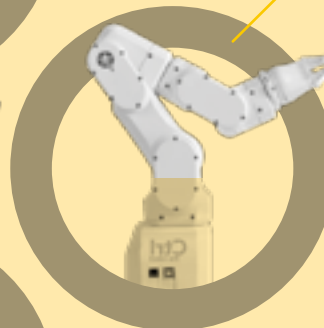
MOVILIDAD

La convergencia de tendencias tecnológicas y sociales están redefiniendo la movilidad de personas y mercancías. Ferrovial trabaja para adaptar sus infraestructuras a las necesidades de sus usuarios, incorporar los últimos avances en movilidad eléctrica y autónoma y ofrecer alternativas de movilidad personal. *Wondo* es una *start-up* diseñada por Ferrovial para facilitar a los ciudadanos el acceso a los principales servicios de movilidad urbana como taxi, *carsharing*, *motosharing* y autobús privado.



AUTOMATIZACIÓN

La robótica, los drones o la visión artificial facilitan las operaciones de mantenimiento, haciéndolas más seguras y aumentando su eficiencia y productividad. ZRR es un proyecto de robotización del tratamiento de residuos, que permite mejorar el índice de recuperación de materiales y las condiciones de trabajo de los operarios.



DIGITALIZACIÓN

La compañía tiene una visión global sobre las mejores prácticas de manera que impulsa la transferencia de conocimiento, metodologías y soluciones digitales a través de toda la organización. La Plataforma Digital para Activos Lineales consiste en el desarrollo de estándares, procesos y protocolos que sirvan como marco contractual en nuevos proyectos y permite implementar la metodología BIM en todas sus fases.



La experiencia del usuario

GARANTIZAR LA MÁXIMA CALIDAD EN LOS SERVICIOS PRESTADOS ES UNA DE LAS PRIORIDADES DE FERROVIAL. LA COMPAÑÍA APLICA EL PRINCIPIO DE MEJORA CONTINUA A TODAS SUS ACTIVIDADES.

O frecer a los clientes y usuarios servicios con el máximo nivel de calidad es una de las prioridades de Ferrovial. La compañía trabaja en un sistema que pretende una gestión más eficaz y eficiente. El modelo *EFQM* (*European Foundation for Quality Management*) de mejora continua permite identificar los puntos fuertes y débiles aplicados a distintos ámbitos de la organización, estableciendo un nivel de excelencia en la gestión en cada uno de los aspectos clave, y marcando las prioridades sobre las que trabajar.

SATISFACCIÓN DE CLIENTES Y USUARIOS

Las cuatro áreas de negocio de Ferrovial realizan encuestas periódicas sobre las expectativas y la satisfacción de clientes y usuarios, entendiendo como estos últimos todos aquellos individuos que interactúan directa o indirectamente con los servicios e infraestructuras que la compañía ofrece, pero con quienes no le vincula un acuerdo contractual.

En 2018 se ha trabajado en dos proyectos paralelos referentes a la medición de la satisfacción de clientes (Construcción y Servicios) y usuarios de infraestructuras (Autopistas y Aeropuertos). Se trata de un trabajo innovador donde, además de las encuestas, se miden otros indicadores representativos de los servicios, que permiten tener una visión más completa de la experiencia del usuario acerca de los servicios ofertados.

Todos los negocios de Ferrovial disponen de procedimientos internos en los que se establece la metodología para detectar, registrar y controlar las reclamaciones realizadas por clientes y usuarios. 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 no aten-

ACTIVIDAD CERTIFICADA

88%

ISO 9001
ISO 14001

...

SATISFACCIÓN USUARIOS MANAGED LANES

+80%

declaran una experiencia positiva

...

EXPERIENCIA PASAJEROS HEATHROW

4,15

sobre 5

...



VIDEO: FERROVIAL AGROMAN Y BIM
Ventajas en la calidad de los proyectos con metodología BIM

didadas satisfactoriamente por las áreas de negocio y que el cliente canaliza a través de Ferrovial solicitando una solución. En 2018, el conjunto de las empresas de la compañía ha recibido 2.312 reclamaciones emitidas por clientes y usuarios, de las cuales el 99% se cerraron en el año.

SATISFACCIÓN DEL USUARIO DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

Cintra ha desarrollado en 2018 una serie de medidas encaminadas a consolidar al cliente y usuario de la autopista como uno de los pilares estratégicos del negocio concesional, implementando iniciativas para conocer mejor su opinión acerca de las infraestructuras (pago del peaje, asistencia, etc.). En todo caso, la compañía continúa trabajando para homogeneizar las metodologías de medición de la satisfacción y las métricas empleadas para disponer de indicadores estándar en todas las concesiones.

En las autopistas de Norteamérica se han mantenido las campañas de encuestas *online* a usuarios en la 407 ETR, con más de 65.000 encuestados en 2018, y en las *Managed Lanes* (LBJ y NTE), con 1.200.

En las autopistas europeas, destaca el estudio realizado en Autema sobre la experiencia del usuario y las posteriores medidas para mejorar dicha experiencia, como ha sido la reorganización de la asistencia al cliente en la concesionaria, la mejora del CRM, la nueva web y su área de cliente, así como la campaña de medición de satisfacción de usuarios en las áreas de servicio, con más de 500 entrevistas. En Ausol también se han realizado 1.200 encuestas en las áreas de servicio durante el mes de agosto, que se suman a las más de 1.300 encuestas cumplimentadas por usuarios en la página web de la concesionaria.

Heathrow también realiza encuestas de experiencia del pasajero como parte de su proceso de mejora continua del servicio. El 82% de los pasajeros encuestados calificaron su experiencia en el aeropuerto como "Excelente" o "Muy buena". Asimismo, el equipo operativo de Heathrow ha trabajado especialmente en la mejora de la puntualidad de los vuelos, aspecto clave en la satisfacción de los usuarios, alcanzando en 2018 una tasa del 80,2% de vuelos que salen a menos de 15 minutos de su horario programado.

El aeropuerto de Heathrow recibió en 2018 numerosos galardones en los premios Skytrax. La Terminal 2 de Heathrow fue reconocido por primera vez con el premio Mejor Terminal del Aeropuerto del Mundo, y Heathrow fue designado como el Mejor Aeropuerto

de Europa Occidental y como Mejor Aeropuerto para ir de compras, por cuarto y noveno año consecutivo, respectivamente.


En Servicios, donde el *carsharing* Zity ha cumplido ya el año de actividad, se realizan encuestas a los usuarios tras la finalización de cada uso, y se les permite incluir comentarios específicos con el objetivo de identificar aspectos a mejorar del servicio prestado.

SISTEMAS DE CALIDAD Y MEDIO AMBIENTE

Ferrovial tiene implantados 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 2018, el porcentaje de actividad certificada en calidad y medio ambiente bajo las normas ISO 9001 e ISO 14001 fue del 88 % en ambos casos.

Ferrovial dispone de dos aplicaciones corporativas que sirven de repositorio de legislación y normativa técnica: Normateca, para garantizar el cumplimiento legal a lo largo de todas las fases del ciclo de vida de los contratos, y una plataforma digital donde se recogen todos los requisitos legales ambientales aplicables a ferrovial en todos los países en los que la compañía opera. Ambas plataformas abarcan normas en los ámbitos de seguridad y salud, calidad y medio ambiente. Gracias a ello se da cumplimiento a todos los requisitos ambientales, incluyendo aquellos referidos a la contaminación atmosférica, acústica y lumínica, y todos los empleados que desempeñan labores de producción son conocedores de los procedimientos operativos, de forma que se previenen y minimizan los riesgos ambientales.

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

- Norma ISAE 3410 "Assurance Engagements on GHG Statements".
- ISO 50001, ISO 22000:2005, ISO 18001, ISO 11000, ISO 27000, UNE179002:2011, UNE-EN 18295-1:2018, UNE 158401:2007, UNE 216701, UNE 1176-7:2009, UNE 179002, UNE 158101, UNE 158301, UNE 158401, UNE18295-1, EMAS, SGE21, Madrid Excelente. 



FERROVIAL AGROMAN OBTIENE LA BIM VERIFICATION EN ESPAÑA, PORTUGAL, REINO UNIDO Y AUSTRALIA

Ferrovial Agroman cuenta en España, Portugal, Reino Unido y Australia con la *BIM Verification* que otorga el *British Standards Institution*, que certifica su capacidad para gestionar proyectos en la fase de construcción con la metodología *Building Information Modelling (BIM)*, de acuerdo con la normativa PAS 1192 – 2 (recientemente convertida en ISO 19650).

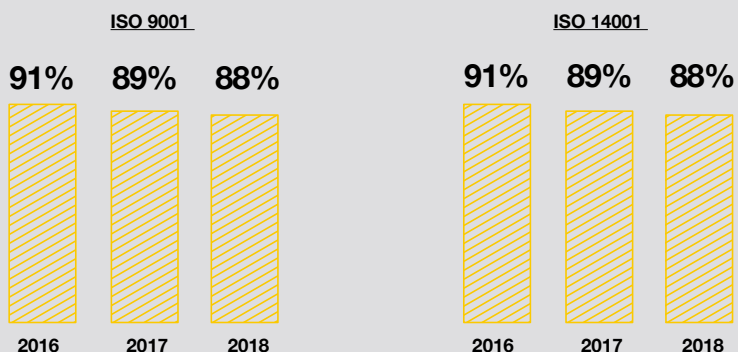
La metodología BIM supone la incorporación de la digitalización a los procesos y procedimientos constructivos proporcionando una mayor eficiencia en la gestión de la información (planos, modificaciones, partes de trabajo, aseguramiento de calidad, etc.) durante la fase de construcción de una infraestructura. Mediante el uso de modelos virtuales y una metodología de trabajo colaborativa entre todos los agentes involucrados en el proyecto, el uso de BIM otorga múltiples beneficios frente a los procesos de construcción tradicional, tales como mejoras en la planificación, control de mediciones y certificaciones, optimización de recursos, eficiencia de los procesos y gestión de *stakeholders*, entre otros.

Cabe resaltar que, durante el proceso de certificación, ha sido destacada la calidad y consistencia del plan de formación establecido por la compañía para implementar esta metodología de trabajo, como muestra del compromiso de Ferrovial con la innovación en procesos y procedimientos.

SATISFACCIÓN DEL CLIENTE



ACTIVIDAD CERTIFICADA (% facturación)



Exigencia máxima

LAS ACTIVIDADES DE FERROVIAL Y LAS DE SUS ADMINISTRADORES, DIRECTIVOS Y EMPLEADOS SE DESARROLLAN CONFORME AL PRINCIPIO DE “TOLERANCIA CERO” HACIA LA COMISIÓN DE ACTOS DELICTIVOS.

Ferrovial cuenta con un Modelo de Cumplimiento cuyo principal objetivo es establecer un proceso común de vigilancia y control de los riesgos de cumplimiento de la sociedad bajo el principio de “tolerancia cero” hacia la comisión de actos delictivos. Este marco de diligencia debida hace efectivo el compromiso de estricto cumplimiento de las leyes aplicables y la aplicación de los más altos estándares éticos en el desarrollo de las actividades de la compañía. La gestión y análisis de funcionamiento del Modelo está a cargo de la Dirección de Cumplimiento, independiente y especializada.

El Modelo de Cumplimiento lo forman las políticas, procedimientos y sistemas de organización y control destinados a fomentar una

actuación profesional conforme a la ética y la normativa aplicable. Entre otras, conviene destacar las siguientes políticas, procedimientos y normativa interna:

Código de Ética Empresarial*; Reglamento del Consejo de Administración*; Reglamento Interno de Conducta en los Mercados de Valores*; Política de Cumplimiento; Modelo de Prevención de Delitos; Política Anticorrupción; Política en Materia de Control y Gestión de Riesgos; Política de Derechos Humanos*; Política de Seguridad y Salud*; Política de Responsabilidad Corporativa*; Política en Materia de Competencia; Política de Calidad y Medio Ambiente*; Procedimiento para la protección de su patrimonio y la prevención del fraude; Procedimiento para la aprobación y seguimiento de proyectos de patrocinio, mecenazgo o donaciones; Procedimiento del Buzón de Denuncias; Procedimiento sobre Gastos de Representación; Procedimiento de diligencia debida de integridad ética de socios; Procedimiento de diligencia debida de integridad ética de Proveedores; Procedimiento de diligencia debida de selección, contratación y movilidad de candidatos; y Decálogo de tratamiento de información confidencial.

Código de Ética Empresarial

El Código de Ética Empresarial de Ferrovial, que es aplicable a todas las empresas del Grupo, establece los principios básicos y los compromisos a los que debe atenerse el comportamiento de aquellas y de sus administradores, directivos y empleados:

- Respeto a la legalidad: las actividades de Ferrovial se desarrollarán con estricto cumplimiento de la legislación aplicable.
- Integridad ética: las actividades empresariales de Ferrovial y sus empleados se basarán en los valores de integridad, honestidad, evitación de toda forma de corrupción y respeto a las circunstancias y necesidades particulares de todos los sujetos implicados en ellas. Ferrovial promoverá entre sus empleados el reconocimiento y la valoración de los comportamientos que sean acordes con los principios establecidos en el Código.
- Respeto a los Derechos Humanos: toda actuación de Ferrovial y de sus empleados guardará un respeto escrupuloso a los Derechos Humanos y libertades públicas incluidos en la Declaración Universal de los Derechos Humanos.

Estos principios se concretan en el cumplimiento de una serie de compromisos hacia las partes interesadas en la actividad profesional de Ferrovial.



PROCEDIMIENTOS DE DILIGENCIA DEBIDA DE TERCEROS

Ferrovial dispone de procedimientos de diligencia debida de integridad ética de socio/s empresariales y de proveedores. Estos procedimientos establecen la obligación de realizar un proceso de diligencia debida de integridad antes de alcanzarse una relación de negocio con Ferrovial, S.A. o alguna de sus filiales. Igualmente, establece las pautas de seguimiento de la relación comercial durante su vigencia. Estos procedimientos implican la extensión de los valores de Ferrovial recogidos en su Código de Ética Empresarial a todo su negocio, para que este se desarrolle conforme a las leyes vigentes, nacionales e internacionales, que resulten de aplicación y, en especial, las leyes anticorrupción que prohíben el soborno, activo o pasivo. Así, establecen una serie de signos de alarma y buenas prácticas éticas a tener en cuenta en la elección de los potenciales socios y proveedores de Ferrovial.

Asimismo, y en línea con los procesos anteriores, se ha aprobado un procedimiento de diligencia debida de selección, contratación y movilidad de candidatos en el que se recogen los criterios de selección a tener en cuenta en los procesos de incorporación de nuevos empleados o de promoción y movilidad dentro del Grupo, así como el proceso de formación y aceptación de lo estipulado en el Código de Ética Empresarial y la Política Anticorrupción de los candidatos seleccionados.

*Disponible en www.ferrovial.com

Todos los empleados habrán de adherirse a los principios y requisitos contenidos en el Código y velar por que otros particulares o grupos que efectúen actividades en nombre de Ferrovial, incluidos los contratistas, los agentes, los consultores y otros socios comerciales, también lo hagan.

Política de Cumplimiento

La Política de Cumplimiento tiene como principal objetivo establecer un marco común y homogéneo de vigilancia, control y gestión de los riesgos de cumplimiento (en especial, los destinados a la prevención de conductas delictivas) y fomentar una cultura de ética empresarial en la organización y en los procesos de toma de decisiones y de formación de la voluntad de administradores, directivos y empleados. Adicionalmente, la política desarrolla las fases del Modelo de Cumplimiento implantado en la compañía y establece las competencias de los órganos de gobierno y de gestión de la misma y las de sus empleados en el ámbito del cumplimiento normativo.

Las fases en las que se estructura el Modelo de Cumplimiento son las siguientes:

- Identificación de los riesgos de cumplimiento en función de las actividades de la compañía.
- Valoración de riesgos en función de su impacto y su probabilidad de ocurrencia.
- Identificación de las medidas de vigilancia y control implantadas para evitar o mitigar la ocurrencia de los riesgos.
- Formación a los empleados y directivos de la compañía en los principios y compromisos recogidos en el Código de Ética, en la Política de Cumplimiento y las demás políticas que soportan el modelo.
- Evaluación periódica de las medidas de control para detectar posibles ineficiencias o áreas de mejora que requieran planes de acción específicos.
- Información a los órganos de gobierno de la compañía sobre el funcionamiento del Modelo de Cumplimiento y el seguimiento de los planes de acción puestos en marcha para su actualización continua.
- Comunicación, valoración e investigación de los incumplimientos detectados y aplicación de las medidas disciplinarias oportunas.
- Supervisión del modelo por un órgano independiente.

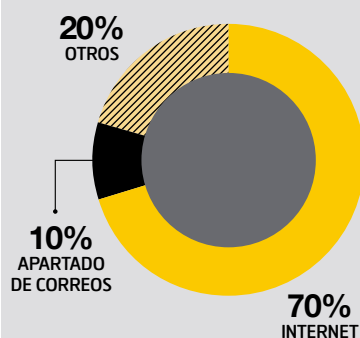
CANAL ÉTICO

Ferrovial cuenta con un Canal Ético como complemento a otros canales internos. Tiene el objetivo de facilitar la denuncia de cualquier posible irregularidad, incumplimiento o comportamiento contrario a la ética, la legalidad y las normas que rigen Ferrovial. El canal es accesible para empleados a través de la intranet y para cualquier contraparte interesada a través de la página web, y permite realizar comunicaciones de forma confidencial. En 2018 se recibieron 64 denuncias, de las que 21 fueron anónimas y 43 nominativas.

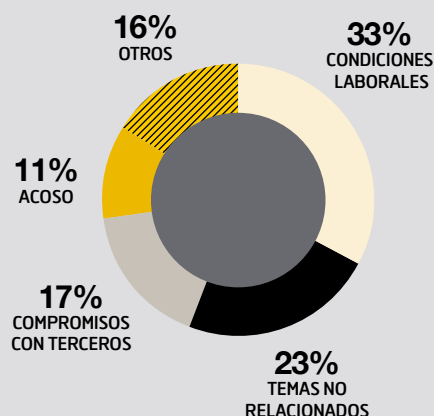
Todas las denuncias dan lugar a una investigación por parte del Comité Gestor, garantizando la confidencialidad y el anonimato (en su caso), los derechos de los involucrados y la ausencia de represalias de cualquier tipo.

El Comité Gestor informa regularmente a la Comisión de Auditoría y Control de las comunicaciones recibidas y las gestiones llevadas a cabo.

MEDIO DE RECEPCIÓN



TEMÁTICA



El Modelo de Cumplimiento incluye un Modelo de Prevención de Delitos destinado a prevenir o reducir significativamente los riesgos de comisión de actos delictivos, en especial, los que conlleven la responsabilidad penal de la persona jurídica, de acuerdo con la Ley Orgánica 1/2015, de reforma del Código Penal.

Política Anticorrupción

Ferrovial cuenta con una Política Anticorrupción que rige el comportamiento de todos los administradores, directivos y empleados, y de sus colaboradores, en el desarrollo del negocio, teniendo presente que se ha implantado una política de “tolerancia cero” con cualquier práctica que pueda ser calificada como corrupción o soborno, tanto activo como pasivo.

La política establece el cumplimiento de las leyes anticorrupción en todo el mundo, entre las que destacan el Código Penal español (y el del resto de jurisdicciones

en las que Ferrovial trabaja), la Ley de Prácticas Corruptas Extranjeras de EE.UU., la Ley de Soborno de Reino Unido y la Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción.

Formación

La formación de los empleados en los valores y principios de recogidos en el Código de Ética y en la Política de Cumplimiento es uno de los ejes sobre los que se desarrolla el Modelo de Cumplimiento de la compañía. En este sentido, durante 2018 se ha puesto en marcha un plan de formación en los valores y principios que deben regir la actuación de los profesionales de Ferrovial. Igualmente, se han puesto en marcha programas de formación en materia anticorrupción selectivos en función del nivel de exposición al riesgo de determinados colectivos. En su conjunto, estos cursos fueron realizados por 4.216 empleados, con un volumen formativo de 7.456 horas. 📌

Tolerancia cero contra la discriminación

LA DECLARACIÓN UNIVERSAL DE LOS DERECHOS HUMANOS FUNDAMENTA LA ACTUACIÓN DE FERROVIAL EN ESTE ÁMBITO. SON RESPETADOS EN TODA LA ORGANIZACIÓN Y TRANSMITIDOS A TODA SU CADENA DE VALOR

Ferrovial cuenta con una Política de Derechos Humanos y los medios necesarios para no solo garantizar su cumplimiento, sino también para promover su difusión entre sus grupos de interés. Además, garantiza el respeto a los derechos laborales de todos sus empleados y contratistas, en todos los países en los que opera, de acuerdo a la ley vigente en cada uno de ellos.

POLÍTICA CORPORATIVA

Los valores de Ferrovial implican un compromiso con los más altos estándares de integridad, transparencia, respeto a la legalidad y los Derechos Humanos. De ahí que Ferrovial cuente con una política de Derechos Humanos, aprobada en 2014, que está alineada con el Código de Ética Empresarial de Ferrovial, con los principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas, los Principios Rectores sobre las empresas y los Derechos Humanos de las Naciones Unidas, la Declaración Universal de los Derechos Humanos, la guía de la OCDE para empresas multinacionales y las normativas de la Organización Internacional del Trabajo.

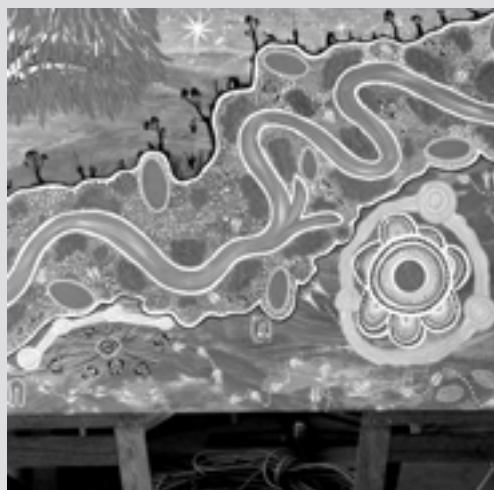
FERROVIAL CONSTRUYE SU POLÍTICA DE DERECHOS HUMANOS SOBRE LOS PRINCIPIOS DE PROTECCIÓN, RESPETO Y REMEDIO

La Alta Dirección está firmemente comprometida con el cumplimiento de la Política de Derechos Humanos y el objetivo es respetar, apoyar y promover los Derechos Humanos en todas las actividades. El compromiso de Ferrovial con los Derechos Humanos se extiende a toda su cadena de valor: empleados, clientes, proveedores y contratistas. Para cada grupo de interés se ha definido un procedimiento para el cumplimiento de la Política de Derechos Humanos.

Ferrovial rechaza cualquier tipo de discriminación y promueve el respeto de los Derechos Humanos entre aquellas sociedades y comunidades en las que desarrolla su actividad, fomentando un ambiente de trabajo respetuoso y digno para todas las personas vinculadas, a través de formación y sensibilización en esta materia. Con el fin de promover la integración laboral, todos los centros de trabajo se adaptan para ser espacios accesibles atendiendo a los compromisos con la estrategia de inclusión así como a demandas particulares que pudieran existir atendiendo a la diversidad de la plantilla.

Desde 2017 el Canal Ético de la compañía incorpora varias categorizaciones relacionadas con los Derechos Humanos, tanto para identificar y denunciar casos de acoso (entendido en el sentido amplio de conducta abusiva, hostil u ofensiva) como para denunciar prácticas de discriminación por razón de cultura, ideas políticas, creencias religiosas, raza o de cualquier otro tipo. De esta forma Ferrovial promueve y facilita el cumplimiento de los Derechos Humanos en todos los países en los que opera.

Para identificar, prevenir, mitigar y dar respuesta a potenciales impactos sobre los Derechos Humanos, y dado que los riesgos en relación con estos pueden cambiar con el paso del tiempo, Ferrovial lleva a cabo un proceso continuo de debida diligencia en sus propias



RECONCILIATION ACTION PLAN -2021: FORTALECIMIENTO DE LAS RELACIONES ENTRE AUSTRALIANOS Y ABORÍGENES

Broadspectrum ha lanzado su cuarto *Reconciliation Action Plan (RAP)* junto con '*Reconciliation Australia*', una fundación no gubernamental sin ánimo de lucro cuyo objetivo es, desde un ámbito nacional, tratar de conseguir la reconciliación entre australianos e indígenas. En este nuevo RAP, del que forman parte 22 compañías australianas, se pondrán en marcha más de 40 acciones para ayudar a fortalecer las relaciones y oportunidades en este ámbito. Desde que Broadspectrum lanzó el proyecto de RAP en 2009, ha aumentado el empleo aborígen del 2,2% a 4,8%; ha contribuido con 88 millones de dólares australianos a la economía australiana a través de su programa de empleo aborígen; y, además, ha sido galardonado en los *Supply Nation's* 2018. El actual compromiso de Broadspectrum es incorporar a otras 450 personas a lo largo de los dos próximos años.

El compromiso va más allá de generar empleo, y se quieren estimular planes de carrera que permitan a los aborígenes australianos acceder a posiciones de responsabilidad y liderazgo. El objetivo es que en 2020 el 4% de los empleados identificados como de alto potencial sean aborígenes.

actividades y en las que guarden relación directa con sus operaciones y servicios. En el caso de los proyectos de infraestructuras en contextos vulnerables, se analiza el impacto social y ambiental en las comunidades afectadas. Tras el diagnóstico inicial se diseñan planes de contingencia en los que se plantean medidas de mitigación y/o compensación del impacto.

Todas las adquisiciones que Ferrovial ha realizado hasta la fecha, y las que realizará en el futuro, han estado y estarán enmarcadas en un proceso exhaustivo de análisis que garantiza que estas se adecuan a las políticas corporativas de Derechos Humanos, Responsabilidad Corporativa y al Código de Ética Empresarial.

La convergencia entre los Principios Rectores sobre las empresas y los Derechos Humanos de las Naciones Unidas y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), en los que más del 90% están ligados a los Derechos Humanos, permiten reforzar el compromiso de Ferrovial con ambas iniciativas.

España

En España, Ferrovial está comprometida con los 31 principios contenidos en el Plan de Acción Nacional de Empresa y Derechos Humanos desarrollado por el Gobierno de España. Este plan está enmarcado en el Plan de Acción de la Unión Europea sobre Derechos Humanos y democracia 2015-2019.

Además, durante 2018 continúa vigente el II Plan de Igualdad de Ferrovial, que tiene entre sus objetivos garantizar el principio de igualdad de trato y de oportunidades entre hombres y mujeres, contribuyendo a identificar y reducir la brecha salarial que pueda existir entre hombres y mujeres. En el marco de este plan se están promoviendo acciones que favorecen la responsabilidad de toda la plantilla en su vida personal y familiar, fomentando la asunción equilibrada de las responsabilidades familiares y la conciliación entre vida personal, familiar y laboral.

La compañía cuenta además con un Procedimiento para la Prevención del Acoso Laboral y Sexual que se difunde entre todos sus empleados. En esta línea, Ferrovial está adherida al proyecto “Empresas por una sociedad libre de violencia de género”, auspiciado por el Ministerio de la Presidencia, Relaciones con las Cortes e Igualdad.

Ferrovial ha renovado su compromiso en 2018 con el Chárter de Diversidad. El chárter es una iniciativa europea, que se enmarca en las directivas antidiscriminación que la Unión Europea adoptó en el año 2000 y cuenta con el apoyo directo de la Dirección General de Empleo, Asuntos Sociales e Igualdad de Oportunidades de la Comisión Europea.

FERROVIAL CUENTA CON PLANES PARA GARANTIZAR LA IGUALDAD DE TRATO Y OPORTUNIDADES ENTRE MUJERES Y HOMBRES

Reino Unido

Ferrovial Agroman UK, Amey, AGS y el aeropuerto de Heathrow disponen de compromisos alineados con el *Modern Slavery Act* del Parlamento de Reino Unido, que garantizan la prevención de hechos relacionados con la esclavitud en cualquiera de sus formas y la trata de personas. Este compromiso se extiende tanto en sus actividades propias como a lo largo de toda su cadena de valor.

Australia

Broadspectrum, filial australiana de Ferrovial, en el marco del *Reconciliation Action Plan* del gobierno australiano, ha desarrollado su cuarto plan vinculado a este programa con medidas específicas e indicadores concretos para promover la reconciliación entre la población australiana y la población aborigen.

DIFUSIÓN DE LOS DERECHOS HUMANOS

Para fomentar los Derechos Humanos en el tejido empresarial y en el resto de la sociedad, la compañía participa en foros internacionales y grupos de trabajo, asumiendo puestos de responsabilidad en las diferentes iniciativas que impulsan la Responsabilidad Corporativa y los Derechos Humanos en España, como la Secretaría del Comité Ejecutivo de Forética, su posición como vocal en el Comité Ejecutivo de la Red del Pacto Mundial o su participación en el Derechos Humanos Labs de Fundación Seres.

COMPROMISO CON DERECHOS LABORALES

Ferrovial garantiza 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. El 69% de la plantilla está adherida a convenios colectivos.

Ferrovial cuenta con canales de comunicación interna, redes sociales internas y la intranet corporativa, Ferro-net, que facilitan la creación de entornos de trabajo colaborativos, dinámicos y flexibles y a través de los que se promueve un entorno de trabajo saludable y la difusión de hábitos saludables entre los empleados. 📢



VIDEO: RECONCILIATION ACTION PLAN Apoyo a las comunidades indígenas

Promoviendo la descarbonización de la economía

FERROVIAL CONTINÚA EN SU EMPEÑO POR OFRECER SERVICIOS E INFRAESTRUCTURAS QUE RESPONDAN A RETOS COMO EL CAMBIO CLIMÁTICO, LA GESTIÓN DE LA HUELLA HÍDRICA, LA CRISIS ENERGÉTICA, LA REUTILIZACIÓN DE RESIDUOS O LA PÉRDIDA DE BIODIVERSIDAD, CON LA FINALIDAD DE CREAR VALOR REDUCIENDO EL IMPACTO AMBIENTAL Y DESCUBRIR NUEVAS OPORTUNIDADES DE NEGOCIO.

Ferrovial ofrece servicios que contribuyen a reducir el impacto ambiental de usuarios y clientes. La compañía está alineada con la agenda global para promover una economía baja en carbono y promueve activamente la minimización del uso de recursos naturales en el desarrollo de sus actividades.

ESTRATEGIA CLIMÁTICA

La estrategia climática de Ferrovial forma parte de la estrategia de negocio de la compañía. Los asuntos relacionados con cambio climático han sido analizados en el Consejo de Administración y en el Comité de Dirección. La implementación de la estrategia climática se articula a través del Comité de Calidad y Medio Ambiente, formado por los directores de Calidad y Medio Ambiente de las áreas de negocio, y se hace efectiva mediante el desarrollo de productos innovadores y servicios bajos en carbono, en su compromiso de reducción de la huella de carbono, o en la colaboración con grupos de interés para la transición a una economía baja en carbono.

RIESGOS Y OPORTUNIDADES RELACIONADOS CON CAMBIO CLIMÁTICO

Durante 2018 se ha llevado a cabo una revisión de los riesgos y oportunidades asociados al cambio climático en todas las áreas de negocio de la compañía, a nivel mundial, siguiendo las recomendaciones del *Task*

REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES GEI

54%
en términos relativos desde 2009

...

ELECTRICIDAD CONSUMIDA PROCEDENTE DE FUENTES RENOVABLES

44,1%

...

Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD). El análisis realizado ha considerado tres escenarios diferentes en función del grado de implementación de políticas frente al cambio climático, los denominados *current policies scenario*, *new policies scenario* y *sustainable development scenario*, siendo este último el que considera un incremento de las temperaturas con respecto a niveles preindustriales de 2° o menos. Gracias a este estudio puede concluirse que a corto, medio y largo plazo, Ferrovial se enfrenta a riesgos de transición por cambio de políticas y a riesgos físicos.

Las oportunidades de negocio detectadas están relacionadas con la oferta de soluciones en materia de agua, eficiencia energética, movilidad urbana, economía circular y conservación de la biodiversidad. Asimismo, se ha realizado una cuantificación económica de las necesidades económicas vinculadas a estas oportunidades.

HUELLA DE CARBONO

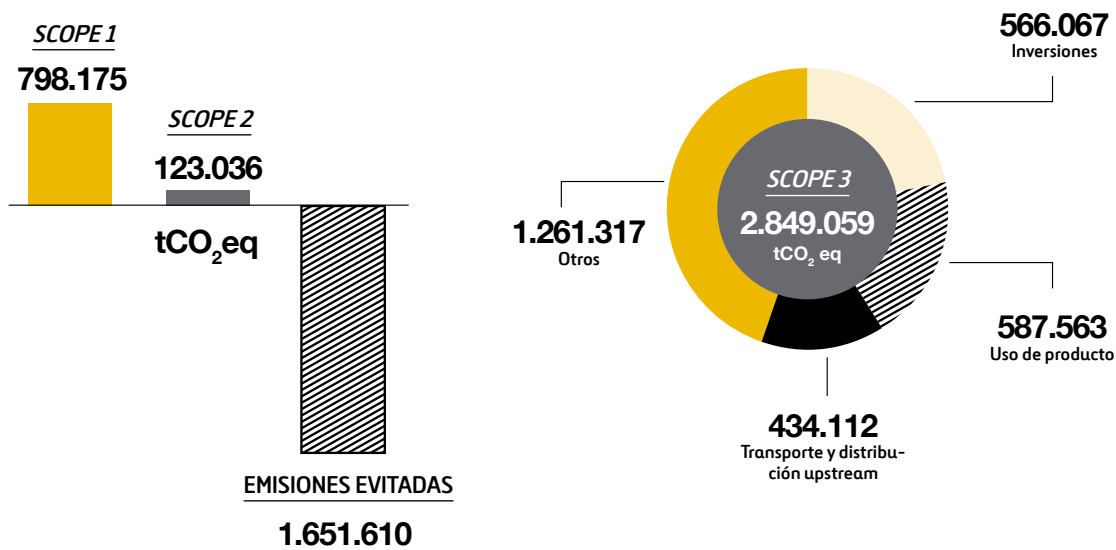
El cálculo y reporte de la huella de carbono es aplicable a toda la compañía y abarca todas las áreas de negocio y filiales. La metodología de cálculo está basada principalmente en *GHG Protocol (WRI&WBCSD)* por ser internacionalmente aceptada, manteniendo además la conformidad con la ISO14064-1. Se ha seguido el método de *market based* para calcular el *scope 2*.

Para 2030, el objetivo aprobado y avalado por SBTi, es reducir las emisiones *scope 1&2* en términos absolutos un 32% y en términos de intensidad un 42,9%. En 2018 las emisiones *scope 1&2* se han reducido un 54 % en términos de intensidad en términos relativos desde 2009 y un 14% en términos absolutos, lo que refleja el compromiso de Ferrovial con la hoja de ruta establecida para el cumplimiento de los objetivos establecidos.

Las emisiones absolutas y relativas (*scope1+scope2*), y el objetivo para 2020, por área de negocio, son las siguientes:

ÁREA DE NEGOCIO	AÑO BASE (2009)	2016	2017	2018	18vs09
Autopistas	15.684	13.739	10.091	8.164	-48%
Construcción	251.375	245.981	264.407	246.216	-2%
Servicios	724.816	584.528	620.677	589.358	-17%
Corporación	941	748	725	636	-32%
Total (tCO₂eq)	1.070.232	922.412	990.303	921.211	-14%
Emisiones relativas (tCO₂eq/M€)	162,36	66,30	69,62	74,13	-54%

EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO (GEI)



SCOPE 1: GEI de fuentes que son propiedad o están controladas por la empresa. Principalmente proceden de combustión de combustibles en equipos estacionarios, emisiones difusas, emisiones canalizadas y fugitivas.

SCOPE 2: GEI consecuencia del consumo de electricidad comprada a otras empresas que la producen o controlan.

SCOPE 3: GEI emitidos de manera indirecta por Ferrovial atribuibles a los productos y servicios adquiridos, o bien por el uso de los productos y servicios producidos por parte de terceros.

Puede observarse, en términos generales, una reducción progresiva de las emisiones absolutas fruto de las diferentes iniciativas para promover la eficiencia energética, compras sostenibles o compra de energía renovable en cada una de las divisiones.

SHADOW CARBON PRICING

La naturaleza de los proyectos de infraestructuras que realiza Ferrovial, con una vida media de las concesiones de 41,9 años, y la incertidumbre asociada a la legislación relacionada con el cambio climático, han motivado que Ferrovial desarrolle una herramienta corporativa que considere los riesgos financieros asociados a este fenómeno en sus proyectos.

Esta herramienta, desarrollada en la modalidad *shadow pricing*, considera precios variables de la tonelada de carbono para diferentes horizontes temporales, geografías y tipos de proyecto, cuantificando el riesgo económico potencial existente en los proyectos en los que se decida aplicar la herramienta. Gracias a la herramienta se reduce la incertidumbre asociada a la legislación relacionada con el cambio climático y se ofrece una cuantificación realista de los posibles costes vinculados a cada proyecto.

TRANSICIÓN A LA ECONOMÍA BAJA EN CARBONO

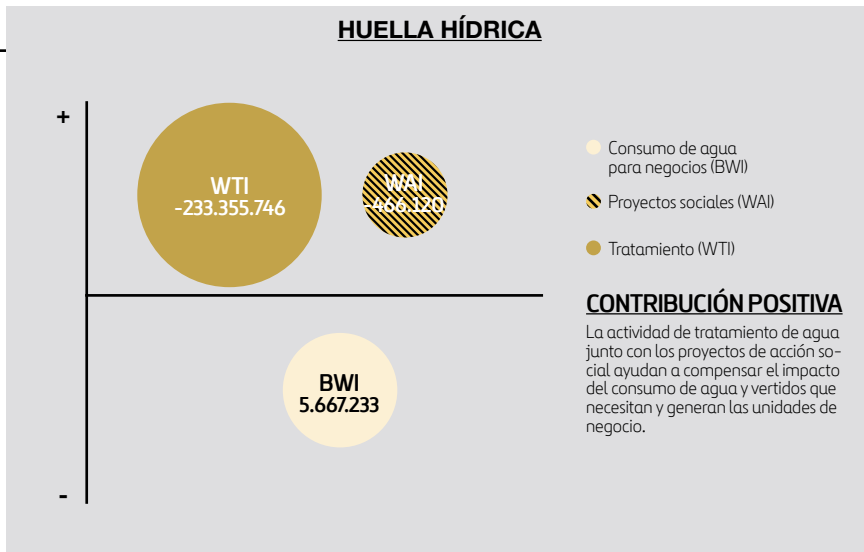
Ferrovial mantiene una posición activa con los grupos de interés más relevantes, destacando aquellos que están o pueden estar implicados en los principales riesgos climáticos de las actividades de la compañía en todo el mundo.

A través de la presencia de Ferrovial en *think tanks* y grupos de influencia a nivel europeo, la compañía se anticipa al futuro de la agenda económica y ambiental para los horizontes 2030 y 2050. Entre otros, destacan el *Corporate Leaders Group (University of Cambridge Institute for Sustainability Leadership)* y el *EU Green Growth Group*, plataforma formada por representantes del mundo empresarial, miembros del parlamento europeo, gobiernos y comisarios.

En el ámbito de la innovación climática, desde 2017 Ferrovial es *co-partner* del *Climate-KIC*, la mayor iniciativa europea centrada en mitigación y adaptación al cambio climático.

En España, Ferrovial preside el Grupo Español de Crecimiento Verde, que fomenta la colaboración público-privada para avanzar en materia de mitigación y adaptación al cambio climático, la descarbonización de la economía y el fomento de la economía circular. Durante 2018 se firmó, junto a otras 35 empresas españolas, un manifiesto para activar la transición energética y se organizó la jornada "Oportunidades de la transición energética para la economía española y europea" en colaboración con la *European Alliance to Save Energy*.

La compañía también es miembro de la Fundación Empresa y Clima, aliado estratégico en la Comunidad #PorElClima, impulsora de la Plataforma Española de Acción Climática de colaboración público-privada, y miembro observador de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (UNFCCC), y participante del Clúster de Cambio Climático promovido por Forética.



ECONOMÍA CIRCULAR

Ferrovial trabaja en la incorporación de los principios de economía circular en todos sus procesos, productos y servicios, a través de la reducción del uso de recursos naturales no renovables, la reutilización de residuos como materias primas, el reciclaje, la incorporación de criterios de ecodiseño o la sensibilización de la ciudadanía.

La compañía cuenta con varios proyectos siguiendo estos principios:

- Reducir a cero los residuos enviados a vertedero, a través del proyecto *Zero Waste to Landfill*, desarrollado por Ferrovial Servicios en colaboración con Ford.
- Transformación de biogás procedente del tratamiento de residuos en biometano en plantas de tratamiento de residuos.
- Desarrollo de pavimentos de larga duración, a través de la mejora de los betunes y ligantes asfálticos.
- Obtención de fibras recicladas procedentes de residuos de materiales de construcción a través del Proyecto HorBran, para fomentar el uso de materiales reciclados en construcción.
- Obtención de biopolímeros plásticos de origen renovable a partir de los lodos procedentes del tratamiento de aguas residuales, en el marco del proyecto DEMO B-PLAS.

BIODIVERSIDAD Y CAPITAL NATURAL

Bajo el programa “Ferrovial, Capital Natural”, la compañía desarrolla diferentes proyectos relacionados con la biodiversidad,

con el objetivo de alcanzar la pérdida neta cero de biodiversidad en sus proyectos.

En colaboración con Creando Redes y el *Climate Kic* se trabaja en el desarrollo de una metodología que permite cuantificar los impactos sobre los ecosistemas. El objetivo de todos los proyectos que surgen de este programa es enfocar la actividad de la compañía no solo minimizando el impacto de sus actividades siguiendo los principios de la jerarquía de la mitigación, sino buscando la forma de mejorar el estado de los ecosistemas en los que se desarrolla el ciclo de vida de las infraestructuras.

Asimismo, durante 2018 se ha trabajado en el desarrollo del catálogo de iniciativas de biodiversidad donde podrán consultarse en detalle las diversas iniciativas.

Cabe mencionar que Ferrovial ha colaborado con la Iniciativa Española Empresa y Biodiversidad, que coordina la Fundación Biodiversidad y que trabaja con 22 grandes empresas e importantes entidades empresariales y conservacionistas para integrar la biodiversidad en el sector empresarial. Fruto de esta colaboración se publicó la Guía Práctica de Restauración Ecológica. También, en colaboración con la Fundación para la Investigación en Etología y Biodiversidad, se desarrollan proyectos de Restauración ecológica y economía circular se firmó el compromiso en contra de la deforestación con *WE MEAN BUSINESS*.

HUELLA HÍDRICA

Desde 2015, Ferrovial dispone de una me-

todología para calcular y reportar la huella hídrica, a través de la que se enfoca la estrategia en materia de gestión de agua, basada en estimaciones y estándares de consumos en procesos. A través de esta, identifica el valor del agua en los procesos y el medio, teniendo en cuenta su disponibilidad y calidad, así como el equilibrio de los ecosistemas en los que se emplaza.

Ferrovial dispone de una Política de Agua, en la que se la reconoce como un recurso natural limitado e irremplazable, además de un derecho humano fundamental. La política hace firme el compromiso de la compañía por hacer un uso responsable y sostenible de esta, integrarla bajo los principios de la economía circular y en favorecer el acceso a agua limpia y saneada a población en países en desarrollo.

Los valores que componen la huella hídrica permiten observar que el consumo de agua por parte de los negocios de la compañía se compensa en parte por el negocio de tratamiento de agua, así como los proyectos de acción social desarrollados a través del Programa de Infraestructuras Sociales, que permiten el acceso al agua potable de comunidades en países en vías de desarrollo.

REDUCCIÓN DEL IMPACTO AMBIENTAL

Como consecuencia de sus actividades, Ferrovial genera una serie de impactos sobre el entorno que rodea sus proyectos o instalaciones, entre los que pueden contarse las emisiones a la atmósfera, afecciones sobre la biodiversidad circundante, movimientos de tierras o la generación de residuos. Para todos ellos la compañía establece acciones correctoras dirigidas a minimizarlos e incluso compensarlos.

En el caso de las tierras, su reutilización en obras conlleva una disminución de las emisiones asociadas a su transporte, así como una mejor integración paisajística. Ferrovial tiene un objetivo de reutilización de tierras del 80% para 2020. Destaca el incremento del volumen de residuos reciclados que, bajo los principios de reducción, reutilización y reciclaje, ascendieron a 2,3 millones de m³, unas tres veces más que el año anterior. 🌱



FOTO: Arco de La Regenta. Asturias (España).

Una cadena de 90.000 eslabones

FERROVIAL TRABAJA PARA DESARROLLAR UNA CADENA DE SUMINISTRO FORMADA POR LOS MEJORES SOCIOS Y PROVEEDORES, POTENCIANDO LAS COMPRAS SOSTENIBLES, LA COLABORACIÓN, LA EFICIENCIA Y LA INNOVACIÓN.

Ferrovial integra principios ASG (ambientales, sociales y de buen gobierno) en su cadena de suministro, a través de un modelo integral cuyo fin es fomentar la eficiencia, calidad, sostenibilidad, transparencia, respeto a los Derechos Humanos, no discriminación e igualdad de oportunidades.

Los procesos de selección, negociación y contratación son objetivos y rigurosos, complementándose con la evaluación y seguimiento de la calidad de los servicios prestados.

Además, para garantizar la trazabilidad completa del proceso, la compañía trabaja con organizaciones y socios líderes, socialmente responsables y colaborativos, con los que priman las relaciones comerciales a largo plazo.

ESTRATEGIA Y PROCEDIMIENTOS DE GESTIÓN

Ferrovial cuenta con una Política de Compras Global, aplicable a todas las compañías y filiales, que recoge los principios comerciales, ambientales, sociales y de buen gobierno que marcan la relación de la compañía con sus proveedores. Están basados en el Código de Ética Empresarial, las Políticas de Responsabilidad Corporativa y Derechos Humanos, y el nuevo Procedimiento de Diligencia Debida de Integridad Ética de Proveedores.

La coordinación general de la actividad de compras recae en el Comité de Compras Global que, liderado por el CIIO (*Chief Information and Innovation Office*) y compuesto por los máximos responsables de compras de cada área de negocio, facilita compartir buenas prácticas y mejorar la función de compras desde un punto de vista general.

También se busca la profesionalización de la función a través de programas de formación específicos, la

presencia en eventos y la mejora de la comunicación con los negocios.

GESTIÓN INTEGRAL DE PROVEEDORES

La selección de proveedores y *partners*, así como la relación de trabajo con estos se basa en la transparencia, integridad, independencia y sostenibilidad, con el claro objetivo de poder garantizar una excelente prestación de servicios, eficiente y de calidad. Para ello se aplican procesos específicos de gestión, clasificación, evaluación y control de riesgos.

La gestión de proveedores comienza con una clasificación previa en base a su grado de criticidad, entendiendo como proveedor crítico aquel cuyo volumen de compras es significativo desde un punto de vista económico, o bien aquel cuyos suministros o servicios pudieran implicar un impacto negativo sobre la continuidad del negocio en caso de producirse una incidencia.

Adicionalmente, se asegura que los proveedores dan cumplimiento al Código de Ética Empresarial; a las políticas de Responsabilidad Corporativa y Anticorrupción, y a los procedimientos de Diligencia Debida y de Cumplimiento, en el ámbito que les sea de aplicación. Los contratos con proveedores incluyen una cláusula anticorrupción que debe ser firmada y aceptada para la formalización de los contratos.

En este sentido, las divisiones de Construcción y Servicios, que aglutinan el 97% de los proveedores, han realizado mejoras en sus procedimientos para garantizar la integridad ética de proveedores, en línea con el nuevo procedimiento, de cara a potenciar el seguimiento de los proveedores recurrentes y prevenir posibles riesgos en esta materia. Además, se trata de potenciar las compras verdes, facilitando información sobre proveedores de este tipo de productos a través del Catálogo de Compras Verdes desarrollado por Construcción, y del nuevo Catálogo de Compras Responsables, elaborado por Servicios.

Por su parte, una vez iniciada la prestación de servicios, se procede a la evaluación y seguimiento de la calidad de proveedores y subcontratistas, que contempla una valoración de incidencias ante cualquier incumplimiento de los requisitos convenidos recogidos en el contrato o pedido que provoquen una alteración en la prestación del servicio. Las incidencias se clasifican en leves o graves y pueden llegar a provocar el bloqueo y/o exclusión del proveedor en futuros concursos.

Durante 2018 se han evaluado 14.588 proveedores, de los cuales han resultado rechazados menos del

NÚMERO DE PROVEEDORES EVALUADOS

14.588

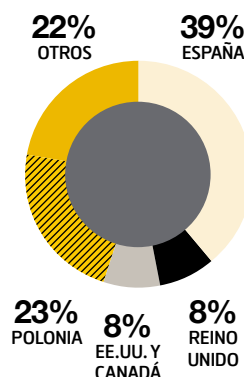
...

NÚMERO DE PROVEEDORES

88.857

...

PROVEEDORES POR PAÍS



...

PROVEEDORES POR NEGOCIO



1%. Durante dicho año se han incorporado 29.594 nuevos proveedores. Un total de 800 proveedores fueron considerados críticos, que supusieron un 21,55% de la facturación total en proveedores.

Innovación y tecnología

Apostar por la innovación y el uso de nuevas tecnologías es clave para conseguir una cadena de suministro más ágil, eficiente y transparente. La colaboración con los propios proveedores constituye una palanca para mejorar los procesos de aprovisionamiento, utilizando su experiencia para ofrecer productos y servicios que agreguen valor, minimicen el riesgo y ofrezcan nuevas oportunidades.

En este sentido, en Construcción se ha creado un Catálogo de Productos Innovadores de Construcción, que está a disposición de todas las obras a nivel internacional. Proporciona información sobre las novedades que se detectan desde la Dirección de Compras en el desarrollo de su actividad, fomentando la innovación en las obras.

Por su parte, Servicios ha continuado con la implantación del Proyecto *Smart Fleet*, dirigido a la mejora de la eficiencia, el control de consumos en tanques de combustible, al mantenimiento preventivo y correctivo, y a la seguridad laboral y vial en flota y talleres. En el marco de este proyecto se han incorporado dos iniciativas: de electrónica embarcada y sistemas de seguridad activa. La primera de ellas pretende, gracias a los datos sobre la dinámica de conducción recogidos, conseguir una conducción más eficiente, segura y ágil. En cuanto a los sistemas de seguridad activa, en línea con el objetivo *Target Zero* y de promoción de la seguridad vial, se dotará a los vehículos de flota de dispositivos de seguridad activa (ADAS) que alertan al conductor de cualquier evento que afecte a la seguridad tanto del vehículo como de peatones o ciclistas.

COMPRAS SOSTENIBLES

Las áreas de compras de Ferrovial fomentan la contratación de energías renovables, la reducción de consumos de combustible mediante la compra de vehículos eléc-



PROYECTO *LONG-TAIL* EN FERROVIAL SERVICIOS ESPAÑA

La base de proveedores actual de Ferrovial Servicios España, con más de 14.000 proveedores, se caracteriza por tener un 40% del gasto con gestión descentralizada. Esta tipología de gestión ha motivado el lanzamiento del Proyecto *Long-Tail*, que tiene como objetivos mejorar el control y seguimiento de las compras descentralizadas, reducir el riesgo asociado a proveedores y optimizar los costes operativos.

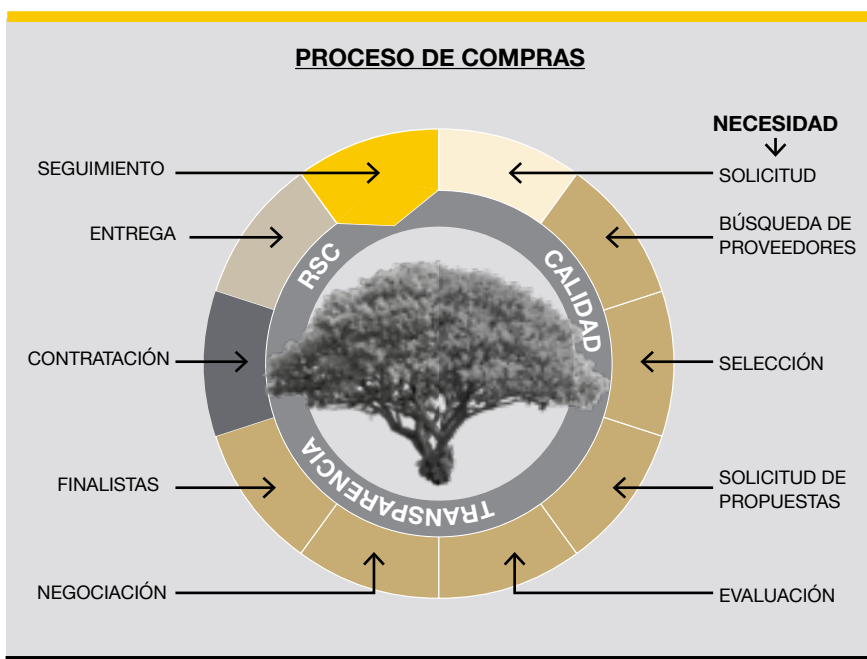
En el marco de este proyecto se ha implantado el Panel de Proveedores, cuyo fin es organizar toda la información relacionada con los proveedores de Ferrovial Servicios España y ponerla a disposición de la compañía, a través de una herramienta que permita mejorar su gestión diaria. El panel reúne toda la información disponible sobre los proveedores, compartiendo con el negocio información clave para una correcta gestión, facilitando la contratación de los proveedores que mejor se adecuen a las necesidades de cada proyecto. Más información sobre el panel en este [vídeo](#).

tricos e híbridos, y consideran el consumo energético como un factor de importancia en la toma de decisiones. En este sentido, Servicios promueve la contratación de energía renovable con garantía de origen, previendo alcanzar un 88% de electricidad renovable sobre el total adquirida en 2020.

El negocio de Construcción continúa potenciando el Catálogo de Compras Verdes como herramienta de difusión y promoción de la

compra de productos con características ambientales positivas en obras y servicios.

Por su parte, Ferrovial Servicios España ha impulsado la elaboración de un Catálogo de Compras Responsables cuyo objetivo es la identificación progresiva de proveedores que integran en su cadena de valor criterios ASG dando valor a la incorporación de estos en los procesos de selección y negociación con proveedores. **📌**



Inversión social para 200.000 personas

FERROVIAL, COMO OPERADOR GLOBAL DE INFRAESTRUCTURAS Y GESTOR DE SERVICIOS A CIUDADES, ESTÁ COMPROMETIDO CON EL DESARROLLO DE CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES.

A demás del impacto social positivo propio de su actividad empresarial, dar servicio a las ciudades y sus habitantes, Ferrovial cuenta con diferentes programas de inversión en la comunidad dirigidos específicamente a mejorar las condiciones de personas en riesgo de exclusión. De manera adicional a la cifra de inversión en la comunidad, Ferrovial realizó aportaciones a otras asociaciones y entidades sin ánimo de lucro por importe aproximado de 1,2 millones de euros.

España

Ferrovial puso en marcha en 2012 el Programa de Acción Social en España a través del que contribuye a la rehabilitación de locales destinados a la elaboración y distribución de alimentos a personas en situaciones de extrema vulnerabilidad.

En 2018, en colaboración con la Cruz Roja Española ha apoyado en el acondicionamiento de cinco centros, ubicados en Pinto, Getafe, Aranjuez, Totana y Córdoba, que permitirán el acceso a una alimentación básica, pero sana y equilibrada, a más de 7.000 personas, con especial atención a la alimentación de familias con niños pequeños.

La compañía también impulsa el programa Juntos Sumamos, que cuenta ya con 12 ediciones, en el que los empleados que quieren aportan cantidades a proyectos sociales a lo largo del año, que a final de año son duplicadas por Ferrovial.

En 2018 se han apoyado cuatro proyectos, el acondicionamiento del centro formativo de hostelería Domingo Savio para jóvenes en riesgo de exclusión social en Valencia; la reforma de un inmueble para dar alojamiento gratuito a familias de niños hospitalizados por cardiopatía congénita desplazadas a Madrid; un programa de apoyo a integral a mujeres y jóvenes víctimas de violencia sexual en zona de conflicto armado

PROYECTOS DE APOYO A LA COMUNIDAD

357

...

INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD

4,5

Millones de euros

...

NÚMERO DE BENEFICIARIOS DE PROYECTOS DE AGUA Y SANEAMIENTO

213.713

...



VIDEO: COMPROMISO DE FERROVIAL 2018
Resumen de los programas sociales desarrollados en el año

en Goma, Kivu Norte, D.D. Congo, y un proyecto para prevenir la ceguera de los niños y niñas de Mali.

Respecto a la integración de personas con discapacidad, Ferrovial y Fundación Adecco colaboran en el Plan Familia, dirigido a familiares de empleados. Por su parte, Cadagua mantiene un compromiso para fomentar la formación superior entre las personas con discapacidad y participa en el Proyecto Unidos, pionero en orientación académica y laboral, y en el Programa de Becas de Fundación Adecco para estudiantes con discapacidad. También se mantienen acuerdos con la Fundación ONCE y con la Fundación Integra que promueve la integración laboral de personas con discapacidad.

Reino Unido

En Reino Unido, Amey y la Fundación Duque de Edimburgo mantienen desde hace 14 años un acuerdo para mejorar la empleabilidad de miles de jóvenes en riesgo de exclusión. El programa se desarrolla en Staffordshire, Birmingham, Liverpool, Gales y Sheffield.



JUNTOS SUMAMOS: POR UN FUTURO SIN SOMBRAS EN MALI

En 2018 uno de los proyectos seleccionados por el programa Juntos Sumamos por los empleados fue "Por un futuro sin sombras: alejando la ceguera de los niños y niñas de Mali" de la Fundación Ojos del Mundo.

El proyecto ha permitido revisar la vista a 5.500 niños, de los cuales 2.760 eran niñas, de 35 escuelas de enseñanza primaria y secundaria de las regiones de Mopti y Douentza en Mali, para detectar enfermedades oculares y/o baja visión. Las revisiones son realizadas por personal sanitario oftalmológico de la región, en colaboración con los responsables educativos. En los casos de niños cuyos problemas de visión necesitan una atención más especializada, se gestiona su visita a un especialista. Además, se han confeccionado y entregado gratuitamente 200 gafas para niños de familias sin recursos.

El caso de Adama Ouedraogo, un alumno de 14 años que vive en Koro IV ejemplifica como cambia la vida de los niños con el proyecto. En primera persona explica que con frecuencia le dolían los ojos y le lloraban al leer. Desde que Ojos del mundo le detectó errores refractivos y le dio lentes correctoras sus notas medias en clase han mejorado. En sus propias palabras: "estoy muy contento, porque las gafas me han ayudado a seguir las clases. Sin gafas, no podía leer ni escribir. ¡Muchas gracias!".

También en Sheffield, y en colaboración con Sheffield College, cuenta con un programa de prácticas para jóvenes de entre 18 y 24 años con dificultades de aprendizaje. En concreto, un total de diez jóvenes se han beneficiado de esta iniciativa, desempeñando tareas en entornos como las oficinas, talleres y almacenes. El programa, que tiene una duración de un año escolar, también está enfocado a mejorar la empleabilidad de estos jóvenes.

También destaca el Amey Challenge Cup, un campeonato de aprendizaje sobre carreras de ingeniería. Dirigido a niñas de 13 a 15 años, las escolares se enfrentan al reto de diseñar y construir infraestructuras como un puente o un colegio. Posteriormente, someten sus proyectos a un jurado compuesto por voluntarios de Amey y representantes de la Administración Pública.

Estados Unidos

En Estados Unidos, Ferrovial colabora con diversos proyectos educativos apoyándolos con financiación y la involucración de sus empleados. Por ejemplo, colabora con el *South Florida Construction Career Days* para promover el conocimiento y las vocaciones de los jóvenes hacia carreras relacionadas con la construcción. De igual forma se colabora con *National Math and Science Initiative*, en Texas, para ayudar a los jóvenes y a sus profesores a conseguir una educación en ciencia, tecnología, matemáticas e ingeniería atractiva y exitosa.

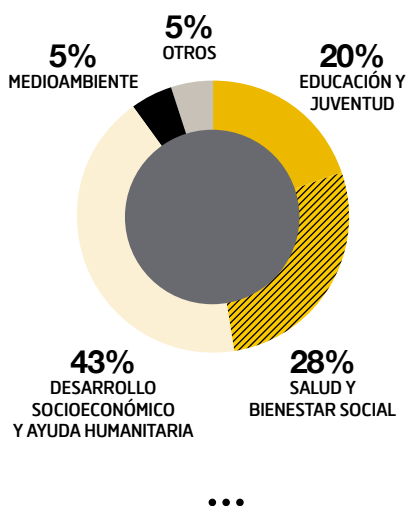
Polonia

Budimex desarrolla Strefa Rodzica, cuyo objetivo es la creación de zonas separadas en las salas pediátricas de los hospitales, donde los padres pueden acompañar a sus hijos enfermos. Centrada también en la infancia, fomentando la seguridad, la iniciativa Domofon ICE, facilita a los alumnos identificadores que se puede conectar fácilmente a una mochila para situaciones de riesgo.

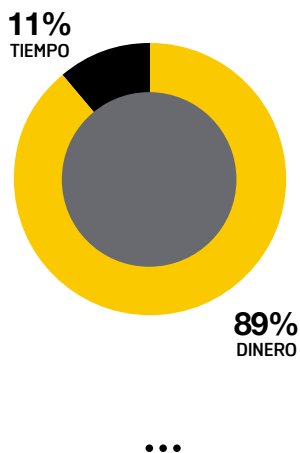
Australia

Además del compromiso que Broadpectrum mantiene con la integración de la población indígena a través del *Reconciliation Action Plan*, la compañía fomenta entre sus empleados el conocimiento de la cultura, historia y valores del pueblo aborígen.

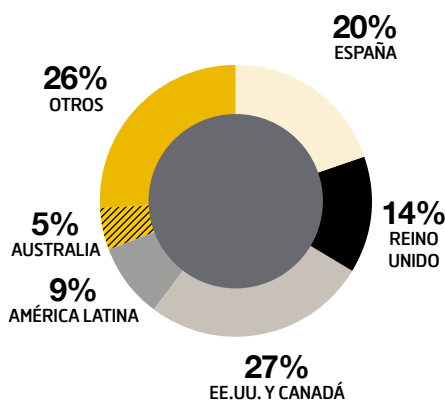
PROYECTOS POR ÁREAS DE ACTIVIDAD



PROYECTOS POR TIPO DE CONTRIBUCIÓN



INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD POR PAÍS



Por otro lado, en Australia y Nueva Zelanda se potencia la formación entre los jóvenes y su orientación para el acceso al mercado laboral, fomentando el conocimiento de diferentes puestos de trabajo, encuentros con trabajadores y la adquisición de distintas habilidades necesarias para el mundo laboral. Para conseguirlo cuenta con diversas iniciativas como *Career Trackers*, *Dismantle* y *Seymour Puckapunyal Youth Partnership*.

PAÍSES EN VÍAS DE DESARROLLO

Ferrovial cuenta con el Programa de Infraestructuras Sociales, que desde 2011 promueve proyectos de cooperación internacional para el desarrollo que facilitan el acceso al agua y al saneamiento en países de África y América Latina. La compañía cuenta con una metodología para medir el impacto social de los proyectos que se desarrollen a partir de este año.

El programa promueve la colaboración de diversos grupos de interés, ONG para el desarrollo, administraciones locales y los empleados, a los que se les ofrece la oportunidad de participar como voluntarios aplicando sus conocimientos profesionales desplazándose al país donde se desarrolla la intervención. El programa, que fue distinguido con el Premio de Fundación Telefónica al Voluntariado Corporativo, ha impulsado cuatro proyectos que han beneficiado a 14.237 personas:

- Distrito de Lwangu, Tanzania. Construcción de una estructura para el suministro de agua por gravedad, construcción de un tanque de 75 m³ y distribución a través de 15 Km de tuberías hasta 15 puntos de agua.
- Veredas 20 de julio y La Encarnación, Municipio de Urao, Antioquia, Colombia. Rehabilitación de la captación de agua e instalación de dos plantas de tratamiento de agua.
- Comunidad de San Benito, Municipio de Lebrija, Santander, Colombia. Instalación de una planta para tratamiento del agua para consumo humano para 80 familias y la escuela de la comunidad.
- San Juan de Lurigancho, Lima, Perú. Rehabilitación de cinco cisternas y construcción de un tanque elevado, cambios de electrobombas y sustitución de tuberías, así como construcción de seis baterías sanitarias en cinco instituciones educativas. 🗣️

Transparencia, gestión eficiente

LA CONTRIBUCIÓN FISCAL DE FERROVIAL ALCANZÓ LA CIFRA DE 2.127 MILLONES DE EUROS, DESTACANDO EL EMPLEO, QUE SE SITUÓ EN 1.182 MILLONES, Y LA DERIVADA DE LA ACTIVIDAD DE LA EMPRESA, 685 MILLONES DE EUROS. LA GESTIÓN EFICIENTE DE ESTAS OBLIGACIONES PARTE DE LOS CRITERIOS DE PRUDENCIA Y TRANSPARENCIA, JUNTO A LA MÁXIMA DE CUMPLIMIENTO COOPERATIVO.

Ferrovia se adhirió en 2010 al Código de Buenas Prácticas Tributarias impulsado por la Agencia Tributaria española, extendiendo estas recomendaciones a todas sus actividades en el mundo a través de la Política de Cumplimiento y Buenas Prácticas en Materia Tributaria. Finalmente, en febrero de 2015, el Consejo de Administración aprobó la Política Fiscal de Ferrovial, cumpliendo con lo establecido en el Artículo 529 ter de la Ley de Sociedades de Capital.

PRINCIPIOS

- **Transparencia:** no utiliza entidades domiciliadas en paraísos fiscales o en otras jurisdicciones no transparentes, salvo cuando la actividad -por ejemplo, un proyecto de Construcción- radique en el territorio de dichas jurisdicciones. En este caso, ofrecerá información a las autoridades competentes de acuerdo con la legislación.
- **Cumplimiento:** pago correcto y en plazo de todos los impuestos aplicables, cumpliendo lo que marca la ley en cada país.
- **Profesionalidad:** gestión de los impuestos y sus riesgos por un equipo de profesionales especializado, la Dirección de Asesoría Fiscal, apoyada por asesores externos.
- **Eficiencia:** gestión coherente con la estrategia de negocio, maximizando el valor para sus accionistas.
- **Cooperación:** buenas relaciones con las autoridades, gestionando proactivamente la fiscalidad para evitar el conflicto.
- **Sostenibilidad:** procedimientos y políticas para gestionar los riesgos fiscales.

- **Participación:** aportando su conocimiento internacional en materia tributaria en los procesos legislativos.
- **Precio de mercado:** en todas las transmisiones efectuadas entre las compañías de Ferrovial.

PREVENCIÓN DE RIESGOS FISCALES

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

- Fomenta medidas para prevenir y reducir riesgos fiscales.
- Evita los conflictos derivados de la interpretación de la normativa mediante la consulta a las autoridades fiscales o los acuerdos previos de valoración.
- Colabora con las administraciones competentes en la detección de prácticas fiscales fraudulentas, con el objetivo de erradicarlas.
- Facilita la información y documentación que solicitan las administraciones en el plazo más corto y de la forma más completa.
- Recurre al procedimiento inspector para conseguir el acuerdo con las administraciones tributarias.

EL PAPEL DEL CONSEJO

El Consejo de Administración, a través de su Presidente, Consejero Delegado y Altos Directivos, impulsa el seguimiento de los principios

**IMPUESTOS
TOTALES* (M€)**
2.127

...


**IMPUESTOS
RECAUDADOS POR
BENEFICIO (M€)**

128

...

* Soportados, pagados y recaudados.

y buenas prácticas tributarias. Se ocupa de la aprobación de la política de control y gestión de riesgos fiscales, además de aquellas operaciones que conlleven un riesgo fiscal especial.

Con ocasión de la formulación de las cuentas anuales, el Consejo es informado sobre las políticas fiscales aplicadas durante el ejercicio y sobre el efectivo cumplimiento de los compromisos recogidos en el Código de Buenas Prácticas Tributarias, reflejándolo en el Informe Anual de Gobierno Corporativo. Para más información consultar el apartado 6.6 de las Cuentas Anuales Consolidadas. 

CONTRIBUCIÓN FISCAL POR MERCADO 2018

Este recuadro refleja las cantidades pagadas por Ferrovial en 2018, tratándose de cifras agregadas en función de su porcentaje de participación en los activos (considerando así, entre otros, el 43,23% de 407 ETR, el 25% de Heathrow o el 55,14% de Budimex). Se diferencia entre impuestos soportados (obligaciones asumidas por Ferrovial) e impuestos recaudados (derivados de su actividad, pero soportados por otros).

MERCADO	IMPUESTOS PAGADOS		IMPUESTOS RECAUDADOS ⁽²⁾	TOTAL (€)
	IMPUESTOS CORPORATIVOS	RESTO ⁽¹⁾		
España	€9.079.686	€356.623.272	€396.398.950	€762.101.907
Reino Unido	€24.244.699	€162.757.153	€410.610.479	€597.612.331
Australia ⁽³⁾	€6.242.129	€88.693.100	€257.680.983	€352.616.212
América ⁽⁴⁾	€69.797.960	€22.070.508	€79.349.842	€171.218.310
Polonia	€7.200.868	€23.651.100	€135.980.999	€166.832.967
Resto Europa	€11.813.898	€8.819.612	€52.585.463	€73.218.973
Otros	€67.972	€472.346	€2.501.074	€3.041.392
Total	€128.447.213	€663.087.091	€1.335.107.788	€2.126.642.092

(1) Contribuciones como empleados a la Seguridad Social y otros impuestos.

(2) IVA recaudado, impuestos por empleo y contribuciones a la Seguridad Social de los empleados

(3) Corresponde a Australia y resto de islas del Pacífico

(4) Corresponde a Estados Unidos de América, Canadá, Brasil, Chile, Colombia, México, Perú y Puerto Rico. El 98% del impuesto corporativo corresponde a Canadá.

** Más información en las notas 2.10 y 5.3 de las Cuentas Anuales Consolidadas.



FOTO: Autopista D4R7 Bratislava (Eslovaquia).

r



1.3 FERROVIAL EN 2018



1.4
RIESGOS



1.5 GOBIERNO
CORPORATIVO

Gestionando riesgos y oportunidades

UNA GESTIÓN EFICAZ DEL RIESGO ES ESENCIAL PARA LA CONSECUCIÓN DE LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS Y OPERATIVOS DE FERROVIAL, ASÍ COMO PARA DETECTAR NUEVAS OPORTUNIDADES DE NEGOCIO Y VENTAJAS COMPETITIVAS.

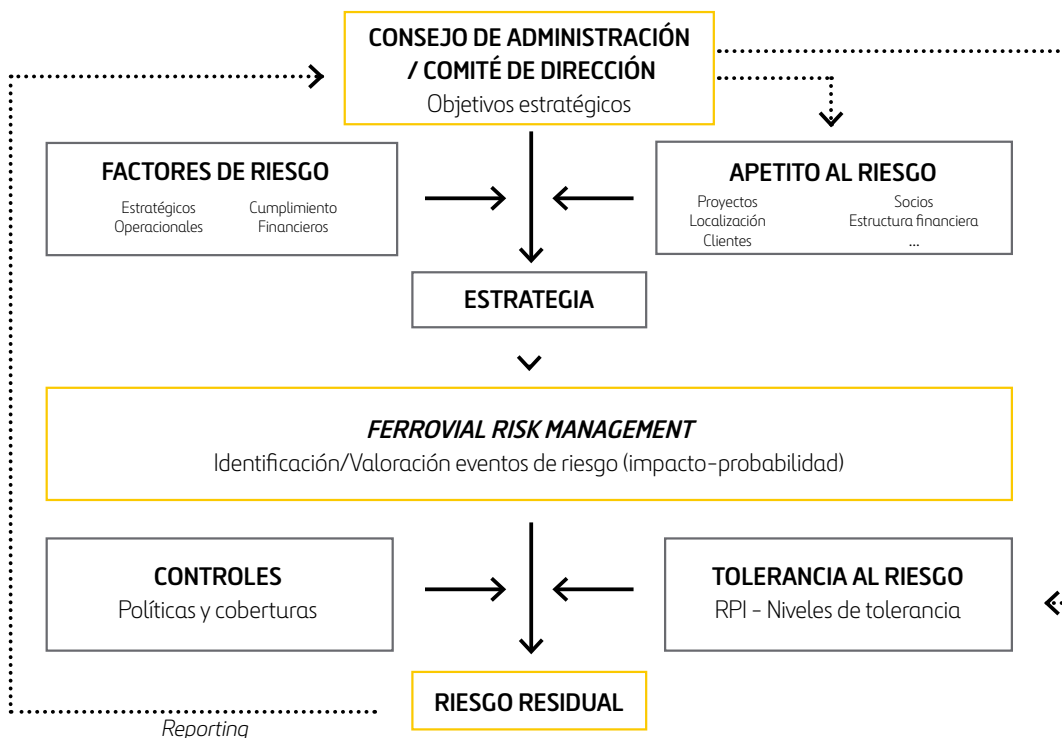
Ferrovial dispone de una Política de Control y Gestión de Riesgos, aprobada por el Consejo de Administración, cuyo objeto es proporcionar a todos los empleados un marco general de actuación para el control y la gestión de los riesgos de toda naturaleza a los que se enfrentan en el cumplimiento de sus objetivos de negocio. Para ello se establece el riesgo aceptable por factor de riesgo y el nivel de tolerancia aceptado.

La compañía cuenta con un proceso de identificación y valoración, denominado *Ferrovial Risk Management (FRM)*, supervisado por el Consejo de Administración y el Comité de Dirección e implantado en todas las áreas de negocio. Este proceso 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 de negocio. 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, y una residual, teniendo en cuenta las medidas específicas de control implantadas. La diferencia de valoración entre el riesgo inherente y el riesgo residual, además de determinar la importancia relativa de cada evento en la matriz de riesgos, permite evaluar la eficacia de las medidas implantadas para su gestión.

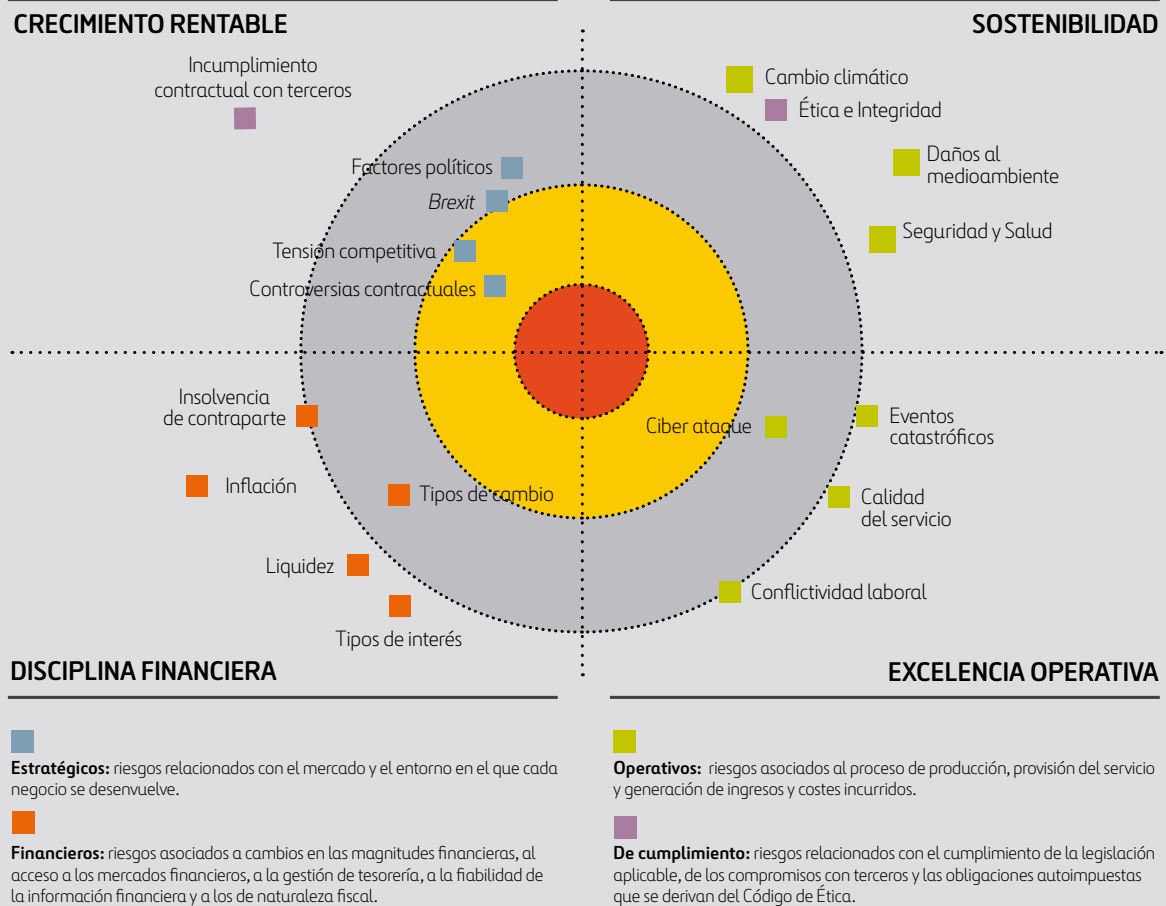
Para más detalle, consultar el apartado E del Informe Anual de Gobierno Corporativo.

FERROVIAL RISK MANAGEMENT



PRINCIPALES RIESGOS

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



Nota aclaratoria: La mayor proximidad al punto central del diagrama indica una mayor gravedad relativa. Los eventos de riesgo que amenazan a varias prioridades estratégicas, se han colocado en el cuadrante con mayor impacto relativo.

A continuación, se describen los eventos de riesgo más relevantes junto con las principales medidas de control implantadas para mitigar su impacto potencial y/o su probabilidad de ocurrencia.

EVENTO DE RIESGO	DESCRIPCIÓN	TENDENCIA	MEDIDAS DE CONTROL
ESTRATÉGICOS CONTROVERSIAS CONTRACTUALES	<p>Las restricciones presupuestarias de algunas de las Administraciones Públicas clientes de la compañía merman su capacidad de inversión e incrementan la exposición al riesgo de disputas contractuales en los proyectos en ejecución, lo que puede afectar negativamente a la rentabilidad de los mismos.</p> <p>A este respecto cabe mencionar el proceso de disputa con el Ayuntamiento de Birmingham (Reino Unido). A diciembre de 2018 la provisión de balance asciende a 207 M€ para cubrir las potenciales responsabilidades que puedan derivarse de esta disputa. Más información en la nota 6.5.1 de las Cuentas Anuales Consolidadas.</p> <p>Por otro lado, la reclamación presentada por SH-130 Concession Company, LLC (EE.UU.) contra la empresa constructora, en la que Ferrovial participa con un 50%, por defectos en la construcción, continúa en fase preliminar. Paralelamente a esta reclamación el concesionario presentó en marzo de 2018 una demanda contra los anteriores concesionarios (Ferrovial y Zachry) por incumplimiento de los deberes fiduciarios. Ver nota 6.5.1 de las Cuentas Anuales Consolidadas.</p>	↑	<ul style="list-style-type: none"> Alto grado de seguridad jurídica en las zonas en las que se desarrollan los proyectos. Establecimiento de garantías contractuales y financieras necesarias para salvaguardar los intereses de la compañía. Gestión activa de los riesgos de proyecto.

	EVENTO DE RIESGO	DESCRIPCIÓN	TENDENCIA	MEDIDAS DE CONTROL
ESTRATÉGICOS	TENSIÓN COMPETITIVA	La ralentización del crecimiento de la economía europea y las dificultades financieras de las economías emergentes impacta negativamente en la capacidad de inversión pública y, por tanto, en las oportunidades de negocio en dichas zonas. Esta circunstancia provoca un movimiento de capitales hacia mercados más dinámicos y con mayor capacidad de inversión, en los que Ferrovial opera incrementándose la tensión competitiva y la consiguiente presión sobre precios y márgenes en proyectos en los que la transferencia de riesgos no es equilibrada. Igualmente se ve afectada la cartera de referencias técnicas y la disponibilidad de socios con solvencia técnica y económica	↔	<ul style="list-style-type: none"> • La gestión eficaz de los riesgos permite obtener ventajas competitivas en la licitación de proyectos. • Procedimiento de aprobación de inversiones mediante el cual se identifican y valoran los riesgos más relevantes de los proyectos y se seleccionan solo aquellas para las que se cuenta con las capacidades de gestión del riesgo idóneas y que proporcionan una ventaja competitiva. • La actividad licitadora se enfoca hacia proyectos técnicamente complejos en los que la gestión eficaz de los riesgos se convierte en un elemento diferenciador respecto a la competencia.
	BREXIT (más información en la nota 5.4 de las Cuentas Anuales Consolidadas)	<p>Las dudas sobre la ratificación por parte del Parlamento Británico del acuerdo alcanzado entre la Unión Europea y el Gobierno del Reino Unido por el que se acuerda un periodo de transición de dos años a partir del 29 de marzo de 2019, abren un etapa de incertidumbre cuyas consecuencias económicas y políticas tanto en Reino Unido como en la Unión Europea son inciertas. Los activos de Ferrovial en Reino Unido (14% del valor de los activos según las estimaciones de analistas), podrían ver afectada su rentabilidad y su capacidad de creación de valor.</p> <p>En el caso del aeropuerto de Heathrow, se prevé que el estancamiento o desaceleración de la economía británica no afectaría de manera notable a su actividad debido a la relevancia del activo y encontrarse a plena capacidad. Además, el apoyo del Gobierno Británico al proyecto de la tercera pista refleja la importancia del aeropuerto para el país y, por tanto, su menor exposición al riesgo. Heathrow ha publicado un potencial impacto adverso en caso de <i>hard</i> Brexit de -114 millones de libras en el Presupuesto del 2019. Por otra parte, S&P ha anunciado que mantiene el <i>rating</i> pero con perspectiva negativa.</p>	↔	<ul style="list-style-type: none"> • Seguimiento continuo de la evolución de las negociaciones entre Reino Unido y la UE. • Medidas de eficiencia operativa en las diversas áreas de negocio para adaptarse a las nuevas circunstancias del mercado. • Monitorización continua de la evolución de los mercados financieros con objeto de tomar las medidas de cobertura oportunas. • Contratación de coberturas que soportan el importe equivalente a aproximadamente los dividendos que tiene previsto recibir de los activos de Reino Unido en los próximos tres años.
	FACTORES POLÍTICOS	<p>Las actividades que Ferrovial desarrolla están expuestas a entornos regulatorios estables y con elevada seguridad jurídica. Sin embargo, la inestabilidad política en alguna de las áreas en las que se opera puede llevar a cambios regulatorios que impacten negativamente en la gestión de los activos y expongan a la empresa a nuevos riesgos.</p> <p>En el caso concreto de España, las perspectivas de crecimiento pueden verse afectadas por la inestabilidad política y la incertidumbre derivada de las iniciativas políticas y sociales en Cataluña que piden la separación de la región de España.</p> <p>Por otro lado, la situación política en Reino Unido y la inestabilidad de su actual Gobierno puede impactar en la hoja de ruta del proyecto de expansión del aeropuerto de Heathrow, que obtuvo la aprobación de Parlamento Británico en junio de 2018 y continúa con el trámite de consultas para la aprobación del <i>Development Consent Order</i>.</p>	↑	<ul style="list-style-type: none"> • Vigilancia permanentemente de los procesos regulatorios y legislativos que pudieran afectar a las actividades, así como los movimientos políticos que se puedan producir, con objeto de anticipar con suficiente antelación posibles cambios para su adecuada gestión.
OPERATIVOS	CIBER ATAQUE	Las infraestructuras de Ferrovial están expuestas a ataques cibernéticos con el consiguiente impacto sobre las personas y sobre las propias infraestructuras, que pueden llegar hasta la paralización de su operación. Las más expuestas a este tipo de riesgos son las infraestructuras aeroportuarias y viarias.	↑	<ul style="list-style-type: none"> • Colaboración con las autoridades en materia de seguridad para implantar las medidas y sistemas de seguridad más idóneos para prevenir ataques a sus infraestructuras. • Medidas de seguridad cibernética que reducen el riesgo de accesos no autorizados a los sistemas de información y de operación de la compañía.
	CONFLICTIVIDAD LABORAL	Potenciales conflictos individuales o colectivos con empleados pueden perjudicar la capacidad productiva de la compañía, principalmente en las actividades más intensivas en personal.	↔	<ul style="list-style-type: none"> • Colaboración y contacto continuo con los representantes de los trabajadores para prevenir potenciales conflictos con la suficiente antelación para la adopción de medidas preventivas. • Aplicación de la normativa laboral vigente y respeto estricto a los acuerdos laborales alcanzados como medio para mitigar el riesgo de conflictividad laboral.

	EVENTO DE RIESGO	DESCRIPCIÓN	TENDENCIA	MEDIDAS DE CONTROL
OPERATIVOS	EVENTOS CATASTRÓFICOS	Acontecimiento inesperado que provoca daños a personas o cosas, localizado en o provocado por activos propiedad de la compañía y/o gestionados por la compañía, incluidas catástrofes naturales.	↔	<ul style="list-style-type: none"> Planes de contingencia por tipo de evento. Sistemas de Seguridad y Salud implantados en todas las áreas de actividad. Política de aseguramiento con coberturas y límites de indemnización que cubren las responsabilidades por accidentes, incluidos los riesgos medioambientales, los supuestos de atentados terroristas o sabotajes a instalaciones o infraestructuras gestionadas por la compañía.
	CALIDAD DEL SERVICIO	Incumplimiento de los niveles de calidad y/o plazos de entrega comprometidos con terceros. Inadecuados o insuficientes sistemas de aseguramiento de la calidad de los bienes o servicios ofrecidos por la compañía.	↓	<ul style="list-style-type: none"> Política de Calidad, sistema de gestión de calidad por área de negocio (ISO 9001) e implantación de indicadores claves que miden los niveles de calidad y ejecución de los proyectos y de la prestación de los servicios. Plan de Auditoría que asegura el cumplimiento de la normativa, los requisitos contractuales y objetivos establecidos. Plataformas digitales para garantizar el cumplimiento con la legislación y normativa técnica a lo largo de todas las fases del ciclo de vida de los contratos.
	DAÑOS AL MEDIO AMBIENTE (más información en página 73 y 78)	Acciones de la compañía que puedan impactar significativamente al medioambiente y en el entorno en el que se desarrollan las actividades.	↔	<ul style="list-style-type: none"> Plan de Auditoría interna y externa (ISO 14001 y EMAS, principalmente), para asegurar el cumplimiento de la normativa, los requisitos contractuales y los objetivos establecidos. Política de aseguramiento con coberturas y límites de indemnización que cubren las responsabilidades por riesgos de accidentes medioambientales. Medios digitales para garantizar el conocimiento y cumplimiento con la legislación, regulaciones y normativa técnica.
	CAMBIO CLIMÁTICO (más información en página 78)	Exposición a los riesgos derivados del cambio climático. Por un lado, a los eventos climáticos extremos que pueden afectar a las infraestructuras y, por otro, a los efectos económicos (incremento del coste de las materias primas) y tecnológicos derivados de los cambios regulatorios destinados a reducir los gases contaminantes (incremento de tasas a los combustibles fósiles, precios de las emisiones de GEI, nuevas modalidades de transporte con impacto en el plan de negocio de los proyectos, etc.).	↑	<ul style="list-style-type: none"> Ferrovial ha implantado un proceso de identificación y valoración de los riesgos derivados del cambio climático con el objeto de anticiparlos con la suficiente antelación para poner en marcha programas de remediación y adaptación al nuevo entorno. Herramientas de control y monitorización.
	SEGURIDAD Y SALUD (más información en página 66)	La naturaleza de las actividades que desarrolla la compañía la exponen al riesgo de accidentes, con el consiguiente impacto sobre personas o cosas.	↔	<ul style="list-style-type: none"> Implantación de sistemas de seguridad y salud acordes a las actividades que se realizan bajo la política de cero accidentes. Control y supervisión de las condiciones de seguridad y salud adecuadas en todos los centros de trabajo. Formación continuada en la prevención de riesgos laborales. Monitorización continuada a través auditorías internas y externas de los sistemas de gestión.
DE CUMPLIMIENTO	ÉTICA E INTEGRIDAD (más información en página 74)	Acciones realizadas por parte empleados con o sin la ayuda de terceros que no cumplan con los principios exigidos de integridad, transparencia y respeto a la legalidad y a los Derechos Humanos.	↓	<ul style="list-style-type: none"> Ferrovial dispone de un Modelo de Cumplimiento que se desarrolla bajo los principios de respeto a la legalidad vigente, integridad ética, transparencia y tolerancia cero hacia la comisión de actos delictivos. Programas de formación en Ética Empresarial y Anticorrupción.
	INCUMPLIMIENTO NORMATIVO Y CON TERCEROS	Incumplimiento del marco normativo aplicable a Ferrovial. Inobservancia de los compromisos contractuales asumidos con terceros por parte de la compañía, que puede ocasionar sanciones o poner en peligro la continuidad de los proyectos y/o la posición financiera de la compañía.	↓	<ul style="list-style-type: none"> Modelo de Cumplimiento de Ferrovial El proceso FRM permite detectar, valorar y monitorizar los riesgos de incumplimiento de las obligaciones asumidas con la suficiente antelación para tomar las medidas correctoras oportunas. Plan de supervisión del Modelo de Cumplimiento.
FINANCIEROS	RIESGOS FINANCIEROS (más información en nota 5.4 de las Cuentas Anuales Consolidadas)	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.	↑	<ul style="list-style-type: none"> Evaluación y gestión activa de la exposición al riesgo de las principales variables financieras: Tipo de interés, tipo de cambio, precio de la acción, liquidez y crédito. Dicho análisis se realiza distinguiendo las políticas aplicadas en sociedades de proyectos de infraestructuras del resto de sociedades, en aquellos casos en los que dicha diferencia es relevante.

Adicionalmente, Ferrovial presta especial atención a los 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 de negocio. Entre otros, destacan los desastres naturales o provocados por la acción humana, las crisis humanitarias, movimientos políticos antiglobalización y proteccionistas que reduzcan la inversión internacional y pongan en peligro la libre competencia, la disrupción y/o la obsolescencia tecnológica sobrevenida y el impacto de la innovación tecnológica en la gestión de las infraestructuras.



FOTO: Aeropuerto de Denver, Colorado (Estados Unidos).



1.4 RIESGOS

1.5 GOBIERNO CORPORATIVO

Gobierno Corporativo

Retribuciones

Consejo de Administración

Comité de Dirección

1.6 EVOLUCIÓN PREVISIBLE
EN 2019

Independencia y diversidad

EL GOBIERNO CORPORATIVO DE FERROVIAL PERSIGUE GARANTIZAR LA INTEGRIDAD, ENTENDIDA COMO UN COMPORTAMIENTO DILIGENTE, TRANSPARENTE Y RESPONSABLE CON SUS ACCIONISTAS, EMPLEADOS, CLIENTES Y LOS DISTINTOS AGENTES INVOLUCRADOS EN SU ACTIVIDAD. LA INTEGRIDAD ES FUNDAMENTAL PARA ASEGURAR LA CONSECUCCIÓN 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 (CNMV). El IAGC detalla todos los componentes del Gobierno Corporativo de Ferrovial y es accesible desde www.ferrovial.com.

Como se indica en el IAGC, Ferrovial cumple, total o parcialmente, la mayoría de las recomendaciones del Código de Buen Gobierno de las Sociedades Cotizadas (57 de las 59 que le son de aplicación). En este sentido, la compañía analiza regularmente las mejores prácticas y normativa de buen gobierno en el ámbito nacional e internacional para valorar su aplicación e incorporación a su normativa interna.

ÓRGANOS DE GOBIERNO

El funcionamiento de los órganos de dirección y el proceso de toma de decisiones 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.

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.

Está compuesto por 12 miembros, lo que facilita un funcionamiento eficaz y participativo. Su reelección se produce cada tres años, frente al máximo de cuatro que marca la normativa societaria. Ello permite que los accionistas validen cada poco tiempo su gestión.

En 2018, el Consejo ha celebrado un total de seis sesiones, con una duración media de 7 horas y 45 minutos por reunión. Han asistido presencialmente a todas las reuniones la totalidad de los Consejeros, salvo en una sesión en la que se otorgó una representación con instrucciones.

El Consejo evalúa anualmente la calidad y eficiencia de su funcionamiento y el de sus Comisiones, contando para ello, por cuarto año consecutivo, con el auxilio de un consultor externo de reconocido prestigio. Como parte del plan de actuación para la mejora de dichos aspectos, el Consejo ha convenido en seguir reforzando su papel en los debates sobre la estrategia del grupo; la supervisión de la innovación, tecnología y transformación digital; y realizar un seguimiento permanente de los proyectos y cuestiones más relevantes de cada área de negocio.

Comisión Ejecutiva

Tiene delegadas todas las facultades del Consejo de Administración, salvo las indelegables legal o estatutariamente. Está compuesta por siete miembros. Entre otras funciones, da seguimiento a la evolución de los principales indicadores de negocio y a la situación de los asuntos más relevantes, y aprueba las operaciones de su competencia en cuanto órgano delegado del Consejo de Administración.

BRUNO DI LEO, CONSEJERO INDEPENDIENTE

En 2018 el Consejo de Administración nombró por cooptación a D. Bruno Di Leo Consejero Independiente. El nombramiento ha estado precedido de un proceso de selección que ha contado con el apoyo de un consultor externo de reconocido prestigio. Con este nombramiento, unido al de D^a Hanne Sørensen en 2017 y D. Philip Bowman en 2016, continúa reforzándose la presencia de Consejeros Independientes, que ya representan el 50% de la totalidad de sus miembros, así como la diversidad de procedencias, conocimientos y experiencia en el Consejo.

OBJETIVO REPRESENTACIÓN FEMENINA

30%

del Consejo en 2020

...

EVALUACIÓN EXTERNA DEL CONSEJO

4

Años consecutivos

...

DERECHOS DE VOTOS EN PODER DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

31,15%

...

LEAD DIRECTOR

1

Consejero
Coordinador

...

INDEPENDIENTES

50%

De los Consejeros

...

COMISIÓN DE AUDITORIA Y CONTROL

100%

Consejeros
Independientes

...

Comisión de Auditoría y Control

Está compuesta por tres Consejeros Independientes, que han sido nombrados teniendo en cuenta sus conocimientos y experiencia en materia de contabilidad, auditoría o gestión de riesgos. Tienen, en su conjunto, los conocimientos técnicos pertinentes en relación con el sector en el que opera la Sociedad. Con objeto de incrementar la diversidad en su composición, en 2018 se ha incorporado a la Comisión el Consejero de nacionalidad australiana D. Philip Bowman.

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.
- Ser informada de las operaciones de modificaciones estructurales y corporativas que proyecte realizar la Sociedad, informando previamente al Consejo de Administración sobre sus condiciones económicas y su impacto contable y en especial, en su caso, sobre la ecuación de canje propuesta.
- 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 y velar por su independencia.
- Establecer y supervisar un sistema que permita a los empleados comunicar, de forma confidencial y 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.
- Supervisar el funcionamiento y la eficacia del modelo de cumplimiento y de su sistema de organización y control y velar por que la Dirección de Cumplimiento cuente con los medios y capacitación para el desempeño de sus funciones.

La Comisión ha celebrado durante 2018 cinco reuniones, habiendo asistido a todas ellas la totalidad

ASUNTOS TRATADOS EN EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

Anualmente, a propuesta de su Presidente, el Consejo de Administración elabora un programa de fechas y asuntos a tratar en cada una de las reuniones previstas para el ejercicio siguiente, tomándose en consideración las sugerencias de los Consejeros así como las recomendaciones del consultor externo que ha colaborado en el proceso de evaluación del Consejo, sin perjuicio de otras cuestiones que puedan surgir a lo largo del año. Se detallan a continuación los principales asuntos examinados en 2018:

- Información financiera periódica.
- Sistema de control interno de la información financiera.
- Proceso de gestión de riesgos.
- Junta General Ordinaria de Accionistas (convocatoria, propuesta de acuerdos, informes).
- Informes de las divisiones de negocio y áreas corporativas.
- Presupuesto anual y revisiones del presupuesto del ejercicio en curso.
- Seguridad y salud (se revisa en cada sesión del Consejo por la relevancia de esta materia para la Sociedad).
- Políticas fiscales seguidas por la compañía en el ejercicio.
- Modelo de cumplimiento.
- Innovación.
- Ciberseguridad.
- Acción social.
- Calidad y Medioambiente.
- Accionariado de Ferrovial y percepción de inversores y analistas.
- Programa Ferrovial Dividendo Flexible.
- Evaluación anual del Consejo y sus Comisiones.
- Remuneración de los Consejeros.
- Novedades en materia de gobierno corporativo.

de sus miembros. Las actividades que la Comisión ha llevado a cabo durante el ejercicio se encuentran detalladas en el informe sobre su funcionamiento, publicado en la página web de Ferrovial. La Comisión de Auditoría y Control tiene en cuenta en su actividad y funcionamiento las recomendaciones de la Guía Técnica de la CNMV sobre Comités de Auditoría de Entidades de Interés Público.

Comisión de Nombramiento y Retribuciones

La Comisión está compuesta por cuatro Consejeros No Ejecutivos, la mayoría de ellos Independientes, incluido su Presidente. Todos cuentan con los conocimientos, aptitudes y experiencia adecuados para el desempeño de sus funciones. Con objeto de incrementar la diversidad en su composición, en 2018 se ha incorporado a la Comisión la Consejera de nacionalidad danesa D^a. Hanne Sørensen.

A continuación se describen sus principales competencias, 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.
- 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.
- Informar sobre el nombramiento de los miembros que deban formar parte de las Comisiones, teniendo en cuenta los conocimientos, aptitudes y experiencia de los Consejeros y los cometidos de cada Comisión.

La Comisión ha celebrado durante 2018 seis reuniones, habiendo asistido a todas ellas la totalidad de sus miembros. Las actividades que la Comisión ha llevado a cabo durante el ejercicio se encuentran detalladas en el informe sobre su funcionamiento, publicado en la página web de Ferrovial.

		RAFAEL DEL PINO	SANTIAGO BERGARECHE	JOAQUÍN AYUSO	ÍÑIGO MEIRÁS	MARÍA DEL PINO	SANTIAGO FERNÁNDEZ VALBUENA	JOSE FERNANDO SANCHEZ-JUNCO	JOAQUÍN DEL PINO	ÓSCAR FANJUL	PHILIP BOWMAN	HANNE SØRENSEN	BRUNO DI LEO
CARGO		Presidente	Vicepresidente 1º	Vicepresidente 2º	Consejero Delegado	Vocal	Vocal	Vocal	Vocal	Vocal y Consejero Coordinador	Vocal	Vocal	Vocal
Consejo de Administración	Ejecutivo	✓			✓								
	Dominical	✓				✓			✓				
	Independiente						✓	✓		✓	✓	✓	✓
	Otros externos		✓	✓									
Comisiones	Comisión Ejecutiva	✓P	✓	✓	✓	✓		✓		✓			
	Comisión de Auditoría y Control						✓P			✓	✓		
	Comisión de Nombramientos y Retribuciones		✓				✓	✓P				✓	
Participación en el capital social	% capital directo e indirecto	20,104	0,334	0,018	0,049	8,082	0,003	0,023	2,530	0,003	0,003	0,00	0,00
Otros datos	Fecha de primer nombramiento	9/1/1992	23/2/1999	22/3/2002	20/10/2009	29/9/2006	29/5/2008	3/12/2009	29/10/2015	30/7/2015	28/7/2016	5/4/2017	26/7/2018
	Nacionalidad	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	AUSTRALIANA	DANESA	PERUANA
	Cargos como consejero en otras entidades cotizadas	0	2	2	0	0	1	0	0	2	2	4	1
	Edad	60	73	63	55	62	60	71	57	69	66	53	61

P: Presidente de la Comisión Ejecutiva, Presidente de la Comisión de Auditoría y Control y Presidente Comisión de Nombramientos y Retribuciones.
 Información actualizada a febrero de 2019.

FORMACIÓN Y EXPERIENCIA DE LOS MIEMBROS DEL CONSEJO



Con las mejores prácticas del mercado

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

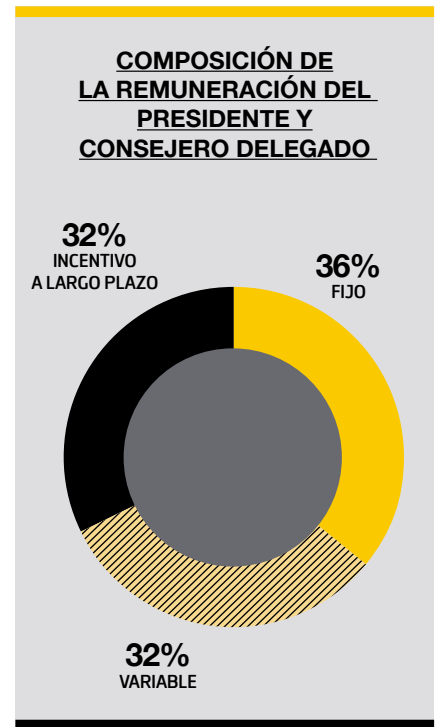
La retribución fija de los Consejeros Ejecutivos se determina atendiendo a las referencias de mercado de un grupo de comparación de 24 empresas tanto nacionales como internacionales de sus mercados de referencia.

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.

La Sociedad ha decidido someter a la aprobación de la Junta General de Accionistas una reducción del límite de variable anual del 225% al 190% y modificar asimismo el límite del incentivo a largo plazo, pudiendo llegar al 150% de la retribución fija. De esta manera Ferrovial avanza en las mejores prácticas orientando aún más su mix retributivo orientado hacia el largo plazo.

Asimismo, se someterá a aprobación de la Junta General la aprobación de un nuevo plan de incentivo a largo plazo para 2019 basado en opciones y acciones. Los detalles del mismo se informan en el [Informe Anual de Remuneraciones de los Consejeros](#).



RETRIBUCIÓN VARIABLE CONSEJEROS EJECUTIVOS

125%
Retribución variable *target*

...

225%
Retribución variable máxima

...

La remuneración de la Alta Dirección de Ferrovial se basa en los siguientes 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.

RETRIBUCIÓN CONSEJEROS EJECUTIVOS

RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS (MILES DE €) ⁽¹⁾	FIJA	VARIABLE	PLANES VINCULADOS A ACCIONES	OTROS ⁽²⁾	TOTAL 2018	TOTAL 2017
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	1.455	1.337	1.204	8	4.004	5.262
Íñigo Meirás Amusco	1.200	1.053	1.204	4	3.461	4.589
TOTAL	2.655	2.390	2.408	12	7.465	9.851

(1) Retribuciones por su condición de Consejeros Ejecutivos.
(2) Primas seguro de vida/Consejos en otras sociedades filiales.

a) Remuneración variable anual 2018

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.

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 en el año 2018.

Los objetivos cuantitativos están compuestos por métricas que garantizan el adecuado balance entre los aspectos financieros y operativos de la gestión de la Sociedad. Los objetivos cualitativos están vinculados a la evaluación del desempeño individual de los Consejeros Ejecutivos.

b) Planes de Incentivo a Largo Plazo vigente

Los Consejeros Ejecutivos participan en un sistema de retribución variable a largo plazo basado en planes de entrega de acciones.

La política retributiva vigente establece un límite del 125 % de la retribución fija como valor del incentivo en el momento de otorgarse. Se estructuran en ciclos plurianuales (actualmente de tres años) solapados, realizándose asignaciones de unidades cada año, que se convierten en acciones al cabo del final del ciclo (actualmente tres años). Para el plan vigente (periodo 2016 – 2018), se determinan con el peso relativo de las métricas de la tabla adjunta.

Remuneración de los consejeros no ejecutivos

La retribución de los Consejeros No Ejecutivos viene determinada por una asignación (fija más complementaria) y dietas. Su retribución se sitúa en la mediana de las retribuciones de los consejeros no ejecutivos del Ibex 35.

La normativa interna de Ferrovial establece que la retribución de los Consejeros Externos será la necesaria para remunerar convenientemente la responsabilidad y la dedicación 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.

Más información disponible sobre la remuneración del Consejo de Administración y la Alta Dirección, y sobre la Política de Remuneraciones en la página web de Ferrovial: www.ferrovial.com.

ESCALA DE CUMPLIMIENTO DE LA MÉTRICA (OTORGAMIENTO 2018)

RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN (RBE ⁽¹⁾) SOBRE ACTIVOS NETOS PRODUCTIVOS ⁽²⁾		PESO
Máximo	≥10,5%	70%
Mínimo	< 9%	
RETORNO TOTAL PARA EL ACCIONISTA (RTA) EN COMPARACIÓN CON UN GRUPO DE COMPAÑÍAS		
Máximo	Posiciones 1 a 5	30%
Mínimo	Posiciones 11 a 18	

(1) Se considerará como RBE consolidado, el resultado de explotación, antes de amortización, añadiendo al mismo el RBE 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 figuren 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 LA ALTA DIRECCIÓN

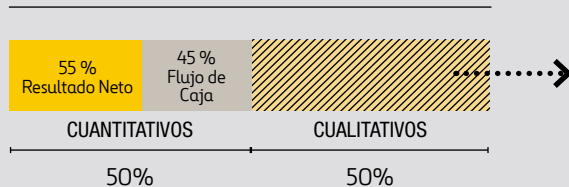
RETRIBUCIONES DE LA ALTA DIRECCIÓN (MILES DE EUROS)	2018	2017
Retribución fija	5.237	5.165
Retribución variable	3.803	5.170
Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos	5.083	5.435
Otros ⁽¹⁾	54	52
Otros ⁽²⁾	8.924	0
Total	23.101	15.822

(1) Primas seguro de vida/Consejos en otras sociedades filiales.

(2) Desvinculación de tres de miembros de A. Dirección (cifra sujeta a IRPF)

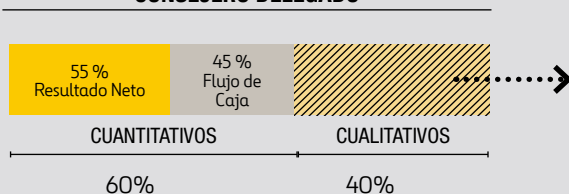
COMPONENTES DE LA REMUNERACIÓN VARIABLE

PRESIDENTE



- Funcionamiento del Consejo y de la Comisión Ejecutiva.
- Gobierno Corporativo.
- Plan Estratégico.
- Sucesiones.
- Relaciones Institucionales.

CONSEJERO DELEGADO



- Cumplimiento del Plan Estratégico.
- Seguridad y Salud de los empleados, medido a través de los índices de accidentes.
- Impulso a la Innovación y Responsabilidad Social Corporativa-Sostenibilidad.
- Desarrollo de equipos profesionales que garanticen la estabilidad en la gestión y consecución de los objetivos estratégicos de la organización.
- Adecuación y seguimiento de los procedimientos vinculados a la asunción de riesgos controlados.
- Relación con grupos de interés.

01/ RAFAEL DEL PINO PRESIDENTE

● 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 del 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.

02/ SANTIAGO BERGARECHE VICEPRESIDENTE

● Externo

- Licenciado en Ciencias Económicas y Derecho (Universidad Comercial de Deusto).
- Vicepresidente 1º de Ferrovial y miembro del Consejo de Administración desde 1999. Se incorporó a Ferrovial en 1995 como Presidente de Agroman. En febrero de 1999, tras la fusión de Ferrovial y Agroman, fue nombrado Consejero Delegado de Ferrovial.
- Vicepresidente de Alantra Partners; Consejero de Vocento, 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 Vocento, Metrovacesa y Cepsa.

03/ JOAQUÍN AYUSO VICEPRESIDENTE

● 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 (2002-2009), Vicepresidente ejecutivo de Ferrovial (2009-2012) y Vicepresidente de BAA (2002-2009). Ha sido Consejero de Bina (RU), Budimex (Polonia) y 407 ETR (Canadá).
- Consejero de Bankia y de National Express Group (RU). Miembro de los Consejos Asesores del Instituto "Benjamin Franklin" de la Universidad de Alcalá de Henares, de TRAN-

SYT (Centro de Investigación del Transporte de la E.T.S.I. Caminos, Canales y Puertos) y de A.T. Kearney para España.

- Ha sido Consejero de Hispania Activos Inmobiliarios y miembro de la Junta Directiva del Círculo de Empresarios.

04/ ÍÑIGO MEIRÁS CONSEJERO DELEGADO

● 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.

05/ MARÍA DEL PINO CONSEJERA

● 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. Representante persona física de Menosmares, S.L., que ocupa los cargos de Presidenta/Vicepresidenta del Consejo de Administración de Casa Grande de Cartagena, S.A.U. de forma rotatoria y de Vicepresidenta del Consejo de Administración de Pacto Gestión, SGIC, S.A.U. Miembro del Patronato Princesa de Asturias.
- Ha sido miembro del Consejo Rector de la Asociación para el Progreso de la Dirección y patrono de la Fundación Codespa y de la Fundación Científica de la Asociación Española contra el Cáncer.



06/ SANTIAGO FERNÁNDEZ VALBUENA CONSEJERO

● Externo Independiente

- Licenciado en Económicas (Universidad Complutense de Madrid) y Doctor (PhD) y Master in Economics por la Northeastern University de Boston.
- Consejero de Ferrovial desde 2008.
- Presidente del Consejo de Administración de AEDAS Homes, S.A. y 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 Socié 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.

07/ JOSÉ FERNANDO SÁNCHEZ-JUNCO CONSEJERO

● Externo Independiente

- Ingeniero Industrial (Universidad Politécnica de Barcelona). Graduado ISMP en Harvard



Business School. Cuerpo Superior de Ingenieros Industriales del Estado.

- Consejero de Ferrovial desde 2009. Consejero de Cintra entre 2004 y 2009.
- Presidente Ejecutivo de Grupo Maxam; Presidente de la Fundación Maxam; miembro del Patronato del Museo de la Minería y la Industria y de la Fundación Princesa de Girona.
- Ha sido Director General de Industrias Siderometalúrgicas y Navales y Director General de Industria del Ministerio de Industria y Energía; Consejero de Dinamia, Uralita y Duro Felguera.

8/ JOAQUÍN DEL PINO CONSEJERO

● 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).
- Representante persona física de Soziancor, S.L.U., que ocupa los cargos de Presidente / Vicepresidente del Consejo de Administración de Casa Grande de Cartagena, S.A.U. de forma rotatoria y de Presidente del Consejo de Administración de Pactio Gestión,

SGIIC, S.A.U. Patrono de las Fundaciones Rafael del Pino y Plan España.

- Ha sido Consejero de Banco Pastor.

9/ ÓSCAR FANJUL CONSEJERO

● Externo Independiente Consejero Coordinador

- Catedrático de Teoría Económica en excedencia.
- Consejero de Ferrovial desde 2015.
- Vicepresidente de Omega Capital. Vicepresidente de LafargeHolcim; Consejero de Altamira Asset Management y de Marsh & McLennan Companies; Vicepresidente del Patronato del Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía y Patrono 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.

10/ PHILIP BOWMAN CONSEJERO

● Externo Independiente

- Licenciado con honores en Ciencias Naturales por la Universidad de Cambridge; Master en Ciencias Naturales por la Universidad de Cambridge; Miembro del *Institute of Chartered Accountants in England & Wales*.
- Consejero de Ferrovial desde 2016.
- Presidente de Potrero Distilling Holdings y Tegel Group Holdings Limited; Presidente no ejecutivo de Majid Al Futtaim Properties y Consejero no ejecutivo de su sociedad matriz, Majid Al Futtaim Holding LLC; Consejero de Kathmandu Holdings Limited y de Better Capital.
- Ha sido Presidente de Coral Eurobet y Liberty; Presidente no ejecutivo de The Munroe Group (UK); Consejero Delegado de Smiths Group, Scottish Power y Allied Domecq; Consejero de Burberry Group, Berry Bros. & Rudd, Scottish & Newcastle Group, Bass, British Sky Broadcasting Group y Coles Myer.

11/ HANNE BIRGITTE BREINBJERG SØRENSEN CONSEJERA

● Externo Independiente

- Master (MSc) en Economía y Administración de Empresas por la Universidad de Aarhus (Dinamarca).
- Consejera de Ferrovial desde 2017.
- Consejera de LafargeHolcim, Delhivery, Sulzer, Tata Motors, Tata Consulting Services y Jaguar Land Rover.
- Ha sido Consejera Delegada de Damco y Maersk Tankers; Vicepresidenta y Directora Comercial de Maersk Line; y Directora de Finanzas para la región de Asia de Maersk Line (Grupo A.P. Moller-Maersk). Ha sido asimismo Presidenta de ITOPF, Vicepresidenta de Hoegh Autoliners, Consejera de Axcel y de INTTRA y miembro del Supervisory Board de Koninklijke Vopak.

12/ BRUNO DI LEO CONSEJERO

● Externo Independiente

- Licenciado en Administración de Empresas por la Universidad Ricardo Palma y título de posgrado de la Escuela Superior de Administración de Negocios, ambos en Lima (Perú).
- Consejero de Ferrovial desde 2018.
- Consejero de Cummins Inc. Miembro del Consejo Consultivo Internacional del Instituto de Estudios Superiores de la Empresa (IESE) en España y del Consejo Consultivo del Centro Deming de Columbia Business School.
- Ha desarrollado su carrera profesional en el grupo multinacional IBM. Ha sido Vicepresidente Senior de IBM Corporation; Vicepresidente Senior de Mercados Globales; Director General de la División de Mercados en Expansión; Director General de Servicios Globales de Tecnología para el Suroeste de Europa y Presidente para el Noreste del continente europeo; Director General de IBM Latinoamérica y Director General de IBM Brasil.

SANTIAGO ORTIZ VAAMONDE SECRETARIO NO CONSEJERO

- Abogado del Estado (en excedencia); 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 en dos reputadas firmas de abogados; 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.



FOTO: Autopista I-35 Express, Texas (Estados Unidos).

COMITÉ DE DIRECCIÓN



**ÍÑIGO
MEIRÁS**

● **Consejero Delegado**

Licenciado en Derecho y MBA por el Instituto de Empresa. Ingresó en Ferrovial en 1992, fue Director General de Autopista del Sol y Director de Autopistas de Cintra hasta noviembre de 2000. Entre 2000 y 2007 lideró la expansión de Ferrovial Servicios como Director General, posteriormente como Consejero Delegado, y en 2007 fue nombrado Consejero Delegado de Ferrovial Aeropuertos. Desempeñó el cargo de Director General de Ferrovial entre abril y octubre de 2009, fecha en la que se le nombró Consejero Delegado.



**MARÍA
DIONIS**

● **Directora General de Recursos Humanos**

Licenciada en Psicología por la Universidad Complutense de Madrid y Máster en Dirección de RR.HH. por la Universidad de Maryland. Antes de su incorporación a Ferrovial, desarrolló su carrera profesional en compañías como Andersen Consulting, Watson Wyatt, Soluziona y Getronics Iberia. Se incorporó a la compañía en 2006 como Directora de Desarrollo de RR.HH. En mayo de 2010 asumió la dirección de RR.HH. y Comunicación de la división de Servicios y desde junio de 2015 ejerce como Directora General de Recursos Humanos.



**ALEJANDRO
DE LA JOYA**

● **Consejero Delegado de Cintra**

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Ingresó en la empresa en 1991 y ha desarrollado su carrera profesional en España, Marruecos, Italia, Portugal y en Polonia (Budimex). En 2005 ocupó la posición de Director de Construcción Internacional hasta 2008, cuando fue nombrado Consejero Delegado de Ferrovial Agroman. En noviembre de 2018 fue elegido Consejero Delegado de Cintra.



**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. Ha desarrollado su carrera en empresas como IBM, Alcatel y Telefónica y CIO en el Banco de España. En abril de 2008 fue nombrado Director General de Sistemas de Información.



**IGNACIO
GASTÓN**

● **Consejero Delegado de Ferrovial Agroman**

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad de Cantabria y MBA por la London Business School. Se incorporó a Ferrovial en 1995 y durante su carrera profesional ha ocupado distintos cargos de responsabilidad en las divisiones de Construcción y Servicios. En 2003 se incorporó a Amey, pasando en 2007 a ocupar la posición de Director de Construcción de Ferrovial Agroman en Reino Unido. En 2013 fue nombrado Director General de Ferrovial Servicios España, posición que ocupó hasta ser elegido Consejero Delegado de Ferrovial Agroman en noviembre de 2018.



**JORGE
GIL**

● **Consejero Delegado de Ferrovial Aeropuertos**

Licenciado en Ciencias Empresariales y Derecho por ICADE. Se incorporó a Ferrovial en 2001, ocupando diferentes cargos en Cintra, incluido el de Director de Finanzas Estructuradas y el Director de Desarrollo Corporativo y de Negocio. En 2010 fue nombrado Director de Financiación y Mercados de Capitales de Ferrovial. Inició su carrera profesional en The Chase Manhattan Bank en las áreas de Corporate Finance y M&A. En diciembre de 2012 fue nombrado Consejero Delegado de Ferrovial Aeropuertos.



**ERNESTO
LÓPEZ MOZO**

● **Director General Económico-Financiero**

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid y MBA por The Wharton School de la Universidad de Pensilvania. En octubre de 2009 fue nombrado Director General Económico-Financiero de Ferrovial. Anteriormente ocupó diversos cargos directivos en el Grupo Telefónica, JP Morgan y Banco Santander. Trabajó en Obra Civil antes de obtener el título MBA. Miembro del IFRS Advisory Council (2013-2015). Desde 2017 es Presidente de la Comisión de Auditoría y Control y miembro del Consejo de Administración de Aegon España, S.A.



**FIDEL
LÓPEZ SORIA**

● **Consejero Delegado de Ferrovial Servicios**

Ingeniero de Minas por la Universidad Politécnica de Madrid y la École Nationale Supérieure des Mines de París. MBA por MIT-Sloan School of Management. Ingresó en Ferrovial en 2007, desarrollando sus funciones en las divisiones de Servicios y Aeropuertos. En Servicios, ha sido consejero delegado de Broadpectrum, director de Desarrollo de la división y miembro de los consejos de Amey, Tube Lines y Swissport. En Aeropuertos, ha sido consejero de HAH y AGS, director comercial de Heathrow y director de Aeropuertos de BAA. Antes de Ferrovial, trabajó en McKinsey y Enel.



**SANTIAGO
ORTIZ VAAMONDE**

● **Secretario General**

Abogado del Estado (en excedencia); 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 en dos prestigiosas firmas de abogados; Agente del Reino de España ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas; y profesor de la Escuela Diplomática y de la Universidad Carlos III.



**MARÍA
TERESA PULIDO**

● **Directora de Estrategia Corporativa**

Licenciada en Economía por la Universidad de Columbia y MBA por el MIT-Sloan School of Management. Cuenta con una dilatada experiencia profesional, tanto en el ámbito de la consultoría estratégica (McKinsey), como en el sector de la banca de inversión y banca privada (en bancos como Citigroup, Deutsche Bank y Bankers Trust). Forma parte del MIT Sloan Executive Board (EMSAEB). Se incorporó a Ferrovial en abril de 2011 como Directora de Estrategia Corporativa y desde julio de 2014 forma parte del Comité de Dirección de Ferrovial.



1.5 GOBIERNO CORPORATIVO



1.6
EVOLUCIÓN PREVISIBLE
EN 2019



ANEXO



FOTO: Autopista NTE, Texas (Estados Unidos).



FERROVIAL ELABORA UNA PREVISIÓN DE LA EVOLUCIÓN DE SUS NEGOCIOS PARA EL AÑO 2019 Y DE LOS PRINCIPALES MERCADOS EN LOS QUE OPERA. ESTA PREVISIÓN SE REALIZA DESARROLLANDO LA ESTRATEGIA, LAS OPORTUNIDADES Y LOS RIESGOS ANALIZADOS EN EL CAPÍTULO 1.2 DE ESTE MISMO INFORME INTEGRADO.

AUTOPISTAS

El comportamiento previsible de las autopistas en operación durante 2019 dependerá de la evolución macroeconómica de 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 la calidad del servicio prestado optimizando sus ingresos y costes, dentro del marco permitido por los contratos de concesión.

- En **Canadá**, la autopista 407 ETR, una vez concluido el ambicioso plan de inversión para renovar sus instalaciones de mantenimiento y modernizar todo el *hardware* de peaje, seguirá invirtiendo en sistemas para optimizar la gestión de las cuentas de sus clientes con el objetivo de mantener y mejorar los elevados niveles de satisfacción de los usuarios alcanzados en 2018. Asimismo, continuará analizando el comportamiento de los usuarios con técnicas de *Big Data* para seguir optimizando el ingreso a través de una mejor gestión tarifaria.
- En **EE.UU.**, las buenas perspectivas económicas en Texas para 2019 y el buen comportamiento hasta ahora de los activos permiten confiar en que NTE, LBJ y la 35W tendrán crecimientos de tráfico e ingresos que ayuden a cumplir con las previsiones, y a la vez alcanzar el objetivo de satisfacción de los usuarios y de reducción de congestión, consolidando a Cintra como operador de *Managed Lanes* en la zona de Dallas-Fort Worth. Adicionalmente, la entrada en operación de la autopista I-77 en Carolina de Norte, primera autopista *Managed Lanes* en este Estado, validará este concepto como solución a los problemas de congestión en corredores urbanos. NTE y LBJ repartirán dividendos en 2019 y 2020, respectivamente.
- En **Australia**, en 2019 está previsto con-

tinuar con las obras del proyecto *Western Roads Upgrade*, en Melbourne, así como completar la apertura al tráfico de la autopista de Toowoomba.

- En los demás mercados Cintra continuará operando los activos que ya se encuentran en fase de operación y seguirá con la ejecución de los proyectos en fase de construcción: 407 Extension II, en Canadá; I66, en EE.UU.; Ruta del Cacao, en Colombia; y D4R7, en Eslovaquia.

Además, Cintra proseguirá con su actividad de licitación en las regiones objetivo de la compañía (Norteamérica, Europa, Australia, Nueva Zelanda, Colombia, Chile y Perú), enfocándose prioritariamente en proyectos *greenfield* complejos, dado su elevado potencial de creación de valor.

AEROPUERTOS

Durante el próximo año Ferrovial Aeropuertos continuará focalizando sus esfuerzos en su actividad licitadora y en maximizar el rendimiento de sus activos, dedicando especial atención al impacto del *Brexit* y la puesta en marcha de los planes de contingencia adecuados:

- En Heathrow, continuar con las negociaciones para el nuevo periodo regulatorio y el proceso de construcción de la tercera pista.
- En AGS, continuar maximizando los ingresos y su eficiencia operativa mediante la innovación y la adaptación de sus costes al nuevo entorno operativo.
- En Denver, combinar la gestión del proceso de remodelación con apertura de la primera fase de la nueva oferta comercial de la terminal.

La actividad licitadora durante 2019 seguirá centrada principalmente en el mercado Norteamericano, aunque se analizarán también nuevas oportunidades que puedan surgir en Europa y en un mercado en constante crecimiento como el asiático.

CONSTRUCCIÓN

Las perspectivas para 2019, por mercados, son las siguientes:

- En **España**, debido a la incertidumbre política, se prevé que la recuperación del sector iniciada en años anteriores se estanque en 2019, pese a la buena dinámica de la edificación privada y la favorable licitación de obra pública de ferrocarriles

en 2018. La cartera en 2018 ha continuado su reducción, previéndose un ligero descenso en ventas en 2019, a expensas de decisiones políticas que apoyen la reactivación de la licitación pública.

En mercados internacionales las expectativas son positivas por el elevado *pipeline* y las capacidades diferenciales técnicas y de gestión en grandes contratos. No obstante, se mantiene una fuerte presión en márgenes de rentabilidad, por la fuerte competencia y tensiones inflacionistas en costes en los principales mercados:

- En **EE.UU. y Canadá** continuará aumentando la inversión en infraestructuras de transporte, con apoyo federal del *Fast Act* de EE.UU., del Plan de Infraestructuras Federal de Canadá, así como con los incrementos en los presupuestos de estados y provincias, destacando Texas en 2018 con su máximo histórico de licitación en carreteras, que seguirá creciendo a medio plazo. Tras las elecciones de noviembre 2018 en EE.UU., los partidos han puesto de manifiesto su consenso en impulsar la inversión en infraestructuras, a expensas del necesario acuerdo sobre su financiación. Este impulso, en el que destacan proyectos P3/DBF donde Ferrovial es líder junto a Ferrovial Agroman como constructor, asegura un buen *pipeline* a futuro. Para 2019 se prevé un incremento en el nivel de ventas, gracias al mayor ritmo de ejecución de varios grandes proyectos en cartera, como las autopistas I-66 (Virginia) y Grand Parkway (Texas), el aeropuerto de Denver (Colorado) o las autopistas I-10 y SH146 de Texas, adjudicadas en 2018 a Webber.
- En **Polonia** la licitación pública continuará a un buen nivel, gracias a los aumentos en presupuesto y plazos de los planes a largo plazo de carreteras y ferrocarriles, con el apoyo de los Fondos UE 2014-20. Igualmente, el nuevo marco presupuestario 2021-27 de la UE, ahora en negociación, augura estabilidad a futuro en la dotación de fondos para Polonia. En 2019 se espera un crecimiento en ventas reducido por la mayor selectividad en contratación de cara a mitigar las tensiones en rentabilidad en el sector, asociadas al fuerte incremento en costes de mano de obra y materiales y a los largos plazos para la adjudicación de proyectos de carreteras.
- En **Reino Unido**, pese a las incertidumbres

del *Brexit*, la voluntad política sigue siendo promover las grandes obras del plan de infraestructuras tanto a corto como a medio plazo, como demuestra la aprobación por amplia mayoría en el Parlamento de la tercera pista para el aeropuerto de Heathrow. En **Australia** se mantiene el fuerte *pipeline* promovido por el Gobierno Federal y los Estados. No obstante, las ventas en estos mercados se reducirán respecto a años anteriores, por la inferior contratación en 2017-18.

- También en **Latinoamérica** las expectativas son favorables, destacando Chile con un gran plan de inversión en infraestructuras anunciado por su nuevo gobierno, en el que una parte esencial son los proyectos de concesiones. Las ventas en 2019 se incrementarán en cierta medida, tras el cierre de la financiación en 2018 de la autopista Ruta del Cacao en Colombia o adjudicaciones relevantes en Chile como las Rutas del Loa y la Línea de Alta Tensión Pan de Azúcar.

En resumen, se prevé para 2019 un crecimiento moderado en ventas, pero con buenas oportunidades de contratación a futuro. Por último, se prevé que los márgenes de rentabilidad se mantengan por debajo de los históricos, en línea con lo sucedido en 2018, concentrándose la compañía en una contratación selectiva, la continuidad en la disciplina estratégica de selección de proyectos y países y la implementación de nuevas medidas de control y gestión comercial activa en la ejecución de obras.

SERVICIOS

La compañía espera completar el proceso de venta del negocio de Servicios durante el ejercicio 2019. No obstante, las expectativas de Ferrovial Servicios para 2019 en sus principales mercados son favorables. La compañía seguirá avanzando en sus prioridades estratégicas: crecimiento y optimización de la cartera de servicios (asignando los recursos y capacidades a los más atractivos y desinvirtiendo en los no estratégicos), mejora de los márgenes operativos y optimización de los costes de estructura.

En **Reino Unido** se espera un crecimiento de la economía similar al de 2018, afectado por la incertidumbre sobre el impacto del *Brexit*. Las restricciones sobre el gasto público se mantendrán en el corto plazo, aunque

el Gobierno ha anunciado la finalización de la etapa de austeridad. Los presupuestos de algunos departamentos ya muestran subidas como, por ejemplo, la del 15% de *Network Rail* para los próximos cinco años. El gobierno se ha comprometido a reformas con una transferencia de riesgos más equilibrada que ayude a desarrollar un mercado de prestación de servicios públicos más favorable para los proveedores eficientes e innovadores.

Las principales perspectivas de Arney son:

- Desarrollo de negociaciones para la resolución del contrato con el Ayuntamiento de Birmingham.
- Ligera mejora de los márgenes operativos, que seguirán por debajo de los niveles objetivo.
- Foco sobre el crecimiento en las actividades más atractivas, como consultoría, ferrocarril, carreteras, servicios al Ministerio de Defensa y *utilities*.
- Optimización de costes con la segunda fase del programa *Fit 4 the Future*, con foco en la estructura de los contratos, la reingeniería de procesos y los sistemas de información.

En **Australia** se mantienen las buenas perspectivas macroeconómicas, apoyadas en el crecimiento de la población, la solidez de las cuentas públicas y la progresiva recuperación de los sectores minería, petróleo y gas.

Las principales perspectivas de Broadspc-trum son:

- Consolidar el marco estratégico definido en 2017 tras la salida de los contratos de inmigración.
- Crecimiento significativo apoyado en el atractivo *pipeline*.
 - Consolidar actividades con sólida posición competitiva (Administración, transporte y recursos naturales).
 - Crecer en líneas de negocio que presenten sinergias con las capacidades actuales de la compañía.
 - Explorar la entrada en nuevos sectores (gestión de residuos y eficiencia energética) aprovechando las capacidades estratégicas de Ferrovial Servicios.
- Mejora de márgenes por la consolidación y puesta en funcionamiento de proyectos de alto valor añadido (por ejemplo, Parklea, Shell-QGC) y por la optimización de los costes de estructura a través del programa *Fit for Growth*.

En **España**, se espera una situación macro-

económica estable durante el año, aunque con un crecimiento inferior al de los últimos ejercicios. Será un año electoral, con incertidumbre política y posibles retrasos en licitaciones, grandes proyectos de concesiones de carreteras y hospitales. En el ámbito regulatorio, la reciente normativa europea que impulsa la economía circular abre una ventana de oportunidades de grandes proyectos en la valorización de residuos y en eficiencia energética, así como por la nueva ley de contratación del sector público que plantea un recorte en la duración de los contratos, lo que afectará al volumen de la cartera de servicios de las empresas.

Las principales perspectivas de Ferrovial Servicios son:

- Crecimiento por encima del mercado.
 - Renovación de grandes contratos de Administraciones Públicas.
 - Crecimiento orgánico en mercados en los que tiene una sólida posición competitiva (tratamiento de residuos, *facility management*, industrial y eficiencia energética).
- Continuación de la mejora de la rentabilidad.
 - Puesta en práctica de nuevos contratos de alto valor añadido (por ejemplo, Bicing).
 - Racionalización de actividades y contratos con baja rentabilidad.
 - Programas de eficiencia operativa, integración de nuevas tecnologías y de la analítica de datos.
 - Apalancamiento operativo, contención de costes de estructura.
- Continuación de la mejora de la seguridad laboral, incidiendo en la cultura y el sistema de gestión.

El negocio de **Ferrovial Servicios Internacional** seguirá combinando crecimiento y rentabilidad en todas sus geografías. En EE.UU., país con unas expectativas macroeconómicas particularmente favorables, seguirá desarrollando una intensa actividad comercial y de licitación para ganar cuota en sus negocios de mantenimiento de carreteras e infraestructuras petroquímicas, una vez superada la etapa de racionalización y estabilización de ambos negocios. Adicionalmente, explorará oportunidades en nuevos sectores con capacidades diferenciales de Ferrovial Servicios, como los servicios aeroportuarios y la eficiencia energética. En el caso del negocio en Chile, se estima una mejora de márgenes que le acercará a niveles históricos.

a



1.6 EVOLUCIÓN PREVISIBLE EN 2019

ANEXO

Medidas Alternativas de Rendimiento

Gestión de la Responsabilidad Corporativa

Principios de reporte

Cuadro de mando

Contenidos del Estado de Información no Financiera

Task Force on Climate-Related Disclosures

Indicadores GRI Standards

Anexo a indicadores GRI

Glosario de términos

Informe de Verificación

02 CUENTAS ANUELES CONSOLIDADAS



FOTO: Operarios de Shell QCC y Easternwell realizando trabajos relacionados con gas natural onshore en Queensland (Australia).

LA COMPAÑÍA PRESENTA SUS RESULTADOS DE ACUERDO CON LA NORMATIVA CONTABLE GENERALMENTE ACEPTADA (NIIF). ADICIONALMENTE, LA DIRECCIÓN PROPORCIONA EN EL INFORME DE GESTIÓN Y DE 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 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.

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 Consolidada (ver Cuenta de Resultados Consolidada del apartado 1.3 del Informe de Gestión y de las 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 ante-

rior 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 periodos del impacto por deterioros de inmovilizado y resultados por desinversiones en compañías (corresponde con la cifra reportada en la línea "deterioros y enajenación de inmovilizado")
- En el caso de desinversiones de compañías y pérdidas de control, la homogeneización del resultado operativo se realiza eliminando los resultados operativos de la compañía vendida cuando el impacto ocurrió el año anterior, o si ocurre en el año bajo análisis, considerando el mismo número de meses en ambos periodos.
- Eliminación en ambos periodos de los costes de reestructuración.
- En adquisiciones de nuevas compañías, que se consideren materiales, eliminando en el periodo actual los resultados operativos derivados de esas compañías, excepto en el caso de que dicha eliminación no sea posible por el alto grado de integración con otras unidades de reporting (compañías materiales son aquellas cuya cifra de ventas representa $\geq 5\%$ de la cifra de ventas de la unidad de reporte antes de la adquisición).
- 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 de Principales cifras 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 sólo para el período actual comparado con el período anterior.

Coherencia: el criterio utilizado para calcular el Comparable es el mismo que el año anterior.

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 las Cuentas Anuales Consolidadas).

Explicación del uso: los Ajustes por Valor Razonable pueden re-

sultar 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 tanto emisión de deudas en moneda distinta de la moneda de la sociedad emisora como posiciones de caja con riesgo de cambio.

Reconciliación: la reconciliación detallada viene desglosada en el apartado 5.2 de 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. Es la deuda correspondiente a las sociedades consideradas Proyecto.
- Deuda Neta ex Proyectos. Es la deuda neta del resto de los negocios, incluyendo compañías holding del grupo y del resto de negocios que no tengan el tratamiento de sociedades Proyecto. La deuda incluida en este cálculo es con recurso, y es, por lo tanto, la medida utilizada por inversores, analistas financieros y agencias de rating para valorar el apalancamiento, fortaleza financiera, flexibilidad y riesgos de la Compañía.

Comparativas: la compañía presenta comparativas de años anteriores.

Coherencia: el criterio utilizado para calcular la deuda neta es el mismo que el año anterior.

CARTERA

Definición: los ingresos pendientes de ejecución correspondientes a contratos que la compañía tiene firmados a la fecha y sobre los que tiene certeza respecto a su futura ejecución. Los ingresos totales de un contrato se corresponden con el precio acordado o canon correspondiente a la entrega de bienes y/o prestación de servicios acordados. En el caso de que la puesta en marcha de un contrato esté pendiente del cierre de su financiación, los ingresos de dicho contrato no se suman a la cartera hasta el momento en que la financiación esté cerrada. La cartera se calcula sumando los contratos del año actual al saldo de la cartera de contratos de finales del año anterior, restando, posteriormente, los ingresos reconocidos en el año actual.

Reconciliación: la cartera se presenta en las secciones princi-

pales cifras de las secciones Servicios y Construcción del Informe de Gestión. No hay ninguna medida financiera comparable en NIIF. Sin embargo, se proporciona una conciliación con la cifra de ventas de construcción y servicios detallada en la Nota 2.1 Ingresos de explotación de las Cuentas Anuales Consolidadas. Dicha conciliación se realiza en base a que el valor de cartera de una obra determinada se compone del valor de contratación de la misma menos la obra ejecutada, la cuál es el principal componente de la cifra de ventas. La diferencia entre la obra ejecutada y la cifra de ventas de Construcción y Servicios reportada en los Estados Financieros de Ferrovial se debe a que en la última se añaden los ajustes de consolidación suplidos, venta de maquinaria, ingresos por confirming y otros ajustes. Adicionalmente a las adjudicaciones y a la obra ejecutada, también impacta sobre el movimiento entre la cartera a origen (correspondiente al ejercicio anterior) y la cartera final (del ejercicio en curso), el impacto por tipo de cambio de las adjudicaciones realizadas en el pasado en moneda distinta al euro, las rescisiones (se da si hay finalización anticipada de un control), o los movimientos por cambio de perímetro, tal y como se muestra en las tablas al final del presente documento.

Explicación del uso: la Dirección cree que la cartera es un indicador útil respecto a los ingresos futuros de la compañía, ya que la cartera para una obra determinada será la venta final de dicha obra menos la obra ejecutada neta a origen.

Comparativas: la compañía presenta comparativas de años anteriores.

Coherencia: el criterio utilizado para calcular la cartera es el mismo que el año anterior.

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 entre-

ga de acciones o planes de recompra.

Reconciliación: el retorno total para el accionista se presenta en la sección de la acción del apartado 1.1. del Informe de Gestión. No hay ninguna medida financiera comparable en NIIF.

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.

Comparativos: 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. Los proyectos se incluyen una vez firmado el contrato con la Administración correspondiente (cierre comercial), fecha en la que se dispone normalmente de unas 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: La inversión gestionada a cierre de diciembre de 2018 asciende a 18.472 millones de euros, y comprende 24 concesiones en 9 países. El desglose de la inversión gestionada por tipo de activo es la siguiente:

(1) Proyectos modelo Activo Intangible CINIIF 12 (en explotación), 6.196 millones de euros. La inversión gestionada coincide con el saldo de inversión bruta en estos proyectos incluida en la tabla del apartado 3.3.1 de las Cuentas Anuales Consolidadas: 736 millones de euros de Ausol incluidos en Autopistas España, 5.074 millones de euros de NTE, NTE35W y LBJ incluidos en Autopistas USA y 386 millones de euros de Azores, incluidos en Resto Autopistas.

(2) Proyectos modelo Activo Intangible CINIIF 12 (en construcción), 479 millones de euros, correspondiente a la autopista americana I-77. Al estar en construcción, el saldo de balance a cierre de ejercicio solo refleja el inmovilizado en curso de este proyecto, que asciende a 503 millones de euros, incluidos en la tabla del apartado 3.3.1 de las Cuentas Anuales Consolidadas, en Autopistas USA, no incluyendo los compromisos futuros de inversión.

(3) Proyectos modelo Cuenta a Cobrar CINIIF 12 (en explotación), 232 millones de euros. Incluye la inversión gestionada en Autema. El saldo de balance a cierre del ejercicio asciende a 669 millones de euros, incluyendo largo y corto plazo (ver

apartado 3.3.2 de las Cuentas Anuales Consolidadas), e incluye entre otros la remuneración financiera de la cuenta a cobrar, la cual no se considera un incremento de la inversión gestionada en el activo.

(4) Consolidación por puesta en equivalencia, 11.565 millones de euros. Incluye proyectos tanto en explotación como en construcción que se integran por puesta en equivalencia, como 407ETR (3.063 millones de euros de inversión gestionada al 100%) o I-66 (2.642 millones de euros, al 100%). En el estado consolidado de situación financiera estos proyectos se integran en el epígrafe de Inversiones en asociadas, por lo que no es posible conciliar la inversión con el saldo de balance.

Explicación del uso: es un dato utilizado por la Dirección para indicar el tamaño de la cartera de activos que gestiona.

Comparativos: 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.

RESULTADOS PROPORCIONALES

Definición: es la contribución a los resultados consolidados en función del porcentaje de participación que ostenta Ferrovial en las sociedades del grupo, independientemente del criterio de consolidación utilizado. Esta información se prepara para la cifra de ventas, el resultado bruto de explotación y el resultado de explotación.

Reconciliación: la reconciliación entre las cifras totales y las cifras proporcionales viene desglosada en la web corporativa. Este año además se proporciona los resultados proporcionales tanto para la cifra de operaciones continuadas como de operaciones discontinuadas (por la reclasificación de la Actividad de Servicios como mantenido para la venta, ver nota 1.1.3 Cuentas Anuales Consolidadas).

Explicación del uso: los resultados proporcionales pueden resultar útiles para inversores y analistas financieros con el objeto de entender cuál es el peso real de las diferentes divisiones del grupo en los resultados operativos del mismo, especialmente teniendo en cuenta el peso que tienen en el valor del grupo determinados activos consolidados por puesta en equivalencia como la autopista 407 ETR en Toronto y el aeropuerto de Heathrow. Es un indicador que presentan otros competidores con participaciones significativas en proyectos de infraestructura consolidados por puesta en equivalencia.

Comparativos: la compañía presenta comparativas de años anteriores.

Coherencia: el criterio utilizado para calcular los resultados proporcionales es el mismo que el año anterior, sin embargo, este es el primer cierre anual en el que se presenta esta información y se desagrega entre operaciones continuadas y operaciones discontinuadas.



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

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. La Política de Responsabilidad Corporativa 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 disponible en www.ferrovial.com.

COMITÉ DE RESPONSABILIDAD CORPORATIVA

El Comité de Responsabilidad Corporativa constituye el nexo entre 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 Comité de RC lo preside el Director de Comunicación y RC y está compuesto por representantes de las áreas de negocio (Autopistas, Aeropuertos, Construcción y Servicios) y de las áreas corporativas (Recursos Humanos, Secretaría General, Seguridad y Salud Laboral, Calidad y Medio Ambiente, Riesgos e Innovación).

El objetivo de este Comité es velar por el seguimiento del Plan Estratégico de Responsabilidad Corporativa. El presidente del Comité de RC reporta anualmente al Consejo de Administración.

Sus funciones se pueden resumir en las siguientes:

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 Integrado e índices de sostenibilidad.
- 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)

En 2016 el Comité de Responsabilidad Corporativa definió el Plan 20.19, vigente para el periodo 2017-2019. Para cada una de las acciones de avance propuestas se determinaron una serie de indicadores cualitativos y cuantitativos anualizados, lo que permite hacer balance de la evolución y grado de cumplimiento de cada una de ellas. Para ello, la compañía cuenta con un cuadro de mando a través del que monitoriza su desempeño.

Disponer del Plan 20.19 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. Además, constituye una 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 posiciona a Ferrovial como una empresa líder económica, social y medioambientalmente, haciendo de ella un referente en la materia, especialmente en lo relacionado con 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).

Los objetivos también se encuentran alineados con los objetivos de negocio, permitiendo su extensión a la cadena de valor de Ferrovial, desde los clientes a los proveedores. El Plan 20.19 se configura en torno a seis áreas, desarrolladas cada una de ellas en líneas de actuación, desglosadas a su vez en objetivos concretos medibles y cuantificables.

Son las siguientes:

- Ética e integridad.
- Gobierno Corporativo.
- Personas.
- Medio Ambiente.
- Sociedad.
- Innovación.

En 2018 se han realizado las siguientes avances en cada una de las áreas de actuación del Plan 20.19:

Área de actuación	Líneas de acción	Hechos destacados 2018
Ética e Integridad	Continuar garantizando un comportamiento ético, y asegurar el respeto a los Derechos Humanos.	<ul style="list-style-type: none"> • Se han lanzado dos nuevos cursos online, sobre el Código Ético y sobre Conductas Prohibidas. • Ferrovial es miembro del Clúster de Transparencia, Buen Gobierno e Integridad de Forética, a través del que se mantiene al tanto de las últimas novedades en la materia.
Gobierno Corporativo	Integrar criterios de Responsabilidad Corporativa la gestión, y continuar garantizando la transparencia y la adaptación a las últimas tendencias normativas.	<ul style="list-style-type: none"> • Se ha aprobado el Procedimiento de debida diligencia de integridad ética de proveedores, y se ha informado al Consejo sobre los principales avances en materia de RC. • Se ha incorporado al Consejo un nuevo Consejero Independiente, en sustitución de un Externo. • El Informe Anual de Gobierno Corporativo refleja el cumplimiento de la mayoría de recomendaciones del Código de buen gobierno de las sociedades cotizadas (57 de 59 aplicables). • Se ha realizado un nuevo estudio de materialidad, obteniéndose resultados por geografía.
Personas	Garantizar un entorno de trabajo flexible, seguro y saludable, y fomentar el talento, la empleabilidad y una cultura inclusiva y abierta.	<ul style="list-style-type: none"> • Los principales índices de accidentalidad (gravedad y frecuencia) continúan con una tendencia descendente. • Se están llevando a cabo numerosas iniciativas wellbeing en todos los Negocios, impulsando la empleabilidad, potenciando la formación, y promoviendo el talento entre las nuevas generaciones. • Continúa fomentándose una cultura inclusiva y abierta mediante formación específica a reclutadores y a mandos intermedios, entre otras acciones.
Medio Ambiente	Reducir la huella de carbono, la huella hídrica, el impacto sobre la biodiversidad y promover la economía circular.	<ul style="list-style-type: none"> • La huella de carbono continúa reduciéndose en términos relativos, cumpliéndose los objetivos propuestos. • También se han desarrollado herramientas que permitirán incorporar el criterio no net loss a las actividades de la compañía.
Sociedad	Alcanzar los mejores estándares de calidad, reforzar los criterios éticos en la actividad de compras, y sistematizar la medición del impacto social.	<ul style="list-style-type: none"> • Se han hecho dos pruebas piloto de la metodología SROI desarrollada en años previos.
Innovación	Impulsar el emprendimiento y las soluciones innovadoras	<ul style="list-style-type: none"> • Se ha incrementado la inversión en innovación con respecto a años previos, potenciándose el modelo de innovación abierta. • Se ha lanzado la 4ª edición de Zuritanken, programa para fomentar la cultura de innovación entre empleados.

A finales de 2019 se hará un análisis del grado de cumplimiento de los objetivos establecidos para el conjunto del plan, y se definirán nuevas líneas de actuación que configurarán el Plan 20.22, que estará vigente para el periodo 2020 – 2022.

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 2018 se han producido operaciones que han supuesto cambios en el perímetro por la adquisición de compañías, adjudicación de nuevos contratos o inicio de nuevo de negocios. También se han producido reestructuraciones de sociedades. Para más información consultar páginas 38-63 de Evolución de los negocios.

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 *Sustainability Reporting Standards*, 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, entidades en las que su participación en el accionariado no alcanza el 50%.

TRAZABILIDAD

Ferrovial garantiza la trazabilidad de la información relativa al ámbito de la Responsabilidad Corporativa gracias a un sistema de reporting, con el que cuenta desde 2007, que permite obtener información detallada hasta el nivel de sociedad, facilitando consolidaciones parciales por geografías o negocios. En 2018 se ha realizado una profunda revisión de la información solicitada para adecuar el sistema a los requerimientos de información de los diferentes grupos de interés de la compañía.

En 2018, el sistema de reporting permitió la recogida de 322 indicadores cuantitativos y cualitativos, en 127 sociedades, gracias a la colaboración de más de 200 usuarios.

REFORMULACIÓN DE LA INFORMACIÓN

Durante 2018 se han producido una serie de cambios en el perímetro de sociedades que pueden

afectar la comparabilidad de los datos contenidos en el Informe, aunque estos no son especialmente relevantes. Con objeto de garantizar la máxima transparencia y comparabilidad de los datos, 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 cauces 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 o Asociación Española para la Calidad (AEC). En 2018, Ferrovial ha ostentado la presidencia del Grupo Español de Crecimiento Verde.

Ferrovial se caracteriza por una absoluta neutralidad política, desarrollando sus actividades tanto para Administraciones Públicas como para clientes privados en los países donde opera. La compañía no realiza contribuciones económicas o en especie a partidos políticos o a candidatos electorales. Sin embargo, Ferrovial forma parte de organizaciones de representación empresarial o de fundaciones para el intercambio comercial entre países vinculadas al desarrollo de su actividad o al área geográfica en la que opera. A través de su presencia en estas organizaciones, la compañía aspira a contribuir al progreso y al desarrollo de todos aquellos campos de acción en los que está presente.

La consideración por parte de Ferrovial de los principios relacionados con el contenido del Informe se desarrolla en el apartado específico sobre la materialidad. Para más información sobre las normas AA1000 y el GRI, consultar página 124 de indicadores GRI.

ASUNTOS MATERIALES

Para Ferrovial se consideran asuntos relevantes todos aquellos que pueden 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.

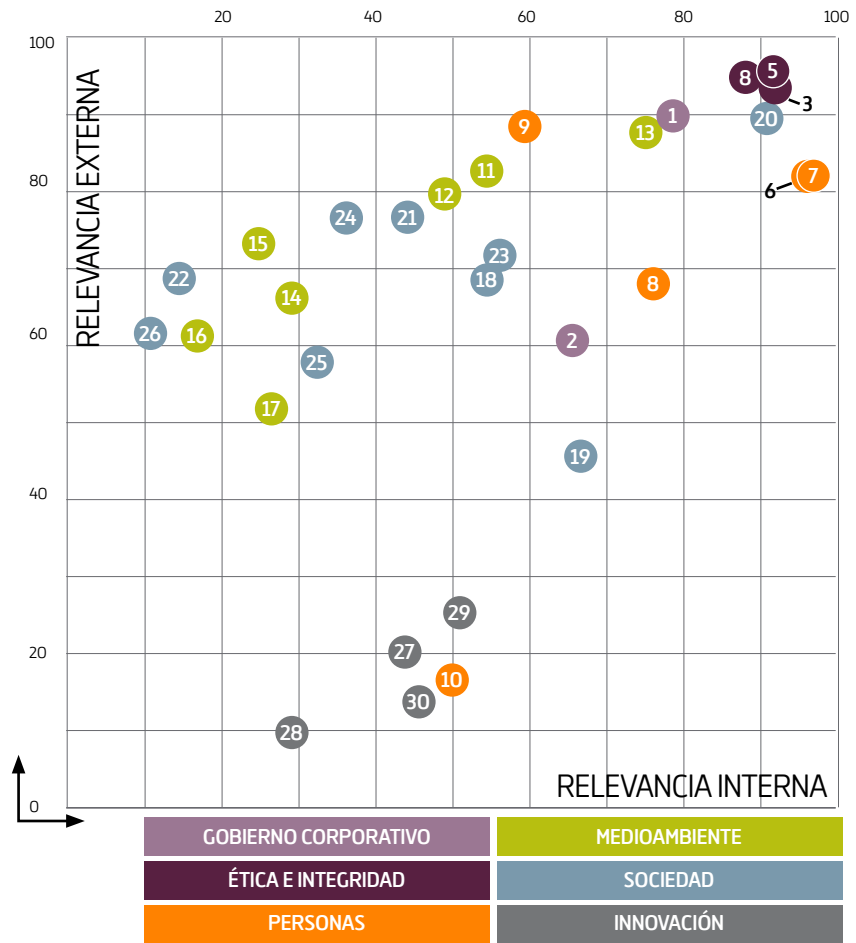
Durante 2018 se ha realizado un nuevo estudio de materialidad, como parte del proceso de actualización bienal de este análisis llevado a cabo por Ferro-

vial. La principal novedad reside en que se ha ampliado la consulta llevada a cabo a los principales grupos de interés de la compañía en las geografías consideradas un objetivo prioritario de negocio (EE.UU., Canadá, Reino Unido, Australia, España y Polonia), obteniéndose resultados para cada una de ellas. De este modo, aunque en este Informe se presente únicamente la matriz de materialidad global, la compañía conoce cuáles son los asuntos más relevantes para cada país.

El proceso de análisis se desarrolló en varias fases:

- Identificación y validación de asuntos. Mediante la consulta a diversas fuentes relevantes de información (GRI, 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, agrupados en seis bloques temáticos relacionados con el Plan 20.19.
- Determinación de la relevancia interna. Mediante una encuesta online dirigida a los directivos de la compañía se les solicitó valorar los asuntos materiales identificados, siendo estos clasificados en función de las puntuaciones recibidas.
- Determinación de la relevancia externa. La misma encuesta enviada a directivos se remitió a los principales grupos de interés en cada uno de los países, ordenándose de nuevo en base a las calificaciones recibidas.
- Priorización. Es el resultado de cruzar gráficamente relevancia interna y externa, que se concretando en la matriz de materialidad.

De acuerdo con el análisis de materialidad llevado a cabo, se ha determinado que los asuntos más materiales para Ferrovial son aquellos relacionados con ética e integridad y Seguridad y Salud laboral.



1. Incorporar en el Consejo de Administración las mejores prácticas.
2. Disponer de una Política de Remuneración de los Administradores alineada con la normativa externa y los intereses de la compañía.
3. Contar con programas de cumplimiento que prevengan la comisión de actos delictivos.
4. Disponer de canales de comunicación para el reporte de prácticas no éticas.
5. Respetar los Derechos Humanos, en todos los países en los que la compañía opera, y trasladarlo a su cadena de valor.
6. Garantizar un entorno de trabajo seguro y saludable bajo el principio "harm-free workplaces"
7. Reducir la siniestralidad laboral.
8. Garantizar los derechos laborales.
9. Promover un entorno laboral flexible, diverso, inclusivo e igualitario.
10. Capacitar en competencias digitales para mantener una actualización permanente de conocimientos.
11. Reducir el impacto ambiental de las actividades de la compañía.
12. Gestionar los residuos de forma sostenible.
13. Evaluar y controlar los riesgos para prevenir accidentes ambientales.
14. Mitigación: compromisos públicos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.
15. Identificación de riesgos y oportunidades en relación con el cambio climático.
16. Determinar el impacto hídrico de las operaciones de la compañía, y establecer acciones de mejora de la eficiencia del uso del recurso.
17. Conocer el impacto sobre los ecosistemas y la biodiversidad y aplicar el principio "no-net loss".
18. Disponer de canales de comunicación con clientes y procesos de resolución de quejas.
19. Conocer el grado de satisfacción de clientes y usuarios de las infraestructuras y servicios.
20. Garantizar la seguridad de los usuarios y de las propias infraestructuras.
21. Disponer de una política de compras global, que integre a los proveedores bajo los principios éticos de la compañía.
22. Evaluar a los proveedores determinando su riesgo de sostenibilidad.
23. Implantar mecanismos de seguimiento de contratistas sobre seguridad y salud y derechos humanos.
24. Medir el impacto social, económico y ambiental de las actividades de la compañía.
25. Contar con una estrategia de acción social alineada con los objetivos de negocio.
26. Ofrecer información sobre la estrategia y contribución fiscal por país.
27. Planificar y desarrollar la estrategia de innovación para orientar las inversiones de la compañía.
28. Acelerar la actividad innovadora con el ecosistema global de innovación (startups, centros de investigación, universidades, etc.).
29. Incorporar en los activos de Ferrovial las últimas tecnologías disponibles para contribuir a la maximización del valor de los activos.
30. Adoptar una innovación dual que potencie las ventajas competitivas del negocio y se oriente al largo plazo.

CUADRO DE MANDO

ACCIONISTAS	2016	2017	2018
Ingresos (millones de €)	-	5.152	5.737
Flujo operaciones excluidas concesionarias (millones de €)	995	999	572
Dividendos recibidos (millones de €) ¹	544	520	520
EMPLEADOS	2016	2017	2018
Plantilla a cierre	96.001	95.978	92.113
Índice de rotación media total (%)	5,11%	12,67%	8,18%
Índice de frecuencia	15,0	13,6	12,2
Índice de gravedad	0,33	0,31	0,29
CLIENTES	2016	2017	2018
Cartera por línea de negocio (millones de euros)	33.519	32.063	30.376
- Servicios	24.431	20.918	19.411
- Construcción	9.088	11.145	10.965
Inversión en I+D (millones de euros)	48	47	48
% satisfacción usuario <i>Managed Lanes</i> (NTE y LBJ)	80%/91%	75%	+80%
Experiencia pasajero HAH (Escala 1-5)	4,2	4,2	4,15
Actividad certificada ISO9001	91%	89%	88%
SOCIEDAD	2016	2017	2018
Renovación presencia en Indices de sostenibilidad: DJSI, Vigeo FTSE4Good, MSCI, STOXX	✓	✓	✓
Intensidad de carbono: Emisiones de gases con efecto invernadero directas e indirectas en términos relativos (tCO ₂ eq/M€) ²	-59%	-57%	-54%
Beneficiarios en agua potable y saneamiento ³	191.759	212.605	213.713
Impuestos (M€) ⁴	-	2.075	2.127

(1) En dividendo flexible y recompra de acciones

(2) Scope 1 & 2 desde 2009. No se han recalculado los años anteriores a 2018 como consecuencias de las entradas y salidas del perímetro

(3) Dato acumulado desde el año 2008 (18 proyectos realizados en Colombia, Perú, México, Tanzania, Etiopía, Uganda y Ghana)

(4) Impuestos soportados, pagados y recaudados (criterio de caja)

CONTENIDOS DEL ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Contenido de la Ley 11/2018		Estándar GRI	Ubicación / respuesta directa
Modelo de Negocio	Descripción del modelo de negocio del grupo	Breve descripción del modelo de negocio del grupo, que incluirá su entorno empresarial, su organización y estructura, los mercados en los que opera, sus objetivos y estrategias, y los principales factores y tendencias que pueden afectar a su futura evolución. 102-2, 102-4, 102-6, 102-7, 102-15	Capítulo Ferrovial en dos minutos (Pág 10-18). Capítulo Estrategia y creación de valor. (Pág 21-35)
Políticas	Políticas aplicadas por el Grupo	Políticas que aplica el grupo, que incluya los procedimientos de diligencia debida aplicados de identificación, evaluación, prevención y atenuación de riesgos e impactos significativos, y de verificación y control, así como las medidas que se han adoptado. 103-2, 103-3	Capítulo Ética e Integridad. (Pág 74-75)
Principales riesgos	Principales riesgos relacionados con esas cuestiones vinculados a las actividades del grupo	Principales riesgos relacionados con esas cuestiones vinculados a las actividades del grupo, entre ellas, cuando sea pertinente y proporcionado, sus relaciones comerciales, productos o servicios que puedan tener efectos negativos en esos ámbitos, y cómo el grupo gestiona dichos riesgos, explicando los procedimientos utilizados para detectarlos y evaluarlos de acuerdo con los marcos nacionales, europeos o internacionales de referencia para cada materia. Debe incluirse información sobre los impactos que se hayan detectado, ofreciendo un desglose de los mismos, en particular sobre los principales riesgos a corto, medio y largo plazo. 102-11, 102-15.	Capítulo Riesgos. (Pág 89-92)
Información sobre cuestiones medioambientales	Contaminación	Efectos actuales y previsibles de las actividades de la empresa en el medio ambiente y en su caso, la salud y la seguridad 102-15, 102-29, 102-31	Capítulo Medio Ambiente, apartado Reducción Impacto Ambiental. (Pág 80)
		Procedimientos de evaluación o certificación ambiental 102-11, 102-29 y 102-30	Capítulo de Calidad. (Pág 73)
		Recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales 102-29	Actualmente 542 personas trabajan en los diferentes departamentos de Calidad y Medio Ambiente de Ferrovial y sus filiales, lo que implica un gasto aproximado de 26,95 M€.
	Economía circular y prevención y gestión de residuos	Aplicación del principio de precaución 102-11	Capítulo de Riesgos. (Pág 89). Informe Anual de Gobierno Corporativo, apartado de Riesgos.
		Cantidad de provisiones y garantías para riesgos ambientales 307-1	Ver nota 6.3. de las Cuentas Anuales Consolidadas. (Pág 220-221)
		Medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de CO2 que afectan gravemente al medio ambiente. 103-2, 302-4, 302-5, 305-5, 305-7	Capítulo Medio Ambiente (Pág 80), y anexo de indicadores GRI (Pág 133).
	Uso sostenible de los recursos	Medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de cualquier forma de contaminación atmosférica (incluido ruido y contaminación lumínica) 416-1	Capítulo Calidad. (Pág 73)
		Medidas de prevención de residuos, reciclaje, reutilización y otras formas de recuperación y eliminación de desechos 103-2, 301-1, 301-2, 301-3, 303-3, 306-1, 306-2, 306-3	Capítulo Medio Ambiente. (Pág 80)
		Acciones para combatir el desperdicio de alimentos No aplica	Debido a la naturaleza de sus actividades, este indicador se considera no material.
	Cambio climático	Consumo y suministro de agua de acuerdo con las limitaciones locales 303-1, 303-2, 303-3	Capítulo de Medio Ambiente, apartado Huella Hídrica. (Pág 80)
		Consumo de materias primas y medidas adoptadas para mejorar la eficiencia de su uso 301-1, 301-2, 301-3	Anexo de Indicadores GRI (Pág 132). Capítulo Medio Ambiente, apartado Economía Circular, (Pág 80)
		Consumo, directo e indirecto; Medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética, Uso de energías renovables 302-1, 302-2, 302-3, 302-4, 302-5	Anexo de Indicadores GRI. (Pág 132)
	Protección de la biodiversidad	Elementos importantes de las emisiones de gases de efecto invernadero generados como actividad de la empresa (incluidos bienes y servicios que produce) 305-3	Capítulo Medio Ambiente, apartado Estrategia Climática. (Pág 78)
Medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático 102-15, 103-2, 201-2, 305-5		Capítulo Medio Ambiente, apartado Estrategia Climática (Pág 78)	
Metas de reducción establecidas voluntariamente a medio y largo plazo para reducir las emisiones GEI y medios implementados a tal fin 103-2		Capítulo Medio Ambiente, apartado Estrategia Climática (Pág 78) y capítulo Aeropuertos (Pág 28)	
Información sobre cuestiones sociales y relativas al personal	Empleo	Medidas tomadas para preservar o restaurar la biodiversidad 304-1, 304-2 y 304-3	Capítulo Medio Ambiente, apartado Biodiversidad y Capital Natural. (Pág 80)
		Impactos causados por las actividades u operaciones de áreas protegidas 304-1, 304-2 y 304-4	Capítulo de Medio Ambiente, apartado Biodiversidad y Capital Natural. (Pág 80)
		Número total y distribución de empleados por sexo, edad, país y clasificación profesional 102-7, 102-8, 405-1	Capítulo Personas, (Pág 65) Anexo de Indicadores GRI. (Pág 131 y 134)
		Número total y distribución de modalidades de contratos de trabajo 102-8	Anexo de Indicadores GRI (Pág 131)
		Promedio anual de contratos indefinidos, temporales y a tiempo parcial por sexo, edad y clasificación profesional 102-8	Anexo de Indicadores GRI (Pág 131) Los sistemas de información de Ferrovial no permiten la segregación de esta información por edad. Estará disponible en futuras ediciones de este informe. No obstante, si se presenta la plantilla total así como la rotación desglosada por edad.
		Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional 401-1	Anexo de Indicadores GRI (Pág 134)

Contenido de la Ley 11/2018	Estándar GRI	Ubicación / respuesta directa	
Información sobre cuestiones sociales y relativas al personal	Remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional	405-2	Anexo de Indicadores GRI (Pág 134). Los sistemas de información de Ferrovial no permiten la segregación de esta información por edad. Estará disponible en futuras ediciones de este informe. No obstante, si se desglosa la remuneración media y la mediana por área geográfica, que son los indicadores de gestión habitualmente utilizados en el grupo
	Brecha salarial	405-2	Capítulo personas, (Pág 65-66), y anexo de indicadores, (Pág 134)
	Remuneración puestos de trabajo iguales o de media de la sociedad	202-1	Tabla de estándares GRI, indicador 202-1, (Pág 125)
	Remuneración media de los consejeros y directivos incluyendo la retribución variable, dietas, indemnizaciones, el pago a los sistemas de previsión de ahorro a largo plazo y cualquier otra percepción desglosada por sexo	102-35, 102-36, 201-3	Capítulo remuneraciones (Pág 98-99) Informe de Remuneraciones de los Consejeros
	Empleo		
	Implantación de políticas de desconexión laboral	402-1, 402-2	Ferrovial está diseñando una política interna en lo relativo a la desconexión digital en el ámbito laboral. El grupo de trabajo creado para establecer las correspondientes medidas prácticas y efectivas que garanticen la continuidad de negocio y faciliten los medios tecnológicos necesarios para su cumplimiento, está formado por la Oficina de Privacidad, la dirección de Cumplimiento y Asesoría Jurídica, la dirección de Recursos Humanos y Seguridad junto con la representación legal de los trabajadores.
	Empleados con discapacidad	405-1	El número de empleados con discapacidad en 2018 en España ascendió al 3,21% sobre el 97,2% del total de la plantilla en España (100% sociedades de más de 50 empleados). En el resto de países del grupo, los datos de discapacidad no se reportan.
	Organización del tiempo de trabajo		
	Organización del trabajo	102-8	La compañía cuenta con las herramientas para adecuar la gestión del tiempo de trabajo a las necesidades de negocio y las demandas de los empleados, con el objetivo de mejorar tanto la competitividad empresarial como el bienestar de su plantilla permitiendo que se genere una cultura de compañía orientada a resultados. Además, se facilita la adopción de medidas de flexibilidad y conciliación en función de las necesidades de cada empleado atendiendo a sus ciclos vitales. Capítulo Personas páginas 64-65.
	Número de horas de absentismo	403-2	Anexo de Indicadores GRI. (Pág 134).
Medidas destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y fomentar el ejercicio corresponsable de estos por parte de los progenitores	401-3	Capítulo Personas. (Pág 65)	
Condiciones de salud y seguridad en el trabajo	103-2	Capítulo Seguridad y Salud (Pág 67-68)	
Accidentes de trabajo, en particular su frecuencia y gravedad, así como las enfermedades profesionales; desagregado por género.	403-2, 403-3	Anexo de Indicadores GRI (Pág 134) Ferrovial no hace distinción de sus índices de accidentalidad por género, ya que las medidas de seguridad y salud se aplican por igual en la compañía, sin hacer diferencias entre géneros.	
Organización del diálogo social (incluidos procedimientos para informar y consultar al personal y negociar con ellos)	102-43, 402-1, 403-1	Capítulo Derechos Humanos (Pág 76-77)	
Porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo por país	102-41	Capítulo Derechos Humanos, (Pág 77), y tabla de Indicadores GRI (Pág 125)	
Información sobre cuestiones sociales y relativas al personal	Relaciones sociales		
Balance de los convenios colectivos (particularmente en el campo de la salud y la seguridad en el trabajo)	403-1, 403-4	El número de convenios colectivos de empresa firmados en 2018 fue de 41. En los convenios firmados, existen disposiciones, artículos, capítulos o incluso títulos específicos para cuestiones relativas a prevención de riesgo laborales (seguridad y salud en el trabajo), dando cumplimiento y adaptación a las disposiciones legales contenidas en la ley de Prevención de Riesgos laborales, ley 31/1995, de 8 de noviembre. No obstante, en la negociación mantenida este año, las materias de seguridad y salud no han sido modificadas sustancialmente, si bien se han renovado todas las obligaciones que sobre la materia existían en los diferentes convenios colectivos.	

Contenido de la Ley 11/2018		Estándar GRI	Ubicación / respuesta directa	
Información sobre cuestiones sociales y relativas al personal	Formación	Las políticas implementadas en el campo de la formación	404-2	Capítulo Personas (Pág 65)
		Cantidad total de horas de formación por categorías profesionales.	404-1	Anexo de Indicadores GRI, (Pág 134)
	Accesibilidad	Accesibilidad universal de las personas	103-2	Capítulo Derechos Humanos (Pág 76).
		Medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres	103-2	Capítulo Derechos Humanos (Pág 77).
	Igualdad	Planes de igualdad (Capítulo III de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres)	103-2	Capítulo Derechos Humanos (Pág 77).
		Medidas adoptadas para promover el empleo	103-2, 404-2	Capítulos Personas, Derechos Humanos y Comunidad Local, (Pág 65, 76 y 84-85 respectivamente).
		Protocolos contra el acoso sexual y por razón de sexo	103-2	Capítulo Derechos Humanos (Pág 76-77).
		Política contra todo tipo de discriminación y, en su caso, integración protocolos contra el acoso sexual y por razón de sexo	103-2	Capítulo Derechos Humanos (Pág 76-77).
		Protocolos contra todo tipo de discriminación y, en su caso, de gestión de la diversidad	103-2, 406-1	Capítulo Personas (Pág 64-65).
		Aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de Derechos Humanos	414-2	Capítulo Derechos Humanos (Pág 76).
Información sobre respeto a los derechos humanos	Prevención de los riesgos de vulneración de los Derechos Humanos y, en su caso, medidas para mitigar, gestionar y reparar posibles abusos cometidos	410-1, 412-1	Capítulo Ética e Integridad (Pág 74).	
	Denuncias por casos de vulneración de derechos humanos	102-17, 419-1, 411-1	Capítulo Ética e Integridad (Pág 74-75). Capítulo Derechos Humanos (Pág 76-77).	
	Promoción y cumplimiento de las disposiciones de los convenios fundamentales de la OIT relacionadas con el respeto por la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva, la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación, la eliminación del trabajo forzoso u obligatorio y la abolición efectiva del trabajo infantil	103-2	Capítulo Derechos Humanos, (Pág 76-77).	
	Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno	103-2	Capítulo Ética e Integridad (Pág 74-75).	
	Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales	103-2	Capítulo Ética e Integridad (Pág 74-75).	
Información relativa a la lucha contra la corrupción y la lucha contra el soborno	Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro	103-2, 201-1, 203-2, 415-1	Capítulo Comunidad (Pág 84-85).	
	Impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local, poblaciones locales y el territorio	203-1, 203-2, 204-1, 413-1, 413-2	Capítulo Comunidad (Pág 84-85).	
Información sobre la sociedad	Las relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades de diálogo con estos	Las relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades de diálogo con estos	102-43, 413-1	Todos los proyectos desarrollados por Ferrovial requieren de la realización previa de un estudio de impacto ambiental. Además, en determinados casos, su ejecución lleva aparejados ciertos impactos sobre las comunidades locales donde se llevan a cabo. En estas circunstancias, la compañía fomenta un diálogo bidireccional, comunicando a los afectados las posibles implicaciones de cada una de las fases, y también en la habilitación de canales de comunicación para recoger quejas, sugerencias o denuncias. La compañía también realiza una consulta bienal a sus grupos de interés como parte de su estudio de materialidad, y además tiene a disposición de cualquier persona, en su página web, el Canal Ético.
		Las acciones de asociación o patrocinio	102-13, 203-1, 201-1	Todos los proyectos de donación, patrocinio, mecenazgo y asociación son objeto de análisis bajo la normativa interna que establece el Procedimiento para la aprobación y seguimiento de proyectos de Patrocinio, Mecenazgo y Donación. En 2018 las acciones de patrocinio estuvieron vinculadas con el fomento de las artes, la cultura, la innovación o la educación. La compañía forma parte de SEOPAN y de diversas asociaciones del sector de la construcción y las infraestructuras en el ámbito nacional e internacional.

Contenido de la Ley 11/2018	Estándar GRI	Ubicación / respuesta directa		
Información sobre la sociedad	Inclusión de la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales	103-3	Capítulo Cadena de Suministro, apartado Gestión integral de proveedores (Pág 82-83).	
	Subcontratación y proveedores	102-9, 308-1, 308-2, 407-1, 409-1, 414-1, 414-2	Capítulo Cadena de Suministro, apartado Gestión integral de proveedores (Pág 82-83).	
	Sistemas de supervisión y auditorías y resolución de las mismas	308-1, 308-2, 414-2	Capítulo Cadena de Suministro, apartado Gestión integral de proveedores (Pág 82-83).	
	Consumidores	Medidas para la salud y la seguridad de los consumidores	416-1, 416-2, 417-1	Capítulo Seguridad y Salud, apartado Seguridad Vial (Pág 66-67).
		Sistemas de reclamación y quejas recibidas y resolución de las mismas	418-1	Capítulo Calidad (Pág 72-73).
	Información fiscal	Los beneficios obtenidos país por país	201-1	Cuentas Anuales Consolidadas, nota 2.10 (Pág 174).
		los impuestos sobre beneficios pagados	201-1	Capítulo Gestión Fiscal Responsable (Pág 86).
		Las subvenciones públicas recibidas	201-4	Cuentas Anuales Consolidadas, nota 6.1. (Pág 217).

TASK FORCE ON CLIMATE-RELATED FINANCIAL DISCLOSURES (TCFD)

Los contenidos de este Informe Anual Integrado están alineados con las recomendaciones del TCFD. Puede consultarse en este índice la ubicación de los contenidos sugeridos por la iniciativa:

CONTENIDOS		UBICACIÓN
GOBERNANZA	Describir la visión general de la junta directiva sobre los riesgos y las oportunidades relacionados con el clima.	<ul style="list-style-type: none"> • Apartado Estrategia Climática (Pág 78). • Apartado Gobierno Corporativo (Pág 96).
	Describir el papel de la dirección a la hora de evaluar y gestionar riesgos y oportunidades relacionados con el clima.	<ul style="list-style-type: none"> • Capítulo de Riesgos, (Pág 89-92). • Apartado Estrategia Climática (Pág 78).
ESTRATEGIA	Describir los riesgos y las oportunidades relacionados con el clima que ha identificado la organización a corto, medio y largo plazo.	<ul style="list-style-type: none"> • Capítulo Estrategia (Pág 78). • Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (Pág 92). • Capítulo de Riesgos (Pág 92).
	Describir el impacto que tienen los riesgos y las oportunidades relacionados con el clima sobre los negocios de la organización, la estrategia y la planificación financiera.	<ul style="list-style-type: none"> • Apartado de Estrategia Climática (Pág 92) y en cada uno de los apartados relacionados cada una de las divisiones de Ferrovial (Pág 21-35).
	Describir la resiliencia de la estrategia de la organización, teniendo en cuenta diferentes situaciones climáticas futuras entre las que se incluye una situación de 2 °C o menos.	<ul style="list-style-type: none"> • Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (Pág 78).
RIESGOS	Describir los procesos de la organización para identificar y evaluar riesgos relacionados con el clima.	<ul style="list-style-type: none"> • Capítulo de Riesgos (Pág 89-92). • Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (Pág 78).
	Describir los procesos de la organización para gestionar los riesgos relacionados con el clima.	<ul style="list-style-type: none"> • Capítulo de Riesgos (Pág 89-92). • Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (Pág 78).
	Describir cómo se integran los procesos para la identificación, la evaluación y la gestión de riesgos relacionados con el clima con la gestión general de riesgos de la organización.	<ul style="list-style-type: none"> • Capítulo de Riesgos (Pág 89-92). • Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (Pág 78).
MÉTRICAS	Describir las métricas que utiliza la organización para evaluar los riesgos y las oportunidades relacionados con el clima y el proceso de gestión de riesgos.	<ul style="list-style-type: none"> • Capítulo de Riesgos (Pág 89-92). • Apartado riesgos y oportunidades relacionados con cambio climático (Pág 78).
	Desglosar las emisiones de GEI, Scope 1, Scope 2 y, si se considera apropiado, las Scope 3, y los riesgos asociados.	<ul style="list-style-type: none"> • Capítulo de Medio Ambiente (Pág 79). • Anexo de indicadores GRI Standards, (Pág 133).
	Describir los objetivos que maneja la organización para gestionar riesgos y oportunidades relacionados con el clima y el rendimiento respecto a esos objetivos.	<ul style="list-style-type: none"> • Capítulo de Medio Ambiente (Pág 78).

INDICADORES GRI STANDARDS

FUNDAMENTOS (GRI 101) CONTENIDOS GENERALES (GRI 102: CONTENIDOS GENERALES 2018)

PERFIL DE LA ORGANIZACIÓN	Página / Referencia	Alcance
102-1 Nombre de la organización	Nota 1.1. de las Cuentas Anuales Consolidadas 2018 de Ferrovial	Ferrovial
102-2 Actividades, marcas, productos y servicios	11, 24-35	Ferrovial
102-3 Localización de la sede	Nota 1.1. de las Cuentas Anuales Consolidadas 2018 de Ferrovial	Ferrovial
102-4 Ubicación de las operaciones	12	Ferrovial
102-5 Propiedad y forma jurídica	Nota 1.1. de las Cuentas Anuales Consolidadas 2018 de Ferrovial	Ferrovial
102-6 Mercados servidos	12	Ferrovial
102-7 Tamaño de la organización	12,14, 15, 64-65 y Anexo	Ferrovial
102-8 Información sobre empleados y otros trabajadores	14, 64-65, 118 y Anexo	Ferrovial
102-9 Cadena de suministro	82-83 y Anexo	Ferrovial
102-10 Cambios significativos en la organización y su cadena de suministro	Nota 1.1.2 y 1.1.3 de las Cuentas Anuales Consolidadas 2018 de Ferrovial	Ferrovial
102-11 Principio o enfoque de precaución	89-92	Ferrovial
102-12 Iniciativas externas	116	Ferrovial
102-13 Afiliación a asociaciones	116	Ferrovial
ESTRATEGIA	Página/Referencia directa	Alcance
102-14 Declaración de altos ejecutivos responsables de la toma de decisiones	7	Ferrovial
102-15 Principales impactos, riesgos y oportunidades	7,21-23,89-92	Ferrovial
ÉTICA E INTEGRIDAD	Página/Referencia directa	Alcance
102-16 Valores, principios, estándares y normas de conducta	17,74-75, 84-85	Ferrovial
102-17 Mecanismos de asesoramiento y preocupaciones éticas	74-75	Ferrovial
GOBERNANZA	Página/Referencia directa	Alcance
102-18 Estructura de gobernanza	95-97 Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2018 de Ferrovial	Ferrovial
102-19 Delegación de autoridad	114 Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2018 de Ferrovial	Ferrovial
102-20 Responsabilidad a nivel ejecutivo de temas económicos, ambientales y sociales	114 Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2018 de Ferrovial	Ferrovial
102-21 Consulta a grupos de interés sobre temas económicos, ambientales y sociales	116-117	Ferrovial
102-22 Composición del máximo órgano de gobierno y sus comités	95-97 Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2018 de Ferrovial	Ferrovial
102-23 Presidente del máximo órgano de gobierno	95-97 Apartados C.1.2 y C.1.3 del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2018 de Ferrovial	Ferrovial
102-24 Nominación y selección del máximo órgano de gobierno	95-97 Apartados C.1.19 del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2018 de Ferrovial	Ferrovial
102-25 Conflictos de intereses	74-75 Apartado D.6 del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2018 de Ferrovial	Ferrovial
102-26 Función del máximo órgano de gobierno en la selección de propósitos, valores y estrategia	95-96	Ferrovial
102-27 Conocimientos colectivos del máximo órgano de gobierno	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.	Ferrovial
102-28 Evaluación del desempeño del máximo órgano de gobierno	Apartados C.1.19 a C.1.21 del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2018 de Ferrovial	Ferrovial
102-29 Identificación y gestión de impactos económicos, ambientales y sociales	95-96 Apartado E del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2018 de Ferrovial	Ferrovial

102-30 Eficacia de los procesos de gestión del riesgo	95-96 Apartado E del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2018 de Ferrovial	Ferrovial
102-31 Evaluación de temas económicos, ambientales y sociales	95-96 Apartado E del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2018 de Ferrovial	Ferrovial
102-32 Función del máximo órgano de gobierno en la elaboración de informes de sostenibilidad	114	Ferrovial
102-33 Comunicación de preocupaciones críticas	114	Ferrovial
102-34 Naturaleza y número total de preocupaciones críticas	114	Ferrovial
102-35 Políticas de remuneración	98-99	Ferrovial
102-36 Proceso para determinar la remuneración	98-99	Ferrovial
102-37 Involucramiento de los grupos de interés en la remuneración	98-99	Ferrovial
102-38 Ratio de compensación total anual	Ver anexo a indicadores GRI	Ferrovial
102-39 Ratio del incremento porcentual de la compensación total anual	Ver anexo a indicadores GRI	Ferrovial
PARTICIPACIÓN DE LOS GRUPOS DE INTERÉS	Página/Referencia directa	Alcance
102-40 Lista de grupos de interés	116	Ferrovial
102-41 Acuerdos de negociación colectiva	77 y tabla de contenidos Ley de Información no financiera	Ferrovial
102-42 Identificación y selección de grupos de interés	2, 11, 24, 80, 114, 116 y 117	Ferrovial
102-43 Enfoque para la participación de los grupos de interés	114, 116 y 117	Ferrovial
102-44 Temas y preocupaciones clave mencionados	114, 116 y 117	Ferrovial
PRÁCTICAS PARA LA ELABORACIÓN DE INFORMES	Página/Referencia directa	Alcance
102-45 Entidades incluidas en los estados financieros consolidados	Anexo II de las Cuentas Anuales Consolidadas 2018 de Ferrovial	Ferrovial
102-46 Definición de los contenidos de los informes y las Coberturas del tema	116-117	Ferrovial
102-47 Lista de temas materiales	117	Ferrovial
102-48 Reexpresión de la información	116	Ferrovial
102-49 Cambios en la elaboración de informes	116	Ferrovial
102-50 Periodo objeto del informe	Ejercicio 2018	Ferrovial
102-51 Fecha del último informe	Ejercicio 2017	Ferrovial
102-52 Ciclo de elaboración de informes	Anual	Ferrovial
102-53 Punto de contacto para preguntas sobre el informe	Contraportada	Ferrovial
102-54 Declaración de elaboración del informe de conformidad con los estándares GRI	2, 116, 130 y 138-141	Ferrovial
102-55 Índice de contenidos GRI	124-130	Ferrovial
102-56 Verificación externa	138-141	Ferrovial

ESTÁNDAR GRI			
Materialidad	Indicador	Página/Referencia directa	Alcance
ASPECTOS ECONÓMICOS MATERIALES			
Enfoque de gestión			
GRI 103: Enfoque de Gestión 2018	103-1 Explicación de asunto material y sus limitaciones	116-117	Ferrovial
	103-2 Enfoque de gestión y componentes	10-15	Ferrovial
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	10-15	Ferrovial
Desempeño económico			
GRI 201: Desempeño Económico 2018	201-1 Valor económico directo generado y distribuido	Ver anexo a indicadores GRI	Ferrovial
	201-2 Implicaciones financieras y otros riesgos y oportunidades derivados del cambio climático	78-80, 92 Adicionalmente, Ferrovial informa públicamente sobre los riesgos y oportunidades en el informe CDP. La información relativa a 2018 estará disponible a lo largo de 2019	Ferrovial
	201-3 Obligaciones del plan de beneficios definidos y otros planes de jubilación	Nota 6.6.4 de Cuentas Anuales Consolidadas 2018 de Ferrovial Nota 6.2 de Cuentas Anuales Consolidadas 2018 de Ferrovial	Ferrovial
	201-4 Asistencia financiera recibida del gobierno	Nota 6.1 de Cuentas Anuales Consolidadas 2018 de Ferrovial Nota 6.4 de Cuentas Anuales Consolidadas 2018 de Ferrovial	Ferrovial

ESTÁNDAR GRI			
Materialidad	Indicador	Página/Referencia directa	Alcance
Presencia en el mercado			
GRI 202: Presencia en el mercado 2018	202-1 Ratio del salario de categoría inicial estándar por sexo frente al salario mínimo local	La relación entre el salario inicial y el salario mínimo local es la siguiente en los países con presencia significativa por género (Hombre/Mujer) es la siguiente: España: 1,54 / 1,54 Reino Unido: 1 / 1 Estados Unidos: 1,27 / 1,27 Polonia: 1,43 / 1,26 Chile: 1,04 / 1,04	Ferrovial
	202-2 Proporción de altos ejecutivos contratados de la comunidad local	En 2018, la proporción de directivos locales ha sido del 87,5%	Ferrovial
Impactos económicos indirectos			
GRI 203: Impactos económicos indirectos 2018.	203-1 Inversiones en infraestructuras y servicios apoyados	84-85	Ferrovial
	203-2 Impactos económicos indirectos significativos	21, 64, 66, 68, 76, 78, 82-86	Ferrovial
Prácticas de adquisición			
GRI 204: Prácticas de adquisición 2018	204-1 Proporción de gasto en proveedores locales	La proporción de proveedores locales en 2018 ha sido 92%. Los proveedores no centralizados contratados localmente se clasifican como proveedores locales.	Ferrovial
Anticorrupción			
GRI 205: Anticorrupción 2018	205-1 Operaciones evaluadas para riesgos relacionados con la corrupción	74-75	Ferrovial
	205-2 Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción	74-75	España
	205-3 Casos de corrupción confirmados y medidas tomadas	74-75	Ferrovial
Competencia desleal			
GRI 206: Competencia desleal 2018	206-1 Acciones jurídicas relacionadas con la competencia desleal, las prácticas monopólicas y contra la libre competencia	En el ejercicio 2018, se encontraban abiertos 2 expedientes y litigios relacionados con las prácticas monopólicas. Nota 6.3 de Cuentas Anuales Consolidadas 2018 de Ferrovial Nota 6.5 de Cuentas Anuales Consolidadas 2018 de Ferrovial	Ferrovial
ASPECTOS AMBIENTALES MATERIALES			
Enfoque de gestión			
GRI 103: Enfoque de Gestión 2017	103-1 Explicación de asunto material y sus limitaciones	116-117	Ferrovial
	103-2 Enfoque de gestión y componentes	88-90	Ferrovial
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	88-90	Ferrovial
Materiales			
GRI 301: Materiales 2018	301-1 Materiales utilizados por peso o volumen	Ver anexo a indicadores GRI. Se informa del material consumido más representativo de cada división. El material más significativo puede cambiar cada año por lo que no es comparable	Ferrovial
	301-2 Materiales reciclados consumidos	Ver anexo a indicadores GRI	Ferrovial
	301-3 Productos reutilizados y materiales de envasado	La actividad de Ferrovial no incluye la producción de bienes destinados a la venta con embalajes	Ferrovial
Energía			
GRI 302: Energía 2018	302-1 Consumo energético dentro de la organización	Ver anexo a indicadores GRI	Ferrovial
	302-2 Consumo energético fuera de la organización	El consumo energético derivado del consumo de electricidad y de las pérdidas debidas al transporte de la electricidad ha ascendido a 2.165.902 GJ.	Ferrovial
	302-3 Intensidad energética	La intensidad energética es de 659,11 GJ/INCN (M€)	Ferrovial
	302-4 Reducción del consumo energético	El consumo energético con respecto a 2017 ha disminuido un 29,83%	Ferrovial
	302-5 Reducción de los requerimientos energéticos de productos y servicios	Ver Capítulo Medio Ambiente páginas 78-80	Ferrovial
Agua			
GRI 303: Agua 2018	303-1 Extracción de agua por fuente	Ver anexo a indicadores GRI. Los datos reportados de 2018 incluyen estimaciones en función de la mejor información disponible a la fecha de preparación del Informe. Los principales consumos se han estimado a partir de precios medios de consumo de agua por país	Ferrovial
	303-2 Fuentes de agua significativamente afectadas por la extracción 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
	303-3 Agua reciclada y reutilizada	El consumo de agua reciclada más la del agua reutilizada asciende a 150.793,73 m ³ . Los datos reportados de 2018 incluyen estimaciones en función de la mejor información disponible a la fecha de preparación del Informe.	Ferrovial

ESTÁNDAR GRI			
Materialidad	Indicador	Página/Referencia directa	Alcance
Biodiversidad			
GRI 304: Biodiversidad 2018	304-1 Centros de operaciones en propiedad, arrendados o gestionados ubicados dentro de o junto a áreas protegidas o zonas de gran valor para la biodiversidad fuera de áreas protegidas	En 2018, Ferrovial trabajó en 29 proyectos sometidos a Declaración de Impacto Ambiental o figuras equivalentes (9 de ellas condicionantes ambientales) según el marco legal de cada país.	Ferrovial
	304-2 Impactos significativos de las actividades, los productos y los servicios en la biodiversidad	Los impactos más significativos en la biodiversidad han sido contemplados en las respectivas Declaraciones de Impacto Ambiental o figuras equivalentes, según el marco legal de cada país, de las actividades que así lo requieren. Asimismo, se llevan a cabo actuaciones de compensación en aquellos casos en los que así haya sido requerido según lo dispuesto en dichas declaraciones o figuras equivalentes.	Ferrovial
	304-3 Hábitats protegidos o restaurados	Ferrovial realiza la restauración ecológica de los habitats afectados por la construcción y operación de sus infraestructuras de acuerdo con lo establecido por la normativa vigente en cada país, introduciendo siempre que es posible mejoras sobre los requisitos mínimos así como criterios de restauración ecológica que aseguren unos mejores resultados a largo plazo.	Ferrovial
	304-4 Especies que aparecen en la Lista Roja de la UICN y en listados nacionales de conservación cuyos hábitats se encuentren en áreas afectadas por las operaciones	Ver anexo a indicadores GRI.	Ferrovial
Emisiones			
GRI 305: Emisiones 2018	305-1 Emisiones directas de GEI (alcance 1)	Paginas 78-79. Ver anexo a indicadores GRI	Ferrovial
	305-2 Emisiones indirectas de GEI al generar energía (alcance 2)	Paginas 78-79. Ver anexo a indicadores GRI	Ferrovial
	305-3 Otras emisiones indirectas de GEI (alcance 3)	Paginas 78-79. Ver anexo a indicadores GRI. Las emisiones del Scope 3 están limitadas al alcance descrito en la tabla 305-3 del Anexo Indicadores GRI	Ver anexo a indicadores GRI
	305-4 Intensidad de las emisiones de GEI	La intensidad de emisiones de efecto invernadero ha ascendido a 74,13 tCO ₂ /INCN (M€)	Ferrovial
	305-5 Reducción de las emisiones de GEI	Ver anexo a indicadores GRI	Ferrovial
	305-6 Emisiones de sustancias que agotan la capa de ozono (SAO)	Este dato no se considera material debido a que Amey ya no tiene control operacional sobre los centros que usan equipos de refrigeración, que emplean refrigerantes basados en gases fluorados o sustancias que agotan la capa de ozono.	Ferrovial
	305-7 Óxidos de nitrógeno (NOX), óxidos de azufre (SOX) y otras emisiones significativas al aire	Ver anexo a indicadores GRI	Ferrovial
Efluentes y residuos			
GRI 306: Efluentes y residuos 2018	306-1 Vertido de aguas en función de su calidad y destino	El vertido total de aguas residuales ha ascendido a 903.564,28 m3. Los datos de vertido se han calculado a partir de indicadores estándares de vertido para ciertas actividades publicados por diversas fuentes, no constituyendo mediciones reales de vertido.	Ferrovial
	306-2 Residuos por tipo y método de eliminación	Paginas 78-80 y Ver anexo a indicadores GRI. Los datos reportados de 2018 incluyen estimaciones en función de la mejor información disponible a la fecha de preparación del Informe.	Ferrovial
	306-3 Derrames significativos	Durante 2018 no se han registrado derrames significativos.	Ferrovial
	306-4 Transporte de residuos peligrosos	Ferrovial no lleva a cabo la actividad de transporte de residuos transfronterizos (En ninguna de las líneas de negocio)	Ferrovial
	306-5 Cuerpos de agua afectados por vertidos de agua y/o escorrentías	En los proyectos desarrollados por Ferrovial en 2018, 16 tenían cursos de agua de alta calidad en sus proximidades.	Ferrovial Agroman US Corp., Ferrovial Agroman Australia, Ferrovial Agroman Canadá, Inc.
Cumplimiento ambiental			
GRI 307: Cumplimiento ambiental 2018	307-1 Incumplimiento de la legislación y normativa ambiental	El importe total de las sanciones significativas abonadas en el ejercicio 2018 por incumplimiento de la legislación medioambiental ha sido de 90.750 €, siendo 12.000 € correspondientes a sanciones impuestas durante el ejercicio 2018. Nota 6.3 y Nota 6.5.1 de Cuentas Anuales Consolidadas de Ferrovial 2018	Ferrovial

ESTÁNDAR GRI			
Materialidad	Indicador	Página/Referencia directa	Alcance
Evaluación ambiental de proveedores			
GRI 308: Evaluación ambiental de proveedores 2018	308-1 Nuevos proveedores que han pasado filtros de evaluación y selección de acuerdo con los criterios ambientales	82-83 (Ver pág. 82-83) En 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
	308-2 Impactos ambientales negativos en la cadena de suministro y medidas tomadas		Ferrovial
ASPECTOS SOCIALES MATERIALES			
Enfoque de gestión			
GRI 103: Enfoque de Gestión 2018	103-1 Explicación de asunto material y sus limitaciones	116-117	Ferrovial
	103-2 Enfoque de gestión y componentes	64-67	Ferrovial
	103-3 Evaluación del enfoque de gestión	64-67	Ferrovial
Empleo			
GRI 401: Empleo 2018	401-1 Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal	Ver anexo a indicadores GRI	Ferrovial
	401-2 Beneficios para los empleados a tiempo completo que no se dan a los empleados a tiempo parcial o temporales	Ver anexo a indicadores GRI 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
	401-3 Permiso parental	Ferrovial considera que este no es un aspecto de riesgo debido a que los países en los que está presente cuentan con legislación que garantiza los derechos del trabajador al respecto y, por ello, no se gestiona de forma específica esta información.	Ferrovial
Relaciones trabajador-empresa			
GRI 402: Relaciones trabajador-empresa 2018	402-1 Plazos de aviso mínimos sobre cambios operacionales	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
Salud y Seguridad en el trabajo			
GRI 403: Salud y Seguridad en el trabajo 2018	403-1 Representación de los trabajadores en comités formales trabajador-empresa de salud y seguridad	Ver anexo a indicadores GRI	Ferrovial
	403-2 Tipos de accidentes y tasas de frecuencia de accidentes, enfermedades profesionales, días perdidos, absentismo y número de muertes por accidente laboral o enfermedad profesional.	Ver anexo a indicadores GRI. La información relativa a contratistas se incluye exclusivamente en el cálculo de la variación del índice de frecuencia global.	Ferrovial
	403-3 Trabajadores con alta incidencia o alto riesgo de enfermedades relacionadas con su actividad	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
	403-4 Temas de salud y seguridad tratados en acuerdos formales con 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
Formación y enseñanza			
GRI 404: Formación y enseñanza 2018	404-1 Media de horas de formación al año por empleado	Ver anexo a indicadores GRI	Ferrovial
	404-2 Programas para mejorar las aptitudes de los empleados y programas de ayuda a la transición	Todos los programas de formación y desarrollo se encaminan a la mejora de la empleabilidad del candidato, en los casos en los que se establecieron planes de prejubilación o reorganizaciones (i.e. ERITE) se pueden negociar planes específicos de formación como otros planes de acompañamiento al empleo (outplacement).	Ferrovial
	404-3 Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones periódicas del desempeño y desarrollo profesional	El porcentaje de empleados que reciben evaluaciones regulares del desempeño y de desarrollo profesional de Ferrovial es de un 30%.	Ferrovial
Diversidad e igualdad de oportunidades			
GRI 405: Diversidad e igualdad de oportunidades 2018	405-1 Diversidad en órganos de gobierno y empleados	Ver anexo a indicadores GRI Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2018	Ferrovial
	405-2 Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres	Ver anexo a indicadores GRI	Ferrovial
Igualdad de retribución entre mujeres y hombres			
GRI 406: No discriminación 2018	406-1 Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas.	Página 75. Se informa de las denuncias recibidas a través del Buzón de Denuncias corporativo de España	Ferrovial
Libertad de asociación y negociación colectiva			
GRI 407: Libertad de asociación y negociación colectiva 2018	407-1 Operaciones y proveedores cuyo derecho a la libertad de asociación y negociación colectiva podría estar en riesgo	76-77	Ferrovial
Trabajo infantil			
GRI 408: Trabajo infantil 2018	408-1 Operaciones y proveedores con riesgo significativo de casos de trabajo infantil	76-77	Ferrovial
Trabajo forzoso u obligatorio			
GRI 409: Trabajo forzoso u obligatorio 2018	409-1 Operaciones y proveedores con riesgo significativo de casos de trabajo forzoso u obligatorio	76-77	Ferrovial

ESTÁNDAR GRI			
Materialidad	Indicador	Página/Referencia directa	Alcance
Prácticas en materia de seguridad			
GRI 410: Prácticas en materia de seguridad 2018	410-1 Personal de seguridad capacitado en políticas o procedimientos de derechos humanos	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
Derechos de los pueblos indígenas			
GRI 411: Derechos de los pueblos indígenas 2018	411-1 Casos de violaciones de los derechos de los pueblos indígenas	Durante el ejercicio 2018, no se han detectado casos de violación de los derechos de los pueblos indígenas. Las controversias identificadas se describen en la página 75.	Ferrovial
Evaluación de derechos humanos			
GRI 412: Evaluación de derechos humanos 2018	412-1 Operaciones sometidas a revisiones o evaluaciones de impacto sobre los derechos humanos	76-77 Durante el ejercicio 2018, Ferrovial no ha realizado revisiones específicas para evaluar el impacto en materia de derechos humanos adicionales a las mencionadas en Seguridad y Salud y cumplimiento	Ferrovial
	412-2 Formación de empleados en políticas o procedimientos sobre derechos humanos	75	Ferrovial
	412-3 Acuerdos y contratos de inversión significativos con cláusulas sobre derechos humanos o sometidos a evaluación de derechos humanos	74, 76-77 y 82-83	Ferrovial
Comunidades locales			
GRI 413: Comunidades locales 2018	413-1 Operaciones con participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y programas de desarrollo	84-85	Ferrovial
	413-2 Operaciones con impactos negativos significativos –reales o potenciales– en las comunidades locales	Durante 2018, no se han detectado situaciones en las que las actividades de Ferrovial hayan generado efectos negativo significativo en las comunidades locales	Ferrovial
Evaluación social de los proveedores			
GRI 414: Evaluación social de los proveedores 2018	414-1 Nuevos proveedores que han pasado filtros de selección de acuerdo con los criterios sociales	82-83	Ferrovial
	414-2 Impactos sociales negativos en la cadena de suministro y medidas tomadas	82-83	Ferrovial
Política pública			
GRI 415: Política pública 2018	415-1 Contribuciones a partidos y/o representantes políticos	74-75 y 116	Ferrovial
Salud y seguridad de los clientes			
GRI 416: Salud y seguridad de los clientes 2018	416-1 Evaluación de los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos o servicios	72-73	Ferrovial
	416-2 Casos de incumplimiento relativos a los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos y servicios	En el ejercicio 2018 se encontraban abiertos 102 expedientes y litigios relacionados con la seguridad de los trabajadores, subcontratistas y usuarios. Nota 6.3 de Cuentas Anuales Consolidadas 2018 de Ferrovial Nota 6.5 de Cuentas Anuales Consolidadas 2018 de Ferrovial	Ferrovial
Marketing y etiquetado			
GRI 417: Marketing y etiquetado 2018	417-1 Requerimientos para la información y el etiquetado de productos y servicios	72-73	Ferrovial
	417-2 Casos de incumplimiento relacionados con la información y el etiquetado de productos y servicios	No se han identificado incumplimientos en esta materia	Ferrovial
	417-3 Casos de incumplimiento relacionados con comunicaciones de marketing	No se han identificado incumplimientos en esta materia	Ferrovial
Privacidad del cliente			
GRI 418: Privacidad del cliente 2018	418-1 Reclamaciones fundamentadas relativas a violaciones de la privacidad del cliente y pérdida de datos del cliente	No se han identificado incumplimientos en esta materia	Ferrovial
Cumplimiento socioeconómico			
GRI 419: Cumplimiento socioeconómico 2018	419-1 Incumplimiento de las leyes y normativas en los ámbitos social y económico	Nota 6.3 de Cuentas Anuales Consolidadas 2018 de Ferrovial Nota 6.5 de Cuentas Anuales Consolidadas 2018 de Ferrovial	Ferrovial

PRINCIPIOS DE REPORTE

Norma AA1000

La norma se basa en tres principios fundamentales:

- **Inclusividad:** 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 Standards.
- **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 GRI STANDARDS

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 A INDICADORES GRI

102-8 INFORMACIÓN SOBRE EMPLEADOS Y OTROS TRABAJADORES

Número de empleados a cierre por tipo de jornada y género

	Total		2017	2018
Jornada Completa	78.316	Hombres	62.901	60.221
		Mujeres	18.533	18.095
Jornada Parcial	13.797	Hombres	5.064	4.817
		Mujeres	9.480	8.980

Número de empleados a cierre por tipo de contrato laboral y género

	Total		2017	2018
Contrato Temporal	18.125	Hombres	16.422	13.118
		Mujeres	5.731	5.007
Contrato Indefinido	73.988	Hombres	51.543	51.920
		Mujeres	22.282	22.068

Número medio de empleados por tipo de contrato, categoría profesional y género

	Fijos		Eventuales		Total		Total
	Hombres	Mujeres	Hombre	Mujeres	Hombre	Mujeres	
Consejeros	2,0	0,0	0,0	0,0	2,0	0,0	2,0
Alta Dirección	10,0	2,0	0,0	0,0	10,0	2,0	12,0
Directivos	483,4	81,3	12,4	0,3	495,8	81,6	577,4
Tit. Superiores y G ^o Medio	8.809,3	3.088,0	1.275,3	622,2	10.084,7	3.710,2	1.3794,8
Administrativos	3.136,6	3793,1	394,1	658,6	3.530,7	4.451,7	7.982,3
Técnicos y operarios	39.571,6	15.342,5	13.455,8	4.167,0	53.027,4	19.509,5	72.536,9
TOTAL	52.012,9	22.306,9	15.137,7	5.448,0	67.150,6	27.754,9	94.905,5

Número de empleados a cierre por región y género

	2017		2018		Total
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	
España	42.616	26.153	15.892	15.892	42.045
Reino Unido	16.996	12.065	4.291	4.291	16.356
Resto	11.409	8.917	1.433	1.433	10.350
EE.UU. y Canadá	4.024	4.165	703	703	4.868
Polonia	6.403	5.297	1.437	1.437	6.734
Australia	14.530	8.441	3.319	3.319	11.760
TOTAL	95.978	65.038	27.075	27.075	92.113

102-9 CAMBIOS SIGNIFICATIVOS EN LA ORGANIZACIÓN Y SU CADENA DE SUMINISTRO

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 97% 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 cadenas 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.

102-38 RATIO DE COMPENSACIÓN TOTAL ANUAL

	2016	2017	2018
TOTAL Ferrovial	195,44	133,63	103,18
EE.UU.	12,54	7,70	5,79
España	34,97	33,78	32,59
Polonia	23,08	24,76	27,93
Reino Unido	23,85	25,79	23,78
Australia	48,31	8,72	13,03
Chile	19,80	14,54	15,12

Nota indicadores 102-38 y 102-39: 1) en el salario de la persona mejor pagada se ha considerado el prorrateo a 8 años del ejercicio del Plan de Stock Options. 2) la retribución anual total media de la plantilla sólo considera sueldos y salarios.

102-39 RATIO DEL INCREMENTO PORCENTUAL DE LA COMPENSACIÓN TOTAL ANUAL

	2016	2017	2018
TOTAL Ferrovial	32,43%	48,79%	20,07%
EE.UU.	-0,23%	25,94%	36,36%
ESPAÑA	8,60%	10,44%	3,93%
POLONIA	8,45%	13,04%	2,99%
REINO UNIDO	27,61%	-15,93%	2,68%
AUSTRALIA	-	89,15%	-55,50%
CHILE	24,60%	-1,85%	-15,54%

102-41. PORCENTAJE DE EMPLEADOS CUBIERTOS EN LOS ACUERDOS DE NEGOCIACIÓN COLECTIVA

	Total Plantilla	Empleados representados	%
España	42.045	41.597	99%
Reino Unido	16.356	5.387	33%
Resto	10.350	2.540	25%
EEUU y Canadá	4.868	508	10%
Polonia	6.734	5.061	75%
Australia	11.760	8.795	75%
Total	92.113	63.888	69%

201-1 VALOR ECONÓMICO DIRECTO GENERADO Y DISTRIBUIDO

VALOR ECONÓMICO GENERADO (M€)	2017	2018
a) Ingresos		
Cifra de ventas	5.152	5.737
Otros ingresos de explotación	1	2
Ingresos financieros	36	72
Enajenaciones de inmovilizado	47	95
Beneficios puesta en equivalencia	175	240
Total	5.411	6.146

VALOR ECONÓMICO DISTRIBUIDO (M€)

b) Consumos y gastos⁽¹⁾		
Consumo	818	985
Otros gastos de explotación	2.905	3.324
c) Salarios y beneficios a empleados		
Gastos de personal	915	945
d) Gastos financieros y divididos		
Dividendos a los accionistas	218	240
Operaciones de autocartera ⁽²⁾	302	280
Gastos financieros	305	287
e) Impuestos		
Impuesto sobre sociedades	38	19
Total	5.501	6.080
VALOR ECONÓMICO RETENIDO (M€)	-90	66

(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 Comunidad.

(2) Reducción de capital mediante amortización de acciones en autocartera. Para más información consultar nota 5.1. Patrimonio Neto de las Cuentas Anuales Consolidadas.

301-1 MATERIALES UTILIZADOS POR PESO O VOLUMEN

	2016	2017	2018
Papel (kg)	748.106	719.591	616.444
Madera (m³)	63.946	54.059	48.131
Betún (t)	195.585	223.755	268.994
Hormigón (t)	6.571.997	6.415.640	6.858.266
Acero corrugado (t)	263.270	200.664	162.558

302-1 CONSUMO ENERGÉTICO DENTRO DE LA ORGANIZACIÓN

	2016	2017	2018	
Combustibles utilizados en fuentes Estacionarias y Móviles (total) (G.J)	Diésel	6.029.033	6.085.079	5.196.171
	Fuel	37.269	78.994	98.703
	Gasolina	558.854	472.599	464.416
	Gas Natural	2.224.776	3.039.568	262.902
	Carbón	276.998	390.225	570.558
	Queroseno	15.116	21.434	20.246
	Propano	19.458	18.467	27.732
Consumo de Electricidad procedente de Fuentes No Renovables (G.J)	LPG	16.945	11.540	6.600
	Servicios	425.063	456.571	465.574
	Construcción	424.230	421.327	342.583
	Autopistas	90.602	66.489	50.693
	Corporación	4.549	4.501	4.073
Consumo de Electricidad procedente de Fuentes Renovables (G.J)	Aeropuertos	30	30	2
	Servicios	173.015	154.964	227.537
	Construcción	356.723	447.483	448.834
	Autopistas	4.090	4.049	4.009
Corporación	0	0	0	
Aeropuertos	0	0	0	

301-2 MATERIALES RECICLADOS CONSUMIDOS

	2016	2017	2018
Total de material reciclado (t)	2.083.333	767.186	2.317.542

302-1 CONSUMO ENERGÉTICO DENTRO DE LA ORGANIZACIÓN

ENERGÍA PRODUCIDA (G.J)	2016	2017	2018
Energía Eléctrica por recuperación de biogás	369.675	354.039	329.473
Energía térmica por valorización de biogás	197.104	202.812	261.406
Energía eléctrica generada en plantas de Tratamiento de Agua	41.405	110.464	113.380
Energía eléctrica generada en secado térmico	262.051	286.657	352.379
Energía generada en plantas de incineración			598.836
TOTAL	870.235	953.972	1.655.474

302-2 CONSUMO ENERGÉTICO FUERA DE LA ORGANIZACIÓN

	2016	2017	2018	
Carbón	789.452,68	746.608,70	1.012.286,14	
Gasoil	100.317,96	87.398,44	90.076,52	
Consumo de energía adquirida según fuentes primarias (G.J)	Gas	624.181,76	653.127,36	457.585,15
Biomasa	58.461,75	54.845,22	101.151,39	
Residuos	9.919,31	9.079,89	13.253,30	
Resto	396.758,42	342.346,99	491.549,39	

303-1 EXTRACCIÓN DE AGUA POR FUENTE

	2016*	2017	2018
Consumo de agua (m³)	6.437.432	6.434.740	6.767.800

(*) Los datos de 2016 han sido ajustados según la mejor información disponible en 2017.

304-4 ESPECIES QUE APARECEN EN LA LISTA ROJA DE LA UICN Y EN LISTADOS NACIONALES DE CONSERVACIÓN CUYOS HÁBITATS SE ENCUENTREN EN ÁREAS AFECTADAS POR LAS OPERACIONES

Especie (nombre científico)	Nombre común	Lista Roja de la UICN	Figura protección
<i>Ammospermophilus nelsoni</i>	San Joaquín antelope squirrel	EN	State Threatened
<i>Cambarus Howardi</i>	Chattahoochee Crayfish	LC	Protected under the Georgia Endangered Wildlife Act
<i>Sayornis Phoebe</i>	eastern phoebe	LC	Protected under Migratory Bird Treaty Act of 1918.
<i>Myotis septentrionalis</i>	Northern Long-eared Bat	LC	Federally listed as endangered and state-listed as endangered in Virginia. Threatened by the USFWS. Listed under section 4(d) of the Endangered Species Act
<i>Alasmidonta heterodon</i>	Dwarf Wedge Mussel	EN	
<i>Ptilimnium nodosum</i>	Harperella		(Natural Serve)
<i>Glyptemys insculpta</i>	Wood turtle	EN	
<i>Alasmidonta Varicosa</i>	Brook floater	VU	
<i>Chioglossa lusitanica</i>	Salamandra rabilarga	VU	
<i>Margaritifera margaritifera</i>	Mejillón de río / Freshwater pearl mussel	EN	
<i>Cedrela odorata</i>	Cedro americano / Spanish Cedar	VU	
<i>Pteropus poliocephalus</i>	Grey Headed Flying Fox	VU	
<i>Mixophyes iteratus</i>	Giant Barred Frog	EN	
<i>Phascogaleon cinereus</i>	Koala	VU	
<i>Pseudophryne australis</i>	Red crowned toadlet	VU	
<i>Delma torquatta</i>	Collared delma	LC	Listed under EPBC Act.
<i>Apium repens</i>	Apio rastrero	VU	
<i>Mustela lutreola</i>	Visón europeo	CR	
<i>Otis tarda</i>	Avutarda	VU	
<i>Neophron percnopterus</i>	Alimoche común	EN	

305-1 EMISIONES DIRECTAS DE GEI (ALCANCE 1) (tCO₂ eq)

POR NECOCIO	2009 (Año base)	2016	2017	2018
Budimex	27744	42.687	55.008	77.094
Cadagua	18.669	803	1.010	720
FASA	61.287	110.315	116.525	81.326
Webber	55.532	40.204	36.221	40.664
Ferrovial Corporación	375	317	298	260
Cintra	3.145	2.633	2.171	2.220
Amey	252.999	221.644	215.380	216.716
Broadspectrum	98.015	98.015	98.294	62.539
Ferrovial Servicios	393.932	289.585	336.302	316.606
Transchile	41	41	41	30
TOTAL tCO₂ eq	911.740	806.243	861.251	798.175

POR FUENTE	2009 (Año base)	2016	2017	2018
Refrigerantes	185	79	8	136
Estacionarias	257927	297499	312.558	287.278
Calefacción	3.794	4.564	4.302	5.477
Maquinaria	254.133	292.935	308.256	281.801
Móviles	382.178	336.658	332.990	307.211
Difusas	271.450	172.008	215.695	203.549
TOTAL tCO₂ eq	911.740	806.243	861.251	798.175

Biogenic CO ₂ (tCO ₂ eq)	2009 (año base)	2016	2017	2018
Construcción	768	59.288	50.717	51.935
Servicios	729.776	740.990	733.487	736.842
TOTAL	730.544	800.278	784.205	788.777

305-2 EMISIONES INDIRECTAS DE GEI AL GENERAR ENERGÍA (ALCANCE 2)

POR NECOCIO	2009 (Año base)	2016	2017	2018
Budimex	19.921	17.323	17.154	18.446
Cadagua	44.552	17.665	14.087	11.131
FASA	13.647	10.725	17.741	10.723
Webber	10.023	6.259	6.661	6.112
Ferrovial Corporación	521	386	382	345
Cintra	12.538	11.106	7.920	5.944
Amey	14.291	5.202	2.563	2.524
Broadspectrum	27.946	27.946	44.106	55.434
Ferrovial Servicios	15.049	19.553	18.435	12.376
Transchile	4	4	4	0
TOTAL tCO₂ eq	158.492	116.168	129.052	123.036

305-3 OTRAS EMISIONES INDIRECTAS DE GEI (ALCANCE 3)

Las actividades, productos y servicios incluidas 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 301-1. 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.
- **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 2018.
- **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:** De las inversiones en participadas, sólo se contabilizan 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 2018 por lo que se han considerado las emisiones de 2017.
- **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.

	2012 (Año base)	2016	2017	2018
Business travel	6.606	9.117	8.181	8.334
Capital Goods	569.407	354.953	288.004	313.290
Employee commuting	792	3.183	3.221	1.821
End of life treatment of sold products	52.703	44.605	39.245	37.456,00
Fuel and energy related activities	191.927	200.325	219.335	178.902
Purchased goods and services	743.192	503.274	461.150	489.189
Upstream leased	1.405	0	0	0
Upstream transportation and distribution	461.487	418.962	407.580	434.112
Use of sold product	641.031	622.625	555.585	587.563
Waste generated in operations	212.976	231.225	269.766	232.326
Investments	805.044	641.053	566.067	566.067
TOTAL	3.686.569	3.029.321	2.818.135	2.849.059

305-5 REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GEI

	2016	2017	2018
EMISIONES EVITADAS POR ACTIVIDAD DE TRIAJE Y CAPTACIÓN BIOGÁS			
GEI evitadas por la actividad de triaje (t CO ₂ eq)	594.121	699.498	659.059
GEI evitadas por la captación de biogás (t CO ₂ eq)	795.586	729.724	815.778
EMISIONES EVITADAS POR GENERACIÓN DE ENERGÍA			
En vertederos (t CO ₂ eq)	33.509	32.060	29.626
En plantas de tratamiento de agua (t CO ₂ eq)	25.739	33.684	39.511
En plantas de incineración de residuos (t CO ₂ e)			56.560
EMISIONES EVITADAS POR COMPRA DE ELECTRICIDAD PROCEDENTE DE FUENTES RENOVABLES			
Electricidad comprada a terceros (t CO ₂ eq)	31.964	36.923	51.076
TOTAL	1.480.920	1.531.889	1.651.610

305-7 ÓXIDOS DE NITRÓGENO (NOx), ÓXIDOS DE AZUFRE (SOx) Y OTRAS EMISIONES SIGNIFICATIVAS AL AIRE

	NOx (t)	CO (t)	COVNM (t)	SOx (t)	Partículas (t)
Emisiones procedentes de calderas	134,68	53,28	12,58	169,25	33,33
Emisiones procedentes de vehículos de automoción	1.113,44	1.775,55	241,26	0,00	148,98
Emisiones procedentes de Electricidad	61,87	24,78	0,48	92,50	5,39
	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	2.624,03	11.779,43	1.146,61	-	38,16

306-2 RESIDUOS POR TIPO Y MÉTODO DE ELIMINACIÓN

	2016	2017	2018
Residuos producidos de construcción y demolición (m ³)	1.628.147	1.439.795	2.344.504
Total de tierras de excavación (m ³)	19.759.576	27.612.500	19.363.051
Tierra vegetal reutilizada (m ³)	558.310	1.458.280	922.936
Material enviado a vertedero fuera del ámbito de la obra (m ³)	1.447.743	5.287.068	528.749
Material reutilizado en obra (m ³)	11.692.839	15.498.439	14.336.346
Material enviado a otra obra o relleno autorizado (m ³)	6.060.683	5.368.713	3.575.020
Total residuos peligrosos (t)	27.602	27.943	18.419
Total residuos no peligrosos (t)*	627.897	683.842	766.285

* Los datos de Residuos No Peligrosos de 2018 incluyen 161,74 Tn de residuos gestionados y no producidos.

CRE.6. PORCENTAJE DE LAS OPERACIONES DE LA ORGANIZACIÓN VERIFICADAS SEGÚN UN SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD INTERNACIONALMENTE RECONOCIDO

	2016	2017	2018
Porcentaje Organización certificada bajo un sistema de gestión de seguridad y salud	85	85	83

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 2018, se ha trabajado en las siguientes obras que esperan obtener las siguientes certificaciones energéticas:

Localización	Descripción	Certificación
Dir. Madrid edificación	Centro de enseñanza universitaria IESE	Certificación LEED
Dir. Madrid edificación	Nave Ariane 6 y Urbanización Airbus Getafe	Certificación BREEAM
Dir. Madrid edificación	Nave Valfondo Marchamalo	Certificación LEED V.4
Dir. Madrid edificación	Edificio de oficinas Ppe. Vergara	Certificación LEED
Dir. Cataluña	Polideportivo la Peira BCN	Certificación LEED
Dir. Chile	Construcción Facultad Administración y Economía. Universidad Santiago	Certificación CES
Dir. Chile	Construcción Centro Poder Judicial Puente Alto.	Certificación LEED
Oddział budownictwa ogólnego wschód w warszawie	Ghelamco_kapelanka	BREEAM

Certificaciones energéticas obtenidas en España

Descripción	Zona	Clase
Amp. y Ref.c.salud Carbonero Sg	Castilla y León	B
Edificio Castellana, 66	Madrid	A
Vdas Vitbox Las Tablas	Madrid	B
Edif. Starbox Ebroza Las Tablas	Madrid	B
Orden Hospitalaria San Juan De Dios - Hospital Infantil San Rafael	Madrid	B
33 Viviendas El Juncal, Alcobendas	Madrid	B
Amp. Hospital Virgen De La Caridad	Murcia	B
41 Vdas. San Juan De La Cruz	Madrid	B
Oficinas Corporativas Real Madrid	Madrid	A
Edificio Alfahuir	Valencia	B
Compl. Tur. Siete Fuentes	Extremadura	B
Ceip La Adrada	Castilla y León	A
Rehabilitación Edificio Fernando Vi Madrid	Madrid	B
Centro Cívico De Zabalzana	País Vasco	A
Centro Santander Totta	Lisboa	B
Edif. Prefabricados Skr-01 Cartagena	Murcia	B/C
Centro Formación Adultos Gornal Activa	Cataluña	A

401-1 NUEVAS CONTRATACIONES DE EMPLEADOS Y ROTACIÓN DE PERSONAL

El índice de rotación media de 2018 desglosado por género, edad y categoría profesional es el siguiente:

Rotación	Voluntaria			Involuntaria*			Total			
	White Collars	Blue Collars	Total	White Collars	Blue Collars	Total	White Collars	Blue Collars	Total	
Hombres	< 30	0,20%	0,81%	1,01%	0,04%	0,53%	0,57%	0,24%	1,34%	1,59%
	30-45	0,44%	1,41%	1,85%	0,13%	0,93%	1,06%	0,57%	2,34%	2,91%
	> 45	0,15%	0,91%	1,06%	0,14%	0,79%	0,93%	0,30%	1,70%	1,99%
Mujeres	< 30	0,12%	0,24%	0,36%	0,04%	0,10%	0,13%	0,16%	0,34%	0,49%
	30-45	0,18%	0,31%	0,49%	0,08%	0,18%	0,26%	0,27%	0,50%	0,76%
	> 45	0,08%	0,21%	0,28%	0,03%	0,15%	0,18%	0,11%	0,36%	0,47%
TOTAL	1,17%	3,89%	5,06%	0,47%	2,68%	3,15%	1,64%	6,57%	8,21%	

*El total de las bajas involuntarias registradas en 2018 ha sido de 2.990

A lo largo de 2018, el número total de nuevas contrataciones ha sido de 21.700, lo cual se corresponde con una tasa de contratación total del 23,56% con respecto a la plantilla a cierre del ejercicio. Por género, el desglose es el siguiente:

	Hombres	Mujeres	TOTAL
Tasa de nuevas contrataciones	16,46%	7,10%	23,56%

RETRIBUCIÓN MEDIA GLOBAL POR CATEGORÍA 2018

Categoría	Plantilla media 2018	Retribución total real (media*) 2018
White Collar	15.637	55.103 €
Blue Collar	79.269	35.334 €
Total	94.906	

*Hay que tener en cuenta el efecto de conversión de moneda.

403-1 REPRESENTACIÓN DE LOS TRABAJADORES EN COMITÉS FORMALES TRABAJADOR-EMPRESA DE SALUD Y SEGURIDAD

	2016	2017	2018
Porcentaje de trabajadores representados en Comités de Seguridad y Salud	61,2	63,4	70,2

403-2 TIPOS DE ACCIDENTES Y TASAS DE FRECUENCIA DE ACCIDENTES, ENFERMEDADES PROFESIONALES, DÍAS PERDIDOS, ABSENTISMO Y NÚMERO DE MUERTES POR ACCIDENTE LABORAL O ENFERMEDAD PROFESIONAL

	2016	2017	2018
Índice de Frecuencia	15,00	13,6	12,2
Índice de Frecuencia (incluyendo contratistas)	11,81	10,8	10,0
Índice de Gravedad	0,33	0,31	0,29
Tasa de absentismo	4,31	5,28	5,66*
Índice de frecuencia de enfermedades profesionales	0,40	0,56	0,44

I Frecuencia = número accidentes con baja*1,000,000/Nº horas trabajadas

I Gravedad = nº jornadas perdidas * 1,000/Nº horas trabajadas

Nota: en 2018 hubo cinco accidentes mortales de trabajadores propios y tres de trabajadores contratistas.

* El número total de horas de absentismo en 2018 fue de 9,77 millones de horas.

404-1 MEDIA DE HORAS DE FORMACIÓN AL AÑO POR EMPLEADO

	2016	2017	2018	Horas por empleado
Corporación	24.128	26.079	34.342	83,97
Construcción	121.855	195.515	192.331	11,94
Servicios	539.636	613.381	606.195	8,11
Autopistas	24.871	18.950	21.087	32,39
Inmobiliaria	304	2.064	1.145	7,58
Aeropuertos	1.475	1.091	1.941	34,05
TOTAL	712.268	857.079	857.041	9,30

Las horas de formación en España, el 37% del total, se distribuyeron por categorías del modo siguiente: 1% directivos; 34% titulados superiores y medios; 11% administrativos; y 54% técnicos y operadores.

405-1 DIVERSIDAD EN ÓRGANOS DE GOBIERNO Y EMPLEADOS

		2018					Subtotal	Total
		Directivos	Tit Superiores	Administrativos	Técnicos			
Corporación	Hombres	64	139	29	3	235	409	
	Mujeres	11	125	38	0	174		
Construcción	Hombres	156	5.166	361	7.934	13.617	16.108	
	Mujeres	8	1.913	369	201	2.491		
Servicios	Hombres	181	4.687	2.851	42.932	50.651	74.737	
	Mujeres	39	1.607	3.678	18.762	24.086		
Autopistas	Hombres	47	160	30	198	435	651	
	Mujeres	10	109	49	48	216		
Inmobiliaria	Hombres	9	50	1	3	63	151	
	Mujeres	1	81	4	2	88		
Aeropuertos	Hombres	0	37	0	0	37	57	
	Mujeres	0	13	7	0	20		
TOTAL	Hombres	457	10.239	3.272	51.070	65.038	92.113	
	Mujeres	69	3.848	4.145	19.013	27.075		

405-2. RATIO DEL SALARIO BASE Y DE LA REMUNERACIÓN DE MUJERES FRENTE A HOMBRES

Análisis Brecha Salarial de Género segmentado por país, este análisis está realizado sobre el 92,57% de la plantilla real a 31 de diciembre de 2018

	Género	% de empleados	Salario mediano	Salario medio	% brecha salarial (salario mediano)	% brecha salarial (salario medio)
España	Hombres	62%	28.033 €	32.941 €	14,16%	14,84%
	Mujeres	38%	24.063 €	28.051 €		
Reino Unido	Hombres	74%	£26.907	£31.706	38,18%	37,41%
	Mujeres	26%	£16.633	£19.845		
Australia	Hombres	73%	69.006 AUD	83.248 AUD	28,20%	23,91%
	Mujeres	27%	49.545 AUD	63.344 AUD		
USA	Hombres	86%	\$57.487	\$68.512	-5,93%	3,76%
	Mujeres	14%	\$60.894	\$65.937		
Polonia	Hombres	78%	80.751 zł	103.616 zł	-4,78%	5,29%
	Mujeres	22%	84.610 zł	98.139 zł		
Chile	Hombres	91%	12.989.776 CLP	16.076.403 CLP	14,82%	12,81%
	Mujeres	9%	11.064.370 CLP	14.016.384 CLP		
Portugal	Hombres	63%	9.631 €	11.826 €	13,77%	31,15%
	Mujeres	37%	8.305 €	8.142 €		



FOTO: Hospital de Białystok. (Polonia).

ACI: Airports Council International. Es el único representante mundial de los aeropuertos. Creado en 1991, ACI representa los intereses de los aeropuertos con gobiernos y organizaciones internacionales como la ICAO, desarrolla estándares, políticas y prácticas recomendadas para aeropuertos, y brinda información y oportunidades de capacitación para elevar los estándares en todo el mundo.

AGS: Aberdeen, Glasgow y Southampton. *AGS Airports* es el propietario en el Reino Unido de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton. La compañía se formó en septiembre de 2014 por Ferrovial y Macquarie Group. En diciembre de 2014, la compañía adquirió de Heathrow Airport Holdings los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton.

ASQ: Encuesta de calidad del servicio del aeropuerto. *Airport Service Quality* es el programa de evaluación comparativa reconocido a nivel mundial que mide la satisfacción de los pasajeros mientras viajan a través de un aeropuerto. El programa proporciona las herramientas de investigación y la información de gestión para comprender mejor las opiniones de los pasajeros y lo que quieren de los productos y servicios de un aeropuerto.

APP: Alianza Público Privada. Es un acuerdo entre al menos un actor del sector público y al menos un actor del sector privado para la prestación de un servicio público.

BIM: Es una metodología de trabajo colaborativa para la creación y gestión de un proyecto de construcción (tanto de edificación como de infraestructuras). Su objetivo es centralizar toda la información del proyecto en un modelo de información digital creado por todos los agentes. El uso de BIM va más allá de las fases de diseño, abarcando la ejecución del proyecto y extendiéndose a lo largo del ciclo de vida del edificio, permitiendo la gestión del mismo y reduciendo los costes de operación.

BuildUp!: Es la nueva iniciativa de Ferrovial para fomentar el talento emprendedor y dar soluciones sostenibles a las necesidades internas de la empresa.

BWI: Business Water Index. Está relacionado con el consumo de agua y su vertido llevado a cabo en las actividades desarrolladas por Ferrovial.

CAA: Civil Aviation Authority. La Autoridad Civil de Aviación es la corporación estatal cuyo propósito es supervisar y regular todos los aspectos de la aviación civil en el Reino Unido.

CAC: Comisión de Auditoría y Control. Está compuesta por dos consejeros independientes y un consejero externo. Se encarga de la supervisión de cuentas, auditoría interna, información financiera y control de riesgos.

CDP: Carbon Disclosure Project. Organización con sede en el Reino Unido que respalda a empresas y ciudades para divulgar el impacto ambiental de las principales corporaciones. Su objetivo es hacer que los informes medioambientales y la gestión de riesgos sean una norma comercial, e impulsar la divulgación, el conocimiento y la acción hacia una economía sostenible.

CIIO: Chief Information and Innovation Officer. Principal responsable de gestionar el proceso de innovación y gestión del cambio en una organización. En algunos casos es la persona que origina nuevas ideas, reconociendo también ideas innovadoras generadas por otras personas.

CNMV: Comisión Nacional del Mercado de Valores. Órgano responsable de la supervisión e inspección de los

mercados de valores españoles y de la actividad de todos los que participan en ellos. El objetivo de la CNMV es garantizar la transparencia de los mercados de valores españoles y la correcta formación de precios, así como la protección de los inversores.

CSIC: Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Es la institución pública más grande dedicada a la investigación en España y la tercera más grande de Europa. Perteneciente al Ministerio de Economía y Competitividad de España a través de la Secretaría de Estado de Investigación, Desarrollo e Innovación, su principal objetivo es desarrollar y promover investigaciones que contribuyan al progreso científico y tecnológico, y está preparado para colaborar con españoles y extranjeros.

DJSI: Los Índices de Sostenibilidad Dow Jones (DJSI), lanzados en 1999, son una familia de índices que evalúan el desempeño sostenible de miles de compañías que cotizan en bolsa y un socio estratégico de los índices Dow Jones de S & P. Son los puntos de referencia de sostenibilidad global más antiguos del mundo y se han convertido en el punto de referencia clave en la inversión en sostenibilidad para inversores y empresas. El DJSI se basa en un análisis del desempeño económico, ambiental y social de las empresas, y evalúa cuestiones como el gobierno corporativo, la gestión de riesgos, la creación de marcas, la mitigación del cambio climático, los estándares de la cadena de suministro y las prácticas laborales.

FTSE4Good: La serie de índices FTSE4Good está diseñada para medir el desempeño de las empresas que demuestran prácticas sólidas en materia ambiental, social y de gobierno (ESG).

DCFOM: Diseño, Construcción, Financiación, Operación y Mantenimiento.

DBF: Design-Build-Finance.

EBITDA: Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization. Medida contable calculada utilizando las ganancias netas de una empresa, antes de sustraer los gastos por intereses, impuestos, depreciación y amortización, como un indicador de la rentabilidad operativa actual de una empresa (es decir, la cantidad de ganancias que obtiene con sus activos actuales y sus operaciones en el productos que produce y vende, además de proporcionar un proxy para el flujo de efectivo).

FRM: Ferrovial Risk Management. La gestión de riesgos de Ferrovial (FRM) es un proceso de identificación y evaluación, supervisado por el Consejo de Administración y el Comité de Dirección, que se implementa en todas las áreas de negocio. Este proceso permite prevenir los riesgos; una vez que se han analizado y evaluado en función de su posible impacto y probabilidad, se toman las medidas de gestión y protección más adecuadas, según la naturaleza y la ubicación del riesgo.

EC Horizon 2020: EC Horizon 2020 es el mayor programa de investigación e innovación de la UE con casi 80 mil millones de fondos disponibles durante 7 años (2014-2020), además de la inversión privada que este dinero atraerá. Promete más avances, descubrimientos y novedades mundiales al llevar grandes ideas del laboratorio al mercado. Visto como un medio para impulsar el crecimiento económico y crear empleos, Horizon 2020 cuenta con el respaldo político de los líderes europeos y los miembros del Parlamento Europeo.

EIT KICs: Knowledge and Innovation Communities (Innovation Communities) son asociaciones que reúnen empresas, centros de investigación y universidades. EIT Innovation Communities son asociaciones dinámicas y creativas que aprovechan la innovación y el espíritu empresarial europeos para encontrar soluciones a los principales desafíos sociales en áreas con alto potencial de innovación y crear puestos de trabajo y crecimiento de calidad.

GECV: Grupo Español de Crecimiento Verde. Asociación empresarial cuyo objetivo es transferir a la sociedad y a la administración pública su visión de un modelo de crecimiento económico que sea compatible con el uso eficiente de los recursos naturales.

GEI: Gas de Efecto Invernadero. Gas en una atmósfera que absorbe y emite energía radiante dentro del rango infrarrojo térmico.

GRI: Global Reporting Initiative. GRI ayuda a empresas y gobiernos de todo el mundo a comprender y comunicar su impacto en cuestiones críticas de sostenibilidad, como el cambio climático, los derechos humanos, la gobernanza y el bienestar social. Esto permite una acción real para crear beneficios sociales, ambientales y económicos para todos. Los Estándares de Informes de Sostenibilidad de GRI están desarrollados con verdaderas contribuciones de múltiples partes interesadas y arraigados en el interés público.

GWT: Global Water Tool. Es un recurso gratuito y de acceso público para identificar riesgos y oportunidades corporativas de agua que proporciona un acceso y análisis fácil de datos críticos. Incluye un libro de trabajo (entrada de datos, inventario por sitio, indicadores clave de informes, cálculos de métricas), una función de mapeo para trazar sitios con conjuntos de datos y una

interfaz de Google Earth para visualización espacial.

HAH: Heathrow Airport Holdings. Anteriormente BAA es el operador con sede en el Reino Unido del aeropuerto de Heathrow. Se formó por la privatización de British Airports Authority como BAA plc como parte de las medidas de Margaret Thatcher para privatizar activos propiedad del gobierno. BAA plc fue comprada en 2006 por un consorcio liderado por Ferrovial.

IAGC: Informe Anual de Gobierno Corporativo.

IoT: Internet of Things. Internet de las cosas (IoT) es la red de dispositivos físicos, vehículos, electrodomésticos y otros elementos integrados con componentes electrónicos, software, sensores, actuadores y conectividad de red que permite que estos objetos se conecten e intercambien datos.

ISO: Organización Internacional de Normalización. Organización internacional independiente y no gubernamental con una membresía de 162 organismos nacionales de normalización y estandarización. A través de sus miembros, reúne a expertos para compartir conocimientos y desarrollar normas internacionales voluntarias, basadas en el consenso y relevantes para el mercado que respalden la innovación y brinden soluciones a los desafíos mundiales.

Managed Lanes: activos desarrollados por Ferrovial en Estados Unidos, consistentes en un carril o carriles de peaje adicionales a los ya existentes, en los que se garantiza una velocidad mínima a sus usuarios. Las tarifas se ajustan a las condiciones de circulación, regulándose los niveles de captación.

MBA: Máster en Administración y Dirección de Empresas (Master in Business Administration) es un título académico de postgrado en negocios.

MIT: Massachusetts Institute of Technology. Es una institución educativa enfocada en la excelencia y la investigación, fundada en 1861 en Boston, Massachusetts (EE. UU.). La misión del MIT es avanzar en el conocimiento y educar a los estudiantes en ciencia, tecnología y otras áreas del saber. El Instituto es una universidad independiente, mixta y privada, organizada en cinco escuelas (arquitectura y planificación, ingeniería, humanidades, artes y ciencias sociales, gestión y ciencia). Tiene un claustro de alrededor de 1.000 miembros, más de 11.000 estudiantes de pregrado y postgrado, y más de 130.000 ex alumnos vivos.

NIIF: Normas Internacionales de Información Financiera. Generalmente denominadas Normas NIIF, son normas emitidas por la Fundación IFRS y el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB) para proporcionar un lenguaje global común para asuntos comerciales, de modo que las cuentas de la empresa sean comprensibles y comparables a través de fronteras internacionales.

ODS: Objetivos De Desarrollo Sostenible. Colección de 17 objetivos globales establecidos por las Naciones Unidas. Los ODS cubren una amplia gama de cuestiones de desarrollo social y económico. Estos incluyen la pobreza, el hambre, la salud, la educación, el cambio climático, la igualdad de género, el agua, el saneamiento, la energía, el medio ambiente y la justicia social.

OIT: Organización Internacional del Trabajo. Única agencia 'tripartita' de la ONU, la OIT reúne a gobiernos, empleadores y trabajadores de 187 Estados miembros a fin de establecer las normas del trabajo, formular políticas y elaborar programas promoviendo el trabajo decente de todos.

OMEGA: Optimización del Mantenimiento de Equipos y Gestión de Activos.

PAB: Private Activity Bonds. "Bonos de actividad privada". Bonos exentos de impuestos, emitidos por o en nombre del gobierno local o estatal con el propósito de proporcionar condiciones especiales de financiación para proyectos específicos. Generalmente la financiación se destina a un proyecto ejecutado por un inversor privado y el gobierno no compromete su crédito. Estos bonos se utilizan para atraer inversiones privadas para proyectos que tienen algún beneficio público. Hay reglas estrictas sobre qué proyectos se pueden acoger a este tipo de bonos.

RBE: Resultado Bruto de Explotación. Véase EBITDA.

RCE: Risk Control Effectiveness.

RTA: Retorno Total al Accionista. El rendimiento total para los accionistas (TSR) (o simplemente el retorno total) es una medida del rendimiento de las acciones y participaciones de diferentes compañías a lo largo del tiempo. Combina la apreciación del precio de las acciones y los dividendos pagados para mostrar el rendimiento total para el accionista expresado como un porcentaje anualizado.

SBTi: Science Based Targets. Los objetivos basados en la ciencia brindan a las empresas un camino claramente definido para un crecimiento a prueba del futuro al especificar cuánto y qué tan rápido necesitan reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero.

STEM: Science, Technology, Engineering and Maths. CTIM es el acrónimo que sirve para designar las disciplinas académicas de ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas. Es el equivalente en español de STEM, un acrónimo en inglés de science, technology, engineering and mathematics. Este término se usa generalmente al abordar las políticas educativas y las opciones de currículo en las escuelas para mejorar la competitividad en el desarrollo de la ciencia y la tecnología.

TCFD: Task Force on Climate-related Financial Disclosures. El Grupo de Trabajo FSB sobre Divulgaciones Financieras Relacionadas con el Clima (TCFD) desarrolla divulgaciones de riesgos financieros voluntarias y consistentes relacionadas con el clima para ser utilizadas por las compañías en el suministro de información a inversionistas, prestamistas, aseguradoras y otras partes interesadas. El Grupo de trabajo considera los riesgos físicos, de responsabilidad y de transición asociados con el cambio climático y lo que constituye la divulgación financiera efectiva en todas las industrias.

TIR: Tasa Interna de Retorno. Medida utilizada en el presupuesto de capital para estimar la rentabilidad de las inversiones potenciales. La tasa interna de rendimiento es una tasa de descuento que hace que el valor presente neto (VAN) de todos los flujos de efectivo de un proyecto en particular sea igual a cero.

UTE: Unión Temporal de Empresas.

WAI: Water Access Index. Está relacionado con los proyectos de abastecimiento de agua dentro del Programa de Acción Social.

WBCSD: World Business Council For Sustainable Development. Organización global dirigida por un CEO, con más de 200 empresas líderes que trabajan juntas para acelerar la transición a un mundo sostenible. Ayudamos a que nuestras compañías miembro sean más exitosas y sostenibles al enfocarse en el máximo impacto positivo para los accionistas, el medioambiente y las sociedades.

WFM: Water Footprint Assessment Manual. El manual cubre un conjunto completo de definiciones y métodos para la contabilidad de la huella hídrica. Muestra cómo se calculan las huellas hídricas para los procesos y productos individuales, así como para los consumidores, las naciones y las empresas. Incluye métodos para la evaluación de la sostenibilidad de la huella hídrica y una biblioteca de opciones de respuesta a la huella hídrica.

WRI: World Resources Institute. Organización sin fines de lucro de investigación global que se estableció en 1982. La misión de la organización es promover la sostenibilidad ambiental, las oportunidades económicas y la salud y el bienestar humanos. La IRG se asocia con gobiernos locales y nacionales, empresas privadas, corporaciones públicas y otras organizaciones sin fines de lucro, y ofrece servicios que incluyen temas de cambio climático global, mercados sostenibles, protección del ecosistema y servicios de gobernanza ambiental responsable.

WTI: Water Treatment Index. Está relacionado con el impacto que sobre el recurso tiene la actividad de tratamiento de agua (EDAR, Estación Depuradora de Aguas Residuales; EDARi, Estación Depuradora de Aguas Residuales Industriales; ETAP, Estación de Tratamiento de Agua Potable; e IDAM, Instalaciones Desaladoras de Agua de Mar).



Deloitte, S.L.
Plaza Pablo Ruiz Picasso, 1
Torre Picasso
28020 Madrid
España

Tel: +34 915 14 50 00
www.deloitte.es

INFORME DE VERIFICACIÓN INDEPENDIENTE

A los accionistas de Ferrovial S.A.:

De acuerdo al artículo 49 del Código de Comercio hemos realizado la verificación, con el alcance de seguridad limitada, de la información no financiera identificada en la tabla "Indicadores GRI Standards" y en la tabla "Contenidos del Estado de información no financiera" (en adelante EINF) incluidos en el Informe de Gestión Consolidado (en adelante IGC) de Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes (en adelante Ferrovial) correspondiente al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018.

El IGC incluye información adicional a la requerida por la normativa mercantil vigente en materia de información no financiera y por los Estándares Global Reporting Initiative para la elaboración de informes de sostenibilidad en su versión exhaustiva (en adelante estándares GRI), que no ha sido objeto de nuestro trabajo de verificación. En este sentido, nuestro trabajo se ha limitado exclusivamente a la verificación de la información identificada en las tablas "Indicadores GRI Standards" y "Contenidos del Estado de información no financiera" en el Anexo del IGC.

Responsabilidad de los Administradores

La formulación del Informe de Gestión Consolidado de Ferrovial, así como el contenido del mismo, es responsabilidad del Consejo de Administración de Ferrovial. El Estado de Información No Financiera (EINF) incluido en el IGC se ha preparado de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los estándares GRI en su opción exhaustiva, los principios establecidos en la norma AA1000AP emitida por AccountAbility, así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la tabla del Anexo del IGC "Contenidos del Estado de información no financiera".

Esta responsabilidad incluye, asimismo, el diseño, la implantación y el mantenimiento del control interno que se considere necesario para permitir que el IGC esté libre de incorrección material, debida a fraude o error.

Los administradores y la Dirección de Ferrovial son también responsables de definir, implantar, adaptar y mantener los sistemas de gestión de los que se obtiene la información necesaria para la preparación del IGC.

Nuestra independencia y control de calidad

Hemos cumplido con los requerimientos de independencia y demás requerimientos de ética del Código de Ética para Profesionales de la Contabilidad emitido por el Consejo de Normas Internacionales de Ética para Profesionales de la Contabilidad (IESBA, por sus siglas en inglés) que está basado en los principios fundamentales de integridad, objetividad, competencia profesional, diligencia, confidencialidad y profesionalidad.

Nuestra firma aplica la Norma Internacional de Control de Calidad 1 (NICC 1) y mantiene, en consecuencia, un sistema global de control de calidad que incluye políticas y procedimientos documentados relativos al cumplimiento de requerimientos de ética, normas profesionales y disposiciones legales y reglamentarias aplicables.

El equipo de trabajo ha estado formado por profesionales expertos en revisiones de Información no Financiera y, específicamente, en información de desempeño económico, social y medioambiental.

Nuestra responsabilidad

Nuestra responsabilidad es expresar nuestras conclusiones en un informe de verificación independiente de seguridad limitada basándonos en el trabajo realizado.

Hemos llevado a cabo nuestro trabajo de verificación de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Internacional de Encargos de Aseguramiento 3000 Revisada en vigor, "Encargos de Aseguramiento distintos de la Auditoría o de la Revisión de Información Financiera Histórica" (NIEA 3000 Revisada) emitida por el Consejo de Normas Internacionales de Auditoría y Aseguramiento (IAASB) de la Federación Internacional de Contadores (IFAC) y con la Guía de Actuación sobre encargos de verificación del Estado de Información No Financiera 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 AA1000AS y sobre los indicadores de desempeño de sostenibilidad (revisión moderada del tipo 2).

En un trabajo de aseguramiento limitado los procedimientos llevados a cabo varían en naturaleza y momento, y tienen una menor extensión, que los realizados en un trabajo de seguridad razonable y, por lo tanto, la seguridad que se obtiene es sustancialmente menor.

Nuestro trabajo ha consistido en la formulación de preguntas a la dirección, así como a las diversas divisiones de Ferrovial que han participado en la elaboración del IGC, en la revisión de los procesos para recopilar y validar la información presentada en el IGC y 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 el modelo de negocio, las políticas y los enfoques de gestión aplicados, los principales riesgos relacionados con esas cuestiones y obtener la información necesaria para la revisión externa.
- Análisis del alcance, relevancia e integridad de los contenidos incluidos en la información no financiera del IGC en función del análisis de materialidad realizado por Ferrovial y descrito en el Anexo del IGC "Principios de Reporte", considerando también los contenidos requeridos en la normativa mercantil en vigor.
- Análisis de los procesos para recopilar y validar los datos presentados en la información no financiera del IGC del ejercicio 2018.
- Revisión de la información relativa a los riesgos, las políticas y los enfoques de gestión aplicados en relación a los aspectos materiales identificados descritos en el Anexo del IGC "Principios de Reporte".
- Comprobación, mediante pruebas, en base a la selección de una muestra, de la información relativa a los contenidos de información no financiera incluidos en el IGC del ejercicio 2018 y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información de Ferrovial.
- Obtención de una carta de manifestaciones de los Administradores y la Dirección.

Conclusión

Basándonos en los procedimientos realizados en nuestra verificación, y en las evidencias que hemos obtenido, no se ha puesto de manifiesto aspecto alguno que nos haga creer que:

- a) La información no financiera identificada en la tabla del Anexo del IGC "Indicadores GRI Standards" correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2018 no ha sido preparada, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los estándares GRI en su versión exhaustiva.
- b) El EINF de Ferrovial correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2018 no ha sido preparado, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los estándares GRI seleccionados, así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la tabla del Anexo del IGC "Contenidos del Estado de información no financiera".
- c) Ferrovial no haya aplicado los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta tal y como se describen en el Anexo "Principios de Reporte" del IGC, de acuerdo con la norma AA1000 AP 2008, siendo estos:
 - **Inclusividad:** Ferrovial ha desarrollado un proceso de participación de los grupos de interés que permite su consideración en el desarrollo de un enfoque responsable.
 - **Relevancia:** el proceso de determinación de la materialidad está dirigido a la identificación y entendimiento de los asuntos materiales o relevantes para Ferrovial y sus grupos de interés.
 - **Capacidad de respuesta:** Ferrovial responde con acciones y compromisos concretos a los aspectos materiales identificados.

Otra información

El cálculo de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) de alcance 3 y de la huella hídrica, dada su naturaleza, están sujetos a una alta incertidumbre, habiendo sido realizados según la metodología y estimaciones especificadas en el Informe de Gestión Consolidado, de acuerdo con la información disponible. Un cambio en los parámetros de las estimaciones podría impactar en el importe total de las emisiones y de las huellas presentadas.

De acuerdo con lo establecido en la norma AA1000AS 2008, hemos presentado a Ferrovial nuestras recomendaciones relativas a los aspectos de mejora en la gestión y la información no financiera y, específicamente, a la aplicación de los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta. A continuación, se resumen las observaciones y recomendaciones más significativas, las cuales no modifican las conclusiones expresadas en el presente informe.

Inclusividad y Relevancia

En 2019 finaliza el período de vigencia del Plan 20.19, por lo que Ferrovial deberá trabajar en la evaluación del grado de cumplimiento de dicho Plan y en la definición de su Plan Estratégico de Responsabilidad Corporativa 2020-2022 (Plan 20.22). Dicho Plan constituirá el marco de referencia de los objetivos para cada una de las áreas y unidades de negocio del Grupo, por lo que será necesaria la asignación de recursos específicos para el cumplimiento de cada objetivo y la definición de un sólido sistema de seguimiento, de forma que pueda medirse la contribución del Plan de RC al Plan de Negocio, a la gestión de los riesgos y oportunidades en sostenibilidad y a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Por otro lado, durante 2018 Ferrovial ha realizado un nuevo análisis de materialidad ampliando el alcance del mismo a las principales geografías donde opera (EE.UU., Canadá, Reino Unido, Australia, España y Polonia), incorporando así la visión de la Dirección de Ferrovial sobre las expectativas de los grupos de interés a nivel local. Para seguir mejorando su conocimiento, sería recomendable que Ferrovial continúe profundizando y adaptando las consultas directas a los grupos de interés específicos involucrados en la cadena de valor de los negocios a través de un procedimiento sistematizado y periódico.

Capacidad de respuesta

Desde 2014, Ferrovial ha venido trabajando en la integración de la información financiera y no financiera en el Informe de Gestión Consolidado, anticipándose en muchos aspectos a los requerimientos derivados de la Ley 11/2018 de Información No financiera y Diversidad. La evolución en los estándares de información no financiera utilizados (GRI y AA1000), se está orientando a mejorar la calidad del dato y a incorporar indicadores de impacto, por lo que Ferrovial deberá seguir trabajando en evolucionar hacia indicadores de impacto económico y social que cuantifiquen el valor que aporta Ferrovial a los distintos grupos de interés.

En el ámbito ambiental, Ferrovial ha seguido trabajando en la sistematización de la huella hídrica. Considerando la dificultad que entraña la medición de esta información y su impacto, sería positivo hacer un esfuerzo suplementario en mejorar la medición y la estimación de la misma donde sea posible, de forma que esta información sirva para la gestión efectiva de los recursos hídricos en cada proyecto.

En lo que se refiere a información fiscal, durante 2018 Ferrovial ha reportado por segundo año consecutivo los impuestos recaudados y pagados por país. Dada la complejidad del proceso de reporting y consolidación de esta información, Ferrovial debe seguir fortaleciendo el control interno para asegurar la calidad de la información y el cumplimiento de los plazos establecidos para su reporting.

Por último, destacar que, desde 2017, se ha incrementado la frecuencia de los reportes internos de ciertos indicadores de información no financiera, en concreto los indicadores de seguridad laboral de personal propio. En este sentido, sería recomendable avanzar en este reporting periódico en el resto de áreas, ampliando su alcance e incluyendo información clave para los negocios de Ferrovial, como la referida a la seguridad de las infraestructuras gestionadas por las empresas del Grupo.

DELOITTE, S.L



Helena Redondo

28 de febrero de 2019



AA1000
Licensed Assurance Provider
800-14

C

ANEXO

02
CUENTAS
ANUALES
CONSOLIDADAS

Cuentas Anuales Consolidadas

Informe de auditoría



FOTO: Autopista NTE, Texas (Estados Unidos).

Índice

A	ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA DE LOS EJERCICIOS 2018 Y 2017	145
B	CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DE LOS EJERCICIOS 2018 Y 2017	146
C	ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL DE LOS EJERCICIOS 2018 Y 2017	147
D	ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS EJERCICIOS 2018 Y 2017	148
E	ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJO DE CAJA DE LOS EJERCICIOS 2018 Y 2017	149
F	NOTAS A LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS DEL EJERCICIO 2018	150
SECCIÓN 1: BASES DE PRESENTACIÓN Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN		
1.1	BASES DE PRESENTACIÓN, ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN	151
1.2	POLÍTICAS CONTABLES	153
1.3	TIPO DE CAMBIO	164
1.4	INFORMACIÓN POR SEGMENTOS	165
SECCIÓN 2: RESULTADOS DEL EJERCICIO:		
2.1	INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	166
2.2	CONSUMOS Y OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN	167
2.3	GASTOS DE PERSONAL	167
2.4	RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN Y RESULTADO DE EXPLOTACIÓN ANTES DE DETERIOROS Y ENAJENACIONES	168
2.5	DETERIOROS Y ENAJENACIONES DE INMOVILIZADO	168
2.6	RESULTADO FINANCIERO	169
2.7	PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA	170
2.8	GASTO POR IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES E IMPUESTOS DIFERIDOS	170
2.9	RESULTADO DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	174
2.10	RESULTADO DE MINORITARIOS	175
2.11	RESULTADO NETO Y RESULTADO POR ACCIÓN	176
SECCIÓN 3: ACTIVO NO CORRIENTE:		
3.1	FONDO DE COMERCIO Y ADQUISICIONES	177
3.2	ACTIVOS INTANGIBLES	180
3.3	INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	181
3.4	INMOVILIZADO MATERIAL	183
3.5	INVERSIONES EN ASOCIADAS	184
3.6	ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES	189
SECCIÓN 4: CAPITAL CIRCULANTE:		
4.1	EXISTENCIAS	191
4.2	DEUDORES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR A CORTO PLAZO	191
4.3	ACREEDORES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR A CORTO PLAZO	193
4.4	INFORMACIÓN RELATIVA A SALDOS DE BALANCE DE CONTRATOS CON CLIENTES Y OTROS DESGLOSES RELATIVOS A NIIF15	194
SECCIÓN 5: ESTRUCTURA DE CAPITAL Y FINANCIACIÓN:		
5.1	PATRIMONIO NETO	198
5.2	DEUDA NETA CONSOLIDADA	202
5.3	FLUJO DE CAJA	209
5.4	GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS Y CAPITAL	213
5.5	DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE	216
SECCIÓN 6: OTROS DESGLOSES:		
6.1	INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	221
6.2	DÉFICIT DE PENSIONES	221
6.3	PROVISIONES	223
6.4	OTRAS DEUDAS A LARGO PLAZO	224
6.5	PASIVOS Y ACTIVOS CONTINGENTES Y COMPROMISOS	225
6.6	RETRIBUCIONES DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y DE LA ALTA DIRECCIÓN	232
6.7	SISTEMAS RETRIBUTIVOS VINCULADOS A ACCIONES	234
6.8	INFORMACIÓN SOBRE OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS	235
6.9	SITUACIONES DE CONFLICTO DE INTERÉS	236
6.10	HONORARIOS DE AUDITORES	236
6.11	ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE	236
6.12	ANEXOS	236

A. Estado consolidado de situación financiera de los ejercicios 2018 y 2017

ACTIVO (Millones de euros)	NOTA	2018	2017
Activos no corrientes		12.055	14.927
Fondo de comercio de consolidación	3.1	372	2.062
Activos intangibles	3.2	32	431
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	3.3	7.155	6.917
Activos modelo intangible		6.280	5.883
Activos modelo cuenta a cobrar		875	1.035
Inversiones inmobiliarias		9	6
Inmovilizado material	3.4	251	694
Inversiones en asociadas	3.5	2.455	2.687
Activos financieros no corrientes	3.6	754	769
Préstamos otorgados a sociedades asociadas		173	312
Caja restringida en proyectos de infraestructura y otros activos financieros	5.2	473	285
Resto de cuentas a cobrar		108	172
Impuestos diferidos	2.8	664	1.035
Derivados financieros a valor razonable largo plazo	5.5	364	326
Activos corrientes		10.758	8.063
Activos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas	1.1.3	4.892	0
Existencias	4.1	594	629
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		97	143
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	4.2	1.090	2.635
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		801	2.032
Otras cuentas a cobrar a corto plazo		289	603
Tesorería y equivalentes	5.2	4.005	4.601
Sociedades de proyectos de infraestructuras		239	463
Caja restringida		9	58
Resto de tesorería y equivalentes		230	405
Sociedades ex-proyectos		3.766	4.137
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	5.5	80	55
Total activo		22.813	22.990
PASIVO Y PATRIMONIO NETO (Millones de euros)			
	NOTA	2018	2017
Patrimonio neto	5.1	5.363	6.234
Patrimonio neto atribuible a los accionistas		4.530	5.503
Patrimonio neto atribuible a los socios externos		833	731
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	6.1	1.241	1.037
Pasivos no corrientes		8.912	9.871
Déficit de pensiones	6.2	3	66
Provisiones a largo plazo	6.3	459	808
Deuda financiera	5.2	7.419	7.511
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		5.342	5.363
Obligaciones y deudas de sociedades ex-proyectos		2.077	2.149
Otras deudas	6.4	135	198
Impuestos diferidos	2.8	574	900
Derivados financieros a valor razonable	5.5	321	387
Pasivos Corrientes		7.297	5.848
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas	1.1.3	3.259	0
Deuda financiera	5.2	773	839
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		43	207
Obligaciones y deudas con entidades de crédito sociedades ex-proyectos		730	631
Derivados financieros a valor razonable	5.5	69	65
Pasivos por impuestos sobre las ganancias corrientes		65	94
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	4.3	2.700	4.221
Acreedores comerciales		1.314	2.283
Anticipos de clientes y obra certificada por anticipado		1.089	1.271
Otras cuentas a pagar a corto plazo		297	667
Provisiones para operaciones de tráfico	6.3	431	629
Total pasivo y patrimonio neto		22.813	22.990

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte del Estado Consolidado de Situación Financiera a 31 de diciembre de 2018

B. Cuenta de pérdidas y ganancias consolidadas de los ejercicios 2018 y 2017

(Millones de euros)	NOTA	2018			2017 (*)		
		ANTES DE AJUSTES VALOR RAZONABLE	AJUSTES VALOR RAZONABLE(**)	TOTAL 2018	ANTES DE AJUSTES VALOR RAZONABLE	AJUSTES VALOR RAZONABLE(**)	TOTAL 2017
Cifra de ventas		5.737	0	5.737	5.152	0	5.152
Otros ingresos de explotación		2	0	2	1	0	1
Total ingresos de explotación	2.1	5.738	0	5.738	5.154	0	5.154
Consumos	2.2	985	0	985	818	0	818
Otros gastos de explotación	2.2	3.324	0	3.324	2.905	0	2.905
Gastos de personal	2.3	945	0	945	915	0	915
Total gastos de explotación		5.254	0	5.254	4.638	0	4.638
Resultado bruto de explotación	2.4	484	0	484	516	0	516
Dotaciones a la amortización de inmovilizado		127	0	127	115	0	115
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado	2.4	356	0	356	401	0	401
Deterioros y enajenación de inmovilizado (***)	2.5	95	-13	82	47	41	88
Resultado de explotación		451	-13	438	448	41	489
Resultado financiero financiación		-233	0	-233	-229	0	-229
Resultado derivados y otros resultados financieros		2	1	3	-4	0	-4
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras		-231	1	-230	-233	0	-233
Resultado financiero financiación		9	0	9	-26	0	-26
Resultado derivados y otros resultados financieros		7	23	30	-10	25	15
Resultado financiero sociedades ex-proyectos		16	23	39	-37	25	-11
Resultado financiero	2.6	-216	24	-192	-269	25	-244
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	2.7	240	-1	239	175	49	225
Resultado consolidado antes de impuestos		475	10	486	354	116	469
Impuesto sobre sociedades	2.8	-19	-6	-25	-38	-8	-46
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas		456	4	460	316	108	424
Resultado operaciones discontinuadas		-51	-27	-77	85	-2	83
Provisión valor razonable		0	-774	-774	0	0	0
Total resultado neto operaciones discontinuadas	2.9	-51	-800	-851	85	-2	83
Resultado consolidado del ejercicio		405	-796	-391	401	106	507
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	2.10	-57	0	-57	-51	-2	-53
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante		348	-796	-448	350	104	454
<i>Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante (Básico / Diluido)</i>	<i>2.11</i>			<i>-0,61/-0,61</i>			<i>0,62/0,62</i>

(*) Cifras reexpresadas (véase Nota 1.1.3)

(**) 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 2018.

C. Estado consolidado de resultado global de los ejercicios 2018 y 2017

(Millones de euros)	NOTA	2018	2017
a) Resultado consolidado del ejercicio		-391	507
Atribuido a la Sociedad Dominante		-448	454
Atribuido a socios externos		57	53
b) Ingresos y Gastos reconocidos directamente en patrimonio	5.1	45	-251
<u>Sociedades Integración Global</u>		68	-175
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	5.5	53	48
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)	6.2	0	0
Diferencias de conversión		28	-209
Efecto impositivo		-13	-13
<u>Sociedades Mantenido para la venta/Discontinuadas</u>		-11	56
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura		22	26
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)		40	76
Diferencias de conversión		-63	-27
Efecto impositivo		-11	-19
<u>Sociedades Puesta en Equivalencia</u>		-11	-132
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura		20	28
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)		44	-14
Diferencias de conversión		-64	-143
Efecto impositivo		-12	-3
c) Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias	5.1	0	6
<u>Sociedades Integración Global</u>		0	0
Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias		0	0
Efecto impositivo		0	0
<u>Sociedades Puesta en Equivalencia</u>		0	6
Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias		0	9
Efecto impositivo		0	-3
(a+b+c) Total Resultado Global		-346	262
Atribuido a la Sociedad Dominante		-431	269
Atribuido a socios externos		86	-7

(*) 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 2018

D. Estado consolidado de cambios en el patrimonio neto de los ejercicios 2018 y 2017

(Millones de euros)	CAPITAL SOCIAL	PRIMA DE EMISIÓN	PRIMA DE FUSIÓN	ACCIONES PROPIAS	OTROS INSTRUMENTOS DE PATRIMONIO	AJUSTES CAMBIOS DE VALOR	RESULTADOS ACUMULADOS Y OTRAS RESERVAS	ATRIBUIDO A LOS ACCIONISTAS	ATRIBUIDO A SOCIOS EXTERNOS	TOTAL PATRIMONIO NETO
Saldo a 31.12.2017	146	1.202	349	-42	500	-1.277	4.624	5.503	731	6.234
Impacto NIIF 9 (Nota 1.2.1)	0	0	0	0	0	0	-31	-31	-6	-38
Saldo a 01.01.2018	146	1.202	349	-42	500	-1.277	4.593	5.471	725	6.197
Resultado consolidado del ejercicio							-448	-448	57	-391
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio						17		16	29	45
Total ingresos y gastos reconocidos	0	0	0	0	0	17	-448	-431	86	-346
Acuerdo dividendo flexible	3						-244	-240		-240
Otros dividendos								0	-54	-54
Operaciones de autocartera	-2		-278	-86			86	-280	0	-280
Retribución al accionista	1	0	-278	-86	0	0	-158	-520	-54	-574
Ampliaciones/reducciones de capital								0	77	77
Sistemas retributivos vinculados a la acción							10	10	0	10
Otros movimientos			0	0			1	1	0	2
Otras transacciones	0	0	0	0	0	0	11	11	78	89
Emisiones de obligaciones perpetuas subordinadas						4	-5	-1	0	-1
Variaciones de perímetro	0	0	0	0	0	0	0	0	-1	-1
Saldo a 31.12.2018	148	1.202	71	-128	504	-1.261	3.993	4.530	833	5.363

(Millones de euros)	CAPITAL SOCIAL	PRIMA DE EMISIÓN	PRIMA DE FUSIÓN	ACCIONES PROPIAS	OTROS INSTRUMENTOS DE PATRIMONIO	AJUSTES CAMBIOS DE VALOR	RESULTADOS ACUMULADOS Y OTRAS RESERVAS	ATRIBUIDO A LOS ACCIONISTAS	ATRIBUIDO A SOCIOS EXTERNOS	TOTAL PATRIMONIO NETO
Saldo a 31.12.2016	147	1.202	650	-41	0	-1.092	4.731	5.597	717	6.314
Impacto transición NIIF 15	0	0	0	0	0	0	-272	-272	0	-272
Saldo a 01.01.2017	147	1.202	650	-41	0	-1.092	4.459	5.325	717	6.042
Resultado consolidado del ejercicio							454	454	53	507
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio						-185		-185	-60	-245
Total ingresos y gastos reconocidos	0	0	0	0	0	-185	454	269	-7	262
Acuerdo dividendo flexible	3						-222	-218	0	-218
Otros dividendos								0	-47	-47
Operaciones de autocartera	-3		-298	1			-1	-302	0	-302
Retribución al accionista	0	0	-301	1	0	0	-223	-520	-47	-568
Ampliaciones/reducciones de capital								0	33	33
Sistemas retributivos vinculados a la acción							1	1	0	1
Otros movimientos			-2	-2			6	1	3	4
Otras transacciones	0	0	-2	-2	0	0	7	2	35	38
Emisiones de obligaciones perpetuas subordinadas	0	0	0	0	500	0	-5	495	0	495
Variaciones de perímetro	0	0	0	0	0	0	-68	-68	33	-35
Saldo a 31.12.2017	146	1.202	349	-42	500	-1.277	4.624	5.503	731	6.234

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte del Estado Consolidado de Cambios en el Patrimonio Neto a 31 de diciembre de 2018.

E. Flujo de caja consolidado de los ejercicios 2018 y 2017

(Millones de euros)	NOTA	2018	2017
Resultado Neto atribuible a la sociedad dominante	2.11	-448	454
Ajustes al resultado		1.062	479
<i>Minoritarios</i>		57	53
<i>Resultado neto operaciones discontinuadas</i>		851	-83
<i>Impuesto</i>		25	46
<i>Resultado por equivalencia</i>		-239	-225
<i>Resultado financiero</i>		192	244
<i>Deterioro y enajenación inmovilizado</i>		-82	-88
<i>Amortizaciones</i>		127	115
<i>RBE operaciones discontinuadas</i>	2.9	131	417
Resultado Bruto de explotación (RBE) incluyendo operaciones discontinuadas		614	932
Pago de Impuesto	2.8.2	-25	-142
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	5.3	-255	-53
Cobro dividendos proyectos Infraestructuras	3.5	511	543
Flujo de operaciones	5.3	845	1.280
Inversión en inmovilizado material/inmaterial	3.2 y 3.4	-182	-135
Inversión proyectos Infraestructuras	3.3	-213	-371
Préstamos otorgados a sociedades asociadas/adquisición de sociedades		-66	-178
Intereses recibidos	2.6	56	34
Inversión caja restringida largo plazo		-171	-66
Desinversión proyectos Infraestructuras		144	0
Desinversión/venta sociedades	1.1.4	230	248
Flujo de inversión		-202	-468
Flujo antes de financiación		643	812
Flujo de capital procedente de socios externos		75	35
<i>Dividendo flexible</i>		-240	-218
<i>Compra de Autocartera</i>		-280	-302
Remuneración al accionista	5.1	-520	-520
Dividendos a minoritarios de sociedades participadas	5.1	-54	-49
Emisión bono subordinado perpetuo		0	500
Otros movimientos de fondos propios	1.2.3.3 y 5.1.2	3	-2
Flujo financiación propia		-496	-36
Intereses pagados	2.6	-258	-270
Aumento endeudamiento financiero		563	1.184
Disminución endeudamiento financiero		-500	-554
Flujo de financiación		-692	324
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes		-48	-71
Variación tesorería y equivalentes por cambios en el perímetro de consolidación		22	-43
Variación tesorería y equivalentes por operaciones discontinuadas	5.3	-522	0
Variación tesorería y equivalentes	5.2	-596	1.023
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo		4.601	3.578
Tesorería y equivalentes al final del periodo		4.005	4.601

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte del Flujo de Caja Consolidado a 31 de diciembre de 2018.

F. Notas a las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2018

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 1.2 de esta sección se desglosan las políticas contables aplicadas.

De las normas de primera aplicación el 1 de enero de 2018, el impacto más relevante corresponde a la NIIF 9 Instrumentos Financieros, que ha supuesto una reducción del patrimonio neto atribuible a los accionistas por importe de -31 millones de euros.

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 Heathrow Airport Holdings (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).

Actividades discontinuadas

Con efectos 31 de diciembre de 2018 se ha decidido reclasificar como Actividades Discontinuadas todos los activos, pasivos y resultados vinculados a la División de Negocio de Servicios. Dicha decisión se ha tomado al considerar que, tras anunciar en octubre de 2018 que se estaba analizando la posibilidad de desinvertir en dicha área de negocio y tras avanzar a lo largo del último trimestre del año en la puesta en la marcha de la operación, se cumplen las condiciones establecidas en la NIIF 5 para realizar dicha reclasificación.

Al pasar a valorar los activos al menor de su valor en libros y su valor razonable menos costes de venta, se ha registrado un deterioro en el ejercicio por -774 millones de euros en relación a los activos y pasivos del negocio de Ferrovial en el Reino Unido (Amey).

Cambios en el perímetro de consolidación

En la nota 1.1.4 se da información detallada de las principales variaciones en el perímetro de consolidación del presente ejercicio y otras operaciones de desinversión, destacando fundamentalmente la venta de la participación financiera de las autopistas griegas Central Greece e Ionian Roads, así como varias desinversiones en las divisiones de Construcción y Servicios.

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 1.2.4).

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 1.3.

Durante el ejercicio 2018 todas las monedas se han depreciado respecto al euro, con excepción del tipo de cambio de cierre en el caso del dólar americano.

El impacto registrado en fondos propios atribuibles a la sociedad dominante por este motivo es de -119 millones de euros (ver Nota 5.1.1 Variaciones del Patrimonio Neto).

1.1. Bases de presentación, actividades de la sociedad, 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 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; mantenimiento de instalaciones energéticas e industriales y prestación de otro tipo de servicios públicos.
- **Autopistas:** Desarrollo, financiación y explotación de autopistas de peaje.
- **Aeropuertos:** Desarrollo, financiación y explotación de aeropuertos.

En la página “web” www.ferrovial.com 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 “ex proyectos”, 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. Actividades discontinuadas

Reclasificación de activos a actividades discontinuadas

Con efectos 31 de diciembre de 2018 se ha decidido reclasificar como Actividades Discontinuadas todos los activos vinculados a la División de Negocio de Servicios. Dicha decisión se ha tomado al considerar que, tras anunciar en octubre de 2018 que se estaba analizando la posibilidad de desinvertir en dicha área de negocio y tras avanzar a lo largo del último trimestre del año en la puesta en la marcha de la operación, se cumplen las condiciones establecidas en la NIIF 5 para realizar dicha reclasificación.

Esta decisión obedece a la estrategia de concentrar la actividad del Grupo en el desarrollo del negocio de Infraestructuras y afecta a las cuatro áreas geográficas en las que el negocio de está dividido: España (Ferrovial Servicios España), Reino Unido (Amey), Australia y Nueva Zelanda (Broadpectrum) e Internacional. El planteamiento de la operación incluye la posibilidad de ejecutarla

de forma conjunta en una única transacción o de forma separada para cada una de las áreas geográficas o incluso de diferentes líneas de negocio dentro de las áreas geográficas.

Valoración de los activos y registro de provisión por deterioro

La reclasificación implica valorar los activos a partir de ahora al menor valor entre su importe en libros y su valor razonable (precio estimado de venta) menos los costes de venta. Criterio distinto al seguido hasta la fecha, en el que la referencia a considerar era el menor del valor en libros o el valor en uso, valor que incluye una estimación del valor que se va a conseguir del activo a través de su utilización y que por lo tanto puede diferir de su precio estimado de venta.

La estimación del valor razonable del grupo de activos clasificado como mantenidos para la venta, ha supuesto el reconocimiento de una provisión por deterioro de activos por importe de -774 millones de euros que ha impactado negativamente en la cuenta de resultados del ejercicio.

Dicha provisión corresponde completamente a la valoración del valor razonable menos costes de venta del negocio del Reino Unido que se estima en 103 millones de euros (93 millones de libras) frente a una exposición en libros, considerando capital y préstamos intercompañía de 877 millones de euros. El valor razonable del negocio está impactado por la situación de dicho mercado, afectado por incertidumbres macroeconómicas y por la reducción del gasto público, así como por la incertidumbre en relación con la disputa abierta con el Ayuntamiento de Birmingham.

Para el resto de áreas geográficas se considera que el valor razonable es superior al valor en libros.

A efectos de este ejercicio de valoración, se ha estimado el valor razonable partiendo de un valor empresa calculado en base a la referencia de múltiplos de EBITDA (tanto para empresas cotizadas como transacciones comparables para cada una de las áreas geográficas), valor que ha sido ajustado por el valor de la deuda neta externa de cada una de dichas áreas, incluyendo dentro de dicha deuda externa determinados conceptos que pueden ser considerados asimilables a deuda. Al no estar los activos objeto de valoración cotizados en un mercado activo, la valoración a emplear tiene que basarse en técnicas que se aproximen al valor del mercado, como es el caso de referencias comparables, pero que están sujetas a cierto nivel de incertidumbre que no se podrá resolver hasta que las desinversiones se materialicen de forma definitiva.

Impacto en la presentación de los Estados Financieros

La reclasificación de la actividad de Servicios como actividad discontinuada ha tenido los siguientes impactos en los presentes estados financieros:

- El resultado después de impuestos generado por la actividad de Servicios no se reporta en cada una de las líneas de la cuenta de resultados, sino que se reporta en una única línea denominada “Resultado neto operaciones discontinuadas”, tanto para el ejercicio 2018 como para el ejercicio 2017. Dentro de esa línea se incorpora la pérdida por deterioro comentada anteriormente. En la nota 2.9 se presentan los desgloses requeridos en relación al resultado de las actividades discontinuadas, incluyendo un detalle de las principales líneas que lo componen.
- A efectos de flujo de caja, en la nota 5.3, se presenta la parte del flujo de operaciones, inversión y financiación de las actividades discontinuadas, incluidas dentro del importe total reportado por dichos conceptos.
- A efectos de balance, se han reclasificado todos los activos y pasivos asignables a la actividad de Servicios a las líneas denominadas “Activos/Pasivos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas”. Dicha reclasificación se ha realizado con efectos 31 de diciembre de 2018, y conforme a lo establecido en la NIIF 5, no implica rehacer el balance comparativo para el ejercicio 2017. En la tabla se presentan los balances de situación antes y después de la reclasificación a 31 de diciembre de 2018, donde se puede ver la composición por naturaleza de los diferentes activos y pasivos que han sido reclasificados como actividades discontinuadas:

CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS 2018

BALANCE DE SITUACIÓN (Millones de euros)	NOTA	BALANCE PREVIO	RECLASIFICACIÓN	BALANCE CON ACTIVIDADES DISCONTINUADAS
Activos no corrientes		15.556	-3.501	12.055
Fondo de comercio	3.1	2.031	-1.659	372
Activos intangibles	3.2	445	-413	32
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	3.3	7.581	-427	7.155
Otros activos no corrientes		5.499	-1.002	4.497
Activos corrientes		8.030	2.728	10.758
Activos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas		0	4.892	4.892
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	4.2	2.641	-1.551	1.090
Tesorería y equivalentes	5.2	4.526	-522	4.005
Otros activos corrientes		863	-92	771
TOTAL ACTIVO		23.586	-774	22.813
Patrimonio neto	5.1	6.137	-774	5.363
Atribuible a los accionistas		5.303	-774	4.530
Atribuible a los socios externos		833	0	833
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	6.1	1.294	-53	1.241
Pasivos no corrientes		10.108	-1.196	8.912
Provisiones a largo plazo	6.3	782	-323	459
Deuda financiera	5.2	7.861	-442	7.419
Otros pasivos no corrientes		1.465	-431	1.034
Pasivos corrientes		6.048	1.249	7.297
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas		0	3.259	3.259
Deuda financiera	5.2	837	-64	773
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	4.3	4.273	-1.573	2.700
Provisiones para operaciones de tráfico	6.3	778	-347	431
Otros pasivos corrientes		161	-27	134
TOTAL PASIVO		23.586	-774	22.813

Por último, en cada una de las notas de estas cuentas anuales relativas a partidas de balance se desglosa el movimiento en los saldos provocado por la reclasificación realizada a 31 de diciembre de 2018 a la línea de "Activos/Pasivos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas".

1.1.4. CAMBIOS EN EL PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN Y OTRAS DESINVERSIONES EN PARTICIPADAS

A continuación, se describen los cambios más significativos en el perímetro de consolidación en el año 2018. 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

Durante el ejercicio 2018 Ferrovial ha llevado a cabo desinversiones de activos (PFIs y Joint Ventures) en sectores no estratégicos de Servicios en el Reino Unido, por un importe

agregado de 74 millones de euros. Destacan la venta de las participaciones en las SPVs de North York y Sheffield, que no tienen impacto en el desarrollo de los contratos puesto que Ferrovial Servicios continúa realizando la operación de las mismas. La plusvalía registrada asciende a 30 millones de euros, dentro del resultado neto de actividades discontinuadas.

En abril de 2018 Ferrovial Servicios Australia acordó la venta de su participación en RACL (Ratch Australia Corporation Limited). La operación ha supuesto un impacto en caja de 53 millones de dólares australianos (34 millones de euros). Dado que el activo estaba clasificado como activo financiero a valor razonable con cambios en patrimonio neto, la minusvalía resultante de la operación se ha registrado directamente en reservas neto por -1 millón de euro.

Adicionalmente, Amey ha adquirido una participación adicional sobre las sociedades Carillion Amey Ltd. (67%) y Carillion Amey (Housing Prime) Ltd. (50%), en las que ya participaba previamente, por un importe total de 18 millones de libras (20 millones de euros), tras la cual obtuvo el 100% de las acciones de ambas sociedades. En consecuencia, las sociedades adquiridas se han contabilizado por puesta en equivalencia hasta agosto de 2018, fecha en que se obtuvo el control y, posteriormente, por integración global (ver Nota 3.1.1).

Construcción

En septiembre de 2018 Ferrovial llevó a cabo la desinversión de Elektromontaz Poznam, filial de Budimex, por 107 millones de zlotys, generando una plusvalía de 10 millones de euros (8 millones de euros después de impuestos) (ver Nota 2.5).

Autopistas

Adicionalmente, y aunque dichas participaciones no formaban parte del perímetro de consolidación al estar registradas como un inmovilizado financiero, en el mes de diciembre de 2018 Ferrovial vendió su participación en las autopistas griegas Central Greece (33,34%) e Ionian Roads (21,41%) por 85 millones de euros. La operación ha supuesto una plusvalía de 84 millones de euros (Nota 2.5), (80 millones de euros en resultado neto).

1.2 Políticas contables

1.2.1. NUEVAS NORMAS CONTABLES

1.2.1.a) Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones adoptadas por la Unión Europea de aplicación obligatoria por primera vez en el ejercicio 2018

El 1 de enero de 2018 entró en vigor en la Unión Europea las siguientes normas con posible impacto en los estados financieros consolidados: NIIF 9 Instrumentos financieros, Modificación a la NIIF 2 Clasificación y Medición de Pagos basados en Acciones, Modificación a NIC 40 Propiedades de Inversión y la Interpretación 22 del CINIIF Transacciones en Moneda Extranjera y Contraprestaciones anticipadas. De estas normas de primera aplicación, el impacto más relevante corresponde a la NIIF 9 Instrumentos Financieros.

Excepto para la contabilidad de coberturas que se aplica de manera prospectiva, la aplicación de la NIIF 9 se ha realizado de forma retroactiva reconociendo el efecto acumulado de la aplicación inicial como ajuste del saldo de apertura de 2018 en el estado de situación financiera. Por lo tanto, la información comparativa del ejercicio 2017 no ha sido reexpresada y continúa siendo presentada de acuerdo con la NIC 39.

El impacto neto en patrimonio atribuible a la sociedad dominante de la primera aplicación ha sido de -31 millones de euros (-29 millones en actividades continuadas y -2 millones en actividades discontinuadas) y corresponde principalmente a la adopción de la nueva norma para el cálculo del deterioro de los activos financieros. A continuación, se explica de manera más detallada los principales cambios que introduce esta nueva norma.

i) 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 calcula 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. Para cuentas a cobrar comerciales y activos de contratos que proceden de contratos con clientes (NIIF 15), el grupo se ha acogido al enfoque simplificado (provisión por pérdidas esperadas durante toda la vida del activo). Con este fin y para su implementación, el Grupo ha 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 riesgo crediticio específico del cliente, su sector y país (ver más detalle en la Nota 1.2.3.3). Este modelo aplica a todos los activos financieros incluidos los comerciales y activos de contratos bajo la NIIF 15, no comerciales y cuentas a cobrar bajo el modelo de CNIIF 12. El impacto negativo en el patrimonio neto asignable a los accionistas por el deterioro de activos financieros asciende a -32 millones de euros neto de impuestos.

ii) Clasificación y valoración de activos financieros. Existe una nueva clasificación para reflejar el modelo de negocio de la compañía y las características de los flujos de efectivo contractuales de los activos financieros. Para ello, el Grupo ha adaptado sus políticas y ha establecido las tres categorías permitidas por la norma. De esta nueva clasificación no se han reconocido ajustes significativos ya que la mayor parte de los activos continúan valorándose a coste amortizado ya que los flujos de efectivo contractuales son solamente pago de principal e intereses y los activos se mantienen hasta vencimiento. Únicamente destacar, para los instrumentos de patrimonio que se valorarán por defecto a su valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias, existe la opción en el momento inicial de presentar sus variaciones de valor razonable en otro resultado integral. Esta decisión es irrevocable y se toma por cada activo de forma individual.

iii) Clasificación y valoración de pasivos financieros. La NIIF 9 no cambia con respecto a la NIC 39, excepto por el cambio de tratamiento en las renegociaciones de pasivos financieros que no causaron una baja de los mismos. El ajuste de transición por este concepto asciende a 1 millón de euros en patrimonio neto atribuible a la sociedad dominante.

iv) Contabilidad de coberturas. La regulación trata de alinear más la contabilidad de coberturas con la gestión de riesgos,

teniendo los nuevos requerimientos un enfoque basado en principios. La nueva norma no ha tenido ningún impacto relevante en estos estados financieros a 31 de diciembre de 2018. La NIIF 9 además permite con carácter general designar como elemento cubierto componentes específicos de elementos no financieros y en instrumentos financieros, siempre que sean identificables y medibles, y siempre que exista mercado líquido para los mismos (NIIF 9 B6.3.8 y siguientes) y en concreto permite en determinados casos cubrir el componente de inflación de determinados instrumentos financieros (NIIF 9 B6.3.13 a 6.3.15).

Respecto a la NIIF 15 Ingresos de actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes, aunque la normativa es aplicable con carácter obligatorio el 1 de enero de 2018, Ferrovial decidió en el ejercicio 2017, aplicarla de forma anticipada. Por lo tanto, la información comparativa del ejercicio 2017 no ha sido necesaria reexpresarla y está registrada de acuerdo con la norma de reconocimiento de ingresos NIIF 15.

1.3.1.b) Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones de aplicación obligatoria en ejercicios posteriores a 2018:

Las nuevas normas, modificaciones e interpretaciones con posible impacto en el Grupo que han sido aprobadas por el IASB y que no son de obligado cumplimiento a 31 de diciembre de 2018 son las siguientes:

NIIF 16 ARRENDAMIENTOS:

Nueva norma que establece un único modelo contable para los arrendatarios, donde las cifras 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.

Se espera la aplicación del método retroactivo modificado en la fecha de transición, reconociendo el mismo importe tanto en el activo como en el pasivo, por el efecto acumulado de la aplicación inicial de la norma a 1 de enero de 2019, no reexpresando la información de periodos comparativos. Además, se espera no aplicar en transición la norma a contratos que anteriormente estaban reconocidos como arrendamientos operativos si éstos no cumplen con la definición de arrendamiento bajo la NIIF 16 o cumplen con las excepciones permitidas por la norma sobre el reconocimiento de arrendamientos a corto plazo (inferior a 12 meses) y de bajo valor.

Del análisis preliminar de los arrendamientos operativos a la fecha de cierre del ejercicio, se estima un impacto aproximado de 350 millones de euros correspondiente a los pagos mínimos futuros no cancelables actualizados a la tasa de interés implícita considerando el tipo de activo y país, que podría ser equiparable al activo por derecho de uso y la deuda financiera que habría que reconocer en el balance. De este impacto, aproximadamente 250 millones de euros corresponderían a la división de Servicios. Dicha estimación se ha realizado en base a la cartera de contratos y condiciones de mercado existentes a 31 de diciembre de 2018 pero podría variar debido a que el Grupo no ha finalizado la implementación de la nueva solución que ayudará a la aplicación de la norma y a las posibles modificaciones a la política contable surgidas durante la adopción práctica de la misma por parte de las sociedades del grupo hasta que se presenten los estados financieros del ejercicio que incluya la fecha de primera aplicación.

CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS 2018

En cuanto al resto de normas, modificaciones e interpretaciones con posible impacto en el Grupo que han sido aprobadas por el IASB pero que aún están pendientes de aplicación en la Unión Europea a 31 de diciembre de 2018 son las siguientes:

NUEVAS NORMAS, MODIFICACIONES E INTERPRETACIONES		APLICACIÓN OBLIGATORIA EJERCICIOS INICIADOS A PARTIR DE:
Aprobadas por la UE		
Modificación a la NIC 28	Participaciones de Largo Plazo en Asociadas y Negocios Conjuntos	1 enero de 2019
Pendientes de aprobación por la UE		
Interpretación 23 del CINIIF	La Incertidumbre frente a los Tratamientos del Impuesto a las Ganancias	1 enero de 2019
Modificación a NIC 19	Modificación, Reducción o Liquidación del Plan	1 enero de 2019
Modificación a la NIIF 9	Características de Cancelación Anticipada con Compensación Negativa	1 enero de 2019
Mejoras Anuales	Ciclo 2015-2017	1 enero de 2019
Modificaciones a las referencias al Marco conceptual		1 enero de 2020
Modificaciones a la NIC 1 y NIC 8	Definición de Material o con Importancia Relativa	1 enero de 2020
Modificación a la NIIF 3	Definición de un negocio	1 enero de 2020

No se espera que ninguna de estas normas tenga un impacto relevante para la compañía.

1.2.2. CRITERIOS DE CONSOLIDACIÓN

Durante los ejercicios 2018 y 2017, 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). A este respecto, con el objeto de determinar la existencia en cada entidad del Grupo de control sobre la misma, control conjunto o una influencia significativa, se revisa la coherencia entre la participación accionarial y el control político de la sociedad en virtud de los estatutos y acuerdos entre accionistas.

En el caso de negocios con sociedades en los que se determine la existencia de control conjunto, el criterio general de consolidación es el de puesta en equivalencia.

En relación a estos negocios bajo control conjunto, además de aquellos supuestos en los que hay dos socios cada uno con una participación del 50%, los casos que requieren un análisis más detallado son los relativos a proyectos de infraestructuras en los que Ferrovial es el accionista con mayor participación accionarial siendo esta inferior o igual al 50%, tiene el derecho a proponer al Consejero Delegado o a otros ejecutivos de la participada y el resto de accionistas, fundamentalmente fondos de infraestructuras, tienen participación directa en el Consejo de Administración. En todos los casos se ha concluido que dichos proyectos se deben de consolidar por puesta en equivalencia porque Ferrovial no tiene el derecho a nombrar a la mayoría del Consejo de Administración de las compañías, las decisiones en dichos Consejos requieren en todos

los casos, incluida la del nombramiento de los principales ejecutivos, mayoría simple o cualificada y en el caso de situación de bloqueo de una decisión, Ferrovial no tiene capacidad por sí sólo de desbloqueo. Dentro de este caso cabe destacar las participaciones en las sociedades titulares de los siguientes proyectos de Autopistas (se indica entre paréntesis el % de participación mantenido en los mismos) I-66 (50%), 407 ETR (43,2%), Eslovaquia (35%), Toowoomba (40%) y Osars (50%).

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 86, -42 y 923 millones de euros (913, -19 y 1.406 millones de euros en 2017). Las actividades discontinuadas aportan por su parte una cifra de activos, resultados y ventas de 528, 40 y 381 millones de euros respectivamente. Destacan por su importancia relativa (ventas superiores al 0,5% de las ventas consolidadas) las siguientes sociedades que corresponden a proyectos de ejecución de obras de construcción:

PROYECTO	ACTIVIDAD	% PARTICIPACIÓN	VENTAS (M€)
UTENTE	Construcción de la autopista NTE, en Dallas- Fort Worth	75%	187
Northern Line / Thames Tideway Tunnel	Diseño y construcción del túnel Thames Tideway y extensión Northern Line del metro de Londres	50%	182
UTE Toowoomba	Construcción de una autopista de circunvalación en la ciudad de Toowoomba, Australia	50%	141
Northern Beaches	Diseño y construcción de mejoras de la red de carreteras alrededor del hospital de Northern Beaches en Australia	70%	75
407 East Extension	Diseño y construcción de la autopista 407 Este en Toronto	50%	53
PLW	Empresa dedicada al tratamiento de aguas en Houston	50%	53
Tokamak - Iter	Construcción del reactor Tokamak localizado en Cadarache, al sur de Francia	30%	45
UTE Farrington Station	Mejora de la conexión entre las líneas del metro de Londres	33%	37
Grand Parkway Infrastructure	Diseño, construcción y mantenimiento de la carretera SH-99 Grand Parkway en Houston	70%	33
UTE Harwood	Diseño y Construcción del Puente Clarence River, en Nueva Gales del Sur	50%	32
Fusion Joint Venture - EW	Proyecto de línea de alta velocidad entre Londres y Birmingham.	37%	30
TOTAL			867

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.

Respecto a las sociedades que se consolidan por puesta en equivalencia determinadas sociedades en las que se tiene una posición en el accionariado inferior al 20% (directamente o

indirectamente), siempre y cuando Ferrovial pueda nombrar a algún miembro dentro del Consejo de Administración de las mismas.

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 22 millones de euros después de impuestos y minoritarios (18 millones de euros en 2017). 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.

Por último, en cuanto a las operaciones de compra o venta de un porcentaje de participación que no suponga un cambio de control en la sociedad, la participación minoritaria puede valorarse a valor razonable o al valor proporcional en los activos netos identificables de la adquirida.

El criterio general aplicado por el Grupo será aquel que evite el reconocimiento de forma anticipada de plusvalías en el patrimonio de la sociedad. De esta forma se reconoce la participación minoritaria a su valor razonable en el caso de la venta de participaciones por encima de su valor contable o compras por debajo de su valor contable. Del mismo modo, se reconocen las minusvalías correspondientes en el patrimonio neto de la entidad en el caso de venta de participaciones por debajo de su valor neto contable o compras por encima del mismo.

1.2.3. POLÍTICAS CONTABLES APLICADAS POR PARTIDAS DEL ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERO CONSOLIDADO Y DE CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

A continuación, se detallan 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.

1.2.3.1. 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

1.2.3.2. 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 un derecho incondicional a recibir efectivo u otro activo o 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 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	USA	43	Explotación	2018	Global
LBJ Infr. Group LLC	USA	52	Explotación	2014	Global
I-66 Mobility Partners LLC	USA	50	Construcción	2016	PEE
I-77 Mobility Partners LLC	USA	50	Construcción	2014	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

(*) Año de inicio de la concesión (si está en explotación) o año de inicio de la construcción (si está en construcción).

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	ESTADO	AÑO DE INICIO (*)	MÉTODO CONS.
Autovía Aragón	España	19	Explotación	2007	Global
Servicios Urbanos de Murcia	España	20	Explotación	2011	Global
PlanAlto Beirao	Portugal	25	Explotación	2006	Global
Ecoparc Can Mata (1)	España	14	Explotación	2011	Global
Gesmat	España	20	Explotación	2012	Global

(*) Año de inicio de la concesión (si está en explotación) o año de inicio de la construcción (si está en construcción).

(1) Se trata de modelos mixtos (Activo intangible / cuenta a cobrar).

Activos con Modelo Cuentas a Cobrar 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 en las concesiones de este tipo se clasifica como ingresos ordinarios, ya que forma parte de la actividad de la concesión y son devengados de forma regular y periódica.

A 31 de diciembre de 2018 y 2017 el importe de la remuneración financiera recogida como ventas asciende a 108 y 136 millones de euros respectivamente (ver Nota 2.1). Adicionalmente, los gastos financieros asociados a la financiación de las concesiones en las que se aplica el modelo de activo financiero ascienden a 23 millones de euros en 2018 y 35 millones de euros en 2017. La disminución en ambos conceptos se debe fundamentalmente a las

CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS 2018

autopistas portuguesas Norte Litoral y Algarve, que pasan a consolidarse por el método de puesta en equivalencia durante todo el ejercicio 2018 (frente a 8 y 3 meses, respectivamente, en 2017).

Se detallan a continuación los principales contratos de concesión de autopistas 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 que aplican el Modelo Cuenta a Cobrar

SOCIEDAD CONCESIONARIA	PAÍS	AÑOS ESTADO	AÑO DE INICIO (*)	MÉTODO CONS.
Autopista Terrasa Manresa	España	50 Explotación	1989	Global
Auto-Estradas Norte Litoral	Portugal	30 Explotación	2006	PEE
Autoestrada do Algarve, S.A.	Portugal	30 Explotación	2004	PEE
Eurolink M3	Irlanda	45 Explotación	2010	PEE
A66 Benavente - Zamora	España	30 Explotación	2015	PEE
407 East Extension	Canadá	30 Explotación	2016	PEE
Scot Roads Partnership Project Limited (**)	Reino Unido	30 Explotación	2017	PEE
Nexus Infr. Unit Trust (Toowoomba) (***)	Australia	25 Construcción	2015	PEE
Blackbird Infrastructure Group (407 East Phase 2) (****)	Canadá	30 Construcción	2015	PEE
Ruta del Cacao S.A.S	Colombia	20 Construcción	2015	PEE
Zero Bypass Ltd.	Slovakia	30 Construcción	2016	PEE
Netflow OSARs Western	Australia	20 Construcción	2017	PEE

(*) Año de inicio de la concesión (si está en explotación) o año de inicio de la construcción (si está en construcción).

(**) Participada en un 20% a través de Cintra y un 20% a través de Amey

(***) Apertura de tramo Western Section en diciembre 2018

(****) Apertura del Segmento 2A en enero 2018

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 las divisiones de Servicios, Construcción y Aeropuertos.

Con respecto a los contratos de Construcción, detallamos a continuación los más significativos:

Con respecto a la división de Servicios, destacamos a continuación los siguientes contratos:

SOCIEDAD CONCESIONARIA	PAÍS	AÑOS DE CONCESIÓN	ESTADO	AÑO DE INICIO (*)	MÉTODO CONS.
Concesionaria de Prisiones Lledoners	España	32	Explotación	2008	Global
Conc. Prisiones Figueras S.A.U.	España	32	Explotación	2011	Global
Depusa Aragón, S.A.	España	20	Construcción	2017	Global
Aparcamiento Wrocław Budimex	Polonia	30 y 4 meses	Explotación	2012	Global
Urbicsa Ciudad de la Justicia	España	35	Explotación	2008	PEE
Concesionaria Vía Olmedo Pedralba	España	25	Explotación	2013	PEE

(*) Año de inicio de la concesión (si está en explotación) o año de inicio de la construcción (si está en construcción).

SOCIEDAD CONCESIONARIA	PAÍS	AÑOS DE CONCESIÓN	ESTADO ^(*)	AÑO DE INICIO (**)	MÉTODO CONS.
CTR Oris	España	15 años	1	2015	Global
Juan Grande	España	20 años	1	2014	Prop.
Salto del Negro	España	22 años	1	2012	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	1	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	1	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	30 años	1	2017	PEE
Amey Hallam Highways	Reino Unido	25 años	2	2012	PEE

(*) 1: Explotación, 2: Construcción, 3: construcción/explotación.

(**) Año de inicio de la concesión (si está en explotación) o año de inicio de la construcción (si está en construcción).

(***) Participada en un 20% a través de Cintra y un 20% a través de Amey

La división de Aeropuertos cuenta con el siguiente contrato:

SOCIEDAD CONCESIONARIA	PAÍS	AÑOS DE CONCESIÓN	ESTADO	AÑO DE INICIO (*)	MÉTODO CONS.
Denver Great Hall	Estados Unidos	30	Construcción	2017	Global

(*) Año de inicio de la concesión (si está en explotación) o año de inicio de la construcción (si está en construcción).

1.2.3.3. Otras partidas del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias

Tesorería y equivalentes sociedades de proyectos de infraestructuras: Caja restringida (Nota 5.2.1).

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

En la valoración de derivados, 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 según 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.

En el ejercicio 2018 se ha realizado también un ejercicio de valoración a valor razonable en relación a los activos y pasivos que han sido reclasificados a actividades discontinuadas (ver Nota 1.1.3 en relación a los criterios de valoración aplicados).

Instrumentos financieros

Como se ha mencionado anteriormente en la Nota 1.2.1, se ha adoptado la nueva norma NIIF 9 de instrumentos financieros que establece los requisitos para el registro y valoración de los activos y pasivos financieros.

Cabe destacar el cambio que afecta a la clasificación y valoración de activos financieros, por el cual el método de valoración se determina en base a dos conceptos, las características de los flujos de efectivo contractuales del activo financiero y el modelo de negocio de la entidad para gestionarlo. Las nuevas tres categorías son: coste amortizado, valor razonable con cambios en otro resultado integral (patrimonio), y valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias. Como se indica anteriormente, los activos financieros del grupo son principalmente activos que se mantienen hasta el vencimiento y donde los flujos de efectivo son solamente pago de principal e intereses, por lo tanto, según estas características, los activos financieros están valorados a coste amortizado.

Adicionalmente, el grupo ha registrado una provisión por pérdida esperada conforme lo establecido por la nueva norma NIIF 9. Para su cálculo el grupo ha desarrollado una metodología por el que se aplica a los saldos de los activos financieros, unos porcentajes que reflejen las pérdidas crediticias esperadas en función del perfil crediticio de la contrapartida (el cliente, para el caso de los clientes y otras cuentas a cobrar y la entidad concedente, para los activos financieros bajo CNIIF 12). Dichos porcentajes reflejan la probabilidad de que ocurra un incumplimiento de las obligaciones de pago y el porcentaje de pérdida, que, una vez producido el impago, resulta finalmente incobrable. La asignación de los rating y la evolución de dichos porcentajes es supervisado por el departamento de riesgos financieros, que anualmente, para cada cierre del ejercicio actualiza en función de los riesgos crediticios. Si en dicho análisis se identifica un incremento significativo del riesgo respecto del reconocido inicialmente, la pérdida esperada se calcula teniendo en cuenta la probabilidad de que haya un incumplimiento durante toda la vida del activo.

Para los clientes y otras cuentas a cobrar incluyendo los activos de contrato, el grupo aplica el enfoque simplificado. Para el cálculo de la pérdida esperada se obtiene un rating medio de los clientes por actividad y área geográfica y a partir de dicho rating se obtienen los porcentajes a aplicar a los saldos en función de si el cliente es público, privado y su sector de actividad (solo para el caso de los clientes privados). Adicionalmente, si el cliente entre en concurso, reclamación o impago, se considera que se ha producido un incumplimiento y se provisionará el total del saldo del cliente. Para ello, el grupo tiene establecidos unos plazos por tipología de cliente que determina el incumplimiento y por lo tanto el registro de la provisión.

Para el caso de las cuentas a cobrar bajo modelo de CNIIF 12, ver Nota 3.3.2, el cálculo de la provisión por pérdida esperada se hará de forma individualizada para cada activo en función de la calidad crediticia de la entidad concedente. Si no se ha incrementado el riesgo crediticio de forma significativa, el cálculo se realizará por un importe igual a las pérdidas crediticias esperadas en los próximos 12 meses. Considerando que el riesgo no se ha incrementado de forma significativa, si la entidad concedente está por encima de nivel de rating de “investment grade o grado de inversión” y mantiene este nivel desde su reconocimiento inicial.

Otros instrumentos de patrimonio

Se trata de obligaciones perpetuas con pago a opción del emisor del cupón correspondiente, que no cumplen con la condición para su

consideración contable como pasivo financiero debido a que no incluyen la obligación contractual de entrega en efectivo u otro activo financiero, ni una obligación de intercambio de activos o pasivos financieros. Se registrarán por lo tanto en el Patrimonio Neto de la sociedad en el epígrafe de otros instrumentos de patrimonio.

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.

Acreedores 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 las mismas condiciones acordadas con el proveedor, sin que la sociedad que ostenta la obligación de pago al mismo acuerdo con las entidades financieras una extensión sobre los vencimientos acordados con el proveedor, el coste del *confirming* asumido por el proveedor y no existen garantías especiales otorgadas como prenda de los pagos a realizar.

1.2.3.4 Reconocimiento de ingresos

Con el objeto de asegurar una aplicación homogénea en las diferentes áreas de actividad, Ferrovial dispone de una política común de reconocimiento de ingresos adaptada a la NIIF 15 Ingresos de Actividades Ordinarias procedentes de Contratos con Clientes. A continuación, se detallan los criterios seguidos en dicha política, que afectan fundamentalmente a las actividades de Construcción y Servicios, procediendo en el último apartado a explicar de forma resumida algunos aspectos específicos que afectan al reconocimiento de ingresos en cada uno de los segmentos de actividad del Grupo.

i) Criterio general de reconocimiento de ingresos

El primer paso a efectos del reconocimiento de ingresos es la identificación de los contratos y las obligaciones de desempeño dentro de los mismos. El número de obligaciones de desempeño que tiene un contrato dependerá del tipo de contrato y actividad, tal y como se describe al hablar de cada uno de los segmentos de negocio del Grupo.

En general, las obligaciones de desempeño en las actividades de Construcción y de Servicios que Ferrovial realiza se satisfacen a lo largo del tiempo y no en un momento determinado, ya que el cliente recibe y consume simultáneamente los beneficios aportados por el desempeño de la entidad a medida que el servicio se presta.

Respecto al criterio de reconocimiento de ingresos a lo largo del tiempo (forma de medir el progreso de una obligación de desempeño), Ferrovial tiene establecidos unos criterios que se aplican de forma consistente para obligaciones de desempeño de carácter similar.

A este respecto, 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”), que se aplica siempre y cuando a través del contrato y durante la ejecución se pueda medir el avance de los trabajos ejecutados.

En contratos de bienes y servicios diferentes, altamente interrelacionados, para producir un producto combinado, lo que ocurre habitualmente en los contratos con actividad de construcción, el método de producto aplicable será el de medición de los trabajos realizados o “unidad valorada de obra” (“Surveys of performance” dentro de los “ouput method”) por el cual el ingreso reconocido corresponde a las unidades de trabajo ejecutadas en función del precio asignado a las mismas. Conforme a dicho método, periódicamente se obtiene la medición de las unidades realizadas de cada uno de los trabajos, registrando como ingreso la producción correspondiente. Los costes de ejecución de las obras o proyectos de servicios se reconocen contablemente en función de su devengo, registrando como gasto lo realmente incurrido en la ejecución de las unidades realizadas, así como aquellos previstos en el futuro que deban ser imputados a las unidades de obra ejecutadas a la fecha.

Por su parte, en el caso de servicios recurrentes y rutinarios (los servicios son sustancialmente iguales), como mantenimiento o limpieza, con el mismo patrón de transferencia a lo largo del tiempo y con una remuneración que consiste en una cantidad fija recurrente durante el plazo del contrato (por ejemplo, pago mensual o anual) 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 propuestos por el “output method”). Conforme a este método, los ingresos se reconocerán de forma lineal durante el tiempo del contrato y los costes según su devengo.

Por último, sólo en aquellos contratos que no correspondan a servicios recurrentes y rutinarios y donde no se puede determinar el precio unitario a las unidades a ejecutar, se permite la aplicación del método de recursos (input method) denominado “grado de avance sobre costes”. Conforme a este método, la entidad reconocerá ingresos basados en el avance de los costes respecto al total de los costes previstos para terminar los trabajos, teniendo en cuenta los márgenes esperados de todo el proyecto según el último presupuesto actualizado. Este método conlleva medir la proporción de los costes soportados por el trabajo terminado hasta la fecha respecto al total de los costes previstos y reconocer ingresos de forma proporcional al total de ingresos esperados. En el mismo, se aplica el porcentaje de costes incurridos respecto al total de costes estimados para determinar el reconocimiento de ingresos en función del margen estimado para toda la vida del contrato. Como se ha indicado anteriormente, este método sólo se aplica en aquellos contratos complejos de construcción o servicios a precio fijo (“lump sum”), en los que no es posible hacer un desglose y medición de las unidades producidas.

ii) Reconocimiento de ingresos procedentes de modificaciones, reclamaciones y disputas

Se entiende por modificaciones, los cambios en el alcance del trabajo distintos de los contemplados en el contrato original, que puede llevar a una modificación de los ingresos vinculados a dicho contrato. Las modificaciones del contrato inicial requieren una aprobación técnica y económica por parte del cliente que permita a partir de ese momento la emisión de certificaciones y el cobro de esos trabajos adicionales. El criterio seguido por el Grupo es no reconocer los ingresos por estos trabajos adicionales hasta que exista la aprobación de los mismos por parte del cliente. En el caso de que los trabajos estén aprobados pero la valoración esté pendiente, se aplica el requisito que posteriormente se menciona para el caso de “contraprestación variable”, registrando aquel importe sobre el que sea altamente probable que no se va a producir una reversión significativa. Los costes asociados a estas unidades ejecutadas o servicios se reconocerán en el momento en que se produzcan, independientemente de que haya sido aprobada o no la modificación.

Una reclamación es una solicitud de pago o compensación al cliente (por ejemplo, supuestos de compensación, reembolso de costes, revisión de inflación legalmente obligatoria) sujeta a un procedimiento de solicitud directamente al cliente. El criterio seguido por el Grupo respecto a las reclamaciones es aplicar el mencionado anteriormente para el caso de modificaciones, cuando dichas reclamaciones no estén amparadas en el contrato, o de contraprestación variable, cuando las mismas estén amparadas en el contrato pero sea necesaria su cuantificación.

Una disputa es el resultado de una inconformidad o rechazo tras una reclamación al cliente bajo el amparo del contrato, cuya resolución está pendiente de procedimiento directamente con el cliente o de un procedimiento judicial o arbitral. Conforme a los criterios seguidos por el Grupo, los ingresos relacionados con disputas en la que se cuestione la exigibilidad de la cantidad reclamada no se reconocerán, y los ingresos reconocidos anteriormente se cancelarán, ya que la disputa demuestra la ausencia de aprobación por el cliente del trabajo terminado. En el caso de que el cliente cuestione el valor de los trabajos realizados, el reconocimiento de ingresos se basará en el criterio aplicado en aquellos supuestos de “contraprestación variable” comentado posteriormente.

Solo en aquellos casos en los que exista un informe legal que confirme que los derechos objeto de disputa son claramente exigibles y que por lo tanto se recuperarán al menos los costes directamente relacionados con el servicio relacionado con la misma, podrá reconocerse ingreso hasta el límite del importe de los costes soportados.

iii) Contraprestación variable

Si la contraprestación comprometida en un contrato incluye un importe variable, dicho importe se reconocerá por un valor que sea altamente probable que no sufra una reversión significativa cuando la incertidumbre relativa a la variabilidad haya sido resuelta.

iv) Saldos de balance relativos al reconocimiento de ingresos

Obra ejecutada pendiente de certificar/ obra certificada por anticipado

A diferencia del reconocimiento de los ingresos, las cantidades facturadas al cliente se basan en los diferentes hitos establecidos en el contrato y al reconocimiento que sobre los mismos presta el cliente, el cual se realiza mediante el documento contractual denominado certificación u orden de trabajo. 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 la transferencia de los bienes o servicios al cliente es superior al volumen facturado o certificado, la diferencia se reconoce en una cuenta de activo denominada “Obra ejecutada pendiente de certificar” (siendo un activo del contrato) dentro del epígrafe “Clientes por ventas y prestación de servicios”, mientras que en aquellos contratos en los que la transferencia de bienes es inferior al volumen facturado o certificado por el cliente, la diferencia se reconoce en una cuenta de pasivo denominada “Obra certificada por anticipado” (siendo un pasivo del contrato) dentro del epígrafe “Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo”.

Costes de licitación y costes de movilización

Adicionalmente a los saldos de balance descritos anteriormente, el Grupo también reconoce activos relacionados con los costes de obtención de un contrato (costes de licitación) y con los costes incurridos para cumplir un contrato o costes de puesta en marcha (costes de movilización) relacionados directamente con el contrato principal y siempre que sean recuperables dentro del desarrollo del mismo. Dichos saldos figuran en una cuenta separada del activo del balance dentro del epígrafe de existencias (Nota 4.1).

Los costes de licitación solo se capitalizan cuando están directamente relacionados con un contrato, es probable que se recuperen en el futuro y el contrato se haya adjudicado o la empresa haya sido seleccionada como licitadora de preferencia. Los costes que se hayan soportado con independencia de la obtención del contrato se reconocen como gasto excepto que sean explícitamente recuperables del cliente en cualquier caso (se obtenga o no el contrato). Se amortizan de forma sistemática de acuerdo con la transferencia al cliente de bienes y servicios con los que se relaciona el activo.

Los gastos necesarios para la puesta en marcha del contrato, costes de movilización, se capitalizan siempre que sea probable que los mismos sean recuperables en el futuro y no incluyen gastos que se generarían normalmente en la empresa si el contrato no se hubiera obtenido. 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.

v) Provisiones relacionadas con contratos con clientes

Las principales provisiones relativas a contratos con clientes son las provisiones por gastos diferidos y por pérdidas presupuestadas.

Provisiones por gastos diferidos. Cubren los gastos que se prevé generar a la finalización de un contrato, tales como la retirada de maquinaria de construcción o gastos de desmantelamiento, así como las estimaciones de las reparaciones a realizar en periodo de garantía. Estas provisiones están relacionadas con una obligación existente indicada en el contrato basada en que, probablemente, la empresa aplicará recursos al cumplimiento de la obligación cuyo importe puede ser estimado de forma fiable. Las provisiones se constituyen sobre la base de las mejores estimaciones posibles de gastos totales. Pueden determinarse como porcentaje del total de los ingresos esperados del contrato si existe información histórica de contratos similares.

Respecto a las obligaciones de garantía incluidas en este tipo de provisiones, no se tratarán como una obligación de desempeño separada, salvo que el cliente tenga la opción de contratar la misma de forma separada, por lo que se registrará conforme a lo indicado en la NIC 37 sobre provisiones y activos o pasivos contingentes.

- **Provisiones por pérdidas presupuestadas.** Estas provisiones reconocen tan pronto como sea evidente que los gastos totales previstos a incurrir en un contrato exceden los ingresos previstos totales del mismo. A efectos de determinar, en su caso, la cuantía de la provisión se aplica el criterio establecido en párrafo 14 (b) de la NIC 37, de esta forma se incluyen dentro de la estimación del presupuesto total del contrato aquellos ingresos previstos que se consideran probables. Este criterio es distinto al establecido por la NIIF 15 comentado anteriormente en la Nota 1.2.3.4 “Reconocimiento de Ingresos”, en base al cual dichos ingresos sólo se reconocen cuando se consideran altamente probables. Así mismo, en el caso en que el resultado total esperado de un contrato sea menor que el reconocido conforme a las reglas anteriormente indicadas de reconocimiento de ingresos, la diferencia se registra como una provisión de márgenes negativos.

vi) Componente financiero

En general, para calcular el precio de una obligación de desempeño, se calcula un componente de financiación implícito, en aquellos casos en los que en el periodo entre el momento en que se produce la entrega de un bien o servicio y el momento en el que está previsto que el cliente pague por ese bien o servicio es superior al año. Dicho componente se trata como ingreso financiero.

Para las obligaciones de desempeño en las que entre el momento que la entidad transfiere un bien comprometido con el cliente y el momento en que el cliente paga es inferior al año, se aplica la solución práctica permitida por la norma para no ajustar el importe financiero de la contraprestación.

En aquellos casos en los que contractual o legalmente existe un derecho a cobrar intereses de demora por el retraso en el cobro respecto a los plazos contractualmente establecidos, el reconocimiento de dichos intereses se realizará exclusivamente cuando sea altamente probable que efectivamente se van a percibir dichos intereses.

vii) Criterios específicos de reconocimiento de ingresos por segmento

Actividad de Construcción

En los contratos de construcción se identifica como regla general la 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.

Como se ha comentado anteriormente, el método elegido por el Grupo como preferente es el de “unidad valorada de obra” dentro del método de producto (“output method”), que se aplica siempre y cuando durante la ejecución se pueda medir el avance de los trabajos realizados y exista una asignación de precios a cada unidad de obra.

Sólo en aquellos contratos donde no se puede determinar el precio unitario a las unidades a ejecutar, se permite la aplicación del método de recursos utilizados (“input method”) denominado “grado de avance sobre costes”.

Actividad de Servicios

En el caso de la actividad de servicios no existe una única tipología de contrato debido a la gran diversidad de servicios prestados. En general, los contratos incluyen diversas tareas y precios unitarios donde los ingresos son registrados en la cuenta de resultados cuando los servicios son prestados basado en el tiempo transcurrido (“time elapsed”), esto es, cuando el cliente recibe y consume simultáneamente los beneficios aportados por el desempeño del servicio a medida que se produce. Esto sucede, por ejemplo, para los servicios recurrentes o rutinarios como la gestión de instalaciones, limpieza de las calles o servicios de recogida de basuras.

En determinados contratos se incluyen distintos tipos de actividades sujetos a tablas de tarifas fijas unitarias para la prestación de los servicios que se entregan y que forman parte del contrato completo. En los mismos el cliente solicita cada servicio mediante órdenes de trabajo que se consideran una obligación de desempeño independiente, y dependiendo de los requisitos específicos establecidos en dicho contrato para su aprobación se realizará el reconocimiento de ingresos asociado.

En el caso de los contratos a largo plazo complejos que incluyen la prestación de varios servicios que suponen distintas obligaciones de desempeño (construcción, mantenimiento, operación, etc.), cuyo pago se realiza de forma periódica y en los que el precio correspondiente a las mencionadas obligaciones se indica en el contrato o puede ser determinado, el reconocimiento de ingresos se realiza para los servicios recurrentes siguiendo el método de tiempo transcurrido y siguiendo el criterio de grado de avance para aquellas obligaciones de desempeño de mayor complejidad en las que no es posible la asignación de precios a cada una de las unidades ejecutadas.

Por último, mencionar que determinados contratos se encuentran dentro del ámbito de aplicación de la CINIIF 12, en los que el reconocimiento de ingresos se realiza de acuerdo a los criterios descritos en la Nota 1.2.3.2.

Actividad de Autopistas

Los contratos incluidos dentro de esta área de actividad se registran atendiendo a lo establecido en la CNIIF 12 en 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 1.2.3.2).

La norma NIIF 15 Ingresos de Actividades Ordinarias procedentes de Contratos con Clientes no supone un cambio respecto a cómo se estaba registrando hasta la fecha. 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 depende de los distintos servicios prestados (como por ejemplo la operación o el mantenimiento), que se reconocerán como diferentes obligaciones de desempeño, a las que hay que asignar precios de mercado. En los casos en los que algún precio de venta aislado no es directamente observable, se estima en base a la mejor estimación posible, aplicando el margen esperado para esa actividad.

Actividad de Aeropuertos

Por lo general, se trata de servicios a corto plazo prestados al cliente (líneas aéreas o usuarios del aeropuerto) en los que se reconocerán ingresos regulados en un momento determinado, por lo que no supone cambios en esta actividad. 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 1.2.3.2.

Actividad de Inmobiliaria

Consiste fundamentalmente en ingresos asociados a la venta de pisos, locales comerciales o garajes, que se reconocen cuando el comprador recibe el derecho legal y toma posesión física del activo. Cada unidad (piso, etc.) se considerará una obligación de desempeño separada y se reconocerá con la transferencia legal y económica del activo al comprador, no suponiendo cambios en el método de reconocimiento de ingresos actual.

Actividad de Distribución de Energía

Contratos con una serie de servicios que son sustancialmente iguales y se transfieren según un mismo patrón. La tarifa mensual refleja el valor de los servicios prestados. Estos tipos de contratos solo tendrán una obligación de desempeño que se transfiere a lo largo del tiempo y los ingresos se reconocen aplicando un método del producto (“output method”).

1.2.3.5 Activos no corrientes mantenidos para la venta

Los activos no corrientes se clasifican como activos mantenidos para la venta si se considera que su importe en libros se recuperará a través de una operación de venta en vez de a través del uso

continuado. Esta condición se considera cumplida únicamente cuando la venta es altamente probable, y está disponible para su venta inmediata en su condición actual, y previsiblemente se completará en el plazo de un año desde la fecha de clasificación. El total de dichos activos se presenta registrado en una única línea, y valorado al menor importe entre su valor contable y el valor razonable minorado por los costes necesarios para su enajenación, y no están sujetos a amortización desde el momento de su clasificación como mantenidos para la venta. El resultado aportado por dichos activos al resultado consolidado del Grupo se registra en la cuenta de resultados en función de su naturaleza.

Una entidad que esté comprometida en un plan de venta, que implique la pérdida de control de una subsidiaria, clasificará todos los activos y pasivos de esa subsidiaria como mantenidos para la venta, cuando se cumplan los criterios establecidos en el párrafo anterior, independientemente de que la entidad retenga después de la venta una participación no controladora en su anterior subsidiaria.

1.2.3.6 Operaciones discontinuadas

Se registran como actividades discontinuadas aquellas que han sido enajenadas, se ha dispuesto de ellas por otra vía o han sido clasificadas como mantenidas para la venta y representan un segmento completo para el Grupo consolidado, o forman parte de un plan único o es una filial adquirida exclusivamente con vistas a su reventa. El resultado generado por las actividades discontinuadas, tanto para el ejercicio actual como para aquellos que se presenten junto con este, se presenta en una línea específica en la cuenta de resultados neto de impuestos, comprendiendo el total de los siguientes importes:

- Resultado después de impuestos de las actividades y/o operaciones discontinuadas.
- Resultado después de impuestos reconocido por la medición a valor razonable menos costos de venta, o por la desinversión.

1.2.4. Estimaciones y juicios contables

En las cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio 2018 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:

i) Las estimaciones que se tienen en consideración a efectos del reconocimiento de ingresos en contratos con clientes (ver Nota 1.2.3.4) donde destacan las relacionadas con:

- determinar si existen derechos exigibles para reconocer ingresos;
- determinar si una modificación de contrato ha sido aprobada;
- establecer si se cumplen los criterios para reconocer un ingreso bajo contraprestación variable;

- reconocimiento de ingresos en relación a una reclamación o a una disputa;
 - establecer si hay una obligación de desempeño o varias, así como el precio asignable a cada una de ellas;
 - definir para cada obligación de desempeño el método aplicable para reconocer los ingresos en función del tiempo, teniendo en cuenta que conforme a la política contable establecida por la compañía el método preferido es el método de examen de trabajo ejecutado “output method” (relación valorada o la basada en el tiempo transcurrido “time elapsed”) , siendo el método de grado de avance en costes “input method” aplicado en aquellos casos en los que los servicios prestados no corresponden a servicios recurrentes y rutinarios y en los que no se puede determinar el precio unitario de las unidades a ejecutar.
 - para el caso de contratos registrados bajo el criterio de examen del trabajo ejecutado, la medición de las unidades realizadas y el precio asignable a las mismas;
 - para el caso de los contratos registrados según el método de grado de avance en costes “input method” definir grado de avance en costes y margen previsto del contrato;
 - Determinar capitalización de los costes de licitación y los costes de movilización;
 - Estimaciones relacionadas con el cálculo de la provisión por pérdidas esperadas y gastos diferidos.
- ii) El juicio sobre el cumplimiento de las condiciones para clasificar los activos y pasivos de la división de Servicios como operaciones discontinuadas según la NIIF 5, y por la estimación del valor razonable de dichos activos (ver nota 1.1.3).
- iii) Evaluación de posibles contingencias por riesgos legales (ver Notas 6.5 de pasivos contingentes y 6.3 de provisiones).
- iv) Registro contable del bono híbrido garantizado subordinado (ver Nota 5.1.2. instrumentos de patrimonio)
- v) Las estimaciones para la selección del criterio de consolidación a aplicar en relación a la pérdida de control, como en el caso de las autopistas portuguesas (ver Nota 1.2.2 criterios de consolidación).
- vi) 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).
- vii) La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos (ver Notas 3.1 de Fondo de Comercio y 3.5 de Inversiones en Asociadas).
- viii) Las proyecciones de evolución de los negocios que afectan a la estimación sobre activación de créditos fiscales y a la posible recuperabilidad de los mismos (ver Nota 2.8 de situación fiscal).
- ix) Las estimaciones referentes al valor razonable de los activos y pasivos adquiridos en las combinaciones de negocios detalladas en la Nota 1.1.4, relativa a variaciones de perímetro.

x) Estimaciones que tienen en cuenta los tráficos futuros de las autopistas a efectos de la elaboración de 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).

xi) 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).

xii) La valoración de los 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 información disponible al 31 de diciembre de 2018 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.

1.2.5. 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.

1.3. Tipo de cambio

Como se ha comentado anteriormente, Ferrovial tiene negocios 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 2018 y diciembre de 2017 para el periodo comparativo):

TIPO DE CAMBIO DE CIERRE	2018	2017	VARIACIÓN 18/17 (%)
Libra esterlina	0,8984	0,8889	1,07%
Dólar americano	1,1452	1,2022	-4,74%
Dólar canadiense	1,5601	1,50586	3,60%
Dólar australiano	1,6260	1,53885	5,66%
Zloty Polaco	4,2888	4,1755	2,71%
Peso Chileno	794,66	739,8	7,42%

(*) 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 2018 y diciembre de 2017 para el periodo comparativo):

TIPO DE CAMBIO MEDIO	2018	2017	VARIACIÓN 18/17 (%)
Libra esterlina	0,8858	0,8751	1,23%
Dólar americano	1,1782	1,13913	3,43%
Dólar canadiense	1,5312	1,47545	3,78%
Dólar australiano	1,5838	1,48126	6,92%
Zloty Polaco	4,2714	4,24552	0,61%
Peso Chileno	758,5925	737,72167	2,83%

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

Como se puede comprobar en las anteriores tablas, durante el ejercicio 2018 todas las monedas se han depreciado respecto al euro, con excepción del tipo de cambio de cierre en el caso del dólar americano.

El impacto registrado en fondos propios atribuibles a la sociedad dominante por este motivo es de -119 millones de euros (ver Nota 5.1.1 Variaciones del Patrimonio Neto).

En la Nota 5.4 se explica la gestión del riesgo de tipo de cambio. Asimismo, en ella se realiza un análisis 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.

Adicionalmente, se detalla el impacto por tipo de cambio en aquellas notas en las que éste es relevante.

1.4. Información por segmentos

En el anexo III se presentan los estados de situación financiera 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 -448 millones de euros frente a los 454 millones de euros positivos del año anterior. Dicho resultado se ha visto afectado por la provisión por valor razonable reconocida en relación a la participación de Amey, una vez reclasificada la actividad discontinuada (774 millones de euros, ver Nota 1.1.3), así como a la provisión de 208 millones de libras (195 millones de euros después de impuestos) dotada en concepto de contrato oneroso por el contrato del Ayuntamiento de Birmingham.

A efectos de un mejor entendimiento, en esta sección se analiza la evolución de la cuenta de resultados de las actividades continuadas por cada una de las líneas, terminando con un apartado relativo a la cuenta de las actividades discontinuadas.

Por último, cabe mencionar 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:

IMPACTOS NO RECURRENTE (Millones de euros)	SALDOS A 31/12/2018		SALDOS A 31/12/2017	
	RDO ANTES IMPUESTOS	RESULTADO NETO	RDO ANTES IMPUESTOS	RESULTADO NETO
Impacto por derivados financieros (Nota 2.6)	24	21	25	19
Desinversión, desconsolidación y deterioro de proyectos (Nota 2.5)	82	72	88	87
Impactos no recurrentes HAH (Nota 2.7)	-1	-1	48	48
Otros impactos fiscales no recurrentes (Nota 2.8)	0	39	0	17
Impactos no recurrentes actividades discontinuadas	0	-756	0	-15
Otros impactos	-3	-10	0	2
TOTAL	102	-634	161	158

NOTAS SOBRE RESULTADOS DE ACTIVIDADES CONTINUADAS

2.1. Ingresos de explotación

El detalle de los ingresos de explotación del Grupo a 31 de diciembre de 2018 se desglosa a continuación:

(Millones de euros)	2018	2017
Cifra de Ventas	5.737	5.152
Otros ingresos de explotación	2	1
Total ingresos de explotación	5.738	5.154

La cifra de ventas del Grupo a 31 de diciembre de 2018 relacionada con contratos con clientes asciende a 5.534 millones de euros (Ver Nota 4.4).

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 108 millones de euros en 2018 (136 millones de euros en 2017), tal y como se describe en la Nota 1.2.3.2.

Dentro de otros ingresos de explotación se recoge el impacto de las subvenciones de explotación recibidas en el ejercicio por 2 millones de euros (1 millones de euros en 2017).

La distribución de la cifra de ventas por segmentos y su comparación con el ejercicio anterior es la siguiente:

(Millones de euros)	2018			VARIACIÓN 18/17
	VENTAS EXTERNAS	VENTAS ENTRE SEGMENTOS	TOTAL	
Construcción	4.638	554	5.193	12%
Autopistas	470	1	471	2%
Aeropuertos	14	0	14	-33%
Resto segmentos	132	144	276	5%
Ajustes	0	-217	-217	-1%
Total	5.253	483	5.737	11%

(Millones de euros)	2017		
	VENTAS EXTERNAS	VENTAS ENTRE SEGMENTOS	TOTAL
Construcción	4.139	489	4.628
Autopistas	457	4	461
Aeropuertos	20	0	21
Resto segmentos	125	137	262
Ajustes	0	-219	-219
Total	4.741	411	5.152

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 1.2.2 y en la Nota 6.8.

El detalle de las ventas por segmento geográfico el siguiente:

(Millones de euros)	2018	2017	VAR. 18/17
España	1.007	966	42
Reino Unido	337	372	-35
Australia	271	300	-28
E.E.U.U.	1.684	1.425	260
Canadá	63	85	-22
Polonia	1.732	1.503	229
Resto	641	502	139
Total	5.737	5.152	584

Las ventas de Grupo Ferrovial en sus seis principales mercados alcanzan el 89% 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.

(Millones de euros)	2018	2017	VAR.18/17
Total Consumos	985	818	168
Trabajos realizados por subcontratas	2.361	2.061	300
Arrendamientos	298	269	29
Reparación y conservación	40	40	0
Servicios de profesionales independientes	254	283	-29
Variación provisiones de pasivo (Nota 6.3)	-40	-148	108
Otros gastos de explotación	411	400	11
Total Otros Gastos de Explotación	3.324	2.905	419
Total consumos y otros gastos de explotación	4.309	3.723	586

La suma de estos epígrafes ha experimentado un incremento de 586 millones respecto al ejercicio anterior, pasando de 3.723 millones de euros a 31 de diciembre de 2017 a 4.309 millones de euros a 31 de diciembre de 2018. Este incremento se debe fundamentalmente a la variación de provisiones del ejercicio, así como a los servicios prestados por subcontratas y al gasto por arrendamientos de maquinaria y vehículos, principalmente en la división de Construcción.

El importe relativo a variación de provisiones en el ejercicio 2018 corresponde a un saldo neto de dotación y reversión (gasto) de -9 millones de euros y a una aplicación (ingreso) de provisiones a su finalidad de 49 millones de euros, no teniendo esta última impacto real en la cuenta de resultados ya que implica el reconocimiento de un gasto por otras naturalezas por el mismo importe.

La diferencia entre la variación de provisiones de este epígrafe (reducción de provisiones de 40 millones de euros) y la variación reportada en la Nota 6.3 de provisiones (dotación neta de 70 millones de euros) se debe al movimiento en el ejercicio de las provisiones de la división de Servicios, reclasificada como actividad discontinuada a 31 de diciembre de 2018 (ver Nota 1.1.3).

2.3. Gastos de personal

La composición de los gastos de personal es la siguiente:

(Millones de euros)	2018	2017	VAR.
Sueldos y salarios	791	763	28
Seguridad Social	113	111	2
Aportaciones a planes de pensiones	7	7	0
Pagos basados en entrega acciones	12	14	-2
Otros gastos sociales	22	21	2
Total	945	915	30

La evolución del número de trabajadores a 31 de diciembre de 2018 frente a 2017 por categoría profesional y separando entre hombres y mujeres se muestra diferenciada entre actividades continuadas y discontinuadas en las siguientes tablas:

ACT. CONTINUADAS CATEGORÍA	31/12/2018			VAR. 18/17
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Consejeros ejecutivos	2	0	2	0%
Alta dirección	9	2	11	0%
Directivos	259	28	287	1%
Titulados Sup. y de grado medio	5.552	2.241	7.793	3%
Administrativos	421	467	888	-7%
Operarios y técnicos no titulados	8.138	251	8.389	-5%
Total	14.381	2.989	17.370	-2%

ACT. CONTINUADAS CATEGORÍA	31/12/2017		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Consejeros ejecutivos	2	0	2
Alta dirección	9	2	11
Directivos	256	28	284
Titulados Sup. y de grado medio	5.448	2.121	7.569
Administrativos	474	481	955
Operarios y técnicos no titulados	8.588	244	8.832
Total	14.777	2.876	17.653

ACT. DISCONTINUADAS CATEGORÍA	31/12/2018			VAR. 18/17
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Consejeros ejecutivos	0	0	0	0%
Alta dirección	1	0	1	0%
Directivos	186	39	225	-8%
Titulados Sup. y de grado medio	4.687	1.607	6.294	6%
Administrativos	2.851	3.678	6.529	-12%
Operarios y técnicos no titulados	42.932	18.762	61.694	-5%
Total	50.657	24.086	74.743	-5%

ACT. DISCONTINUADAS CATEGORÍA	31/12/2017			TOTAL
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Consejeros ejecutivos		0	0	0
Alta dirección		1	0	1
Directivos		192	52	244
Titulados Sup. y de grado medio		4.515	1.430	5.945
Administrativos		3.299	4.146	7.445
Operarios y técnicos no titulados		45.181	19.509	64.690
Total		53.188	25.137	78.325

La plantilla media por divisiones de negocio para los dos periodos comparativos es la siguiente:

NEGOCIO	31/12/2018			VAR. 18/17
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Construcción	13.912	2.488	16.400	-3%
Autopistas	418	211	629	0%
Aeropuertos	34	21	55	45%
Resto	289	260	550	1%
Total Act. Continuadas	14.653	2.980	17.634	-3%
Total Act. Discontinuas	52.497	24.775	77.271	-2%
Total	67.150	27.755	94.905	-2%

NEGOCIO	31/12/2017			TOTAL
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Construcción	14.348	2.605	16.953	
Autopistas	425	206	631	
Aeropuertos	23	15	38	
Resto	297	257	554	
Total Act. Continuadas	15.093	3.083	18.176	
Total Act. Discontinuas	53.917	25.163	79.080	
Total	69.010	28.246	97.256	

2.4. Resultado bruto de explotación y resultado de explotación antes de deterioros y enajenaciones

El resultado bruto de explotación asciende a 31 de diciembre de 2018 a 484 millones de euros (516 millones de euros a 31 de diciembre de 2017), lo que supone un decremento de 6% con respecto al ejercicio anterior.

El gasto por amortización del año 2018 es de 127 millones de euros, frente a los 115 millones de euros del ejercicio anterior.

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 2018:

Los importes reconocidos en la línea de deterioros y enajenaciones en el ejercicio 2018 han sido de 82 millones de euros, y corresponden fundamentalmente a los siguientes conceptos:

- Plusvalía por la desinversión de las autopistas griegas Ionian Roads y Central Greece por importe de 84 millones de euros (80 millones de euros en el Resultado Neto). Esta operación se describe en la Nota 1.1.4 de Cambios en el perímetro de consolidación.
- Plusvalía por la desinversión de la filial de Budimex Elektromontaz Poznam, por importe de 10 millones de euros (4 millones en el Resultado Neto). Esta operación se describe en la Nota 1.1.4 de Cambios en el perímetro de consolidación.
- Resultado por deterioro del fondo de comercio asignado a la Autopista Terrasa Manresa (AUTEMA) por importe de -13 millones de euros (ver nota 3.1). Este impacto se traslada íntegramente al resultado neto por no ser fiscalmente deducible.

(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 2018	
Autopistas Grecia	84	0	84	80
Filial Budimex	10	0	10	4
Otras plusvalías	1	0	1	1
Resultado por plusvalías y enajenaciones	95	0	95	85
Autema	0	-13	-13	-13
Resultado por deterioros	0	-13	-13	-13
Total deterioros y enajenaciones	95	-13	82	72

CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS 2018

En el ejercicio 2017 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 2017	
Norte Litoral	25	24	48	56
Algarve	21	21	42	42
Otras plusvalías	1	0	1	0
Resultado por plusvalías y enajenaciones	47	45	91	98
Autema	0	-29	-29	-29
Azores	0	25	25	17
Otros deterioros	0	1	1	1
Resultado por deterioros	0	-4	-4	-11
Total deterioros y enajenaciones	47	41	88	87

2.6. Resultado financiero

La siguiente tabla muestra en detalle la variación del resultado financiero por conceptos en 2018 y 2017. Se presenta separado el resultado de proyectos de infraestructuras del de sociedades excluyendo dichos proyectos (ver definición en Nota 1.1.2) 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 directamente a financiación.

(Millones de euros)	2018	2017	VAR.
<i>Ingresos financieros por financiación</i>	6	2	215%
<i>Gastos financieros por financiación</i>	-239	-231	-4%
Resultado Financiación de proyectos de infraestructuras	-233	-229	-2%
<i>Resultado por derivados (*)</i>	1	0	n.a
<i>Otros resultados financieros</i>	2	-4	152%
Resto Resultado Financiero proyectos de infraestructuras	3	-4	171%
Total Resultado Financiero de proyectos de infraestructuras	-230	-233	1%
<i>Ingresos financieros por financiación</i>	57	34	69%
<i>Gastos financieros por financiación</i>	-48	-60	20%
Resultado Financiero por financiación sociedades ex-proyectos	9	-26	133%
<i>Resultado por derivados (*)</i>	23	25	-9%
<i>Otros resultados financieros</i>	7	-10	-167%
Resto Resultado Financiero sociedades ex-proyectos	30	15	99%
Total Resultado Financiero de sociedades ex-proyectos	39	-11	-446%
Resultado financiero	-192	-244	21%

(*) Incluidos en la columna de valor razonable de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada en resultado financiero por un total de 24 millones de euros en 2018 y 25 millones de euros en 2017.

- **El resultado financiero por financiación de las sociedades proyecto de infraestructuras:** asciende en 2018 a -233 millones de euros (-229 millones de euros a 31 de diciembre de 2017). De este resultado -239 millones de euros corresponden al coste de la financiación externa de estas sociedades. En la siguiente tabla se desglosa este gasto financiero, que incluye los gastos activados por las autopistas en construcción:

GASTO DE FINANCIACIÓN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS (Millones de euros)	2018	2017
Gasto financiero devengado	-271	-273
Gasto activado en periodo de construcción	32	42
Gasto financiero en PyG	-239	-231

La variación en el resultado por financiación se explica principalmente por la menor activación frente al 2017 (-10 millones de euros) de Autopistas en construcción, principalmente por la apertura de tramos en la NTE Segmento 3, así como por los cambios de perímetro producidos en el ejercicio anterior, por la desinversión parcial en 2017, y consecuente pérdida de control, de las autopistas portuguesas Norte Litoral (abril) y Algarve (septiembre), por lo que este año no se ha devengado gasto financiero frente a -12 millones en 2017.

- **Resto de resultado financiero de proyectos de infraestructuras:** se incluye fundamentalmente el resto de resultado financiero, que recoge diferencias de cambio y otros resultados con la consideración de financieros, pero no directamente vinculados a la financiación, destacando este año el impacto por la provisión por pérdida esperada bajo la NIIF 9 por importe de 7 millones de euros (reversión), correspondiente principalmente a la mejora de los porcentajes aplicados a los saldos de la cuenta a cobrar de la autopista Terrasa Manresa. La variación del epígrafe frente al 2017 (6 millones de euros), se debe principalmente al impacto por NIIF 9 anteriormente comentado.
- **El resultado por financiación de las sociedades ex-proyectos** asciende en el ejercicio a 9 millones de euros (-26 millones de euros a 31 de diciembre de 2017), correspondientes al coste de la deuda externa por -48 millones de euros y a los ingresos financieros obtenidos principalmente de las inversiones financieras realizadas por 57 millones de euros. La mejora frente al ejercicio 2017 se debe fundamentalmente al menor devengo financiero de la deuda por la amortización a principio de 2018 de un bono corporativo por importe de 500 millones de euros, que ha sido sustituido por un programa de European Commercial Papers con un tipo de interés mucho más favorable (ver Nota 5.2.2 a.1.1), así como por la mayor rentabilidad de la caja disponible frente al ejercicio anterior (mayor posición en dólares canadienses que se remunera a tipos mejores que la zona euro).
- **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 de cobertura, entre los que destacan opciones financieras (22 millones de euros), y los

CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS 2018

equity swaps que el Grupo tiene contratados para cubrir el impacto patrimonial de los sistemas de retribución variable vinculados a la acción (ver Nota 6.7), con un impacto negativo en el año de -3 millones de euros, derivado de la negativa evolución de la cotización de la acción durante el 2018.

Excluyendo el impacto por derivados, el resto de resultado financiero de las sociedades ex proyectos corresponde a:

RESTO RESULTADO FINANCIERO DE SOCIEDADES EX PROYECTO (Millones de euros)	2018	2017	VAR. 18/17
Coste de avales	-29	-23	-6
Provisión pérdida esperada NIIF 9	-1	0	-1
Intereses demora	11	5	6
Diferencias de cambio	-3	-6	4
Intereses préstamos a puestas en equivalencia	11	14	-4
Intereses actas fiscales	-6	-6	1
Otros	23	6	17
Total	7	-10	17

Este sub-epígrafe incluye principalmente el coste de avales, intereses de demora, diferencias de cambio, intereses de préstamos concedidos a sociedades por puesta en equivalencia, gastos financieros por planes de pensiones e intereses de actas fiscales. Destacar este año el impacto por la provisión por pérdida esperada de NIIF 9 por importe de -1 millones de euros. La línea de Otros recoge en 2018, el importe de la facturación de fianzas a los proyectos que integran por puesta en equivalencia (18 millones de euros). La diferencia frente al ejercicio anterior se debe fundamentalmente, a la mayor facturación de fianzas a empresas asociadas (18 millones de euros frente a 4 millones de euros en 2017), destacando la autopista I-66.

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 es de -54 millones de euros.

(Millones de euros)	RESULTADO FINANCIERO POR FINANCIACIÓN SIN ACTIVACIÓN	FLUJO DE INTERESES	DIFERENCIA
Proyectos	-265	-191	-74
Ex-Proyectos	9	-11	20
Total	-256	-202	-54

Esta diferencia a nivel de proyectos tiene su origen principalmente las autopistas americanas (NTE, LBJ, NTE Segment 3 e I-77), en las que los contratos de financiación permiten la capitalización de los intereses en los primeros años de la concesión, de forma que se acumulan al principal y no suponen salida de caja en el ejercicio (-90 millones de euros), así como por el impacto por la reclasificación de la división de Servicios como actividad discontinuada (21 millones de euros), al no estar reflejado el resultado financiero de la división en el epígrafe de Resultado Financiero por Financiación de la cuenta de pérdidas y ganancias pero sí el flujo de intereses en el Estado de Flujos de Tesorería.

En el caso de las sociedades ex proyecto, la diferencia se debe fundamentalmente al pago del cupón anual del primer bono Corporativo, que al vencer en enero de este año, no ha devengado intereses durante el ejercicio 2018, así como por la reclasificación como actividad discontinuada de la división de Servicios anteriormente comentada.

2.7. Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia

La participación en los beneficios de las sociedades puestas en equivalencia del ejercicio 2018 asciende a 239 millones de euros (225 millones de euros en 2017). El detalle de las sociedades más significativas es el siguiente:

RESULTADO SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA (Millones de euros)	2018	2017
HAH	70	87
407 ETR	136	125
Resto	33	13
Total	239	225

Dentro de los resultados de HAH destacan en el ejercicio 2018 impactos no recurrentes relacionados con ajustes de valor razonable, fundamentalmente por la valoración de los derivados (3 millones de euros), y por deterioros de activos por valor de -4 millones de euros. La cifra de HAH de 2017 incluía resultados no recurrentes positivos por valor de 48 millones de euros relativos principalmente a derivados; excluyendo estos impactos no recurrentes, el resultado de HAH mejora 32 millones de euros.

Respecto a 407 ETR, la positiva evolución frente a diciembre 2017 (11 millones de euros) es consecuencia, principalmente, del incremento de tarifas y de la mejora de tráfico.

Dentro de la línea de resto, destacan las autopistas portuguesas Auto-Estrada Norte Litoral (8 millones de euros) y Autoestrada do Algarve (6 millones de euros) que pasaron a integrar por Puesta en Equivalencia en abril y septiembre de 2017 respectivamente, así como AGS Airports (4 millones de euros) y otras autopistas por importe de 16 millones de euros.

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 2018 alcanza los -25 millones de euros (gasto de -46 millones de euros en 2017), cifra que:

- No incluye el gasto por impuesto sobre sociedades correspondiente a las sociedades integradas por el método de puesta en equivalencia (ver Notas 2.7 y 3.5) que, conforme a la normativa contable, sus resultados se presentan ya netos de su impacto fiscal.

CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS 2018

- Incluye un ingreso por impuesto sobre sociedades correspondiente a ejercicios anteriores de 39 millones de euros (ingreso de 17 millones de euros en 2017), principalmente como consecuencia de la regularización de activos y pasivos por impuestos diferidos de ejercicios anteriores.

Excluyendo del resultado antes de impuestos (486 millones de euros) el resultado de estas sociedades integradas por el método de puesta en equivalencia (beneficio neto de impuesto de 239 millones de euros), las diferencias permanentes (44 millones de euros) y resultados de consolidación sin impacto fiscal (-10 millones de euros), y tomando el gasto por impuesto sobre sociedades ajustado por las regularizaciones de ejercicios anteriores (65 millones de euros), resulta una tasa de impuesto sobre sociedades efectiva del 23%, como se puede comprobar en la siguiente tabla.

La tasa efectiva está en línea con la tasa aplicable en los principales países en los que Ferrovial está presente.

2018 (Millones de euros)	ESPAÑA	REINO UNIDO	AUSTRALIA	EE.UU.	POLONIA	CANADÁ	RESTO PAÍSES	TOTAL
Beneficio antes de impuestos	113	27	-44	-20	105	147	157	486
Resultado sociedades integradas por puesta en equivalencia	-4	-73	-2	0	0	-141	-19	-239
Diferencias permanentes	22	-4	4	2	26	11	-16	44
Resultados de consolidación sin impacto fiscal	0	0	0	-14	0	4	0	-10
Resultado fiscal	131	-49	-43	-32	131	22	121	281
Gasto por impuesto del ejercicio	-91	10	16	101	-25	-7	-29	-25
Cambio en la estimación del impuesto de ejercicios anteriores	58	0	-3	-95	-1	1	0	-39
Gasto por impuesto ajustado	-33	9	13	7	-26	-6	-29	-65
<i>Tipo efectivo sobre resultado fiscal</i>	25%	19%	30%	20%	20%	26%	24%	23%
<i>Tipo efectivo del país</i>	25%	19%	30%	21%	19%	27%		

A continuación, se explican los diferentes elementos a ajustar para el cálculo de la tasa efectiva:

- **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 o tributables en ejercicios futuros. El saldo acumulado por este concepto es un gasto de 44 millones de euros. Detalle de estos ajustes más significativos, se indican a continuación:
 - Plusvalías generadas por la venta de activos en las divisiones de Autopistas y Construcción (-40 millones de euros), que se encuentran no sujetas a tributación.
 - Pérdidas generadas en proyectos puntuales de construcción desarrollados fuera de España que no generan crédito por impuesto (41 millones de euros).

- Deterioro del fondo de comercio de la autopista Autema, sin impacto fiscal (Nota 2.5) por un importe de 13 millones de euros.
- Límite en la deducibilidad de los gastos financieros para el impuesto de sociedades que supone un impacto de 8 millones de euros en la división de Autopistas.
- Gastos no deducibles de diversas naturalezas, fundamentalmente relacionados con Budimex por 10 millones de euros.

Resultados Consolidación sin impacto fiscal. Corresponde a resultados derivados de criterios de consolidación contable que no tienen repercusiones fiscales. El saldo acumulado por este concepto es un ingreso de 10 millones de euros que corresponde a resultados en sociedades de proyectos concesionales en Estados Unidos y Canadá 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.

En la tabla que se adjunta a continuación se incluye el detalle del cálculo de la tasa impositiva efectiva del ejercicio 2017.

2017 (Millones de euros)	ESPAÑA	REINO UNIDO	AUSTRALIA	EE.UU.	POLONIA	CANADÁ	RESTO PAÍSES	TOTAL
Beneficio antes de impuestos	98	9	-45	11	136	126	134	469
Resultado sociedades integradas por puesta en equivalencia	-8	-90	-1	12	0	-129	-8	-225
Diferencias permanentes	12	6	0	-1	0	15	-18	14
Resultados de consolidación sin impacto fiscal	34	3	0	15	0	4	-59	-4
Resultado fiscal	136	-72	-46	37	136	16	49	255
Gasto por impuesto del ejercicio	-39	13	14	15	-27	-9	-12	-46
Cambio en la estimación del impuesto de ejercicios anteriores	5	1	0	-29	0	5	1	-17
Gasto por impuesto ajustado	-34	14	14	-14	-27	-4	-11	-62
<i>Tipo efectivo sobre resultado fiscal</i>	25%	19%	29%	37%	20%	27%	22%	24%
<i>Tipo efectivo del país</i>	25%	19%	30%	35%	19%	27%		

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 2018 y 2017 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)	2018	2017
Gasto por impuesto del ejercicio	-25	-46
Gasto por impuesto corriente	-42	-30
Gasto por impuesto diferido	-7	-61
Efecto impositivo ajustes consolidación a patrimonio	-16	29
Cambio en estimación del impuesto de ejercicios anteriores y otras regularizaciones	39	17

CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS 2018

El importe pagado en el ejercicio tanto para las actividades continuadas y discontinuadas en concepto de impuesto de sociedades asciende a 25 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 2018.

ACTIVO (Millones de euros)	BALANCE 01/01/18	TRASPASOS Y OTROS	ESTIMACIONES EN EJERCICIOS ANTERIORES (*)	CARGO / ABONO ROD. (*)	CARGO / ABONO PATRIM. NETO	EFFECTO TIPO CAMBIO	NIIF 9	DISCONTINUADAS	ACT. BALANCE 31/12/18
Créditos fiscales	353	43	-88	85	0	-5	0	-174	214
Dif. criterio fiscal/ contable	462	-1	27	5	1	-9	12	-149	350
Dif. valoraciones patrimonio	102	0	0	-4	-1	0	0	-8	88
Otros conceptos	118	-51	23	-8	-7	1	0	-62	12
Total	1.035	-9	-38	78	-8	-13	12	-393	664

PASIVO (Millones de euros)	BALANCE 01/01/18	TRASPASOS Y OTROS	ESTIMACIONES EN EJERCICIOS ANTERIORES (*)	CARGO / ABONO ROD. (*)	CARGO / ABONO PATRIM. NETO	EFFECTO TIPO CAMBIO	NIIF 9	DISCONTINUADAS	ACT. BALANCE 31/12/18
Diferidos fondo de comercio	223	5	0	8	0	0	0	-205	32
Dif. criterio fiscal/ contable	541	-1	-106	40	4	6	0	-41	443
Dif. valoraciones patrimonio	81	0	0	0	10	0	0	0	90
Otros conceptos	56	6	5	-4	-1	-1	0	-54	8
Total	900	11	-100	44	13	5	0	-300	574

(*) Incluye impacto de Servicios recogidos en la línea de Resultado de actividades discontinuadas del ejercicio 2018. Dichos impactos corresponden a -15 y -41 millones de euros de cambios en estimaciones y cargo/abono en P&G respectivamente.

Dentro del movimiento de activos y pasivos por impuestos diferidos, destaca el impacto por actividades discontinuadas que supone la reclasificación de Servicios a mantenidos para la venta, y que ha supuesto un decremento en los activos y pasivos diferidos de 393 y 300 millones de euros respectivamente.

Asimismo, cabe destacar el impacto fiscal registrado como consecuencia de la aplicación de la NIIF 9 Instrumentos financieros (Nota 1.2.1.a)), que ha supuesto un incremento del epígrafe de 12 millones de euros en los impuestos diferidos de activo.

Los impuestos diferidos existentes a 31 de diciembre de 2018 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 214 millones de euros, de los cuales 177 millones corresponden a bases impositivas negativas activadas. El resto del impacto corresponde a deducciones que Ferrovial tiene

acreditadas por doble imposición, reinversión y otros conceptos pendientes de aplicar al 31 de diciembre de 2018 por importe de 61 millones de euros (228 millones en 2017) de los cuales se encuentran activados 37 millones de euros.

A continuación, se presenta un detalle del total de bases impositivas negativas pendientes de compensar, desglosando el importe del crédito fiscal máximo y el crédito fiscal activado en base a los modelos de recuperación de actividades continuadas y discontinuadas:

ACTIVIDADES CONTINUADAS PAÍS	BASE IMPOSITIVA NEGATIVA	PERÍODO DE PRESCRIPCIÓN	CRÉDITO FISCAL MÁXIMO	CRÉDITO FISCAL ACTIVADO
Grupo Consolidado Fiscal Español	517	No prescriben	129	129
Grupo Consolidado Fiscal EE.UU	156	No prescriben	33	0
Australia	69	No prescriben	21	21
Reino Unido	34	No prescriben	6	6
Resto	274	2019-No prescriben	68	21
Total	1.050		256	177

ACTIVIDADES DISCONTINUADAS PAÍS	BASE IMPOSITIVA NEGATIVA	PERÍODO DE PRESCRIPCIÓN	CRÉDITO FISCAL MÁXIMO	CRÉDITO FISCAL ACTIVADO
Grupo Consolidado Fiscal Español	8	No prescriben	2	2
Grupo Consolidado Fiscal EE.UU	0	No prescriben	0	0
Australia	240	No prescriben	72	72
Reino Unido	503	No prescriben	85	81
Resto	149	2019-No prescriben	38	11
Total	900		197	166

Grupo consolidado fiscal español:

El crédito por bases impositivas negativas pendiente de uso a cierre de 2018 por parte del Grupo Consolidado en España asciende a 129 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, tanto la totalidad de los créditos fiscales generados por bases impositivas negativas, al generar de forma recurrente resultados positivos en el periodo de proyección, como los créditos por deducciones ya activados (21 millones de euros), por lo que se mantiene su activación en el balance.

Grupo consolidado fiscal EEUU:

A 31 de diciembre de 2018 el saldo de crédito por bases imponibles negativas pendientes de uso por parte del Grupo Consolidado en EEUU asciende a 33 millones de euros. En línea con el enfoque adoptado en años anteriores, se ha decidido no registrar la totalidad de los créditos fiscales dado que no se esperan recuperar a corto plazo y podría retrasarse por la adjudicación de nuevos proyectos.

Australia:

Tras la compra de Broadspectrum, Ferrovial constituyó un Grupo consolidado fiscal con todas sus sociedades en Australia. Las pérdidas activadas corresponden fundamentalmente a pérdidas generadas por las divisiones de Construcción y Autopistas (21 millones de euros) en actividades continuadas y división Servicios (72 millones de euros) en actividades discontinuadas. 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:

A partir de 1 de abril de 2017 tomó efecto el nuevo régimen fiscal de Reino Unido, con la implicación de nuevas regulaciones con impacto en el Grupo consolidado fiscal del país. Las principales modificaciones consisten en la limitación en el uso de pérdidas fiscales; posible compensación de la base imponible del 100% hasta 5 millones de libras esterlinas y del 50% para la base restante con carácter ilimitado en el tiempo, ya sean pre o post generadas a la fecha de entrada en vigor de la reforma. Igualmente, las bases imponibles negativas podrán ser empleadas por cualquier sociedad del Grupo consolidado. En base a este nuevo régimen, se encuentran activadas bases imponibles negativas en Reino Unido por 81 y 6 millones de euros en actividades discontinuadas y continuadas respectivamente.

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 por este concepto 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 (140 millones de euros).
- Diferidos originados como consecuencia de diferencias fiscales y contables en el reconocimiento de ingresos por importe de 98

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 (79 millones de euros).
- Amortizaciones contablemente aceleradas (13 millones de euros).

Dentro de los pasivos, el saldo corresponde fundamentalmente a:

- Diferencias entre provisiones fiscales y contables (252 millones de euros).
- Diferidos por diferencias entre la amortización fiscal y contable (68 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 43 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 87 millones de euros y 90 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, por importe de 32 millones de euros, donde destacan fundamentalmente los relacionados con la amortización del fondo de comercio de Webber, LLC.

A continuación, se detallan los movimientos de los activos y pasivos diferidos durante el ejercicio 2017:

CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS 2018

ACTIVO (Millones de euros)	BALANCE 01/01/17	TRASPASOS Y OTROS	CAMBIO EN ESTIMACIONES EJERCICIOS ANTERIORES	CARGO/ ABONO CUENTA DE RESULTADO	CARGO/ ABONO PATRIM. NETO	EFECTO TIPO CAMBIO	NIIF 15	BALANCE 31/12/17
Créditos fiscales	311	15	17	17	0	-6	0	353
Dif. criterio fiscal/ contable	557	-17	-18	-67	3	2	3	462
Dif. valoraciones patrimonio	144	-2	0	0	-29	-1	0	112
Otros conceptos	45	16	-3	1	0	-5	55	107
Total	1.056	11	-4	-50	-26	-11	58	1.035

PASIVO (Millones de euros)	BALANCE 01/01/17	TRASPASOS Y OTROS	CAMBIO EN ESTIMACIONES EJERCICIOS ANTERIORES	CARGO/ ABONO CUENTA DE RESULTADO	CARGO/ ABONO PATRIM. NETO	EFECTO TIPO CAMBIO	NIIF 15	BALANCE 31/12/17
Diferidos fondo de comercio	270	-53	-8	13	0	1	0	223
Dif. criterio fiscal/ contable	243	44	-1	-8	1	-2	0	278
Dif. valoraciones patrimonio	416	-1	-25	-9	4	-38	-2	344
Otros conceptos	51	12	2	-4	0	-6	0	55
Total	979	2	-32	-7	5	-45	-2	900

2.8.4. Ejercicios sujetos a comprobación fiscal

Respecto a Ferrovial S.A. y su Grupo consolidado fiscal, la Delegación Central de Grandes Contribuyentes de la Agencia Tributaria notificó con fecha 19 de julio el inicio de actuaciones de comprobación e inspección respecto de las entidades Ferrovial S.A., Ferrovial Agroman S.A. y Ferrovial Servicios S.A., y Ferrovial Internacional S.L.U., con relación a los siguientes conceptos tributarios:

- Impuesto sobre sociedades, ejercicios 2012 a 2014.
- Impuesto sobre el Valor Añadido, periodos junio 2013 a diciembre 2015.
- Retenciones e ingresos a cuenta de rendimientos del trabajo y profesionales, periodos junio 2013 a diciembre 2015.
- Retenciones a cuenta Imposición no Residentes, periodos junio 2013 a diciembre 2015.

Las actuaciones se encuentran en fase de aportación de documentación, estando previsto la formalización de las actas durante el ejercicio 2019. 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 2018 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.

NOTAS SOBRE RESULTADOS DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS

2.9. Resultado de actividades discontinuadas

Como se comenta en la nota 1.1.3, al haber clasificado la actividad de Servicios como actividad discontinuada, el impacto en la cuenta de resultados de dicha área de negocio se reporta en una única línea denominada "Resultado neto operaciones discontinuadas", rehaciendo la información de 2017 conforme al mismo criterio. En dicha línea se incluye también el resultado por deterioro por la diferencia entre el valor razonable estimado de los activos y su valor contable.

En cuanto al resultado generado en el ejercicio por la actividad discontinuada, la NIIF 5 p.33 al 35 indica que esa línea recogerá la contribución que dicha actividad ha realizado al consolidado el grupo, es decir, excluyendo por tanto aquellos resultados reconocidos en la actividad discontinuada que tienen su origen en operaciones entre empresas del grupo que son objeto de eliminación. Los impactos eliminados en aplicación de esta norma son:

- En resultado bruto de explotación de 2018, un importe 5 millones de euros (7 millones de euros en 2017), correspondientes a servicios prestados a otras divisiones del Grupo.
- Dentro del resultado financiero de 2018, un importe de -34 millones de euros (-34 millones de euros en 2017), correspondientes al coste financiero generado por las operaciones de financiación interna.
- Efecto impositivo de los importes anteriormente mencionados por 5 millones de euros en 2018 (5 millones de euros en 2017).

Dicho criterio no es coincidente con el que la compañía usa para reportar los resultados por segmentos de negocio al mercado ya que en dicho análisis no se excluyen las operaciones internas entre las diferentes divisiones de negocio o entre la matriz del grupo y sus divisiones de negocio.

Para un mejor entendimiento del resultado generado por la actividad de Servicios y cómo ha sido integrado en los resultados consolidados del Grupo, en la tabla adjunta se presenta un detalle por líneas del resultado del segmento de Servicios, los resultados que aparecen eliminados al reportar dicho segmento como actividad discontinuada, y el resultado de la actividad discontinuada abierta por líneas.

CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS 2018

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS (Millones de euros) 2018	PYG SERVICIOS	AJUSTES	PYG ACTIVIDAD DISCONT.
Total ingresos de explotación	6.791	-9	6.782
Total gastos de explotación	-6.655	4	-6.652
Resultado bruto de explotación	136	-5	131
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	-222	0	-222
Resultado explotación antes deterioro y enajenación inmovilizado	-87	-5	-92
Deterioros y enajenación de inmovilizado	2	0	2
Resultado de explotación	-85	-5	-90
Resultado financiero	-78	34	-44
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	15	0	15
Resultado consolidado antes de impuestos	-148	29	-119
Impuesto sobre beneficios	47	-5	42
Resultado después de impuestos	-101	23	
Resultado operaciones discontinuadas	0	0	-77
Provisión Valor Razonable	0	-774	-774
Resultado Actividades Discontinuadas	0	-774	-851
Resultado consolidado División Servicios	-101	-750	-851

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS (Millones de euros) 2017	PYG SERVICIOS	AJUSTES	PYG ACTIVIDAD DISCONT.
Total ingresos de explotación	7.077	-13	7.064
Total gastos de explotación	-6.653	6	-6.647
Resultado bruto de explotación	423	-7	417
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	-260	0	-260
Resultado explotación antes deterioro y enajenación inmovilizado	163	-7	156
Deterioros y enajenación de inmovilizado	-7	0	-7
Resultado de explotación	156	-7	149
Resultado financiero	-101	34	-67
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	26	0	26
Resultado consolidado antes de impuestos	80	28	108
Impuesto sobre beneficios	-20	-5	-25
Resultado después de impuestos	60	23	
Resultado operaciones discontinuadas	0	0	83
Provisión Valor Razonable	0	0	0
Resultado Actividades Discontinuadas	0	0	83
Resultado consolidado División Servicios	60	23	83

Entrando en los diferentes componentes del resultado de la actividad discontinuada es de destacar:

El resultado bruto de explotación de 2018 se situó en 131 millones de euros, frente a los 417 millones alcanzados el ejercicio anterior. Este empeoramiento se debe fundamentalmente al impacto del contrato de Birmingham en Reino Unido (208 millones de libras; 195 millones de euros en resultado neto).

El resultado financiero mejoró un 34% (-44 millones en 2018 vs -67 millones en 2017) principalmente debido a un menor coste de la deuda en Servicios Australia tras la reestructuración de la misma en condiciones más favorables en el primer semestre del presente ejercicio.

Como consecuencia de la clasificación como actividad discontinuada de Servicios y de acuerdo con la NIIF 5, se ha dotado una provisión por valor razonable de -774 millones de euros (ver Nota 1.1.3).

El resultado neto de las operaciones discontinuadas del ejercicio 2018 alcanzó los -851 millones de euros (83 millones de euros en 2017), influenciado por los efectos anteriormente mencionados.

NOTAS SOBRE RESULTADO DE MINORITARIOS, RESULTADO NETO Y RESULTADO POR ACCIÓN

2.10. Resultado de minoritarios

En el ejercicio 2018 el resultado atribuido a socios minoritarios asciende a -57 millones de euros (-53 millones de euros a diciembre de 2017).

Esta cifra corresponde a los beneficios obtenidos por empresas del Grupo que son asignables a los otros socios que participan en dichas sociedades. Las cifras que aparecen en positivo corresponden a sociedades que generan pérdidas, por lo que la cifra se representa en negativo.

(Millones de euros)	2018	2017	VAR. 18/17	% EXTERNOS
Grupo Budimex	-24	-42	18	44,9%
Autopista del Sol	-2	-1	-1	20,0%
Autop. Terrasa Manresa, S.A.	-17	-15	-2	23,7%
LBJ				
Infrastructure Group	4	12	-8	45,4%
NTE Mobility Partners	-4	2	-7	37,1%
Resto sociedades	-10	-8	-2	
TOTAL Act. Continuadas	-53	-51	-3	
TOTAL Act. Discontinuadas	-4	-2	-2	
TOTAL	-57	-53	-4	

La principal variación corresponde al empeoramiento del resultado de Budimex, compensado en sentido contrario por los mejores resultados registrados en las autopistas North Tarrant Express y LBJ.

2.11. 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)	2018	2017
Resultado neto atribuible a la sociedad dominante (millones euros)	-448	454
Número medio ponderado de acciones en circulación (miles acciones)	738.479	738.216
Menos número medio acciones propias (miles de acciones)	-8.259	-7.324
N ^a medio acciones para determinar b ^a básico por acción	730.220	730.892
Resultado básico/diluido por acción (euros)	-0,61	0,62
Resultado neto Actividades discontinuadas (millones euros)	-851	83
Resultado básico por acción actividades discontinuadas (euros)	-1,17	0,11

Resultado diluido por acción: a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017, 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 descritos 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)	2018	2017	VAR. 18/17
España	38	67	-29
Reino Unido	-877	76	-953
E.E.U.U.	75	36	39
Australia	-17	-24	8
Canadá	147	105	41
Polonia	46	60	-14
Resto	140	133	6
Total	-448	454	-902

La evolución negativa respecto al ejercicio anterior se debe fundamentalmente a los resultados generados en el Reino Unido, que se ven negativamente afectados en el ejercicio 2018 por el registro de la provisión por valor razonable de Amey (-774 millones de euros) así como a la relacionada con el contrato de Birmingham por 195 millones de euros en el resultado neto, ambas registradas en el resultado neto correspondiente a actividades discontinuadas (ver Nota 2.9).

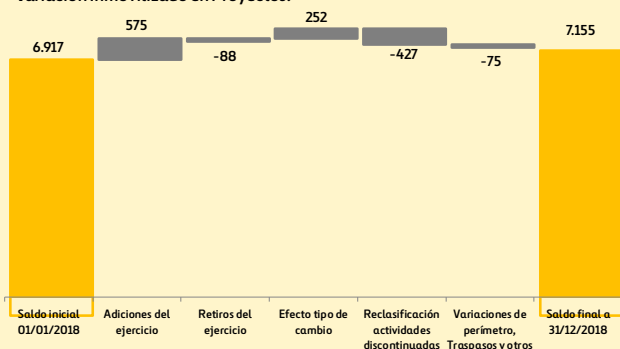
El resultado por segmento de negocio aparece en el Anexo III.

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 2018 en Ferrovial son la partida “Inmovilizado en proyectos de infraestructuras” por 7.155 millones de euros, que supone un 59% del total del activo no corriente (ver Nota 3.3) y las “Inversiones en Asociadas” por 2.455 millones de euros (relativas fundamentalmente a la inversión en HAH y 407ETR) que representa el 20% del total del activo no corriente (ver Nota 3.5). Tras la reclasificación como actividad discontinuada de la división de Servicios, el “Fondo de Comercio de consolidación” (372 millones de euros) representa el 3% del total del activo no corriente, frente al 14% en 2017.

Variación Inmovilizado en Proyectos:

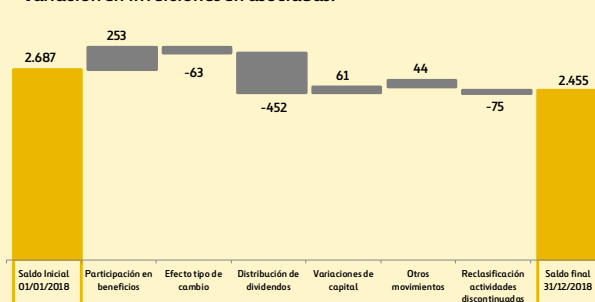


En cuanto a la evolución del inmovilizado de proyectos de infraestructuras, el aumento de la cifra con respecto al ejercicio anterior se debe fundamentalmente a las altas de inmovilizado por importe de 575 millones de euros, principalmente en proyectos en

construcción de Estados Unidos, así como al efecto del tipo de cambio (apreciación del dólar estadounidense) que supone un impacto de 252 millones de euros.

Respecto a la evolución de la partida de inversiones en asociadas, se produce una disminución de 232 millones de euros, originado fundamentalmente por las distribuciones de dividendos por importe de 452 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 y el dólar canadiense (-63 millones de euros), compensado parcialmente por la participación en los beneficios de estas sociedades (253 millones de euros, de los cuales 14 millones de euros corresponden a la actividad discontinuada de Servicios, reclasificada a cierre de ejercicio).

Variación en Inversiones en asociadas:



En relación con la evolución del fondo de comercio, se produce un decremento de -1.690 millones de euros, principalmente generado por la reclasificación de la división de Servicios como actividad discontinuada (-1.659 millones de euros).

3.1. Fondo de comercio y adquisiciones

A continuación, se presenta un cuadro con la evolución del Fondo de Comercio durante el ejercicio 2018:

(Millones de euros)	2017	OTROS	DETERIOROS	TIPO DE CAMBIO	TOTAL ACTIV. DISC.	2018
Servicios	1.684	0	0	-26	-1.659	0
Servicios España	443	0	0	0	-443	0
Amey	843	0	0	-9	-834	0
Broadspectrum	358	0	0	-15	-344	0
Steel	28	0	0	-2	-26	0
Resto Servicios	13	1	0	0	-13	0
Construcción	198	0	0	4	0	202
Budimex	70	0	0	-2	0	68
Webber	127	0	0	6	0	134
Autopistas	140	0	-13	0	0	128
Ausol	70	0	0	0	0	70
Autema	71	0	-13	0	0	58
Aeropuertos	40	0	0	2	0	42
Transchile	40	0	0	2	0	42
TOTAL	2.062	0	-13	-19	-1.659	372

3.1.1. Adquisiciones en el ejercicio

El Grupo ha adquirido una participación adicional sobre las sociedades Carillion Amey Ltd. (67%) y Carillion Amey (Housing Prime) Ltd. (50%), en las que ya participaba previamente, por un importe total de 18 millones de libras (20 millones de euros), tras la cual obtuvo el 100% de las acciones de ambas sociedades. En consecuencia, las sociedades adquiridas se han contabilizado por puesta en equivalencia hasta agosto de 2018, fecha en que se obtuvo el control y, posteriormente, por integración global (ver Nota 1.1.4).

Como se puede ver en la tabla que se presenta a continuación, la diferencia entre el valor contable de la compañía y el precio de adquisición se ha asignado como mayor valor de un activo intangible relativo a los contratos de los que dicha sociedad es titular, sin que haya aflorado fondo de comercio en la operación.

Adicionalmente, de acuerdo con la NIIF 3, p.42, el Grupo ha medido la participación previa en el patrimonio de la adquirida por su valor razonable en la fecha de adquisición y ha reconocido una ganancia

en el resultado del período de 9 millones de euros (incluido en el resultado neto de actividades discontinuadas).

(Millones de euros)	2018
Fondos propios a la fecha de adquisición	4
Ajustes valor razonable	-9
Asignación activo intangible (Nota 3.2)	47
Impacto fiscal PPA	-7
Fondos propios tras ajustes	36
Inversión de Ferrovial participación adquirida	20
Valor razonable participación previa	15
Fondo de comercio	0

3.1.2. Movimientos en el ejercicio

Se detallan a continuación las principales variaciones en función de la naturaleza del movimiento:

Total actividades discontinuadas

La clasificación de Servicios como actividad discontinuada ha minorado este epígrafe en 1.659 millones de euros en el ejercicio 2018.

Tipo de cambio

En relación a las variaciones causadas por el tipo de cambio, la apreciación del euro frente a la mayor parte de divisas en las que opera las sociedades del Grupo ha tenido como resultado un impacto negativo en el fondo de comercio de -19 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 -26 millones de euros, debido fundamentalmente a Broadpectrum (-15 millones de euros) y Amey (-9 millones de euros). Este impacto se ha compensado parcialmente debido a la apreciación del dólar estadounidense lo que ha incrementado el valor del fondo de comercio asignado a Webber en 6 millones de euros.

Deterioros

El único deterioro registrado en el ejercicio corresponde al fondo de comercio de consolidación asignado a Autema, por importe de 13 millones de euros (ver Nota 3.1.3)

3.1.3. Test de deterioro de los fondos de comercio

A. Fondos de Comercio de Servicios:

Tras la reclasificación de la división de Servicios como actividad discontinuada, el análisis del deterioro del fondo de comercio asociado a la misma ya no resulta de aplicación al valorarse la totalidad de los activos y pasivos de dicho segmento al menor valor entre su importe en libros y su valor razonable (precio estimado de venta) menos los costes de venta (ver Nota 1.1.3).

B. Fondos de comercio de Construcción (Webber y Budimex):

Metodología y tasa de descuento

El importe de los fondos de comercio de Webber (Estados Unidos) y Budimex (Polonia) asciende, al 31 de diciembre de 2018, a 134 y 68 millones de euros respectivamente (127 y 70 millones de euros al 31 de diciembre de 2017).

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) después de impuestos del 8,5% (frente al 8,9% en 2017), y una tasa de crecimiento a perpetuidad del 2,25% (frente al 2,0% 2017). En el WACC se ha utilizado una tasa libre de riesgo del 3,2%, 48 puntos básicos por encima de la cotización del bono americano a 10 años a 31 de diciembre de 2018.

En 2018 la tasa de descuento (WACC) antes de impuestos aproximada asciende a 10,0% (frente al 10,6% en 2017).

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 2018 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 de caja libres 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 menores 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 2,25%, 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 Webber, la valoración que se desprende del modelo del test de deterioro es un 75% superior a su valor contable (frente al 59% del año anterior).

El peso del valor residual de Webber calculado tras el periodo de proyección explícito sobre el total de la valoración es del 68%.

El valor de cotización de Budimex a 31 de diciembre de 2018 es un 278% superior a su valor contable (frente al 491% 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 una holgura del 73% 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 proyectado fuese de 296 puntos básicos, dejando la hipótesis del crecimiento a perpetuidad 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 2,25%), no existiría deterioro.

En relación a Budimex, debido a la amplia holgura entre su capitalización bursátil y 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 2018 a 128 millones de euros (140 millones de euros al 31 de diciembre de 2017). 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 de caja para el accionista esperados 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 tráficos, mantenimiento extraordinario, etc.

Para determinar la tasa de descuento, señaladas en la tabla posterior, se ha estimado el Coste de los Recursos Propios (o coste del Equity) conforme al modelo de CAPM. Para ello, se utiliza una tasa libre de riesgo normalizada que toma como referencia habitual 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% (misma que en el ejercicio anterior). A continuación, se muestra una tabla con la tasa de descuento después de impuestos utilizada para cada activo en 2018 y 2017:

TASA DESCUENTO (COSTE DEL EQUITY Ó KE)	2018	2017
Autema	9,0%	8,9%
Ausol	8,5%	9,7%

En 2018, las tasas de descuento antes de impuestos aproximadas son 12,5% en Autema (12,3% en 2017) y 10,7% en Ausol (12,0% en 2017).

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 2018, los ingresos de Ausol han crecido un 8,5% frente al ejercicio 2017 y un 2,2% 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 presenta una holgura frente al valor en libros del 414% (frente al 334% del año anterior).

En Autema se ha registrado en el ejercicio un deterioro en el fondo de comercio por importe de 13 millones de euros. El modelo económico financiero utilizado para el test de deterioro se basa en un escenario donde la compañía asume que se gana el pleito con la Generalitat y se reciben los importes pendientes de cobro atendiendo al régimen concesional previo (decreto 137/1999 de 18 de mayo). La compañía considera que los dos decretos de la Generalitat 161/2015 y 337/2016 que modifican el régimen establecido por el decreto 137/1999, nunca producirán efectos al ser nulos de pleno derecho, debiéndose aplicar en todo momento el régimen concesional previsto inicialmente en el decreto 137/1999.

No obstante, la compañía está asumiendo que se producen ciertos retrasos en los flujos de cobro hasta la fecha estimada de resolución del litigio comentado anteriormente, siendo este el motivo que origina el deterioro del fondo de comercio previamente indicado, sin que se haya registrado un deterioro en la cuenta por cobrar.

Análisis de sensibilidad

Un caso más pesimista de Ausol, con ingresos un 20% inferiores a los proyectados, presenta una holgura del 318% frente al valor en libros.

3.2. Activos intangibles

El saldo a cierre de 2018 de los activos intangibles distintos de los proyectos de infraestructuras asciende a 32 millones de euros (431 millones de euros en 2017). El movimiento de los saldos que componen el epígrafe de Inmovilizado Intangible del balance de situación consolidado ha sido el siguiente:

MOVIMIENTO DURANTE 2018 (Millones de euros)	DERECHOS SOBRE CONCESIONES	APLICACIONES INFORMÁTICAS	CONTRATOS CON CLIENTES Y RELACIONES COMERCIALES	TOTAL
Inversión:				
Saldo 31.12.2017	37	201	458	696
Altas	36	19	4	59
Bajas	0	-4	-77	-81
Transferencias y otros	0	12	23	35
Variaciones de perímetro	0	11	47	58
Efecto tipo de cambio	0	-11	-11	-23
Deterioro activos	0	-5	0	-5
Reclas. Act. Dicontinuadas	-66	-191	-422	-679
Saldo al 31.12.2018	7	31	22	60
Amortización Acumulada:				
Saldo 31.12.2017	-15	-73	-176	-265
Altas	-4	-34	-52	-90
Bajas	0	2	77	79
Transferencias y otros	0	0	-27	-28
Variaciones de perímetro	0	1	1	1
Efecto tipo de cambio	0	4	4	8
Reclas. Act. Dicontinuadas	16	75	175	266
Saldo al 31.12.2018	-3	-25	2	-28
Valor Neto Contable a 31.12.2018	4	6	24	32

Con carácter general, la principal variación del epígrafe de activos intangibles se debe a la reclasificación de la división de Servicios como actividad discontinuada, descrita en la Nota 1.1.3, por un valor neto contable de 413 millones de euros. Adicionalmente, cabe mencionar:

- En relación a los “derechos sobre concesiones”, se recogen aquellos derechos de explotación de las licitaciones, que no tienen la calificación de Proyectos (ver definición en Nota 1.1.2) por 4 millones de euros (22 millones a 31 de diciembre de 2017). La principal variación en el ejercicio se debe al reconocimiento de un activo intangible (35 millones de euros) en la planta de tratamiento de residuos de Milton Keynes en Reino Unido representativo de la obligación de la compañía de tratar cierto volumen de residuos del Ayuntamiento de manera gratuita. Dicho activo tiene su contrapartida en el epígrafe de Ingresos a distribuir en varios ejercicios (ver Nota 6.1)
- El valor de las “aplicaciones informáticas” tiene un valor neto de 6 millones de euros (128 millones a 31 de diciembre de 2017). Durante el ejercicio se ha producido un deterioro del software del grupo por -5 millones de euros asociado a determinadas plantas de Reino Unido.
- Por otra parte, en relación a los “contratos con clientes y relaciones comerciales”, se recoge el valor neto de la cartera comercial, bases de datos de clientes y otros activos intangibles por un valor neto de 24 millones de euros (282 millones a 31 de diciembre de 2017). Las variaciones de perímetro se producen como consecuencia de la adquisición de determinadas sociedades de Carillion, tal y como se comenta en la Nota 1.1.4 de Cambios en el perímetro de consolidación. Esta adquisición ha supuesto un impacto de 47 millones como mayor valor de contratos con clientes y relaciones comerciales (ver Nota 3.1.1).

Asimismo, durante el ejercicio se han producido bajas de activos totalmente amortizados por un total de -77 millones de euros, asociados fundamentalmente con los contratos de Australia.

El impacto en el flujo de caja (Nota 5.3) por las adiciones de activos intangibles ha ascendido a -8 millones de euros, importe inferior a las altas reconocidas en el balance, principalmente por la inversión en aplicaciones informáticas que no se han desembolsado en su totalidad y al reconocimiento del activo intangible (derechos sobre concesiones) registrado por Milton Keynes anteriormente mencionado y sin contrapartida en caja.

3.3. Inversiones en proyectos de infraestructuras

3.3.1. Activos modelo intangible

(Millones de euros)	SALDOAL 01/01/2018	TOTAL ADICIONES	TOTAL RETIROS	EFEECTO TIPO DE CAMBIO	RECLA. ACT. DISCONTI NUADAS	SALDOSAL 31/12/2018
Autopistas España	734	2	0	0	0	736
Autopistas USA	4.842	484	0	255	0	5.581
Resto Autopistas	384	0	2	0	0	386
Inversión Autopistas	5.960	486	2	255	0	6.703
Amortización acumulada	-351	-67	0	-6	0	-424
Provisiones por deterioro	0					0
Inversión neta Autopistas	5.609	419	2	249	0	6.279
Inversión resto Proyectos de infraestructura	521	7	0	0	-526	2
Amortización resto Proyectos de infraestructura	-246	-28	0	0	274	-1
Total inversión neta resto proyectos de infraestructura	274	-22	0	0	-252	1
Total inversión	6.480	493	2	255	-526	6.705
Total amortización y provisión	-598	-96	0	-6	274	-425
Total inversión neta	5.883	398	2	249	-252	6.280

Las variaciones más significativas en 2018 son las siguientes:

- La evolución del tipo de cambio ha supuesto un aumento de los saldos de balance de estos activos de 249 millones de euros (-650 millones en 2017), en su totalidad provocada por la evolución del cambio del euro frente al dólar en las autopistas americanas (Ver Nota 1.3)
- Por lo que respecta a las Autopistas Americanas, se han producido incrementos de activos por 484 millones de euros. De ellos, los más significativos se concentran en la extensión de la autopista North Tarrant Express Extension por 214 millones de euros (262 millones de euros en 2017), y 266 millones de euros en la autopista I-77 Mobility Partners LLC (165 millones de euros en 2017). Dentro del total de la inversión correspondiente a estas autopistas, existe un saldo a 31 de diciembre de 2018 de 503 millones de euros (1.129 millones de euros en 2017) de inmovilizado en curso asociado a la autopista I-77 Mobility Partners LLC (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 CINIIF 12, fundamentalmente asociados a la Autovía de Aragón Sociedad Concesionaria, S.A. por una inversión neta de 104 millones de euros (115 millones en 2017), 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 148 millones de euros (159 millones en 2017). Dichos saldos se reclasifican al epígrafe de Actividades Discontinuas (ver Nota 1.1.3).

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 2018 aparecen detallados en la Nota 2.6.

El movimiento de estos activos durante 2017 fue el siguiente:

(Millones de euros)	SALDOAL 01/01/2017	TOTAL ADICIONES	TOTAL RETIROS	VARIACIONES DE PERÍMETRO Y TRASPASOS	EFEECTO TIPO DE CAMBIO	SALDOSAL 31/12/2017
Autopistas España	793	5	0	-64	0	734
Autopistas USA	5.025	477	0	0	-659	4.842
Resto Autopistas	384	0	0	0	0	384
Inversión Autopistas	6.201	483	0	-64	-659	5.960
Amortización acumulada	-300	-61	0	0	9	-351
Provisiones por deterioro	-25	1	25	0	0	0
Inversión neta Autopistas	5.876	423	25	-64	-650	5.609
Inversión resto Proyectos de infraestructura	487	10	-5	28	0	521
Amortización resto Proyectos de infraestructura	-196	-27	-1	-23	0	-246
Total inversión neta resto proyectos de infraestructura	291	-16	-6	5	0	274
Total inversión	6.689	493	-5	-37	-659	6.480
Total amortización y provisión	-521	-87	23	-23	9	-598
Total inversión neta	6.168	406	19	-60	-650	5.883

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 CINIIF 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 2018 y 31 de diciembre 2017:

CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS 2018

MOVIMIENTOS (Millones de euros)	CUENTAS A COBRAR PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS 2018	CUENTAS A COBRAR PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS 2017
Saldo a cierre del ejercicio	1.035	977
Impacto NIIF 9	-46	0
Saldo a inicio del ejercicio	989	0
Adiciones	178	185
Retiros	-90	-50
Trasposos y otros	-36	-75
Efecto tipo de cambio	2	-2
Reversión NIIF 9 (nota 2.6)	7	0
Recla. Act. Discontinuadas	-175	0
Saldo a final del ejercicio	875	1.035

Nota: saldos presentados netos de provisiones

La aplicación del nuevo método de cálculo de la pérdida esperada bajo la NIIF 9 (ver Nota 1.2.3.3) ha supuesto un impacto de -46 millones de euros registrados en el periodo de transición, de los que -35 millones de euros corresponden al proyecto de Autema, debido al incremento del riesgo de crédito de la entidad concedente, la Generalitat de Cataluña, desde el inicio de la concesión hasta la fecha de primera aplicación. Para dicho proyecto, se ha aplicado el cálculo de la provisión por pérdida esperada a toda la vida del activo.

Durante el ejercicio se han revertido 7 millones de euros en base a la actualización del cálculo de la provisión por pérdida esperada

bajo la NIIF 9, los cuales han sido reconocidos en el epígrafe financiero de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada (ver Nota 2.6.).

La reclasificación al epígrafe de Actividades Discontinuadas (ver Nota 1.1.3) por importe de -175 millones de euros hace referencia a las cuentas a cobrar correspondientes a la división de Servicios.

Adicionalmente, en relación a la cuenta a cobrar relativa al proyecto de Autema, tanto el decreto publicado en el ejercicio 2015 como el nuevo decreto publicado en el ejercicio 2017 se encuentran recurridos de forma acumulada en un solo procedimiento y no se ha considerado al respecto modificaciones sustanciales a las ya consideradas en relación al tratamiento de la misma (ver Nota 6.5.1.a). Como se indica en la nota mencionada, la sociedad considera que hay argumentos legales muy sólidos para ganar dicho recurso, por lo que 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 13 millones de euros (ver Nota 3.1.3). 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 por este concepto.

SOCIEDAD CONCESIONARIA (Millones de euros)	SALDOS A 31/12/2018			SALDOS A 31/12/2017		
	CUENTA A COBRAR A LARGO PLAZO	CUENTA A COBRAR A CORTO PLAZO (Nota 4.2)	TOTAL 2018	CUENTA A COBRAR A LARGO PLAZO	CUENTA A COBRAR A CORTO PLAZO (Nota 4.2)	TOTAL 2017
Autopista Terrasa Manresa, S.A	642	27	669	634	25	659
Autopistas	642	27	669	634	25	659
Concesionaria de Prisiones Lledoners	60	2	62	66	2	68
Concesionaria de Prisiones Figueras	100	4	104	109	3	113
Depusa Aragón	26	0	26	26	0	26
Budimex Parking Wrocław	11	0	11	11	0	11
Construcción	198	5	203	213	5	218
Hospital de Cantabria	0	0	0	71	14	85
Plantas de tratamiento de residuos en España	0	0	0	33	9	42
Plantas de tratamiento de residuos en Reino Unido y Polonia	0	0	0	71	168	239
Servicios	0	0	0	175	191	366
Denver Great Hall LLC	35	0	35	12	0	12
Aeropuertos	35	0	35	12	0	12
Total Grupo	875	32	907	1.035	221	1.256

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 -69 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. Inmovilizado material

El movimiento de los saldos que componen el epígrafe de Inmovilizado material del balance de situación consolidado ha sido el siguiente:

MOVIMIENTOS DURANTE 2018 (Millones de euros)	TERRENOS Y CONSTRUCCIONES	INSTALACIONES TÉCNICAS Y MAQUINARIAS	OTRAS INSTALAC. UTILLAJE Y MOBILIARIO	TOTAL
Inversión:				
Saldo al 01.01.2018	194	948	824	1.966
Altas	-1	78	101	178
Bajas	-2	-61	-45	-108
Variaciones de perímetro y traspasos	-5	44	-44	-5
Efecto tipo de cambio	0	-3	-15	-18
Recla. Act. Discontinuas	-154	-563	-596	-1.313
Saldos al 31.12.2018	31	442	225	699
Amortización acumulada y deterioros al 01.01.2018				
	-47	-680	-545	-1.272
Dotación amortización	-7	-79	-58	-144
Bajas	2	46	29	77
Variaciones de perímetro y traspasos	0	3	-7	-4
Efecto tipo de cambio	0	3	5	9
Deterioros Inmovilizado Material	0	0	-4	-4
Recla. Act. Discontinuas	34	392	465	891
Saldos al 31.12.2018	-17	-316	-115	-448
Valor neto contable 31.12.2018	14	126	111	251

Las variaciones más significativas en 2018 son las siguientes:

Adiciones:

Del total de adiciones por 178 millones de euros, las más significativas se han producido en el área de Servicios por 114 millones de euros en relación con 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 con la maquinaria específica de obra.

Adicionalmente a lo anterior, durante el ejercicio 2018 el impacto de la variación del tipo de cambio del euro frente al dólar australiano y americano, peso chileno y de la libra han supuesto un decremento neto en el inmovilizado material de 18 millones de euros.

El detalle por segmento de negocio de las adiciones de inmovilizado material ha sido el siguiente:

(Millones de euros)	2018	2017
Construcción	60	49
Autopistas	2	9
Act. Discontinuada Servicios	114	83
Otros	2	1
Total	178	142

Impacto en flujo de caja: El impacto en el flujo de caja por las adiciones de inmovilizado material ha ascendido a -175 millones de euros (Nota 5.3).

Bajas o Retiros:

Se producen 108 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, 27 millones de euros se registran en el área de construcción y 79 millones de euros en Servicios.

Reclasificación Actividades Discontinuas:

El valor neto contable del inmovilizado material correspondiente a la división de Servicios reclasificado al epígrafe de Actividades Discontinuas asciende a 422 millones de euros.

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 14 millones de euros (70 millones en 2017), asociado a la división de Construcción. La variación con respecto al 2017 se debe a la reclasificación al epígrafe de Actividades Discontinuas (ver Nota 1.1.3) de la provisión por deterioros de la división de Servicios por importe de 68 millones de euros.

El Grupo tiene formalizadas pólizas de seguros para cubrir los posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de su inmovilizado material, así como las posibles reclamaciones que se le puedan presentar por el ejercicio de su actividad, entendiéndose que dichas pólizas cubren de manera suficiente los riesgos a los que están sometidos.

El detalle del inmovilizado en curso asciende a 4 millones de euros (58 millones de euros en 2017). La variación con respecto al 2017 viene motivada por la reclasificación al epígrafe de Actividades Discontinuas de la división de Servicios por importe de 53 millones de euros.

A 31 de diciembre de 2018 no existen inmovilizaciones materiales significativas sujetas a restricciones de titularidad o pignorados como garantía de pasivos.

CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS 2018

A continuación, se muestran los movimientos del año 2017:

MOVIMIENTOS DURANTE 2017 (Millones de euros)	TERRENOS Y CONSTRUCCIONES	INSTALACIONES TÉCNICAS Y MAQUINARIAS	OTRAS INSTALAC., UTILLAJE Y MOBILIARIO	TOTAL
Inversión: Saldo al 01.01.2017	189	974	804	1.967
Altas	7	64	71	142
Bajas	-8	-61	-49	-119
Variaciones de perímetro y trasposos	12	3	19	34
Efecto tipo de cambio	-5	-32	-22	-59
Saldos al 31.12.2017	194	948	824	1.966
Amortización acumulada y deterioros al 01.01.2017	-45	-669	-522	-1.235
Dotación amortización	-7	-79	-58	-144
Bajas	7	48	37	92
Variaciones de perímetro y trasposos	-3	3	-12	-12
Efecto tipo de cambio	1	17	9	27
Deterioros Inmovilizado Material	0	0	0	0
Saldos al 31.12.2017	-47	-680	-546	-1.272
Valor neto contable 31.12.2017	147	268	278	694

3.5. Inversiones en asociadas

El detalle de la inversión en sociedades puestas en equivalencia al cierre del ejercicio 2018 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%).

2018 (Millones de euros)	HAH (25%)	407ETR (43,23%)	RESTO	TOTAL
Saldo 31.12.17	737	1.652	298	2.687
Participación en el resultado (Nota 2.7)	70	136	47	253
Dividendos	-143	-260	-49	-452
Variaciones de capital	0	0	61	61
Diferencias de cambio	-5	-55	-3	-63
Pensiones	33	0	3	36
Reclas. Actividades Discontinuas	0	0	-75	-75
Otros	15	1	-8	8
Saldo 31.12.18	705	1.475	275	2.455

Evolución: La evolución de este epígrafe se explica fundamentalmente por el reparto de dividendos de -452 millones de euros, por la apreciación del euro frente a la libra esterlina y el dólar canadiense principalmente, que provoca un impacto negativo de -63 millones de euros, así como por la reclasificación de Servicios como actividad discontinuada por 75 millones de euros. En sentido contrario, se produce un incremento de 253 millones de euros por la participación en el resultado del ejercicio (de los cuales 14 millones corresponden a la actividad discontinuada de Servicios) y un aumento de 61 millones por aportaciones de capital (AGS) mediante capitalización de un préstamo, principalmente.

Impacto en flujo de caja: La diferencia entre los 452 millones de dividendos que aparecen en la anterior tabla y los 511 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, clasificados dentro del epígrafe de Activos Financieros no Corrientes del Balance (Nota 3.6), y al efecto de determinadas coberturas de tipo de cambio relacionadas con los dividendos cobrados.

El movimiento de los saldos de este epígrafe del balance de situación durante el ejercicio 2017 fue el siguiente:

2017 (Millones de euros)	HAH (25%)	407ETR (43,23%)	RESTO	TOTAL
Saldo 31.12.16	837	1.881	156	2.874
Participación en el resultado	87	125	39	251
Dividendos	-148	-248	-28	-423
Diferencias de cambio	-33	-106	-3	-143
Pensiones	-15	0	3	-12
Var. perímetro	0	0	148	148
Otros	9	0	-17	-8
Saldo 31.12.17	737	1.652	298	2.687

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 2018.

Igualmente, dado que ambas participaciones fueron revalorizadas en el momento en que se produjo la pérdida de control, registrándose un fondo de comercio, 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

En base a las valoraciones y sensibilidades realizadas, a las referencias de valor de transacciones con terceros y a la evolución positiva del activo en el ejercicio, se ha concluido que no existe deterioro.

La evolución en 2018 ha sido positiva, mejorando el resultado bruto de explotación 4,5% respecto a 2017. El crecimiento del RAB en el año ha sido del 2,6%, situándose en 16.200 millones de libras. Asimismo, el tráfico se ha situado un 2,7% por encima de 2017.

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 extendido hasta diciembre de 2019.
- Se ha acordado con el regulador una extensión 2 años del presente periodo regulatorio, iH7 (2020 y 2021).

- En los periodos regulatorios siguientes, y tras la aprobación por parte del Parlamento Británico del “National Policy Statement” para la expansión de Heathrow, se ha considerado el desarrollo de los planes de ampliación de capacidad del aeropuerto (proyecto tercera pista).
- 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 2051.

El resultado de la valoración presenta una holgura razonable respecto a su valor contable. Adicionalmente se han realizado sensibilidades a las principales variables (remuneración del RAB, 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. En un escenario sin considerar la ampliación de la tercera pista tampoco existe deterioro.

b. Evolución Balance de Situación y Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2018-2017

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 2018.

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 2018 son 1 EUR=0,89842 GBP (0,88893 en 2017) para saldos de balance y 1 EUR=0,88585 GBP (0,87506 en 2017) para Pérdidas y Ganancias.

Balance de Situación 2018/2017

HAH (100%) MILL. GBP	2018	2017	VAR. 18/17
Activos no corrientes	16.766	16.590	176
Fondo de comercio	2.753	2.753	0
Inmov. en Proy. de infraestructuras	13.391	13.344	47
Activos financieros no corrientes	50	48	2
Activos por superávit de pensiones	28	0	28
Impuestos diferidos	0	0	0
Derivados financieros	543	444	99
Otros activos no corrientes	0	0	0
Activos corrientes	1.084	1.002	82
Clientes y cuentas a cobrar	419	266	153
Derivados financieros	0	170	-170
Tesorería y equivalentes	652	554	98
Otros activos corrientes	13	11	2
Total activo	17.849	17.592	258

HAH (100%) MILL. GBP	2018	2017	VAR. 18/17
Patrimonio neto	212	297	-85
Pasivos no corrientes	16.389	15.523	866
Provisiones para pensiones	32	158	-126
Deuda financiera	14.060	13.116	944
Impuestos diferidos	763	773	-10
Derivados financieros	1.523	1.459	64
Otros pasivos no corrientes	11	18	-6
Pasivos corrientes	1.248	1.771	-523
Deuda financiera	742	1.356	-614
Deudas operaciones de tráfico	412	377	35
Derivados financieros	39	7	32
Otros pasivos corrientes	55	32	24
Total pasivo	17.849	17.592	258

- Patrimonio Neto

El patrimonio neto asciende a 31 de diciembre de 2018 a 212 millones de libras y experimenta un decrecimiento de -85 millones de libras respecto al ejercicio anterior. De forma adicional al resultado del ejercicio de 247 millones de libras, cabe señalar como principales movimientos el reparto de dividendos a sus accionistas por importe de -500 millones de libras. Este impacto negativo está parcialmente compensado por el impacto de 116 millones de libras registrado en reservas por planes de pensiones, así como el impacto neto de 55 millones de libras por derivados de cobertura.

El 25% de los fondos propios de la participada no se corresponden con el valor contable de la participación, ya que ésta 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 libros de Ferrovial, sería necesario incrementar el 25% de los fondos propios anteriormente presentados (53 millones de libras), en el importe de la mencionada revalorización (581 millones de libras), lo que supone un total de 634 millones de libras, que convertidas al tipo de cambio de cierre (1 EUR = 0,89842 GBP) equivalen a los 705 millones de euros de participación.

• Deuda financiera

La deuda financiera de HAH (corto y largo plazo) se sitúa a 31 de diciembre de 2018 en 14.802 millones de libras, lo que supone un aumento de 331 millones de libras respecto al ejercicio anterior (14.471 millones de libras a 31 de diciembre de 2017). Este aumento se debe principalmente al efecto de:

- Amortización y emisión de bonos por importe de -910 millones y 1.076 millones de libras respectivamente, así como incremento neto de 252 millones de libras de deuda bancaria.
- Decremento de 60 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 (-67 millones de euros).
- Otros movimientos por -27 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 2018 con unos nominales totales de 12.979 millones de libras, entre los que se incluyen derivados de tipo de interés (IRS) por un nominal de 2.513 millones de libras (cobertura de deuda a tipo variable), cross currency swaps (cobertura de bonos emitidos en moneda extranjera) por un nominal de 3.947 millones de libras y derivados indexados a la inflación (ILS) por un nominal de 6.519 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 un aumento de pasivo de 167 millones de libras en el ejercicio. Los principales impactos corresponden a:

- Liquidaciones de caja (pagos netos) de 23 millones de libras.
- Devengo de gastos financieros (resultado por financiación) por -160 millones de libras.
- Efecto en reservas del cambio de valor de los derivados de cobertura por 66 millones de libras.

- Ajustes por cambios de valor de estos instrumentos (resultado valor razonable) por -97 millones de libras, debido principalmente a los index linked swaps (-89 millones de libras), interest rate swaps (+59 millones de libras) y cross currency swaps (-67 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 2018-2017

En la tabla adjunta se presenta la evolución de la cuenta de resultados de HAH en los ejercicios 2018 y 2017.

HAH (100%) MILLONES GBP	2018	2017	VAR. 18/17
Ingresos de explotación	2.970	2.883	87
Gastos de explotación	-1.130	-1.123	-7
Resultado bruto de explotación	1.840	1.760	80
Dotaciones a la amortización	-779	-750	-30
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenaciones	1.061	1.010	50
Deterioros y enajenación de inmovilizado	-17	0	-17
Resultado de explotación	1.043	1.010	33
Resultado financiero	-751	-628	-123
Resultado antes de impuestos	292	383	-90
Impuesto sobre beneficios	-45	-79	34
Resultado operaciones continuadas	247	303	-56
Resultado operaciones discontinuadas	0	0	0
Resultado neto	247	303	-56
Resultado asignable a Ferrovial (Mill. Euros)	70	87	-17

Los ingresos de explotación mejoran principalmente por los mayores niveles de ocupación y al mayor número de pasajeros. Respecto a los costes, están en línea con el año anterior. Estos efectos se trasladan al Resultado Bruto de Explotación que experimenta una mejora del 4,5%.

No obstante, la variación más relevante se produce en el resultado financiero, que se ve afectado por los ajustes de valor razonable de derivados y deuda a valor razonable (fundamentalmente index linked swaps e interest rate swaps), que suponen -188 millones de libras (-45 millones de euros netos atribuibles a Ferrovial), provocados principalmente por la variación de las expectativas de inflación. Este mismo concepto en diciembre de 2017 fue de 203 millones de libras positivos (48 millones de euros en el resultado neto de Ferrovial).

En el Informe de Gestión se incluye información más detallada sobre la evolución de los resultados de HAH.

3.5.2. Detalles de información relativa a 407 ETR

Al igual que en HAH, dado que en el momento en que se produjo la pérdida de control, la participación de Ferrovial en la 407 ETR fue revalorizada y se consideró la existencia implícita de un fondo de comercio, 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.

a. Análisis de deterioro

En base a la valoración realizada por Ferrovial de esta concesión, la evolución positiva del activo en los últimos años y las sensibilidades realizadas se ha concluido que no existe deterioro.

La evolución de este activo en los últimos 10 años ha sido muy positiva, con crecimientos anuales medios de ingresos del 10%, de resultado bruto de explotación (EBITDA) del 11% y de dividendos del 21%. Durante 2018 la autopista se ha comportado mejor de lo que estaba estimado en el Presupuesto, utilizado éste como punto de partida del test de deterioro en el ejercicio anterior, habiendo mejorado las ventas respecto al mismo en un 1% en moneda local. Frente a 2017, las ventas se incrementaron un 9,7% debido a la subida de tarifas de un 8,6% y a una mejora en tráficos del 1,4%. En la misma línea, el EBITDA ha mejorado respecto al ejercicio anterior en un 9,7% y frente al Presupuesto un 3%.

La valoración que realiza Ferrovial de esta concesión presenta una holgura frente al valor en libros de más del 500%. Se han realizado sensibilidades al crecimiento de ingresos y a la tasa de descuento, manteniéndose una amplia holgura.

La metodología de valoración seguida es similar a la descrita para el resto de autopistas (ver Nota 3.1.3.c relativa al Fondo de comercio de Autopistas). Para determinar la tasa de descuento se ha utilizado una tasa libre de riesgo que toma como referencia el bono a 30 años en Canadá, una beta que considera el nivel de apalancamiento y riesgo del activo y una prima de mercado del 6,0% (misma que en el ejercicio anterior). El resultado es una tasa de descuento (coste del equity o Ke) después de impuestos del 6,5% (8,1% antes de impuestos).

En base a la valoración y su evolución positiva en los últimos años, no se han identificado indicios de deterioro.

b. Evolución Balance de Situación y Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2018-2017 relativa a este Grupo de sociedades a 31 de diciembre de 2018 y 2017.

Estos datos corresponden al 100% de la compañía y están presentados en millones de dólares canadienses. Los tipos de cambio utilizados en 2018 son 1 EUR=1,56013 CAD (1,5059 en 2017) para saldos de balance y 1 EUR=1,53115 CAD (1,4755 en 2017) para pérdidas y ganancias.

Balance de Situación 2018-2017

407 ETR (100%) (Millones CAD)	2018	2017	VAR. 18/17
Activos no corrientes	4.470	4.408	62
Inmov. en Proy. de infraestructuras	3.978	3.943	35
Activos financieros no corrientes	459	429	30
Impuestos diferidos	33	37	-4
Activos corrientes	791	1219	-428
Deudores y otras cuentas a cobrar	242	221	21
Tesorería y equivalentes	549	998	-449
Total activo	5.261	5.627	-366
Patrimonio neto	-3.813	-3.435	-378
Pasivos no corrientes	8.865	8.364	500
Deuda financiera	8.351	7.862	489
Impuestos diferidos	514	502	12
Pasivos corrientes	209	698	-489
Deuda financiera	105	522	-417
Acreedores y otras cuentas a pagar	104	176	-72
Total pasivo	5.261	5.627	-366

Se describen a continuación las principales variaciones experimentadas en el balance de situación de la 407 ETR a 31 de diciembre de 2018, frente al ejercicio anterior:

- Patrimonio neto

El patrimonio neto experimenta una reducción de 378 millones de dólares respecto al ejercicio anterior, correspondiendo a la incorporación del resultado positivo del ejercicio por 539 millones de dólares y a la reducción consecuencia del pago del dividendo a los accionistas por importe de 920 millones de dólares. Por otro lado, y en menor medida se produce un impacto por NIIF 9 de 4 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 (-1.648 millones de dólares canadienses), en el importe de la mencionada revalorización y del fondo de comercio (2.630 y 1.319 millones de dólares canadienses respectivamente) que supone un total de 2.300 millones de dólares canadienses, que convertidos al tipo de cambio de cierre (1 EUR = 1,56013 CAD) equivalen a los 1.475 millones de euros de participación.

• Deuda financiera

El conjunto de deuda financiera (corto y largo plazo) aumenta con respecto a diciembre de 2017 en 72 millones de dólares, provocado principalmente por la emisión de bonos en el mes de mayo por importe nominal de 500 millones de dólares (Serie 18-A1 con vencimiento 2048). Este aumento se ven compensado por cancelación de líneas de crédito por -422 millones de dólares y de la serie de bonos 99 A-3 y 00 A-2 en julio y diciembre de 2018 respectivamente por -14 millones de dólares.

Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2018-2017

En la tabla adjunta se presenta la evolución de la cuenta de resultados de 407 ETR en los ejercicios de diciembre 2018 y diciembre 2017:

407 ETR (100%) (Millones CAD)	2018	2017	VAR. 18/17
Ingresos de explotación	1.390	1.268	122
Gastos de explotación	-180	-164	-16
Resultado bruto de explotación	1.211	1.104	106
Dotaciones a la amortización	-107	-106	-1
Resultado de explotación	1.103	998	105
Resultado financiero	-370	-358	-12
Resultado antes de impuestos	733	640	93
Impuesto sobre beneficios	-194	-169	-25
Resultado neto	539	470	69
Resultado asignable a Ferrovial (Millones de dólares)	233	203	30

La principal variación en la cuenta de resultados se produce en la línea del Ingresos de Explotación (+122 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 (233 millones de dólares), sería necesario deducirle -24 millones de dólares de amortización. Dividiendo los 209 millones de dólares resultantes por el tipo de cambio medio (1 EUR = 1,53115 CAD), se obtienen los 136 millones de euros asignables a Ferrovial en 2018.

3.5.3. Otros desgloses relativos a sociedades asociadas

a) Movimiento de resto de 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:

2018 (Millones de euros)	RESTO
Saldo 31.12.17	298
Participación en el resultado	47
Dividendos	-49
Variaciones de capital	61
Diferencias de cambio	-3
Pensiones	3
Reclas. Actividades Discontinuas	-75
Otros	-8
Saldo 31.12.18	275

Dentro de la participación en el resultado destaca la aportación de las joint ventures de Servicios (14 millones de euros), autopistas portuguesas (14 millones de euros), AGS Airports Holding (4 millones de euros) y otras asociadas (14 millones de euros).

Los dividendos cobrados, por su parte, corresponden a la División de Servicios por -20 millones de euros, procedentes principalmente de las joint ventures de Amey, de FMM Company (contrato de mantenimiento del aeropuerto de Doha) y de EMESA-Calle 30, y a Autopistas, por 13 millones de euros (principalmente Algarve y Norte-Litoral).

Asimismo, cabe destacar la ampliación de capital en AGS de 61 millones de euros mediante capitalización parcial del préstamo concedido a la misma (ver Nota 3.6).

Por último, se produce una disminución del epígrafe por -75 millones de euros correspondiente a la reclasificación de la división de Servicios como actividad discontinuada.

b) Otros desgloses de información relativos a sociedades puestas en equivalencia

b.1) Inversión en AGS

Dentro de las sociedades consolidadas por puesta en equivalencia destaca AGS Airports, sociedad titular de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton. Dado que en el momento de su adquisición se generó un Fondo de Comercio, se ha realizado un test de deterioro. El valor neto contable de AGS asciende a 160 millones de euros, suma de la inversión de 60 millones de euros y el valor del préstamo participativo que tiene registrado por 100 millones de euros (ver Nota 3.6 Activos Financieros No Corrientes). Se ha realizado una valoración de AGS, con una tasa de descuento (Ke) en torno al 7,5% (tasa aproximada antes de impuestos del 8,5%), y presenta una holgura del 485% frente a su valor neto contable. Adicionalmente la valoración media de los analistas se sitúa en 471 millones de euros, 2,9 veces superior a su valor contable. Cabe señalar que la evolución del activo en 2018 ha sido positiva, con un incremento de los ingresos y el EBITDA con respecto a 2017 del 1,8% y el 5,7% respectivamente.

b.2) Autopista I-66

En noviembre de 2017 tuvo lugar el cierre financiero de la Autopista I-66 en Virginia. La participación sobre la sociedad concesionaria de la misma es del 50% y se consolida por puesta en equivalencia.

Aunque la inversión en el capital de la sociedad a cierre del ejercicio 2018 es irrelevante, existe un compromiso de inversión adicional de 670 millones de euros en los próximos 5 años.

A 31 de diciembre de 2018, el principal activo de la autopista corresponde al inmovilizado en proyectos de infraestructuras por 835 millones de euros. Desde el punto de vista de los pasivos, destaca la deuda financiera por 993 millones de euros.

b.3) Otra información

Además, existen algunas 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.

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 las 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 el 5%, respectivamente, 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.

3.6. Activos financieros no corrientes

Se detallan a continuación los movimientos al 31 de diciembre de 2018:

MOVIMIENTOS DURANTE 2018 (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 01/01/2018	312	285	172	769
Adiciones	65	373	28	467
Retiros	-130	-202	-60	-392
Trasposos y otros	15	0	-15	0
Efecto tipo de cambio	-5	17	10	23
Reclas. Actividades Discontinuas	-84	0	-27	-111
Saldo al 31/12/2018	173	473	108	754

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 100 millones de euros (175 millones de euros en 2017), así como préstamos participativos a empresas asociadas por importe de 37 millones de euros (40 millones de euros en 2017) y otros créditos ordinarios a empresas asociadas por 120 millones de euros (97 millones de euros en 2017). La disminución del préstamo de AGS se debe fundamentalmente a la capitalización parcial del mismo por importe de 61 millones de euros (ver Nota 3.5.3 a)).
- 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. El incremento neto por 188 millones de euros se corresponde principalmente a LBJ Infraestructure Group por 52 millones de euros, NTE Mobility Partners por 59 millones de euros netos y NTE Mobility Partners Segments 3 LLC por 55 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:
 - Otros créditos comerciales, fundamentalmente con diversas administraciones públicas en relación con contratos a largo plazo por importe de 87 millones de euros (94 millones de euros a 31 de diciembre de 2017). Dentro de este saldo destacan 74 millones de euros de la autopista M-203 correspondientes a la cuenta recuperable de la Administración (ver Nota 6.5.1 a).
 - Créditos comerciales a cobrar con diversas entidades públicas, fundamentalmente ayuntamientos y comunidades autónomas que se encontraban renegociadas a largo plazo del segmento de servicios por aproximadamente 17 millones de euros (21 millones en 2017).
 - Depósitos y fianzas a largo plazo por importe de 20 millones de euros (19 millones de euros a diciembre de 2017).

Se presenta a continuación a efectos informativos el movimiento de estas partidas para el ejercicio 2017:

MOVIMIENTOS DURANTE 2017 (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 01/01/2017	374	249	112	735
Altas	28	168	15	211
Bajas	-82	-102	-10	-194
Trasposos y otros	6	0	58	64
Efecto tipo de cambio	-14	-30	-3	-47
Saldo 31/12/2017	312	285	172	769

SECCIÓN 4: CAPITAL CIRCULANTE

Esta sección comprende las notas relativas a existencias (Nota 4.1), a deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo (Nota 4.2), así como a acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo (Nota 4.3). El saldo neto de dichas partidas se denomina capital circulante.

Millones de euros	2017	NIIF 9	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	Total Activ. Disc.	2018
Existencias	629	0	-6	0	28	-57	594
Deudores y otras cuentas a cobrar a CP	2.635	-1	-29	57	-21	-1.551	1.090
Acreedores y otras cuentas a pagar CP	-4.221	0	36	-90	2	1.573	-2.700
TOTAL	-957	-1	1	-33	9	-35	-1.016

El capital circulante ha experimentado una reducción de 59 millones de euros durante el ejercicio 2018.

Los principales movimientos se producen debido al impacto de considerar la división de Servicios como una actividad discontinuada que implica una reducción muy relevante tanto en la partida de deudores y acreedores, aunque no al saldo neto (-35 millones de euros) al ser el ajuste en deudores (-1.551 millones de euros) y en acreedores (+1.573 millones de euros) similar y por los cambios en el perímetro de consolidación (-33 millones de euros).

El apartado 4.4 incluye un análisis más detallado de las partidas de balance relacionadas con el reconocimiento de ingresos de contratos con clientes en el negocio de Construcción y Servicios, incorporando los desgloses requeridos por la NIIF 15 en relación a dichos contratos.

4.1. Existencias

La composición del saldo de existencias a 31 de diciembre de 2018 y 2017 es la siguiente:

(Millones de euros)	2017	TIPO CAMBIO	OTROS	TOTAL ACTIV. DISC.	2018
Existencias comerciales	360	-8	33	-21	364
Materias primas y otros aprovisionamientos	145	0	19	-17	147
Costes de licitación y movilización	124	2	-24	-19	83
Existencias	629	-6	28	-57	594

De las existencias comerciales registradas a 31 de diciembre de 2018, 310 millones de euros corresponden a la actividad de Inmobiliaria en Polonia (286 millones de euros en 2017), en concepto de terrenos y solares por 136 millones de euros (128 millones de euros en 2017), así como a promociones inmobiliarias en distinto grado de avance por importe de 174 millones de euros (158 millones en 2017).

En cuanto a materias primas y otros aprovisionamientos, 144 millones corresponden a la división de construcción, fundamentalmente a través de sus filiales en Estados Unidos y Canadá por importe de 64 millones de euros (53 millones en 2017) y Budimex por importe de 64 millones de euros (54 millones de euros en 2017).

Por último, en el epígrafe costes de licitación y movilización se reconocen costes de contratos por un importe de 83 millones de euros (124 millones de euros en 2017).

Tanto para los costes de licitación como para los costes de movilización, la amortización se realiza de forma sistemática, de acuerdo con la transferencia al cliente de bienes y servicios con los que se relaciona el activo. Durante el ejercicio 2018 se han amortizado 7 millones de euros de los costes de licitación y 49 millones de euros de los costes de movilización.

Por último, la consideración de Servicios como actividad discontinuada ha tenido un impacto negativo en el epígrafe de existencias de 57 millones de euros.

4.2. Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo

Se presenta a continuación el detalle del epígrafe a 31 de diciembre de 2018 y 2017:

(Millones de euros)	2017	NIIF 9	TIPO CAMBIO	CAMBIOS PERÍMETRO	OTROS	TOTAL ACTIV. DISC.	2018
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	2.032	-1	-25	57	117	-1.379	801
Otras cuentas a cobrar	603	0	-4	0	-138	-172	289
TOTAL DEUDORES	2.635	-1	-29	57	-21	-1.551	1.090

a) Clientes por ventas y prestación de servicios

La composición de los saldos de clientes a 31 de diciembre de 2018 y 2017 es como sigue:

(Millones de euros)	2017	NIIF 9	TIPO CAMBIO	CAMBIO PERÍMETRO	OTROS	TOTAL ACTIV. DISC.	2018
<i>Clientes</i>	1.483	0	-11	21	-29	-795	669
<i>Provisiones clientes</i>	-276	-1	1	0	4	45	-227
Clientes netos	1.207	-1	-10	21	-25	-750	442
Obra ejecutada pendiente de certificar neta	713	0	-15	37	150	-612	273
Retenciones por garantía	112	0	0	-1	-8	-17	86
CLIENTES POR VENTAS Y PRESTACIONES DE SERVICIOS	2.032	-1	-25	57	117	-1.379	801

El epígrafe de Clientes por ventas y prestaciones de servicios ha experimentado una disminución de 1.231 millones de euros, pasando de un saldo de 2.032 millones de euros a 31 de diciembre de 2017 a 801 millones de euros a 31 de diciembre de 2018. Esta variación se explica fundamentalmente por:

- La reclasificación de Servicios como actividad discontinuada, que ha supuesto una disminución de 1.379 millones de euros en este epígrafe.
- La variación por cambios de perímetro asciende a 57 millones de euros. Este impacto se produce principalmente debido a la adquisición de las sociedades de Carillion Amey (ver Nota 1.1.4) (+67 millones de euros), y se ve minorada parcialmente debido a la venta de una sociedad de Construcción en Polonia (-7 millones de euros).
- El impacto de tipo de cambio, que ha minorado este epígrafe en 25 millones de euros. Esta disminución se explica debido a la depreciación que han experimentado las principales divisas en las que opera el Grupo.
- El resto de la variación se explica principalmente por el incremento de este epígrafe en Construcción Polonia (+74 millones de euros) y Servicios Reino Unido (+36 millones de euros).

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2018 se encuentran deducidos del epígrafe "Clientes por ventas y prestaciones de servicios" 4 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 3.2.3 de la NIIF 9 sobre bajas de activos financieros (88 millones de euros a 31 de diciembre de 2017). En lo referente a las actividades discontinuadas, los saldos que habían sido dados de baja de balance mediante contratos de factoring ascienden a 61 millones de euros (55 millones de euros correspondientes a Servicios España y 6 millones de Broadpectrum).

A continuación, se detallan las principales deudas que existen con clientes, desglosando por tipo de deudor:

	CONSTRUCCIÓN		RESTO Y AJUSTES		TOTAL	
Públicos	411	50%	16	n.a.	427	53%
Privados	296	36%	4	n.a.	300	37%
Grupo y Asociadas	116	14%	-42	n.a.	74	10%
TOTAL	823	100%	-22	N.A.	801	100%

En base a este detalle se puede observar que el 53% de los clientes del Grupo son administraciones públicas, correspondiendo el resto a clientes privados.

En relación a las actividades discontinuadas, se detallan a continuación las principales deudas que existen con clientes, desglosando por tipo de deudor:

	SERVICIOS	
Públicos	810	58%
Privados	512	37%
Grupo y Asociadas	68	5%
TOTAL	1.389	100%

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 o estudios de solvencia, 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)	2018	2017
Saldo inicial	276	287
Transición NIIF 9	1	0
Transición NIIF15	0	2
<i>Cargos a la cuenta de resultados:</i>	3	9
Dotaciones	16	20
Reversiones	-13	-11
Aplicaciones	-7	-22
Efecto tipo de cambio	-1	0
Traspasos y otros	-1	0
Total Act. Disc.	-45	0
Saldo final	227	276

La provisión de clientes del ejercicio 2017 estaba calculada conforme a la NIC 39. En 2018 se ha valorado de acuerdo a la NIIF 9, aplicando el enfoque simplificado al cálculo de la provisión por pérdida esperada para toda la vida del activo (ver Nota 1.2.3).

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 2018 y 2017 es como sigue:

(Millones de euros)	2017	TIPO CAMBIO	CAMBIOS PERÍMETRO	OTROS	TOTAL ACTIV. DISC.	2018
Anticipos entregados a proveedores	94	0	1	7	-50	52
Deudores varios	157	-4	-1	19	-68	103
Cuentas a cobrar proyectos infraestructuras	221	1	0	-148	-42	32
Créditos con las Administraciones Públicas	131	-1	0	-16	-12	102
OTRAS CUENTAS A COBRAR	603	-4	0	-138	-172	289

En el epígrafe Deudores varios se encuentran recogidas fundamentalmente las deudas cuyo origen es distinto de la actividad habitual. 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. Las principales variaciones en este epígrafe se producen como consecuencia de los pagos efectuados por la Administración por un importe de 144 millones de euros, al haberse finalizado la fase de construcción de la planta de tratamiento de residuos de Milton Keynes en Reino Unido y por la reclasificación de Servicios como actividad discontinuada (-42 millones de euros).

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 2018 y 2017:

(Millones de euros)	2017	TIPO CAMBIO	CAMBIOS PERÍMETRO	OTROS	TOTAL ACTIV. DISC.	2018
Acreedores comerciales	2.283	-24	92	27	-	1.313
Obra Certificada por Anticipado	619	1	-1	40	-173	486
Anticipos	652	-3	0	-41	-4	604
Otras deudas no comerciales	667	-10	-1	-28	-331	297
ACREEDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR	4.221	-36	90	-2	-1.573	2.700

a) Acreedores comerciales

A continuación, se presenta el desglose del epígrafe de acreedores comerciales a 31 de diciembre de 2018 y 2017:

(Millones de euros)	2017	TIPO CAMBIO	CAMBIOS PERÍMETRO	OTROS	TOTAL ACTIV. DISC.	2018
Acreedores comerciales	1.760	-21	94	-75	-893	865
Acreedores comerciales enviados a confirming	286	-1	0	88	-164	209
Retenciones realizadas a proveedores	237	-2	-2	14	-8	239
ACREEDORES COMERCIALES	2.283	-24	92	27	-1.065	1.313

La partida de Acreedores Comerciales experimenta una disminución de 970 millones de euros respecto al saldo registrado a 31 de diciembre de 2017. Los principales movimientos se corresponden con la consideración de Servicios como actividad discontinuada (-1.065 millones de euros) y los cambios en el perímetro de consolidación (debido a la adquisición de Carillion Amey, con un impacto positivo de 104 millones de euros, y compensado parcialmente por la venta de una sociedad en la actividad de Construcción en Polonia, lo que supone un impacto negativo de 15 millones de euros).

Dentro de esta partida se encuentran registrados los saldos pendientes de pago a proveedores que se realizan mediante contratos de *confirming* (ver Nota 1.2.3.3 sobre políticas contables), por importe de 209 millones de euros (286 millones de euros a 31 de diciembre de 2017).

La Dirección del Grupo considera que el importe en libros de las cuentas de acreedores 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 (incluyendo las operaciones de las actividades discontinuadas) ha sido de 46 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 2018 y 2017:

(Días)	2018	2017
Periodo medio de pago a proveedores	46	49
Ratio de operaciones pagadas	45	49
Ratio de operaciones pendientes de pago	57	48
IMPORTE		
(Euros)		
Total Pagos realizados	1.282.492.063	1.227.935.075
Total Pagos pendientes	50.153.671	45.114.969

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 en general de 30 días.

c) Obra certificada por anticipado y anticipos de clientes

Se recogen en este epígrafe:

- La obra certificada por anticipado en las que el reconocimiento de ingresos va por detrás del volumen certificado por el cliente (ver Notas 1.2.3.4 y 4.4.).
- Los anticipos recibidos de clientes, por importe de 604 millones de euros (652 millones de euros a 31 de diciembre de 2017), de los cuales 143 millones de euros (159 millones de euros a 31 de diciembre de 2017) corresponden a anticipos recibidos por el negocio de Inmobiliaria en Polonia, y 458 millones de euros (486 millones de euros en el ejercicio anterior) corresponden a anticipos recibidos por sociedades de la división de Construcción (detallado en la nota 4.4).

d) Otras deudas no comerciales

El detalle del epígrafe “Otras deudas no comerciales” es el siguiente

(Millones de euros)	2017	TIPO CAMBIO	CAMBIOS PERÍMETRO	OTROS	TOTAL ACTIV. DISC.	2018
Remuneraciones pendientes de pago	289	-7	-3	11	-171	119
Deudas con Hacienda Pública	306	-3	2	-15	-138	152
Otros acreedores	72	0	0	-24	-22	26
OTRAS DEUDAS NO COMERCIALES	667	-10	-1	-28	-331	297

En epígrafe Remuneraciones pendientes de pago se recogen las retribuciones del personal devengadas y no pagadas durante el ejercicio, por importe de 119 millones de euros.

Por otro lado, en la línea “Deudas con Hacienda Pública” se recogen las deudas con Hacienda Pública por impuestos distintos del Impuesto de Sociedades, fundamentalmente IVA y Seguridad Social.

4.4. Información relativa a saldos de balance de contratos con clientes y otros desgloses relativos a la NIIF 15

Saldos de balance relativos a contratos con clientes

Como se indica en la Nota 1.2.3.4 relativa a la política de reconocimiento de ingresos en contratos (NIIF 15), en aquellos contratos en que las obligaciones de desempeño se miden a lo largo del tiempo, sistemáticamente se analiza contrato a contrato la diferencia entre los ingresos reconocidos por los servicios prestados 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 y prestación de servicios (Nota 4.2.a), mientras que si el nivel de reconocimiento de ingresos es inferior al importe facturado se reconoce un pasivo denominado obra certificada por anticipado, dentro del epígrafe de Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar a corto plazo (Nota 4.3).

Adicionalmente, en determinados contratos de construcción o de servicios, se acuerdan pagos en concepto de anticipos que son realizados 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 algunos 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).

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.

CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS 2018

A continuación, se presenta un desglose de los importes reconocidos por estos conceptos a 31 de diciembre de 2018 y de 2017:

(Millones de euros)	2017	TIPO CAMBIO	CAMBIOS PERÍMETRO	OTROS	TOTAL ACTIV. DISC.	2018
Obra ejecutada pendiente de certificar	445	-10	40	137	-612	0
Servicios						
Obra ejecutada pendiente de certificar	268	-5	-2	12	0	273
Construcción						
Obra ejecutada pendiente de certificar	713	-15	37	150	-612	273
Retenciones	112	0	-1	-8	-17	86
Total activos de contratos con clientes	825	-15	36	142	-629	359
Obra						
Certificada por Anticipado	161	-3	0	15	-173	0
Servicios						
Obra						
Certificada por Anticipado	457	4	-1	26	0	486
Construcción						
Obra Certificada por Anticipado	619	1	-1	40	-173	486
Anticipos	652	-3	0	-41	-4	604
Total pasivos de contratos con clientes	1.271	-2	-1	-1	-177	1.090

En el ejercicio 2018 el movimiento más destacado se corresponde con la consideración de Servicios como actividad discontinuada.

El saldo a 31 de diciembre de 2018 de la obra ejecutada pendiente de certificar corresponde prácticamente en su totalidad a las cifras relativas a ingresos del contrato principal firmado con el cliente ya que conforme a la política general establecida en el Grupo solo pueden reconocerse aquellos trabajos que sean exigibles, esto es que estén aprobados por el cliente. En el saldo de reclamaciones, sólo se incluyen aquellos casos en los que se considera altamente probable que no haya una reversión de ingresos en el futuro.

Como hemos comentado en la Nota 1.2.3.4 existen diferentes métodos para calcular los ingresos dependiendo de la naturaleza del contrato. En general las obligaciones de desempeño de las actividades de construcción y servicios se satisfacen a lo largo del tiempo por lo que en el caso de aquellos contratos en los que se aplica el método del producto, y dado que los importes relativos a modificaciones y reclamaciones no son relevantes, el saldo reconocido corresponde fundamentalmente a la obra ejecutada pendiente de certificar del contrato principal por la diferencia entre el momento de la ejecución y la certificación.

En aquellos contratos en los que no corresponden a trabajos recurrentes y/o rutinarios en los que no se puede determinar el

precio unitario de las unidades a ejecutar y por lo tanto se utiliza el método del grado de avance, además de la diferencia entre el avance del trabajo y la certificación, el saldo también incluye la diferencia entre el margen actual del contrato y el margen previsto a fin de contrato en el momento actual de ejecución. El saldo correspondiente a la obra ejecutada pendiente de certificar correspondiente a este tipo de contratos es de 77 millones de euros (la totalidad de los saldos están relacionados con contratos de construcción). Adicionalmente, existen 137 millones de euros correspondientes a contratos de servicios han sido dados de baja al considerarse una actividad discontinuada.

En 2017 el total de obra ejecutada pendiente de certificar relativo a estos contratos ascendió a 175 millones de euros (56 millones de euros en contratos de construcción y 119 millones de euros en contratos de servicios).

Otros desgloses relativos a NIIF 15:

Ingresos relativos a contratos de clientes:

Del total de ingresos reconocidos durante el ejercicio (Nota 2.1 Ingresos de explotación) 5.534 millones de euros corresponde a los ingresos procedentes de contratos con clientes, lo que representa un 96% de la cifra de ventas reconocida.

(Millones de euros)	2018
Construcción	5.047
Autopistas	342
Aeropuertos	14
Resto segmentos	132
Ventas relacionadas con contratos con clientes	5.534

Respecto a los ingresos pendientes de reconocer relativos a obligaciones de desempeño no ejecutadas al cierre del ejercicio, dicha partida corresponde con lo que habitualmente se conoce como cartera (ver definición en el apartado de Medidas Alternativas de Rendimiento dentro del Informe de Gestión). Dicha cifra se desglosa en la siguiente tabla por área de negocio e incluye una estimación sobre los años en los que está previsto que la misma se materialice en ingresos.

INGRESOS	2018	2019	2020	2021	2022 Y SIGUIENTES	TOTAL
Construcción (Actividad continuada)	4.525	4.003	1.384	610	445	10.967
Servicios (Actividad discontinuada)	4.618	2.773	2.061	1.606	8.352	19.411
Total	9.143	6.776	3.445	2.216	8.797	30.377

El total de contratos en las actividades de construcción y servicios alcanza aproximadamente 800 y 1.600 respectivamente.

Adicionalmente, se han reconocido como ingresos 80 millones de euros de obligaciones de desempeño de contratos ejecutadas en años anteriores (15 millones de euros y 65 millones de euros correspondientes a la actividad de construcción y servicios respectivamente).

Otros desgloses cuantitativos y cualitativos

La información relacionada con los desgloses sobre la descripción de cuando se satisfacen las obligaciones de desempeño en función de los diferentes contratos, la existencia de componente de financiación significativo, como se aplica el criterio de contraprestación variable, incluyendo las condiciones que se tienen que cumplir para el reconocimiento de ingresos por este concepto y el concepto de garantías se incluye en la Nota 1.2.3.4. Adicionalmente, lo relacionado con los principales juicios y

estimaciones utilizados para el reconocimiento de ingresos se describen en la Nota 1.2.4.

En cuanto a los activos procedentes de los costes de licitación y costes de movilización relacionados con los contratos de clientes, la información sobre los saldos de balance reconocidos a 31 de diciembre de 2018 se desglosa en la Nota 4.1 Existencias.

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 fundamentalmente a la remuneración al accionista y al resultado neto negativo del ejercicio. Igualmente ha existido un impacto por la primera aplicación de la NIIF 9 (comentada en Nota 1.2.1.) así como a los gastos reconocidos directamente en patrimonio (por efecto del tipo de cambio, pensiones y derivados).

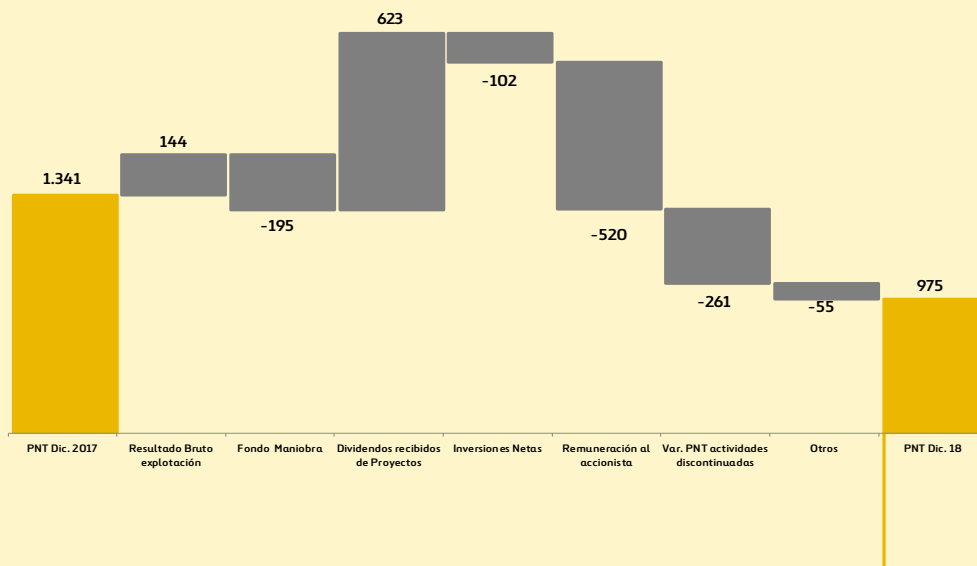
PATRIMONIO ATRIBUIDO A LOS ACCIONISTAS

(Millones de euros)

Saldo final 31/12/2017	5.503
Impacto NIIF 9	-31
Resultado neto	-448
Ingresos y gastos reconocidos directamente en Patrimonio	16
Remuneración accionista	-520
Otros	9
Saldo final 31/12/2018	4.530

La deuda neta consolidada de Ferrovial ex proyectos se mantiene en una caja positiva neta de 975 millones de euros, inferior a la de diciembre de 2017 (1.341 millones de euros). Destaca el pago de dividendos (-520 millones de euros), así como la reclasificación de la división de Servicios como activo discontinuado (-261 millones de euros), compensado por el positivo flujo de actividad generado en el ejercicio (476 millones de euros). El resto de la evolución se analiza a través del flujo de caja (Nota 5.3) y el informe de gestión.

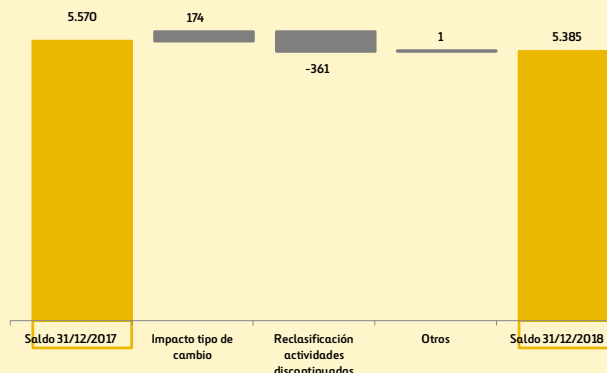
EVOLUCIÓN DEUDA NETA CONSOLIDADA EX PROYECTOS:



Esta situación de caja neta positiva 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) ex proyectos 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, la variación frente al año anterior (5.385 millones en diciembre 2018 frente a 5.570 millones en diciembre 2017), se explica fundamentalmente por la reclasificación de la división de Servicios como actividad discontinuada, así como el impacto positivo por tipo de cambio (174 millones de euros), principalmente por la apreciación del dólar americano.

VARIACIÓN DEUDA BRUTA 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 2018 y que explican las variaciones del mismo entre diciembre 2017 y diciembre 2018:

2018 (Millones de euros)	ATRIBUIDO A LOS ACCIONISTAS	ATRIBUIDO A SOCIOS EXTERNOS	TOTAL PATRIMONIO NETO
Patrimonio Neto a 31/12/2017	5.503	731	6.234
Transición NIIF 9	-31	-6	-38
Patrimonio Neto a 01/01/2018	5.471	725	6.197
Resultado consolidado del ejercicio	-448	57	-391
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	66	8	74
Impacto en reservas de planes de prestación definida	69	0	69
Diferencias de conversión	-119	21	-98
Ingresos y gastos reconocidos directamente en patrimonio	16	29	45
Importes transferidos a la Cuenta de Resultados	0	0	0
Total ingresos y gastos reconocidos	-431	86	-346
Acuerdo dividendo flexible/Otros dividendos	-240	-54	-294
Operaciones de autocartera	-280	0	-280
Remuneración al accionista	-520	-54	-574
Ampliaciones y reducciones de capital	1	77	78
Sist. retributivos vinculados a la acción	10	0	10
Bono híbrido subordinado	-1	0	-1
Otros movimientos	-1	-1	0
Otras transacciones	9	76	89
Patrimonio Neto a 31/12/18	4.530	833	5.363

A continuación, se detallan los principales movimientos en fondos propios durante el ejercicio 2018, cuya evolución ha supuesto una reducción de -973 millones de euros en el patrimonio atribuible a los accionistas.

Transición NIIF 9. Tal y como se explica en la Nota 1.2., el Grupo ha aplicado la NIIF 9 de forma retroactiva reconociendo el efecto acumulado de la aplicación inicial como ajuste del saldo de apertura, lo que ha supuesto un impacto negativo en las reservas de la sociedad dominante por -31 millones de euros.

Resultado consolidado del ejercicio de -448 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 positivo ha sido de 66 millones de euros, de los cuales, 32,6 millones corresponden a las sociedades por

integración global, y 16,8 millones a las de puesta en equivalencia y 17,9 millones se corresponden a la actividad de servicios clasificada como operaciones discontinuadas (ver 1.1.3).

- 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 69 millones de euros netos de impuestos (33 millones de euros en sociedades clasificadas como mantenidas para la venta (Amey) y 36 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, dólar estadounidense y libra esterlina principalmente), tal y como se detalla en la Nota 5.4, han generado unas diferencias de conversión de -119 millones de euros para la sociedad dominante. En concreto, la depreciación del dólar canadiense, de la libra esterlina y el dólar australiano han supuesto unas diferencias de conversión de -79 millones de euros, -42 millones de euros y -26 millones de euros respectivamente, compensado por la apreciación del dólar americano que ha supuesto un impacto de 33 millones de euros. El impacto del resto de monedas es de -5 millones de euros, fundamentalmente debido a la evolución del tipo de cambio del Zloty Polaco.

Remuneración al accionista:

- Dividendo Flexible: La Junta General Ordinaria de Accionistas de Ferrovial, S.A. celebrada el 5 de abril de 2018 aprobó, por cuarto 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 2018 se han ejecutado dos ampliaciones de capital con las siguientes características:
 - En mayo de 2018, se emitieron 7.049.868 nuevas acciones contra reservas por su valor nominal de 0,20 euros por acción, lo que supone un aumento de capital de 1,4 millones de euros, y se compraron derechos de suscripción gratuita por importe de 106 millones de euros, lo que implica un pago por acción de 0,314 euros.
 - En noviembre de 2018, se emitieron 9.510.262 nuevas acciones contra reservas por su valor nominal de 0,20 euros por acción, lo que supone un aumento de capital de 1,9 millones de euros, y se compraron derechos de suscripción gratuita por importe de 134 millones de euros, lo que implica un pago por acción de 0,407 euros.
 - El importe que por este concepto aparece en la anterior tabla corresponde a -240 millones de euros.

- Programa de Recompra: La Junta General de Accionistas de Ferrovial S.A. celebrada el 5 de abril de 2018 aprobó un Programa de Recompra de acciones propias cuyo objeto era la posterior reducción de capital mediante su amortización. Esta operación se describe en el apartado 5.1.2 c) siguiente.
- Como puede verse en la tabla anterior, el impacto en el flujo de caja por la remuneración al accionista en 2018 ha alcanzado los 520 millones de euros (Nota 5.3), 240 millones de euros por el dividendo flexible y 280 millones de euros por adquisición de acciones propias en el mercado.

Otras transacciones:

- Ampliaciones de capital de socios externos: Aumento de fondos propios atribuibles a socios externos de 77 millones de euros, principalmente en la autopista americana North Tarrant Express Segmento 3.
- Sistemas retributivos vinculados a la acción: durante el ejercicio 2018 se han adquirido un total de 286.491 acciones, correspondientes a un 0,19% del capital de Ferrovial para ser 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 5,3 millones de euros y el resultado total registrado por estos sistemas retributivos en el patrimonio de la sociedad asciende a 10 millones de euros.

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 2 millones de euros y un impacto en el resultado financiero por valor razonable de -3 millones de euros.

- Bono Híbrido subordinado: Tal y como se describe en las cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2017, el Grupo realizó una emisión de bonos perpetuos por un importe nominal de 500 millones de euros, cuyas características se mantienen a cierre del ejercicio 2018. Así, estos bonos perpetuos subordinados se registran en el epígrafe de “Otros instrumentos de patrimonio”. Los costes asociados a la emisión del mismo, así como el interés devengado, se registran dentro del apartado de Reservas, con un tratamiento similar al de los dividendos, y alcanzan a cierre de 2018 de -9 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 2018 el capital social asciende a 147.691.167,40 euros y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. Está integrado por 738.455.837 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	732.265.472	146.453.094
Dividendo flexible	16.560.130	3.312.026
Reducción de capital	-10.369.765	-2.073.953
Acciones final	738.455.837	147.691.167

A 31 de diciembre de 2018, la única sociedad que ostenta una participación superior al 10% es Rijn Capital BV, con el 20,11%, 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 2018 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 71 millones de euros. Ambas partidas tienen la consideración de reservas de libre disposición.

c) Acciones propias

A 31 de diciembre de 2017 el número de acciones en autocartera ascendía a 2.167.237 acciones. A lo largo del ejercicio 2018 se han producido las siguientes variaciones:

OPERACIÓN REALIZADA/OBJETIVO	Nº ACCIONES COMPRADAS	Nº ACCIONES APLICADAS AL OBJETIVO	TOTAL Nº ACCIONES
Saldo 31.12.17			2.167.237
Reducción de capital	8.930.617	-10.369.765	-1.439.148
Autocartera discrecional	6.915.588	0	6.915.588
Sistemas retributivos	286.941	-966.079	-679.138
Acciones recibidas dividendo flexible	447.129	0	447.129
Saldo 31.12.18			7.411.668

La Junta General de Accionistas de Ferrovial S.A celebrada el 5 de abril de 2018 aprobó, un Programa de Recompra de acciones propias por importe máximo de 275 millones de euros y cuyo objeto era la posterior reducción de capital mediante su amortización. A lo largo del ejercicio 2018 se han adquirido 15.846.205 acciones propias a un precio medio de 17,65 euros por acción, representando un desembolso total de 280 millones de euros. Posteriormente se ha acordado una reducción de capital 10.369.765 acciones, lo que implica una disminución de la cifra de capital social por valor de 2 millones de euros y un impacto de -278 millones 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.

La autocartera en poder de la sociedad a 31 de diciembre de 2018 (7.411.668 acciones) tiene un valor de mercado de 131 millones de euros.

d) Otros instrumentos de patrimonio

El Grupo, a través de su filial Ferrovial Netherlands BV y con garantía de Ferrovial, S.A., realizó el pasado ejercicio 2017 una emisión de bonos perpetuos subordinados por un importe nominal de 500 millones de euros y un cupón anual del 2,124% hasta la primera fecha de recálculo (mayo 2023). Tras la primera fecha de recálculo el cupón será modificado a un tipo equivalente al de sumar un 2,127% al tipo swap a 5 años de ese momento. Posteriormente, en mayo de 2043, se realizará el mismo cálculo pero, en este caso, el tipo swap a 5 años de ese momento se incrementará en un 2,877%.

Dichos bonos son amortizables por primera vez a opción del emisor en 5 años y medio (2023) desde la fecha de emisión (desde el 14 de febrero de 2023 hasta el 14 de mayo 2023 incluidos) y, posteriormente, en cada fecha de pago de cupón. Asimismo, Ferrovial tiene también la facultad de diferir en el tiempo el pago de los cupones, no siendo exigibles por los titulares.

Tal y como se menciona en la Nota 1.2.3.3, cuando es el emisor el que tiene el derecho a decidir tanto el repago del principal como la posibilidad de diferir el pago de los cupones del bono, el instrumento se clasifica como patrimonio neto.

Así, estos bonos perpetuos subordinados se registran en el epígrafe de “Otros instrumentos de patrimonio”. Los costes asociados a la emisión del mismo, así como el interés devengado, se registran dentro del apartado de Reservas, con un tratamiento similar al de los dividendos, y alcanzan a cierre de 2018 la cifra de -9 millones de euros.

Independientemente de que desde un punto de vista contable este tipo de instrumento se trate como fondos propios, el criterio seguido por las agencias de rating a efectos de analizar el nivel de endeudamiento del Grupo, es el de considerar la emisión del bono híbrido total o parcialmente como deuda y/o parcialmente equity, según las metodologías actuales aplicadas por cada una de estas agencias.

e) Ajustes por cambio de valor

En el epígrafe denominado “ajustes por cambio de valor” del Estado Consolidado de Cambios en el Patrimonio Neto, cuyo saldo a 31 de diciembre de 2018 es de -1.261 millones de euros, se incluye principalmente el importe acumulado en reservas de los ajustes por valoración de derivados (-541 millones de euros), planes de pensiones (-442 millones de euros) y diferencias de conversión (-572 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 3.993 millones de euros (4.624 millones en 2017). 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, así como el impacto de los cupones y costes de bonos perpetuos subordinados.

g) Propuesta de aplicación de resultados del ejercicio 2018

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:

(Millones de euros)	IMPORTE
Resultado de FERROVIAL, S.A., sociedad individual (euros)	48.321.239,91
Aplicación (euros)	
A Reservas Voluntarias (euros)	48.321.239,91

La Reserva Legal se encuentra totalmente constituida.

h) Sociedades ajenas al Grupo con participaciones significativas en filiales

CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS 2018

A 31 de diciembre de 2018, 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	28,3272%-17,0689%	LBJ Blocker (APG)-Meridiam Infr. S.a.r.l. (MI LBJ)
NTE Mobility Partners Holding LLC	37,033%	Meridiam Infrastructure S.a.r.l.
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.	9,8%-5,3%-29,8%	AVIVA OFE Aviva BZ WBK-Nationale Nederlanden OFE-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%):

2018 (Millones de euros)	ACTIVO	PASIVO	FFPP	PNT	RESULTADO NETO
Autema	1.138	308	830	25	41
Autopista del sol	760	691	69	-443	7
LBJ Express	2.276	1.871	405	-1.265	-5
NTE Mobility Partners, LLC	1.878	1.590	289	-870	7
NTE Mobility Partners Segment 3 LLC	1.247	890	358	-662	-2
I-77 Mobility Partners LLC	527	422	105	-246	0
Budimex	1.331	1.102	229	269	40

Se presentan a continuación los principales movimientos del epígrafe de Patrimonio Neto atribuible a intereses minoritarios durante el ejercicio 2018.

SOCIEDAD	SALDO 31.12.2017	RESULTADO	DERIVADOS	DIF. CONV.	DIV.	AMPL. CAPITAL	OTROS	SALDO 31.12.2018
Autopista Terrasa Manresa	170	17	7	0	-5	0	-6	183
Autopista del Sol	-2	2	0	0	0	0	0	0
LBJ Infraestructure Group	179	-4	0	9	0	0	0	184
I-77 Mobility Partners LLC	-7	0	0	1	0	58	0	52
NTE Mobility Partners	98	4	0	5	0	0	0	107
NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	139	-1	0	7	0	21	0	166
Budimex	140	32	0	-2	-47	0	2	124
Otros	14	8	1	0	-2	-1	-3	17
Total	731	57	8	21	-54	77	-7	833

CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS 2018

En el epígrafe “otros impactos”, se incluye principalmente el impacto por -6 millones de euros asociados al ajuste del saldo de apertura como impacto de transición de la NIIF 9, tal y como se explica en el párrafo de otras transacciones de la Nota 5.1.1. anterior.

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 infraestructuras; minorado por el importe de las deudas financieras (deuda bancaria y obligaciones) tanto a corto como a largo plazo.

Adicionalmente, se incluye dentro la cifra de Posición Neta de Tesorería, derivados Forwards por importe de 55 millones de euros que cubren la caja que dispone el Grupo nominada en dólares americanos y dólares canadienses, así como derivados Cross Currency Swaps que están asociados a la deuda nominada en dólares con un valor de -6 millones de euros. Esta asignación se realiza debido a que dichos derivados están completamente ligados a la mencionada deuda/caja y netean el impacto de tipo de cambio de la misma.

31.12.2018								
(Millones de euros)	DEUDA BANCARIA /BONOS	CROSS CURRENC YSWAPS	TESORERÍA Y EQUIVALENTES	FORWARDS	CAJA RESTRINGIDA A LARGO PLAZO	POSICIÓN NETA EXTERNA	INTRAGRUPO	TOTAL
Sociedades ex proyectos	-2.807	-6	3.766	55	1	1.009	-34	975
Sociedades proyectos	-5.385	0	239	0	472	-4.673	34	-4.640
Deuda neta consolidada total	-8.192	-6	4.005	55	473	-3.664	0	-3.664

La deuda neta consolidada varía -202 millones de euros, pasando de -3.463 millones de euros en 2017 a -3.664 millones de euros a diciembre 2018. Dicha variación incluye -16 millones de euros por la reclasificación a Activos y Pasivos mantenidos para la venta y actividades discontinuadas de la división de Servicios (ver Nota 1.1.3). En la nota referente al flujo de caja (Nota 5.3), se muestra con más detalle dicha variación.

31.12.2017								
(Millones de euros)	DEUDA BANCARIA /BONOS	CROSS CURRENC YSWAPS	TESORERÍA Y EQUIVALENTES	FORWARDS	CAJA RESTRINGIDA A LARGO PLAZO	POSICIÓN NETA EXTERNA	INTRAGRUPO	TOTAL
Sociedades ex proyectos	-2.780	-17	4.137	18	0	1.359	-18	1.341
Sociedades proyectos	-5.570	0	463	0	285	-4.822	18	-4.804
Deuda neta consolidada total	-8.350	-17	4.601	18	285	-3.463	0	-3.463

A continuación se muestra el detalle de la Posición Neta de Tesorería de las operaciones discontinuadas:

(Millones de euros)	2018	DEUDA BANCARIA /BONOS	TESORERÍA Y EQUIVALENTES	POSICIÓN NETA EXTERNA
Sociedades ex proyectos		-145	406	261
Sociedades proyectos		-361	116	-245
Deuda neta consolidada total		-506	522	16

(Millones de euros)	2017	DEUDA BANCARIA /BONOS	TESORERÍA Y EQUIVALENTES	POSICIÓN NETA EXTERNA
Sociedades ex proyectos		-185	550	365
Sociedades proyectos		-509	192	-317
Deuda neta consolidada total		-694	742	48

Ex Proyectos de Infraestructura:

La variación de la Posición Neta de tesorería frente a diciembre 2017 (-104 millones de euros), se debe fundamentalmente a la restructuración de la deuda de Broadpectrum en el primer semestre del año, así como por la negativa evolución del fondo de maniobra de Amey.

Proyectos de Infraestructura:

La variación frente a 2017 (+72 millones de euros) tiene su origen principalmente en el repago de la deuda de Milton Keynes tras el cobro por parte del cliente tras la finalización de la construcción de la planta (144 millones de euros).

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.

CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS 2018

Dicha caja restringida se clasifica a corto o a largo plazo en función de si la misma se debe de mantener restringida por un período 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 9 millones de euros (58 millones de euros a 31 de diciembre 2017), mientras que los saldos a largo plazo se incluyen dentro de la partida de activos financieros por 472 millones de euros (285 millones de euros a 31 de diciembre de 2017) (ver Nota 3.6). Por tanto, la caja restringida constituida a 31 de diciembre de 2018 asciende a 481 millones de euros, correspondiente en su totalidad a las Autopistas NTE, LBJ, NTE Segmento 3 y otras autopistas Europa por importe de 194, 171, 67 y 49 millones de euros respectivamente (343 millones a diciembre 2017), incluyendo tanto largo plazo como corto plazo, por lo que se produce una variación neta de 138 millones de euros debido a:

- Aumento de la misma por 157 millones de euros (excluyendo el impacto de tipo de cambio), fundamentalmente en las Autopistas NTE, NTE Segmento 3 y LBJ (59, 55 y 52 millones de euros respectivamente), fruto de la operativa del negocio, así como Autopistas del Sol C.E.A.S.A. por 4 millones de euros en relación a inversiones futuras y al servicio de la deuda.
- El impacto del tipo de cambio supone un impacto de 17 millones de euros, originado principalmente por la variación del dólar americano (ver Nota 1.3).
- Reclasificación de la división de Servicios como actividad discontinuada por importe de -36 millones de euros (Nota 1.1.3).

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)	31.12.2018		VARIACIÓN 18/17			
	BONOS Y OBLIGACIONES	DEUDA BANCARIA	TOTAL	BONOS	DEUDA BANCARIA	TOTAL
Largo plazo	1.856	3.486	5.342	57	-78	-21
Autopistas Americanas	1.193	2.306	3.498	57	281	338
Autopistas Españolas	477	659	1.136	-10	-13	-23
Autopistas Portuguesas	0	311	311	0	-9	-9
Aeropuertos	187	59	245	10	1	11
Construcción	0	151	151	0	-2	-2
Servicios	0	0	0	0	-335	-335
Corto plazo	10	32	43	1	-166	-165
Autopistas Españolas	10	16	26	1	6	7
Autopistas Americanas	0	0	0	0	0	0
Autopistas Portuguesas	0	11	11	0	2	2
Aeropuertos	0	2	2	0	0	0
Construcción	0	4	4	0	0	0
Servicios	0	0	0	0	-174	-174
Total	1.867	3.518	5.385	58	-244	-186

(Millones de euros)	31.12.2017		
	BONOS Y OBLIGACIONES	DEUDA BANCARIA	TOTAL
Largo plazo	1.799	3.563	5.363
Autopistas Americanas	1.136	2.025	3.160
Autopistas Españolas	487	672	1.159
Autopistas Portuguesas	0	320	320
Aeropuertos	177	57	234
Construcción	0	154	154
Servicios	0	335	335
Corto plazo	9	199	207
Autopistas Españolas	9	10	19
Autopistas Americanas	0	0	0
Autopistas Portuguesas	0	9	9
Aeropuertos	0	2	2
Construcción	0	4	4
Servicios	0	174	174
Total	1.808	3.762	5.570

A continuación, se muestra la variación de la de deuda bruta de Proyectos de Infraestructura, desglosando la misma entre variación de endeudamiento con contrapartida en flujo de caja, impacto por tipo de cambio y cambios de perímetros, así como el movimiento de la deuda por el devengo de intereses, que no suponen movimiento de caja en el ejercicio.

(Millones de euros)	DIC.2017	AUMENTO/ DISMINUCIÓN IMPACTO EN CAJA	IMPACTO POR TIPO DE CAMBIO	IMPACTO CAMBIOS DE PERÍMETRO Y OTROS	INTERESE CAPITALIZADOS/DEVENGADOS	RECLASIFICACIONES	DIC.2018
Posición Deuda Bruta	5.570	-93	174	2	92	-361	5.385
Proyectos							

La deuda de proyectos de infraestructura disminuye en 186 millones de euros con respecto a diciembre de 2017, variación que se produce fundamentalmente por las siguientes razones:

- Impacto por tipo de cambio de 174 millones de euros, principalmente por la apreciación del dólar americano.
- Disminución de la deuda ya formalizada a cierre del ejercicio 2017, así como capitalización y devengo de intereses por un neto de -1 millones de euros, de los cuales:
 - Repago de la deuda de la sociedad Amey-Cespa (Milton Keynes) SPV Limited, sociedad propietaria de una planta de residuos en Reino Unido, por importe de -146 millones de euros, tras el cobro del cliente por la entrada en explotación de la planta.
 - Respecto a las autopistas americanas, 85 millones de euros corresponden a disposiciones de deuda en la autopista NTE 35W y 90 millones de euros corresponden a capitalización de intereses de la deuda TIFIA, de los que 38 millones de euros corresponden a la autopista LBJ, 31 millones de euros en la NTE, 17 millones de euros a la autopista NTE 35W y 5 millones de euros en I-77 Mobility Partners LLC.
 - En relación a las autopistas españolas (-16 millones), destacando Autopista del Sol (-16 millones de euros), principalmente por amortización de deuda.
- Reclasificación de la división de Servicios como actividad discontinuada por importe de -361 millones de euros (Nota 1.1.3).

Autopistas Americanas:

NTE Mobility Partners, LLC

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 2018 con un perfil de repago desde el 2035 al 2050 por 830 millones de USD a un tipo fijo del 4,52% (650,0 millones de USD de Principal y 180 millones de USD de intereses capitalizados), con vencimiento final en 2050.

NTE Mobility Partners Seg 3 LLC

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 2018 asciende a 572 millones de USD a un tipo fijo del 3,84% (530,6 millones de USD de Principal y 41,4 millones de USD de intereses capitalizados), con vencimiento final en 2054.

LBJ Infr. Group LLC

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 473,5 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 2018 asciende a 1.078,5 millones de USD a un tipo fijo del 4,22% (850 millones de USD de Principal y 228,5 millones de USD de intereses capitalizados), con vencimiento final en 2050.

I-77 Mobility Partners, LLC

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 5 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 2018 asciende a 198,7 millones de USD (189,0 millones de USD de Principal y 9,7 millones de USD de intereses capitalizados).

Autopistas Españolas:

Ausol I y II

La deuda se estructura 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 2018 asciende a 490,5 millones de euros de los bonos y obligaciones senior y 21,1 millones de euros del préstamo junior.

Cintra Inversora Autopistas de Cataluña / A. Terrasa Manresa

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 -0,27% + 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 la que ha dispuesto 42,8 millones de euros a 31 de diciembre de 2018, y tiene disponible hasta un máximo de 25,0 M€ (tipo EURIBOR 6 meses -0,27%+ 1,50%). Cabe señalar asimismo que esta sociedad cuenta con un derivado de 603 millones de euros de notional, tipo asegurado del 5,234% y con vencimiento en 2035. El valor razonable del derivado (registrado en el epígrafe de derivados financieros, ver nota 5.5) contratado asciende a -260,9 millones de euros a cierre del ejercicio.

Autopistas Portuguesas:

Euroscut Azores

Financiación bancaria sindicada con vencimiento final en 2033, por un importe vivo a 31 de diciembre de 2018 que asciende a 324,4 millones de euros (tipo de interés EURIBOR 6 meses -0,27%+0,85%). En relación a esta deuda, la concesionaria tiene contratado un derivado con un notional de 279,7 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 -72,7 millones de euros a cierre del ejercicio.

Detalle resto proyectos:

(Millones de euros)	LARGO PLAZO	CORTO PLAZO	TOTAL 2018	VAR.2018/2017
Denver Great Hall LLC	187	0	187	10
Resto Aeropuertos	59	2	61	2
Aeropuertos	245	2	247	12
AmeyCespa (MK) SPV Limited	0	0	0	-145
Autovía de Aragón, Sociedad Concesionaria, S.A.	0	0	0	-98
Smart Hospital Cantabria S.A.	0	0	0	-69
Resto Servicios	0	0	0	-197
Servicios	0	0	0	-509
Conc. Prisiones Lledoners,S.A.	71	1	73	-1
Concesionaria de Prisiones Figueras S.A.U.	60	2	61	-2
Resto Construcción	20	1	21	0
Construcción	151	4	155	-3
Total Resto deuda Proyectos	397	6	402	-500

(Millones de euros)	LARGO PLAZO	CORTO PLAZO	TOTAL 2017
Denver Great Hall LLC	177	0	177
Resto Aeropuertos	57	2	59
Aeropuertos	234	2	236
AmeyCespa (MK) SPV Limited	0	145	145
Autovía de Aragón, Sociedad Concesionaria, S.A.	85	13	98
Smart Hospital Cantabria S.A.	65	3	69
Resto Servicios	185	12	197
Servicios	335	174	509
Conc. Prisiones Lledoners,S.A.	73	1	74
Concesionaria de Prisiones Figueras S.A.U.	61	2	63
Resto Construcción	20	1	21
Construcción	154	4	158
Total Resto deuda Proyectos	723	179	902

El resto de deuda de proyectos de infraestructura disminuye -500 millones de euros frente a diciembre 2017. Esta disminución se debe a la reclasificación como actividad discontinuada de la división de Servicios, siendo el principal movimiento en el ejercicio el repago de deuda de AmeyCespa (MK) SPV anteriormente comentado por importe de -147 millones de euros.

CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS 2018

b.2) Vencimientos por divisa y valor razonable de la deuda de proyectos de infraestructura

(Millones de euros)	DIVISA	VALOR RAZONABLE 2018	VALOR RAZONABLE 2017	SALDO CONTABLE 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 O MÁS	TOTAL VENCIMIENTOS
Bonos y Obligaciones proyectos de Infraestructuras		2.097	2.039	1.867	10	12	13	14	15	1.805	1.869
Autopistas		1.832	1.776	1.680	10	12	13	13	13	1.642	1.703
	USD	1.345	1.281	1.193	0	0	0	0	0	1.213	1.213
	EUR	487	496	487	10	12	13	13	13	429	491
Aeropuertos		265	262	187	0	0	0	1	1	163	165
	USD	265	262	187	0	0	0	1	1	163	165
Deudas con entidades de crédito proyectos de infraestructuras		3.518	3.762	3.518	30	26	78	29	68	3.331	3.562
Autopistas		3.302	3.036	3.302	26	22	17	24	66	3.189	3.344
	USD	2.306	2.025	2.306	0	0	0	0	38	2.302	2.340
	EUR	996	1.012	996	26	22	17	24	28	887	1.004
Aeropuertos		61	59	61	2	2	58	0	0	0	61
	USD	61	59	61	2	2	58	0	0	0	61
Construcción		155	158	155	2	3	3	4	3	142	157
	EUR	155	158	155	2	3	3	4	3	142	157
Servicios (*)		0	509	0	0	0	0	0	0	0	0
	GBP	0	203	0	0	0	0	0	0	0	0
	EUR	0	306	0	0	0	0	0	0	0	0
Total deuda financiera proyectos de infraestructuras		5.615	5.801	5.385	40	38	91	43	83	5.136	5.430

(*) Actividad reclasificada discontinuada a 31 de diciembre de 2018

Las discrepancias existentes entre el total de vencimientos de la deuda bancaria (5.430 millones de euros) y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2018 (5.385 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 46 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 cotizados 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:

2018 (Millones de euros)	LÍMITE DE DEUDA	DISPUESTO	DISPONIBLE	DEUDA CONTABLE
Autopistas	5.073	5.047	25	4.982
<i>Autopistas Estados Unidos</i>	3.553	3.553	0	3.498
<i>Autopistas Españolas</i>	1.195	1.170	25	1.162
<i>Resto de autopistas</i>	324	324	0	322
Aeropuertos	226	226	0	247
Construcción	157	157	0	155
Total deuda financiera	5.456	5.430	25	5.385

CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS 2018

2017 (Millones de euros)	LÍMITE DE DEUDA	DISPUESTO	DISPONIBLE	DEUDA CONTABLE
Autopistas	4.838	4.729	109	4.668
<i>Autopistas Estados Unidos</i>	<i>3.293</i>	<i>3.210</i>	<i>84</i>	<i>3.160</i>
<i>Autopistas Españolas</i>	<i>1.212</i>	<i>1.187</i>	<i>25</i>	<i>1.178</i>
<i>Resto de autopistas</i>	<i>333</i>	<i>333</i>	<i>0</i>	<i>329</i>
Aeropuertos	217	217	0	236
Construcción	161	160	1	158
Servicios	514	508	6	509
Total deuda financiera	5.730	5.615	116	5.570

Las discrepancias existentes entre el total de la deuda dispuesta y de la deuda contable a 31 de diciembre de 2018 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 25 millones disponibles (116 millones a 31 de diciembre de 2017), la totalidad corresponden fundamentalmente a deudas no dispuestas en las autopistas españolas. 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.

A fecha 31 de diciembre de 2018 todas las sociedades Proyecto cumplen con los *covenants* significativos vigentes.

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)	2018			VARIACIÓN 18/17		
	LARGO PLAZO	CORTO PLAZO	TOTAL	LARGO PLAZO	CORTO PLAZO	TOTAL
Bonos y Obligaciones Corporativas	1.788	19	1.807	1	-517	-516
Euro Commercial Paper	0	699	699	0	699	699
Líneas de liquidez Corporativas	243	0	243	12	0	11
Resto deuda	46	12	58	-84	-83	-167
Total deudas financieras excluidos proyectos de infraestructuras	2.077	730	2.807	-72	99	27

2017 (Millones de euros)	LARGO PLAZO	CORTO PLAZO	TOTAL
Bonos Corporativos	1.787	536	2.323
Euro Commercial Paper	0	0	0
Líneas de liquidez Corporativas	232	0	232
Resto deuda	129	95	225
Total deudas financieras excluidos proyectos de infraestructuras	2.149	631	2.780

A continuación, se muestra la variación de la de deuda bruta ex proyectos de infraestructura, desglosando la misma entre variación de endeudamiento con contrapartida en flujo de caja, impacto por tipo de cambio y cambios de perímetros, así como el movimiento de la deuda por el devengo de intereses, que no suponen movimiento de caja en el ejercicio.

(Millones de euros)	DIC.2017	AUMENTO/ DISMINUCIÓN IMPACTO EN CAJA	IMPACTO POR TIPO DE CAMBIO	IMPACTO CAMBIOS DE PERÍMETRO Y OTROS	INTERES CAPITALIZADOS/ DEVENGADOS	RECLA. A CT. DISCONTINUIDADES	DIC. 2018
Cross Currency Swaps	17	0	-11	0	0	0	6
Posición Deuda Bruta ex proyectos	2.797	157	-3	22	-14	-145	2.813

a.1.1) Deuda Corporativa

La deuda corporativa se compone de los siguientes instrumentos de deuda:

- Por un lado, la deuda consta de cuatro bonos corporativos cuyo valor contable a 31 de diciembre de 2018 asciende a 1.807 millones de euros (2.323 millones de euros a 31 de diciembre de 2017). Las características de los mismos se muestran en la siguiente tabla:

FECHA EMISIÓN	IMPORTE (NOMINAL) M EUR	VENCIMIENTO	CUPÓN ANUAL
07/06/2013	500	07/06/2021	3,375%
15/07/2014	300	15/07/2024	2,500%
14/09/2016	500	14/09/2022	0,375%
29/03/2017	500	31/03/2026	1,375%

La emisión realizada en 2013 se negocia en el mercado secundario de la Bolsa de Londres, mientras que las emisiones realizadas en 2014, 2016 y 2017 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 emitidos por un notional de 250 millones de euros, que transforma el tipo de interés fijo en variable, ver Nota 5.5.

En enero de 2018 se ha repagado el primer bono corporativo emitido en 2013 por importe de 500 millones de euros.

- Cabe destacar que, en el primer trimestre de 2018 y aprovechando un entorno de mercado favorable, la compañía ha formalizado un programa de emisión de pagarés (Euro Commercial Paper) por un importe máximo de 1.000 millones de euros, que ha sido registrado en la Bolsa de Irlanda, de los que a diciembre 2018 se han emitido 699 millones de euros aproximadamente, con un tipo medio de -0,23%. A través de este programa, Ferrovial puede emitir pagarés (commercial paper notes) con vencimientos entre 1 y 364 días desde la fecha de emisión, posibilitando una mayor diversificación de las fuentes de financiación en el mercado de capitales y una gestión más eficiente de la liquidez disponible.
- Por otro lado, en julio de 2018 Ferrovial refinanció la línea de liquidez corporativa incorporando criterios de sostenibilidad. Frente a las condiciones anteriores se ha reducido el importe de 1.250 millones de euros a 900 millones de euros, se han mejorado los costes financieros al reducir el margen de 50 pbs a 35 pbs (32,5 pbs tras la reducción de 2,5pbs por cumplimiento de calificación de sostenibilidad en septiembre de 2018), y se ha extendido el vencimiento de marzo 2022 hasta julio de 2023 con opción de dos prórrogas de doce meses cada una (hasta 2025). Del límite máximo actual de la línea se disponen y renuevan mensualmente 278,6 millones de dólares hasta septiembre de 2019 y 286,3 millones de dólares desde septiembre de 2019 hasta mayo de 2020. Los riesgos de tipo de cambio y tipo de interés de estas disposiciones se han

abierto mediante cross currency swaps (nota 5.5) a un tipo de interés fijo del -0.439% hasta septiembre de 2019 y del -0,001% desde septiembre de 2019 hasta mayo de 2020, asegurando siempre un notional de 250 millones de euros y generando, por tanto, un ingreso para el Grupo.

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 2018 y a 31 de diciembre de 2017:

(Millones de euros)	2018			
	LÍMITE DE DEUDA	DISPUESTO	DISPONIBLE	DEUDA CONSOLIDADA
Bonos y obligaciones	1.800	1.800	0	1.807
Línea sindicada	900	250	650	243
ECPs	699	699	0	699
Resto líneas	0	0	0	0
Total deuda corporativa	3.399	2.749	650	2.749

(Millones de euros)	2017			
	LÍMITE DE DEUDA	DISPUESTO	DISPONIBLE	DEUDA CONSOLIDADA
Bonos y obligaciones	2.300	2.300	0	2.323
Línea sindicada	1.250	232	1.018	232
Resto líneas	175	18	157	0
Total deuda corporativa	3.725	2.550	1.175	2.555

Rating corporativo

Las agencias de calificación financiera Standard&Poors y Fitch mantienen su opinión sobre la calificación financiera de la deuda corporativa de Ferrovial a diciembre 2018, situándose en un BBB y BBB con perspectiva estable respectivamente y, por tanto, dentro de la categoría de “Grado de inversión”.

a.1.2) Resto de deuda

En la línea de Resto de deuda por 58 millones de euros (225 millones a 31 de diciembre de 2017) se recogen fundamentalmente saldos de leasing financiero por importe de 46 millones de euros (54 millones de euros a 31 de diciembre de 2017), principalmente en la división de Construcción.

La variación frente al año anterior se debe fundamentalmente a la reclasificación como actividad discontinuada de la división de Servicios.

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 2018 y a 31 de diciembre de 2017:

(Millones de euros)	2018			
	LÍMITE DE DEUDA	DISPUESTO	DISPONIBLE	DEUDA CONSOLIDADA
Construcción	149	56	93	59
Servicios	0	0	0	0
Resto deudas	149	56	93	59

(Millones de euros)	2017			DEUDA CONSOLIDADA
	LÍMITE DE DEUDA	DISPUESTO	DISPONIBLE	
Construcción	131	35	96	39
Broadspectrum	284	113	171	123
Servicios UK	191	11	180	11
Resto Servicios	45	26	19	52
Servicios	519	149	370	185
Resto deudas	650	184	466	224

Las diferencias existentes entre el total de la deuda bancaria y de la deuda contable a 31 de diciembre de 2018 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.

a.2) Vencimientos por divisa y valor razonable de la deuda excluidos proyectos de infraestructuras

DEUDA FINANCIERA M EUR	DIVISA	VALOR RAZONABLE 2018	SALDO CONTABLE 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 O MÁS	TOTAL VENCIMIENTOS
Deuda corporativa		2.572	2.750	699	0	500	500	250	800	2.749
	EUR	2.572	2.750	699	0	500	500	250	800	2.749
Resto Deuda		58	58	1	1	4	7	19	24	56
	EUR	3	3	0	0	0	0	0	2	2
	PLN	54	54	0	1	4	7	19	22	54
	CLP	1	1	0	0	0	0	0	0	0
Total deuda financiera excluidos proyectos de infraestructuras		2.630	2.807	700	1	504	507	269	824	2.805

Las diferencias existentes entre el total de vencimientos de la deuda financiera y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2018 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.

En lo que respecta a los Bonos Corporativos, al estar cotizados en un mercado activo, se utiliza la valoración en dicho 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 2018 se estima en 2.630 millones de euros (2.632 millones de euros a 31 de diciembre de 2017).

Respecto a los vencimientos de 2019 ascienden a 700 millones de euros y corresponden fundamentalmente a vencimiento de los ECPs. Los vencimientos de la deuda no incluyen intereses.

b) Tesorería y equivalentes del resto de sociedades

En general el criterio aplicado a efectos de la clasificación de Tesorería y Equivalentes tanto a corto plazo como a largo plazo es coincidente con el utilizado en la elaboración de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2017.

Asimismo, a 31 de diciembre se encuentran constituidas una serie de cuentas restringidas por 78 millones de euros (31 millones de euros a 31 de diciembre de 2017) asociadas principalmente a Construcción, por motivos operativos en proyectos de construcción en USA, así como 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 desglose adicional, 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

CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS 2018

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, 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 2018 (cifras en millones de euros)

DICIEMBRE 2018	NOTA:	FLUJO DE CAJA EXCLUIDAS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	FLUJO DE CAJA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	ELIMINACIONES	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO
RBE incluyendo op. discontinuadas	2.4	144	470	0	614
Cobro dividendos	3.5	623	0	-112	511
Provisión Birmingham sin impacto en caja	6.3	155	0	0	155
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	5.3	-351	-60	0	-410
Flujo de operaciones antes de Impuestos		572	410	-112	870
Pago de impuestos del ejercicio	2.8.2	6	-31	0	-25
Flujo de operaciones		577	380	-112	845
Inversión	3.2, 3.3 y 3.4	-332	-213	83	-462
Desinversión	1.1.4 y 3.3.3	230	144	0	374
Flujo de inversión		-102	-69	83	-87
Flujo de actividad		476	310	-29	758
Flujo de intereses	2.6	-11	-191	0	-202
Flujo de capital procedente de socios externos		-2	163	-86	75
<i>Dividendo flexible</i>		<i>-240</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>-240</i>
<i>Compra de autocartera</i>		<i>-280</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>-280</i>
Remuneración al accionista	5.1.1	-520	0	0	-520
Dividendos a minoritarios de sociedades participadas		-49	-120	115	-54
Otros movimientos de fondos propios		3	0	0	3
Variación tipo de cambio		-12	-150	0	-162
Cambios en perímetro de consolidación	1.1.4	0	0	0	0
Otros movimientos de deuda (no flujo)		11	-94	0	-83
Flujo de Financiación		-581	-391	29	-944
Salida deuda neta operaciones discontinuadas		-261	245	0	-16
Variación posición neta de tesorería	5.2	-366	164	0	-202
Posición inicial		1.341	-4.804	0	-3.463
Posición final		975	-4.640	0	-3.664

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 implicará un empeoramiento del fondo de maniobra.

La variación de esta partida no es coincidente con la variación de capital circulante reportado en la sección 4 de las cuentas anuales consolidadas tal y como se desglosa en la siguiente tabla:

	EX PROYECTOS	PROYECTOS	AJUS TES	TOTAL ex Bmgh	PROVISIÓN BMGH	TOTAL
Variación capital circulante (Sección 4)	-253	178	67	-9	0	-9
Movimientos de capital circulante con impacto en otras líneas del Flujo	4	-203	-74	-273	0	-273
Movimiento de Provisiones con impacto en Resultado Bruto de Explotación o en capital circulante	-85	0	0	-85	155	70
Movimiento de otras partidas de Balance con impacto en flujo de operaciones	-16	-34	6	-44	0	-44
Total Fondo de Maniobra reportado en flujo de caja	-351	-60	0	-410	155	-255

Las diferencias indicadas en la tabla corresponden a los siguientes conceptos:

- Movimientos de capital circulante con impacto en otras líneas del flujo. Las cuentas del capital circulante reportadas en la sección 4ª, pueden estar relacionadas con operaciones que no afectan al flujo de operaciones, como es el caso de las compras o desinversiones de inmovilizado. En este ejercicio la principal diferencia entre el Fondo de Maniobra reportado en el flujo de caja (-255 millones de euros) y la variación en el capital circulante de balance (-9 millones de euros) reportado en la sección 4, tiene su origen en este concepto

(-273 millones de euros) y se debe fundamentalmente a las partidas relativas a proyectos de infraestructuras, en concreto en el hecho de que en el año 2018 se ha producido un cobro por importe de 144 millones de euros en relación al proyecto de la planta de tratamiento de Milton Keynes en el Reino Unido (ver nota 4.2.b) que a efectos de balance está afectando al epígrafe de “cuentas a cobrar proyectos de infraestructura corto plazo”, es decir, con impacto en el movimiento de circulante, pero que a efectos de flujo de caja se reporta como un flujo positivo de desinversión en los proyectos. Adicional a este efecto, hay que tener también en cuenta que en los activos sujetos al modelo cuenta a cobrar (CINIIF12), la variación de la cuenta a cobrar a corto plazo está afectada por la reclasificación de saldos desde el largo plazo, así como por otros impactos que pueden tener contrapartida en el fondo de maniobra de flujo de caja por adiciones, retiros y traspasos (ver Nota 3.3.2).

- 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. Las diferencias por este concepto en el ejercicio ascienden a 70 millones de euros, y tal y como se desglosa en la Nota 6.3 de movimiento de provisiones tiene su origen en una dotación contra Resultado Bruto de Explotación de 555 millones de euros, una reversión de 282 millones de euros y una aplicación contra partidas de circulante -204 millones de euros. De estas partidas destaca en el ejercicio la provisión dotada en la división de Servicios por el contrato de Birmingham (235 millones de euros), parte de la cual (-85 millones de euros) ha sido aplicada en el ejercicio, lo que representa un saldo neto de 155 millones de euros que, dada su relevancia se desglosa de forma separada en la anterior tabla y en el cuadro de flujo de caja incluido en esta nota.
- Movimiento de otras partidas de balance con impacto en el flujo de operaciones. La variación de capital circulante reportada en la sección 4 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. Adicionalmente, se incluyen en este epígrafe las partidas del resto del resultado financiero que no están directamente relacionados con la financiación, como pueden ser intereses de demora, fianzas y gastos por avales.

CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS 2018

Flujo actividades discontinuadas:

A continuación, se muestra el flujo de actividades discontinuadas de la división de Servicios, que tal y como se comenta en la Nota 1.1.3 se encuentra recogido en las líneas del flujo de caja reportado:

(Millones de euros)	2018	EX PROYECTOS	PROYECTOS	AJUSTES	CONSOLIDADO
Flujo de operaciones ex IS		160	65	-98	126
Flujo por IS		-7	-10	0	-17
Flujo de operaciones		153	55	-98	110
Inversión		-186	-6	0	-192
Desinversión		111	144	0	255
Flujo de Actividad		78	193	-98	173
Flujo de Financiación intereses externos		-9	-21	0	-30
(Millones de euros)	2017	EX PROYECTOS	PROYECTOS	AJUSTES	CONSOLIDADO
Flujo de operaciones ex IS		396	98	-3	491
Flujo por IS		-34	-8	0	-42
Flujo de operaciones		362	91	-3	449
Inversión		-139	-17	0	-155
Desinversión		19	0	0	19
Flujo de Actividad		242	74	-3	312
Flujo de Financiación intereses externos		-20	-25	0	-45

A continuación, se adjunta el flujo de caja reportado en el ejercicio 2017:

DICIEMBRE 2017 (cifras en millones de euros)

DICIEMBRE 2017	NOTA:	FLUJO DE CAJA EXCLUIDAS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	FLUJO DE CAJA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	ELIMINACIONES	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO
RBE incluyendo op. discontinuadas		484	449	0	932
Cobro dividendos	3.5	553	0	-10	543
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	5.3	-38	-16	0	-53
Flujo de operaciones antes de Impuestos		999	433	-10	1.422
Pago de impuestos del ejercicio	2.8.2	-115	-27	0	-142
Flujo de operaciones		883	407	-10	1.280
Inversión	3.2, 3.3 y 3.4	-355	-371	43	-684
Desinversión	1.1.4 y 3.3.3	253	0	-5	248
Flujo de inversión		-102	-371	38	-436
Flujo de actividad		781	35	28	844
Flujo de intereses	2.6	-32	-204	0	-236
Flujo de capital procedente de socios externos		0	73	-38	35
<i>Dividendo flexible</i>		-218	0	0	-218
<i>Compra de autocartera</i>		-302	0	0	-302
Remuneración al accionista	5.1	-520	0	0	-520
Dividendos a minoritarios de sociedades participadas		-48	-11	10	-49
Variación tipo de cambio		-43	398	0	354
Cambios en perímetro de consolidación	1.1.4	0	-43	0	-43
Emisión bono subordinado perpetuo		500	0	0	500
Otros movimientos de deuda (no flujo)		6	-88	0	-82
Flujo de Financiación		-137	125	-28	-40
Variación posición neta de tesorería	5.2	644	160	0	804
Posición inicial		697	-4.963	0	-4.266
Posición final		1.341	-4.804	0	-3.463

5.4. Gestión de riesgos financieros y capital

Los negocios del Grupo se ven afectados por los cambios en las variables financieras que impactan en sus cuentas, fundamentalmente los riesgos de tipo de interés, tipo de cambio, inflación, crédito, liquidez y 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 considerando la relevancia que ha tenido la decisión de Gran Bretaña para desvincularse de la Unión Europea desde una perspectiva económica y política (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

Los negocios de Ferrovial están sujetos a cambios en los ciclos económicos y la gestión del riesgo a tipo de interés lo tiene en consideración, modelando la fijación de tipos de interés frente a la gestión de liquidez de los instrumentos financieros, en momentos de bajos tipos de interés se busca fijar dichos niveles a futuro a nivel ex -proyectos, aunque dicha cobertura puede afectar a su liquidez en caso de cancelación. 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).

DEUDAS (Millones de euros)	2018			IMPACTO RESULTADO +100 P.B.
	TOTAL DEUDA BRUTA	% DEUDA CUBIERTA	DEUDA EXPUESTA	
Sociedades Exproyectos	2.807	89,3%	299	3
Autopistas	4.982	98%	99	1
Construcción	155	94%	9	0
Aeropuertos	247	100%	0	0
Proyectos de Infraestructuras	5.385	98%	108	1
Deuda total	8.192	95%	407	4

DEUDAS (Millones de euros)	2017			IMPACTO RESULTADO +100 P.B.
	TOTAL DEUDA BRUTA	% DEUDA CUBIERTA	DEUDA EXPUESTA	
Sociedades Exproyectos	2.797	87,0%	363	4
Autopistas	4.668	98%	99	1
Construcción	158	94%	10	0
Servicios	509	65%	177	2
Aeropuertos	236	100%	0	0
Proyectos de Infraestructuras	5.570	95%	285	3
Deuda total	8.367	92%	648	6

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 89% 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 2018, produciría un mayor gasto financiero en cuenta de resultados estimado de 4 millones de euros, de los que 1 millones de euros corresponden a proyectos de infraestructuras y 3 millones a sociedades ex-proyectos, suponiendo un impacto neto en los resultados de Ferrovial de -3 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, un incremento lineal de 100 puntos básicos en las curvas de tipo de interés existentes en mercado a 31 de diciembre de 2018, produciría en lo que se refiere a las coberturas eficientes, un impacto positivo de aproximadamente 247 millones de euros netos en los fondos propios de la sociedad dominante (163 en sociedades consolidadas por puesta en equivalencia, 84 millones en sociedades de integración global), mientras que un descenso de 100 puntos básicos produciría un impacto negativo de aproximadamente 276 millones de euros (181 en sociedades consolidadas por puesta en equivalencia y 95 en sociedades de integración global).

En lo referente a las actividades discontinuadas, ante un incremento lineal de 100 puntos básicos en las curvas de tipo de interés, se produciría en las coberturas eficientes un impacto positivo de 29 millones de euros (15 millones en sociedades consolidadas por puesta en equivalencia y 14 millones en integración global), mientras que un descenso de 100 puntos básicos produciría un impacto de 32 millones de euros (17 millones de euros en sociedades consolidadas por puesta en equivalencia y 15 millones de euros en sociedades consolidadas por integración global).

CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS 2018

b. Exposición a variaciones de tipo de cambio

Ferrovial monitoriza periódicamente la exposición neta por divisa planificada para los próximos años, tanto por dividendos a cobrar, inversiones en nuevos proyectos como en posibles desinversiones.

Ferrovial establece su estrategia de cobertura analizando la evolución pasada de los tipos de cambio tanto a corto plazo como a largo plazo, estableciendo mecanismos de seguimiento como las proyecciones futuras y los tipos de cambio de equilibrio a largo plazo. Dichas coberturas se realizan mediante la utilización de depósitos en divisas o la contratación de derivados (ver nota 5.5 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 las siguientes tablas para diciembre de 2018:

MONEDA (Millones de euros)	2018			
	ACTIVOS	PASIVOS	FFPP SOC. DOMINANTE	SOCIOS EXTERNOS
Euro	6.527	4.544	1.793	190
Libra esterlina	2.437	2.025	412	0
Dólar americano	7.785	6.781	488	515
Dólar canadiense	2.861	1.628	1.232	0
Dólar australiano	1.216	972	244	0
Zloty Polaco	1.437	1.179	130	128
Peso Chileno	315	180	136	0
Peso Colombiano	135	42	93	0
Otros	100	98	1	0
TOTAL GRUPO	22.813	17.450	4.530	833

En la Nota 1.3 se presenta el detalle de la evolución de los tipos de cambio de cierre en el ejercicio. Como resultado de esta evolución, el impacto por diferencias de conversión en patrimonio a 31 de diciembre de 2018 ha sido de -119 millones de euros para la sociedad dominante y +21 millones de euros para los socios externos. De los mencionados -119 millones de euros, -79 millones de euros corresponden a la evolución del dólar canadiense, -42 millones de euros a la libra esterlina, -26 millones de euros al dólar australiano, +33 millones al dólar americano y -6 millones de euros a otras monedas.

Analizando la sensibilidad a un impacto en el tipo de cambio, Ferrovial estima que una posible 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 cambio en fondos propios de la sociedad dominante de 277 millones de euros, de los que el 49% correspondería al afecto del dólar canadiense, el 20% al dólar americano y el 17% a la libra esterlina. Dicha variación del Euro supondría un cambio en el total de los activos de 1.663 millones de euros de los que el 52% provendría de las inversiones en dólar americano, el 19% del dólar canadiense y el 16% de la libra esterlina.

Adicionalmente el desglose del resultado neto atribuible a la sociedad dominante por cada tipo de divisa para 2018 y 2017 se recoge en el siguiente cuadro.

MONEDA (Millones de euros)	RDO. NETO	
	2018	2017
Euro	128	208
Libra esterlina	-858	96
Dólar americano	77	37
Dólar canadiense	147	105
Dólar australiano	-17	-24
Zloty Polaco	49	60
Peso Chileno	50	9
Otros	-24	-37
Total Grupo	-448	454

En la Nota 1.3 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 cambio de -61 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)	2018	2017	VAR. 18/17
Inversiones en activos financieros (1)	693	886	-193
Activos financieros no corrientes	1.629	1.804	-174
Derivados Financieros (activo)	445	381	64
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.090	2.635	-1.545

(1) Incluidos en Tesorería y Equivalentes

- Ferrovial hace un seguimiento activo del riesgo que tiene con sus **Entidades Financieras**; Ferrovial analiza constantemente la evolución del riesgo mediante análisis internos de calidad crediticia para cada una de las entidades financieras con las que tiene exposición. La normativa interna de gestión de excedentes regula los límites máximos de inversión con cada contrapartida siguiendo criterios objetivos: establece unos requisitos mínimos de riesgo aceptable para poder invertir excedentes de tesorería y establece también unos límites a dichas inversiones en función del riesgo de cada una. Adicionalmente, desde el departamento de Riesgos se hace un seguimiento de la evolución de las distintas contrapartidas proponiendo, en función del supuesto concreto, las medidas preventivas correctoras oportunas.
- **Geografías**: Ferrovial monitoriza la evolución de los mercados (geografías) en las que está presente, así como en sus mercados objetivos. El departamento de Riesgos financieros propone las potenciales acciones para el caso que se prevea alguna alteración del riesgo de dicha geografía/mercado.
- **Cientes**: Ferrovial realiza un análisis y seguimiento del riesgo de crédito de sus clientes, existiendo una metodología interna de asignación de rating a los clientes de Ferrovial, homogénea en todo el Grupo.

d. Exposición a riesgo de liquidez

El Grupo ha establecido los mecanismos para preservar el nivel de liquidez necesarios con procedimientos periódicos que recogen las previsiones de generación y necesidades de caja, tanto de los diferentes cobros y pagos a corto plazo como de las obligaciones a atender a largo plazo.

Ex Proyectos

A 31 de diciembre de 2018 se dispone de una tesorería y equivalentes por importe de 3.766 millones de euros (4.137 millones de euros en 2017). Adicionalmente se disponían a dicha fecha de líneas de crédito no dispuestas por importe de 743 millones de euros (1.641 millones de euros en 2017).

Proyectos de infraestructura

A 31 de diciembre de 2018 se dispone de una tesorería y equivalentes (incluyendo caja restringida a corto plazo) por importe de 239 millones de euros (463 millones de euros en 2017). Adicionalmente se disponían a dicha fecha de líneas de créditos no dispuestos por importe de 25 millones de euros (116 millones de euros en 2017) 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 los sistemas retributivos ligados a la evolución de la acción, cuyo detalle se indica en la Nota 5.5 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 2 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 las tarifas de los contratos de autopistas como en HAH, que consolidan 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. Adicionalmente, los planes de pensiones de prestación definida en el Reino Unido tienen obligaciones vinculadas a la inflación, siendo cubiertos de manera individualizada, ya que no se consolidan en Ferrovial.

A diferencia del resto de 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, valorándose a valor razonable con cambios en resultados ya que se consideran derivados no eficientes hasta

ahora. HAH está evaluando su tratamiento como cobertura contable dentro de las nuevas normas contables (NIIF 9). El impacto contable hasta la fecha supone que un aumento de 100 p.b en toda la curva de inflación afecta al resultado neto de Ferrovial a su porcentaje de -241 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 incremento de 100 pb en toda la curva de inflación tendría un impacto negativo en reservas de -104 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 2018, 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 ex proyectos 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 el presente apartado se realiza un análisis del impacto que el mismo está teniendo para Ferrovial en el ámbito de los 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.

La siguiente tabla muestra la exposición de Ferrovial al Reino Unido en base a diferentes variables financieras y de negocio:

(Millones de euros)	2018		
	TOTAL FERROVIAL	EXPOSICIÓN REINO UNIDO	% SOBRE TOTAL
Ventas (*)	12.511	2.942	24%
Rdo. Bruto Explotación (*)	614	-184	-
Rdo. Neto	-448	-877	-
Recursos Propios	4.530	412	9%
Valoración consenso analistas	-	-	13,5%
Cartera de Construcción	10.967	675	6%
Cartera de Servicios	19.411	9.251	48%
Aeropuertos gestionados	25% HAH, 50% AGS		

(*) Incluyendo actividades discontinuadas

Tipo de cambio

Durante el ejercicio 2018 y en pleno proceso de negociaciones entre Reino Unido y la Unión Europea, la libra ha mantenido su tendencia de debilidad frente a Euro. A 31 de diciembre de 2018 y comparada con la cifra de cotización de hace un año, la libra se había depreciado un 1%. Para cubrir el riesgo de tipo de cambio derivado de un desenlace negativo de las negociaciones del Brexit Ferrovial tiene contratadas coberturas por un valor nominal de 641 millones de libras, que cubren un importe superior a los dividendos que tiene previsto recibir de los activos de aeropuertos del Reino Unido en los próximos 4 años. La depreciación de la libra puede tener un efecto positivo en los ingresos comerciales de Heathrow y AGS.

5.5. Derivados financieros a valor razonable

a) Desglose por tipo de derivado, variaciones, vencimientos y principales características

En la siguiente tabla se presenta en detalle los valores razonables de los derivados contratados a 31 de diciembre de 2018 y 2017, así como el vencimiento de los nominales con los que están vinculados (se presentan los vencimientos de nominales con signo positivo y los aumentos futuros ya contratados con signo negativo):

Inflación y tipos de interés

En 2018, el mercado ha incrementado sus expectativas de inflación futura respecto al RPI – Retail Price Index un 0,20% en media, con niveles en torno al 3,5% y una tasa real ligeramente menos negativa debido a la subida algo superior de los tipos de interés nominales.

Respecto al comportamiento en 2019, un escenario adverso en el resultado de las negociaciones del Brexit podría resultar en una subida abrupta de la inflación, afectando negativamente al valor de las obligaciones en los planes de pensiones de prestación definida, así como en un aumento significativo del tipo de interés nominal incrementando los costes de financiación.

Respecto a dicho escenario adverso, el Grupo posee coberturas naturales del negocio (por ejemplo, beneficio de ingresos por incremento de inflación) y coberturas financieras (por ejemplo, incremento de coberturas de inflación y nominales en planes de pensiones).

Adicionalmente, hay que tener en cuenta que un aumento de inflación tiene un impacto positivo en Heathrow, elevando el valor del activo regulado (RAB), que está indexado a la inflación, y pudiendo generar un efecto positivo en los ingresos comerciales.

CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS 2018

TIPO DE INSTRUMENTO (Millones de euros)	VALOR RAZONABLE		VENCIMIENTOS NOCIONALES					2023 Y POSTERIORES	TOTAL
	SALDOS AL 31/12/18	SALDOS AL 31/12/17	2019	2020	2021	2022			
SALDOS EN EL ACTIVO	444	381	2.119	336	57	246	65	2.823	
Index linked Swaps Cintra (derivados de inflación)	358	316	0	-3	-1	-4	62	55	
Cross Currency Swaps Corporación	0	0	0	250	0	0	0	250	
IRS Corporación	11	13	0	0	0	250	0	250	
Equity swaps	0	1	0	0	0	0	0	0	
Derivados tipo de cambio Corporativos	50	30	1.709	15	0	0	0	1.724	
Resto derivados	26	21	410	74	58	0	2	544	
SALDOS EN EL PASIVO	390	452	1.319	15	519	78	847	2.778	
Interest Rate Swaps Cintra (derivados de tipo de interés)	334	357	9	11	16	74	773	883	
Cross Currency Swaps Corporación	6	17	250	0	0	0	0	250	
Equity swaps	2	0	50	0	0	0	0	50	
IRS Corporación	9	0	0	0	500	0	0	500	
Derivados tipo de cambio Corporativos	2	3	353	0	0	0	0	353	
Resto derivados	38	75	657	4	3	4	74	742	
SALDOS EN EL NETO (ACTIVO)	54	-71	3.437	351	576	324	912	5.601	

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					2023 Y POSTERIORES	TOTAL
	SALDOS AL 31/12/18	SALDOS AL 31/12/17	2019	2020	2021	2022			
SALDOS EN EL ACTIVO	444	381	86	18	17	15	308	444	
Index linked Swaps Autopistas (derivados de inflación)	358	316	10	12	13	15	308	358	
Cross Currency Swaps Corporación	0	0	0	0	0	0	0	0	
IRS Corporación	11	13	4	4	3	0	0	11	
Equity swaps (*)	0	1	0	0	0	0	0	0	
Derivados tipo de cambio Corporativos	50	30	49	1	0	0	0	50	
Resto derivados	26	21	23	1	1	1	1	26	
SALDOS EN EL PASIVO	390	452	75	44	47	40	184	390	
Interest Rate Swaps Autopistas (derivados de tipo de interés)	334	357	43	42	39	34	176	334	
Cross Currency Swaps Corporación	6	17	6	0	0	0	0	6	
Equity swaps (*)	2	0	2	0	0	0	0	2	
IRS Corporación	9	0	0	0	6	4	0	9	
Derivados tipo de cambio Corporativos	2	3	2	0	0	0	0	2	
Resto derivados	38	75	23	2	2	2	9	38	
SALDOS EN EL NETO (ACTIVO)	54	-71	11	-26	-30	-25	124	54	

(*) 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 nominal total de 883 millones de euros a 31 de diciembre de 2018. En su conjunto, la valoración a valor razonable de estas coberturas ha pasado de -357 millones de euros a diciembre de 2017 a -334 millones de euros a diciembre de 2018.

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 +23 millones de euros (+17 millones después de impuestos y socios externos atribuibles a la sociedad dominante).

El movimiento de liquidaciones y devengos ha supuesto un impacto en el resultado financiero de -47 millones de euros y en caja de 46 millones de euros.

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 40 millones de euros (23 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 nominal de 250 millones de euros, con vencimiento en 2022. 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. Su impacto en el ejercicio es de 2 millones de euros en resultado financiero por valor razonable.

Adicionalmente durante el ejercicio 2018, el Grupo ha contratado nuevos derivados de tipo de interés por un nominal de 500 millones de euros como cobertura de futuras emisiones de bonos. A cierre del ejercicio 2018 el valor razonable de estos derivados asciende a -9 millones de euros.

Cross Currency Swaps Corporativos

En 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 nominal de 279 millones de dólares estadounidenses (250 millones de euros), un vencimiento en el

año 2019 y un valor razonable de -6 millones de euros. Durante el ejercicio 2018 se han contratado nuevos cross currency swaps como cobertura de futuras ampliaciones de la mencionada deuda por un nominal de 286 millones de dólares estadounidenses (250 millones de euros), un vencimiento en el año 2020 y un valor razonable de 0,1 millones de euros.

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 2018, estos derivados cuentan con un nominal de 2,7 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 nominal total de 50 millones de euros.

Derivados de tipo de cambio Corporativos

Corresponden a coberturas de riesgo de tipo de cambio corporativo, destinadas fundamentalmente a cubrir la volatilidad de flujos futuros en moneda extranjera (principalmente libra esterlina, dólar australiano, dólar americano y dólar canadiense). Su nominal asciende a 2.077 millones de euros a 31 de diciembre de 2018, de los cuales 1.037 millones corresponden al dólar canadiense, 451 millones a la libra esterlina, 421 millones al dólar australiano, 139 millones corresponden al dólar americano, 29 millones al dólar neozelandés, y tienen vencimiento a corto plazo. Los cambios en la valoración de los mismos se registran en el epígrafe de diferencias de conversión y ascienden en 2018 a -1 millón de euros (para los derivados eficientes). Las opciones, que no aplican cobertura contable, se registran en el resultado financiero por valor razonable y en el ejercicio suponen un gasto de 11 millones de euros.

Otros derivados

En este concepto se encuentran recogidos el resto de derivados contratados por el Grupo, incluyendo los derivados correspondientes a la división de Servicios. Su consideración como actividad discontinuada ha tenido un impacto positivo en el epígrafe de derivados de 40 millones de euros.

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 el valor razonable a 31 de diciembre de 2018 y 2017, y sus impactos en reservas, resultado y otras partidas de balance.

TIPO DE INSTRUMENTO	VALOR RAZONABLE			IMPACTOS							TOTAL
	SALDO AL 31/12/2018	SALDO AL 31/12/2017	VAR.	IMPACTO EN RESERVAS (I)	IMPACTO EN RDO POR VALOR RAZONABLE (II)	IMPACTO EN RDO FIN (III)	CAJA (IV)	TIPO DE CAMBIO (V)	OTROS IMPACTOS BALANCE O CUENTA DE RDOS (VI)	TOTAL ACTIV. DISC (VII)	
(Millones de euros)	31/12/2018	31/12/2017	VAR.	(I)	(II)	(III)	(IV)	(V)	(VI)	(VII)	TOTAL
Index linked Swaps Cintra	358	316	42	40	1	0	-8	0	9	0	42
Interest Rate Swaps Cintra	-334	-357	23	23	0	-47	46	0	0	0	23
Interest Rate Swaps Corporación	2	13	-11	-9	2	0	-4	0	0	0	-11
Cross Currency Swaps Corporación	-6	-17	11	0	0	7	-7	0	12	0	11
Equity swaps	-2	1	-3	0	-3	0	-2	0	2	0	-3
Derivados tipo de cambio corporativos	48	27	20	0	11	0	3	-1	8	0	20
Otros derivados	-11	-54	43	6	11	-13	11	-4	-9	40	43
TOTAL	54	-71	125	60	22	-53	39	-5	21	40	125

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 de flujos de caja, la variación de este valor razonable durante el ejercicio se registra con contrapartida en reservas (columna I).
- Para aquellos derivados que no tienen carácter de cobertura contable o considerados especulativos, la variación de valor razonable se registra como un ajuste de valor razonable en la cuenta de resultados del Grupo (columna II), detallándose separadamente en la cuenta de resultados.
- Por otro lado, se señalan como “impacto en resultado financiero” (columna III) los impactos en el resultado financiero por financiación resultantes de los flujos de intereses devengados durante el ejercicio.
- Se indica en la columna “Caja” (columna IV) las liquidaciones netas de cobros y pagos producidas durante el ejercicio.
- También se presenta separadamente el impacto en diferencias de conversión de la variación de tipo de cambio entre cierre de diciembre de 2017 y 2016 (columna V).
- En la columna “otros impactos” los efectos en resultado de explotación, resultado financiero (tipo de cambio), u otros impactos no considerados anteriormente (columna VI).

- Finalmente se muestran en la última columna el impacto de reclasificar Servicios a actividad discontinuada (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 instrumentos 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

La composición del saldo de Ingresos a distribuir en varios ejercicios a 31 de diciembre de 2018 y 2017 es la siguiente:

(Millones de euros)	2018	2017	VAR 18/17
Subvenciones de capital	1.241	1.033	208
Otros ingresos a distribuir	0	4	-4
Total ingresos a distribuir en varios ejercicios	1.241	1.037	204

El importe total de este epígrafe a cierre del ejercicio 2018 asciende a 1.241 millones de euros (1.037 millones de euros en 2017), relacionados principalmente con las subvenciones de capital recibidas de las administraciones concedentes en proyectos de infraestructuras por 1.241 millones de euros. De este importe, 1.239 millones de euros corresponden a la división de Autopistas.

Dichas subvenciones se localizan principalmente en los siguientes proyectos de autopistas: 415 millones de euros por LBJ Infrastructure Group, 505 millones de euros por NTE Mobility Partners, 143 millones de euros por NTE Mobility Partners Segments 3 LLC y finalmente 176 millones de euros en I-77 Mobility Partners.

La principal variación del ejercicio se produce en I-77 Mobility Partners y NTE Mobility Partners Segments 3, filiales de Cintra en EEUU, que han recibido subvenciones adicionales en el ejercicio por importe de 125 y 57 millones de euros respectivamente.

Adicionalmente, se ha producido un incremento en las sociedades de Estados Unidos de 55 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, y su impacto se refleja de forma neta en amortizaciones. El impacto en el flujo de caja de estas subvenciones se presenta neteando la cifra de inversiones.

Por último, cabe señalar que la reclasificación de la división de servicios como actividad discontinuada (Nota 1.1.3) ha supuesto un impacto de -53 millones de euros a 31 de diciembre de 2018, desglosado en 22 millones de saldo de apertura y 31 millones de euros de movimientos del ejercicio, debido principalmente a Milton Keynes por 35 millones de euros (Nota 3.2).

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 3 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 correspondiendo en su totalidad a Budimex (66 millones de euros al 31 de diciembre de 2017). Cabe destacar con fecha 31 de diciembre de 2018 la reclasificación al epígrafe de Actividades Discontinuas (ver Nota 1.1.3) de los planes de prestación definida del Grupo Amey en el Reino Unido por importe de 15 millones de euros (64 millones de euros al 31 de diciembre de 2017).

En la tabla adjunta se analiza la evolución del déficit de pensiones de Amey, y como se puede comprobar, su principal variación se encuentra en las pérdidas y ganancias actuariales (40 millones de euros).

(Millones de euros)	ACTIVOS	PASIVOS	TOTAL
Saldos 31/12/2017	973	-1.037	-64
Pérdidas y ganancias actuariales (en Fondos Propios)	-37	77	40
Contribuciones	19	0	19
Impacto PyG	22	-33	-11
Liquidación Plan	-33	33	0
Impacto TC	-10	10	0
Reclas. Act. Discontinuas	-936	951	15
Saldos 31/12/2018	0	0	0

El Grupo Amey tiene 9 planes de prestación definida cubriendo un total de 7.902 trabajadores y 8 planes de aportación definida cubriendo un total de 12.441 empleados. Los movimientos más significativos durante 2018 que provocan una reducción del déficit de 49 millones de euros son:

PLANES DE PRESTACIÓN DEFINIDA GRUPO AMEY	2018
Pérdidas y ganancias actuariales	40
Contribuciones de la empresa	19
Cuenta de resultados	-11
Total movimientos	49

CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS 2018

- Impacto por pérdidas y ganancias actuariales de 40 millones de euros que supone una reducción en la contribución al déficit de pensiones (menos pasivo) reconocido contra patrimonio neto. Esta reducción del déficit de pensiones se explica por una mejora de las hipótesis actuariales motivadas por una mayor tasa de descuento (+70 millones de euros), retorno de los activos afectos a los planes de pensiones (-36 millones de euros), y cambios en las asunciones demográficas (+6 millones de euros). 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 19 millones de euros que supone una disminución del déficit de pensiones (menor pasivo). Las aportaciones ordinarias ascendieron a 3 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 -11 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.

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 2018 dichas reducciones y liquidaciones ascendieron a 33 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)	2018	2017
Ganancias/pérdidas actuariales en obligaciones	77	31
Ganancias/pérdidas actuariales en activos por la diferencia entre la rentabilidad esperada al inicio del ejercicio y la rentabilidad real	-37	45
Impacto en patrimonio reconocido	40	76

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	2018	2017
Incremento salarial	2,31%	2,40%
Tasa de descuento	2,85%	2,45%
Tasa inflación esperada	3,25%	3,25%
Rentabilidad esperada activos	2,85%	2,45%
Mortalidad (años)	87-90	87-90

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 87 y 90 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 2018 y 2017:

PLANES DE PRESTACIÓN DEFINIDA GRUPO AMEY (Millones de euros)	2018	2017
Activos afectos al plan (Valor razonable)		
Instrumentos de capital	214	275
Instrumentos de deuda	633	580
Inmuebles	50	62
Efectivo y Otros	39	56
Total activos afectos al plan	936	973

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)	2018	2017
Impacto en resultados antes impuestos		
Coste de los servicios del ejercicio corriente	-4	-4
Coste por intereses	-25	-28
Rendimiento esperado de los activos	24	24
Otros	-5	-2
Total incluido en resultado neto operaciones discontinuadas	-11	-11

c) Revisiones actuariales completas

En el Grupo Amey se realizan valoraciones actuariales completas cada tres años, dependiendo del plan, habiéndose realizado la mayor parte de las revisiones en 2016 y 2017. En 2018 se ha realizado la valoración actuarial del plan de pensiones restante.

En base a estas revisiones, se han mantenido las aportaciones extraordinarias a aportar para los próximos años.

Para el ejercicio 2019, las aportaciones ordinarias acordadas con los fideicomisarios serán de 4 millones de euros para las contribuciones ordinarias y 17 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.	3	2	70	58
- 50 p.b.	-2	-2	-80	-66

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 2017	130	25	126	443	84	808	629	1.437
Variaciones de perímetro y traspasos	0	0	-13	-50	-17	-80	76	-4
Dotaciones:	30	0	27	28	10	95	514	609
Por resultado bruto de explotación	24	0	0	14	11	48	507	555
Por resultado financiero	6	0	5	6	0	17	7	24
Deterioro y enajenaciones	0	0	0	0	0	0	0	0
Por impuesto de Sociedades	0	0	0	8	0	8	0	8
Amortizaciones de inmovilizado	0	0	22	0	0	22	0	22
Reversiones:	-17	0	0	-12	-2	-31	-251	-282
Por resultado bruto de explotación	-17	0	0	-12	-2	-31	-251	-282
Por resultado financiero	0	0	0	0	0	0	0	0
Deterioro y enajenaciones	0	0	0	0	0	0	0	0
Por impuesto de Sociedades	0	0	0	0	0	0	0	0
Amortizaciones de inmovilizado	0	0	0	0	0	0	0	0
Aplicaciones con contrapartida en cuentas de circulante	-4	0	-12	-7	-2	-26	-178	-204
Aplicaciones con contrapartida en otros activos	0	0	-1	0	17	15	0	15
Diferencia de tipo de cambio	0	0	1	0	-1	0	-11	-11
Reclas. Actividades discontinuadas (1.1.3)	-139	0	-62	-79	-43	-323	-347	-670
Saldo al 31 de diciembre de 2018	0	25	64	323	47	459	431	890

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 dotación neta (gasto) por valor de (273) millones de euros que impacta en el resultado bruto de explotación, de los cuales (264) millones de euros se corresponde con la actividad discontinuada de servicios, fundamentalmente explicada por la dotación adicional por (235) millones de euros (208,5 millones de libras) en relación al contrato de Birmingham (una vez reevaluadas las expectativas respecto al nivel de penalizaciones y deducciones a las que se

enfrentaba la compañía (ver nota 6.5) - así como los 204 millones aplicados contra partidas de capital circulante, de los cuales, 155 millones se corresponde con la actividad discontinuada de servicios en la que 85 millones de euros (75 millones de libras) se corresponden con los costes incurridos en relación al contrato de Birmingham. Las sumas de ambos efectos se explican a efectos de fondo de maniobra en el flujo de caja (ver Nota 5.3).

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. A 31 de diciembre de 2018 el impacto de la dotación y reversión se encuentra discontinuado y el saldo de dicha provisión por 139 millones de euros se ha clasificado como mantenida para venta, ver nota 1.1.3.

Provisión para expropiaciones

Corresponde a la provisión por expropiaciones registrada por las autopistas españolas, por importe total de 25 millones de euros (25 millones de euros a 31 de diciembre de 2017). 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 1.2.3.2) cuyo importe total asciende a 64 millones de euros. 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. El impacto de esta amortización asciende a 19 millones para las actividades continuadas y 3 millones para las discontinuadas. A 31 de diciembre de 2018 se han reclasificado como mantenidos para la venta las provisiones asociadas a la división de servicios por 62 millones de euros (ver nota 1.1.3)

Provisiones para pleitos

El total de provisiones de grupo para pleitos asciende a 323 millones de euros a 31 de diciembre de 2018. Adicionalmente, cabe mencionar que se han clasificado como pasivos de actividades discontinuadas 79 millones de euros correspondientes a la actividad de servicios (ver 1.1.3). Se registran en este epígrafe los siguientes conceptos:

- Provisiones destinadas a cubrir los posibles riesgos resultantes de pleitos y litigios en curso, por importe de 133 millones de euros (189 millones de euros a diciembre 2017), de los cuales, fundamentalmente 82 millones de euros se corresponden con el negocio de construcción (94 millones a 31 de diciembre de 2017) y 46 millones de euros se corresponden con los litigios del negocio de servicios (91 millones de euros a 31 de diciembre de 2017), los cuales se encuentran detallados en la nota 6.5. de la presente memoria consolidada y que han sido clasificados como actividades discontinuadas. La dotación y reversión de esta provisión se registra contra variación de provisiones dentro del resultado bruto de explotación. El impacto de la actividad de servicios se encuentra recogido en el Resultado Neto de las actividades discontinuadas (ver 1.1.3.)
- Provisiones por reclamaciones de carácter tributario por importe de 269 millones de euros (254 millones de euros a diciembre 2017), de los que 33 millones de euros se corresponden con la división de Servicios que han sido clasificados como actividades discontinuadas, 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. Ver 6.5.1.d). 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). El impacto de la actividad de servicios se encuentra recogido en el Resultado Neto de las actividades discontinuadas (ver 1.1.3.)

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 47 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 (84 millones de euros a 31 de diciembre de 2017). Adicionalmente, 43 millones de euros de provisiones para otros riesgos a largo plazo de la actividad de servicios se encuentran clasificados en mantenidos para la venta (ver nota 1.1.3.)

Provisiones a corto plazo

A 31 de diciembre de 2018 el saldo de provisiones a corto plazo del grupo asciende a 431 millones de euros, (629 millones a 31 de diciembre de 2017). Por otra parte, a cierre del ejercicio 2018 se ha reclasificado un saldo de 347 millones de euros de la actividad de servicios como pasivos mantenidos para la venta (ver nota 1.1.3.).

En este epígrafe se consideran fundamentalmente las provisiones relativas a contratos con clientes, como son las provisiones por gastos diferidos (referidas a la terminación y retirada de obra según contrato) y las provisiones por pérdidas presupuestadas. En este sentido, este tipo de provisiones se concentran en la división de Construcción por 414 millones de euros (432 millones de euros a 2017) y en la división de Servicios por 347 millones de euros (186 millones a 31 de diciembre de 2017).

La dotación y reversión de esta provisión se registra contra variación de provisiones dentro del resultado bruto de explotación. El impacto de la actividad de servicios se encuentra recogido en el Resultado Neto de las actividades discontinuadas (ver 1.1.3.)

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 115 millones de euros (156 millones de euros a 31 de diciembre de 2017), de los cuales 105 millones de euros corresponden al área de autopistas y 10 millones a la división de Construcción. Asimismo, se encuentra reclasificado como actividades discontinuadas un importe de 41 millones de euros correspondientes a la división de Servicios.
- Depósitos y fianzas a largo plazo por 2 millones de euros (7 millones de euros a 31 de diciembre de 2017), de los cuales 2 millones corresponden a la división de Autopistas y 5 millones de euros han sido reclasificados a mantenidos para la venta pertenecientes a la división de Servicios.
- Pasivos comerciales a largo plazo de la actividad de Autopistas por importe de 7 millones de euros (3 millones de euros a 31 de diciembre de 2017).

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. Dichas provisiones se detallan en la Nota 6.3.

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):

Procedimiento contencioso-administrativo frente a los Decretos 161/2015 y 337/2016 aprobados por la Generalitat de Cataluña:

El 14 de julio de 2015 la Generalitat de Cataluña publicó el Decreto 161/2015 por el que se modificaba radicalmente el régimen concesional del proyecto establecido en virtud del Decreto 137/1999. Dicho cambio normativo se completó en diciembre de 2016 por el Decreto 337/2016.

El cambio introducido por la nueva normativa, ha supuesto pasar de un régimen en el que la Generalitat abona 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, reduciendo los ingresos a percibir por Autema entre un 50% y un 43%.

La Sociedad Concesionaria, al considerar que existían argumentos muy sólidos para concluir que la Administración, al dictar ambos decretos, ha extralimitado claramente los límites de la potestad de la Generalitat de modificación de los contratos, ha procedido a recurrir los mencionados Decretos ante el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña.

A lo largo de 2017 las codemandadas (Generalitat de Catalunya y el Consell Comarcal del Bages) presentaron sus escritos de contestación a la demanda y, durante el primer semestre de 2018, se celebró la fase de prueba. Tras la presentación del escrito de conclusiones por parte de Autema en el mes de julio, y por las codemandadas en septiembre, se cerró la fase de conclusiones. Se ha notificado a la Sociedad que la fecha señalada para votación y fallo de la sentencia por el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña es el 28 de febrero de 2019. Esto implica que en esa fecha el Tribunal decidirá el contenido de la sentencia que posteriormente será redactada por el Magistrado Ponente y notificada a las partes. El tribunal no dispone de un plazo concreto para ello.

Con motivo de esta modificación del régimen concesional y teniendo en cuenta la sólida posición legal contra dicha modificación, la compañía ha decidido 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 13 millones en 2018 (29 millones en 2017) en base a las hipótesis mencionadas en la Nota 3.1.

Autopista M-203:

Procedimiento judicial iniciado por la Concesionaria solicitando la resolución del contrato de concesión por incumplimiento de la Administración:

Procedimiento judicial iniciado por la Concesionaria (100% participada por Ferrovial) solicitando la resolución del contrato de concesión por incumplimiento de la Administración:

El 24 de Abril de 2014 la Concesionaria inició un procedimiento 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 Sociedad Concesionaria por la paralización de las obras. En febrero de 2015 el Tribunal Superior de Justicia de Madrid dictó sentencia estimando íntegramente el recurso contencioso-administrativo. Dicha sentencia fue recurrida en casación ante el Tribunal Supremo por la Comunidad de Madrid y finalmente, el 22 de diciembre de 2016 se notificó la sentencia del Tribunal Supremo que desestimaba el recurso de casación de la Comunidad de Madrid.

Tras la sentencia estimatoria la Concesionaria, ha solicitado por distintas vías a la Comunidad de Madrid que se dictara un acto formal de resolución del contrato de concesión y de apertura del expediente de liquidación del contrato.

Finalmente, mediante Orden del Consejero de Transportes, Infraestructuras y Vivienda de la Comunidad de Madrid, de 3 de noviembre de 2017 (la "Orden de Resolución"), la Comunidad de Madrid resolvió el contrato de concesión. La Comunidad de Madrid debía cumplir los siguientes hitos derivados de la resolución: (i) la toma de posesión de las obras; (ii) la devolución de los avales constituidos como garantía definitiva; (iii) la subrogación de la Administración en los expedientes expropiatorios y (iv) la compensación por las inversiones realizadas (valor patrimonial de la inversión) y los daños y perjuicios sufridos.

En el ejercicio 2018, los hitos que se han producido son los siguientes: (i) El 3 de abril de 2018 se formalizó el acta de recepción de las obras con la Comunidad de Madrid y (ii) el 15 de octubre del 2018 la Consejería de la Comunidad de Madrid devolvió a la Sociedad los avales constituidos como garantía definitiva de la concesión cuya cuantía ascendía a 6.180.970,20 euros.

La Sociedad ha entablado negociaciones con la Administración desde que recibió la Orden de Resolución para acordar el importe del valor patrimonial de la inversión ("VPI") y actualmente está a la espera de que la Administración dicte la oportuna resolución estableciendo el importe de la VPI. Además, deberá iniciar el expediente de liquidación para determinar los daños y perjuicios que deberá abonar a la Sociedad.

En base a la resolución del contrato de concesión, el valor neto contable del activo por 74 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 se encuentra clasificado como cuenta recuperable de la Administración (ver nota 3.6).

Autopista AP 36 Ocaña – La Roda y Autopista Radial 4:

Las sociedades titulares de ambos proyectos fueron desconsolidadas en el ejercicio 2015 debido a la situación concursal en las que ambas sociedades se encontraban. Desde entonces el proceso concursal ha seguido su curso encontrándose actualmente las sociedades concesionarias en proceso de liquidación.

En el ejercicio 2018 se adoptaron unas medidas provisionales que permitieron que la sociedad pública SEITSA tomara el control de ambos activos, y finalmente, el 16 de julio de 2018 el Ministerio de Fomento notificó a la Administración Concursal el acuerdo de resolución del contrato de concesión con ejecución de garantías.

En relación a la Radial 4, en junio de 2013 un grupo de entidades financieras del sindicato bancario de la financiación del Proyecto iniciaron un procedimiento judicial contra los accionistas de la Sociedad, Cintra Infrastructures, SE y Sacyr Concesiones, S.L., reclamando la ejecución de una garantía prestada por los accionistas por un supuesto incumplimiento de determinados ratios. Se trata de una garantía de 23 millones de euros, ascendiendo la parte de Cintra a 14,95 millones de euros. En su contestación a la demanda Cintra y Sacyr defendieron, entre otros argumentos, la falta de legitimación activa de los bancos al considerar que no podían dirigirse contra los Sponsors sino frente a la sociedad Inversora del Proyecto y que el objetivo del compromiso de vencimiento final no es dotar fondos a la acreditada para atender pagos relativos a la financiación, sino asegurarle solvencia financiera para hacer frente a las obligaciones derivadas de una refinanciación que no se ha producido. Finalmente, el Juzgado de Primera Instancia nº 61 de Madrid dictó sentencia desestimatoria para las pretensiones de los bancos en octubre de 2015. Los Bancos recurrieron dicha sentencia en apelación ante la Audiencia Provincial de Madrid, que confirmó esta sentencia desestimatoria en diciembre de 2016. Frente a esta última sentencia, las entidades financieras han presentado un recurso extraordinario de infracción procesal ante el Tribunal Supremo que se encuentra pendiente de resolución.

Litigio relativo al concurso de acreedores de la autopista SH-130:

El 1 de marzo de 2018, la Sociedad SH-130 Concession Company, LLC presentó ante el United States Bankruptcy Court Western District of Texas un escrito inicial de demanda contra Ferrovial, S.A., Cintra Infrastructures SE, Ferrovial Agroman, S.A. y otras sociedades del grupo Ferrovial, así como frente al socio en el proyecto relativo a la autopista SH-130.

SH-130 Concession Company, LLC estuvo participada en un 65% por Cintra TX 56, LLC hasta el 28 de Junio de 2017, fecha en la que la titularidad de su capital social fue transmitida a sus socios actuales como consecuencia del cierre del proceso de solicitud voluntaria de concurso (Chapter 11) presentado el 2 de marzo de 2016.

La reclamación se fundamenta en que parte de los pagos realizados por la sociedad concesionaria a la sociedad constructora en 2011 y 2012, durante la fase de diseño y construcción de la autopista, se

hicieron supuestamente en fraude de los acreedores, ya que, en opinión de la demandante: (i) las obras se estaban ejecutando incorrectamente y por tanto no procedía su abono; y (ii) la compañía concesionaria era insolvente.

La parte demandante reclama la devolución de dichos pagos, que ascienden a 329 millones de dólares.

Asimismo, acusa a Ferrovial, S.A., Cintra Infrastructures SE y otras sociedades del grupo de haber provocado que SH-130 Concession Company, LLC hiciera tales pagos, incumpliendo de dicha forma los fiduciary duties que debían observar de acuerdo a la legislación mercantil del Estado de Delaware, así como de haber ayudado e inducido a incumplirlos.

En una modificación al escrito inicial demanda presentada el 28 de septiembre de 2018 la demandante ha solicitado daños adicionales consistentes en la devolución de los beneficios derivados de los contratos de servicios que las demandadas facturaron a la demandante en el citado período. La demandante no ha fijado aún la cantidad que solicita por dicho concepto. Adicionalmente ha ampliado la demanda inicial en relación al cumplimiento de los fiduciary duties

Las compañías del Grupo Ferrovial demandadas presentaron varias mociones de desestimación preliminar (motion to dismiss) de la demanda inicial. El 7 de Septiembre de 2018 el tribunal admitió las mociones de desestimación preliminar (motion to dismiss) relativas a las compañías del grupo Ferrovial Internacional, S.L.U. y Ferrovial International Ltd., (que han quedado excluidas de la demanda) continuándose el proceso respecto del resto de demandadas. La modificación a la demanda citada anteriormente ha sido también objeto de una segunda motion to dismiss, sobre la que el tribunal aún no se ha pronunciado.

Al cierre de estos estados financieros el pleito continúa en una fase preliminar en la que todavía no se ha empezado a analizar en detalle el fondo del asunto, quedando pendiente una fase de prueba (discovery) y la posterior de presentación y debate sobre la demanda. Se espera tener una resolución definitiva a partir del segundo semestre de 2020. El análisis realizado a fecha actual permite concluir que las compañías del grupo Ferrovial demandadas tienen sólidos argumentos para la defensa de sus intereses en este litigio, y que es razonable considerar que puedan obtener una desestimación de las acciones ejercitadas frente a ellas. En base a lo anterior no se ha registrado ninguna provisión en relación a este litigio.

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 de responsabilidad civil.

El importe total provisionado por dichos riesgos a 31 de diciembre de 2018 es de 82 millones de euros (94 millones en 2017) y corresponde a un total de aproximadamente 94 litigios.

El principal litigio es el relativo a las obras de construcción de la autopista SH 130 en Texas que a continuación se describe.

Obras de construcción de la autopista SH-130 de Texas

Adicionalmente a la demanda indicada en el apartado anterior relativa al negocio de autopistas, la sociedad concesionaria de la Autopista SH-130 presentó un requerimiento para someter a arbitraje una disputa contra la sociedad, participada por Ferrovial Agroman, Central Texas Highway Contractors, LLC, constructora de la autopista, y contra las sociedades Zachry Industrial, INC. y Ferrovial Agroman S.A. como avalistas mancomunados de la anterior. El requerimiento de sometimiento a arbitraje la sociedad concesionaria alegaba de forma genérica y sucinta que existían vicios y defectos en la construcción, fundamentalmente en el paquete de firmes de la Autopista, que valoraba en un importe no inferior a 130 millones de dólares, de los cuales, el 50% (65 millones de dólares) serían imputables a la participación de Ferrovial, sin que exista responsabilidad solidaria respecto a la participación del otro socio.

A lo largo del ejercicio 2018 se han nombrado los tres árbitros que resolverán la disputa, y se ha abierto otro arbitraje entre la sociedad constructora y los subcontratistas que participaron en la ejecución de la obra.

Al cierre de los presentes estados financieros se ha iniciado la fase de prueba (discovery) del proceso arbitral, no habiéndose presentado la demanda con la explicación de los argumentos que sustentan la pretensión por parte de la demanda. Como en el caso del otro procedimiento relativo a este proyecto no se espera una resolución hasta el ejercicio 2020

Aunque todavía no se ha tenido acceso a los argumentos utilizados por la parte demandante, los asesores legales de la compañía consideran que los trabajos de construcción de la autopista fueron ejecutados conforme a lo establecido en el contrato y las buenas prácticas de la industria y que, en todo caso, la responsabilidad que se pueda derivar de la resolución del litigio se puede ver reducida por diferentes hechos, como son:

- La existencia de un contrato de seguro en favor de la compañía constructora;
- La responsabilidad de los defectos alegados debería de recaer sobre las empresas subcontratadas por la empresa constructora tanto con relación al diseño como a los trabajos de ejecución de firmes;
- El Departamento de Transporte de Texas y la empresa concesionaria parece que han llegado a un acuerdo para ejecutar los trabajos de reparación de los defectos por un importe de 60 millones de dólares, lo que representa menos del 50% de lo reclamado.

En base a lo anterior, se ha concluido que a fecha del cierre del ejercicio no es necesario registrar una provisión adicional al importe de 10 millones de dólares que actualmente la compañía tiene registrado por el concepto de gastos diferidos en relación a garantía de los trabajos de construcción realizados en dicho proyecto.

En cuanto al arbitraje en relación a las obras del aeropuerto de Varsovia, en agosto de 2018 las partes han firmado un acuerdo transaccional que ha puesto fin al litigio en curso. Dicho acuerdo ha supuesto un cobro para el consorcio que ejecutó el proyecto, formado por Ferrovial Agroman (60%) y Budimex (40%), de 79

Millones de Zloties (21 millones de Euros), que principalmente proviene de la recuperación de retenciones efectuadas por el cliente.

c) Litigios relacionados con el negocio de Servicios

El importe total provisionado en la división de Servicios (actividad discontinuada) a cierre del ejercicio asciende a 237 millones de euros, de los cuales, 46 millones de euros se corresponden a litigios clasificados a largo plazo y 191 millones de euros (172 millones de libras) se encuentran clasificados en el corto plazo en relación al litigio con el ayuntamiento de Birmingham, ver descripción a continuación. A 31 de diciembre de 2017 la provisión en la división de servicios ascendió a 91 millones de euros.

Los principales litigios abiertos son los siguientes:

- El principal pleito de esta división de negocios es el Relativo al contrato de Amey (negocio de Servicios en el Reino Unido) con el ayuntamiento de Birmingham:

Como ya se indicaba en las cuentas anuales del 2017, el 22 de febrero de 2018, el Tribunal de Apelación de Reino Unido falló al respecto en favor del Ayuntamiento de Birmingham acordando la ejecución de las obras adicionales que fuesen necesarias conforme a la interpretación del cliente. Con ello anuló la sentencia que el High Court había dictado a favor de Amey en septiembre de 2016.

A 31 de diciembre de 2017, la compañía tenía registrada una provisión en relación a este proyecto por valor de 74,4 millones de libras. El importe provisionado por este litigio a dicha fecha correspondía a las mejores estimaciones de la Dirección basadas en las negociaciones con el cliente en el ejercicio 2017

Con fecha 26 de abril de 2018 Ferrovial publicó un hecho relevante al Mercado de Valores en el que se comunicaba que, tras las comunicaciones recibidas recientemente del cliente, la sociedad había procedido a registrar una provisión adicional a la existente a 31 de diciembre de 2017 por importe de 208 millones de libras. Dicha provisión se registró considerando un escenario de continuidad en el contrato, en el que la compañía debería de afrontar las inversiones necesarias para finalizar la fase de inversión del contrato (Core Investment Period CIP) y durante dicho periodo el cliente seguiría aplicando deducciones y penalidades relevantes.

En el segundo semestre de 2018 la evolución de las negociaciones llevó a concluir a todas las partes involucradas que la mejor forma de resolver el conflicto abierto era llegar a una salida negociada.

En los últimos meses las partes han entrado en un proceso de negociación para llegar a un acuerdo de salida, sin que, a la fecha de cierre de los presentes estados financieros las partes hayan llegado todavía a un acuerdo.

Es de destacar que la compañía ha registrado en relación a este contrato una provisión acumulada de 283 millones de libras, siendo el saldo vivo de dicha provisión a 31 de diciembre

de 207 millones de libras, y el volumen total de pérdidas acumuladas en el contrato alcanza los 330 millones de libras.

Adicionalmente, en el negocio de Servicios en el Reino Unido, se han recibido notificaciones de reclamaciones por parte de Aggregate Industries, subcontratista en el contrato de Sheffield, por importe de 32 millones de libras. De ese importe, 21 millones corresponden principalmente a reclamaciones por retrasos y costes adicionales por la secuencia de ejecución de las obras, mientras que 11 millones de libras corresponden a nuevas mediciones de los trabajos realizados. El Grupo considera que gran parte de la reclamación realizada por el subcontratista, en especial los primeros conceptos, no han sido demostrados por Aggregate Industries, que ha suspendido la reclamación porque está recalculando los importes, pudiendo activarla en los próximos meses. Aggregate Industries ha reconocido que está pendiente la preparación de una propuesta de cuenta de liquidación final. El Grupo considera que al cierre del ejercicio mantiene correctamente provisionado este riesgo.

Respecto al negocio de Servicios en España:

- El principal litigio era el relativo a una Resolución del Consejo Nacional de Mercados y la Competencia (CNMC) por la que se imponía a las sociedades del Grupo Cespa, S.A. y Cespa Gestión de Residuos, S.A.U. 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 Gestión de Residuos, S.A.U. ascendía a 13,6 millones de euros. Como ya se indicó en las cuentas anuales de 2017, la Audiencia Nacional notificó el 27 de febrero sentencia por la que estimaba el recurso de Ferrovial y al considerar que no existía ningún fundamento para imputarle la participación en un cártel de esas características, anulaba la sanción impuesta a las empresas del Grupo e imponía las costas a la Administración. La Sentencia no ha sido recurrida por la Abogacía del Estado. Sin embargo, teniendo en cuenta que la sentencia no había estimado los otros dos motivos de nulidad que alegaba el Grupo (nulidad de toda la prueba incautada y caducidad del expediente sancionador), se optó por interponer recurso de casación ante el Tribunal Supremo. Dicho recurso de casación no ha sido admitido a trámite por lo que la sentencia es firme y se da por cerrado definitivamente el litigio.
- En relación a este mismo asunto, con fecha 18 de abril de 2018 ha sido incoado un nuevo procedimiento sancionador en el que se van a examinar las mismas prácticas que dieron lugar al procedimiento anterior. Ferrovial se ha personado en el procedimiento sin que por el momento la CNMC haya concretado ni calificado las conductas o prácticas anticompetitivas, ni cuantificado la posible sanción y ha interpuesto un recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional por considerar que la incoación de este nuevo expediente vulnera el derecho fundamental de Cespa S.A. y Cespa Gestión de Residuos S.A.U. a no ser enjuiciado dos veces por los mismos hechos. El recurso está concluido y pendiente de que se fije fecha para votación y fallo. El Grupo ha decidido no registrar ninguna provisión dado que los asesores legales de la compañía estiman que los argumentos del recurso de protección de derechos fundamentales son sólidos, si bien el expediente incoado se encuentra en fase muy incipiente.

- Por otra parte, el Grupo a través de la sociedad Empresa de Mantenimiento y Explotación M-30, S.A. (Emesa) en la que ostenta una participación del 50%, ejecuta el contrato de mantenimiento de la infraestructura de la M-30 y participa en un 20% en la sociedad de economía mixta Madrid Calle 30, titular del contrato de concesión de dicha infraestructura. Durante el ejercicio 2017, el Ayuntamiento de Madrid, otro accionista de Madrid Calle 30, constituyó una Comisión de Investigación municipal cuyas principales recomendaciones que afectan al Grupo son la reversión del modelo de gestión de Madrid Calle 30 al modelo original de empresa 100% municipal, así como solicitar a los órganos competentes del Ayuntamiento el estudio de la determinación de la responsabilidad en el pago del suministro eléctrico, hasta el momento pagado por Madrid Calle 30. En opinión de los asesores legales, existen argumentos para justificar que el suministro eléctrico debe ser abonado por Madrid Calle 30 y no por Emesa. Asimismo, en caso de rescate de la concesión, aplicando el pliego del contrato, los accionistas de Emesa recuperarían el valor de los préstamos participativos otorgados a esta sociedad y Emesa recuperaría el valor de la participación en Madrid Calle 30 así como el préstamo subordinado concedido a esta empresa. Destacar adicionalmente que Emesa ha interpuesto un recurso contencioso administrativo contra el acuerdo del Pleno del Ayuntamiento que aprobó el Dictamen de la Comisión de Investigación, habiéndose admitido a trámite dicho recurso. En base a lo expuesto, el Grupo no ha registrado ninguna provisión.
- Adicionalmente, a través de la sociedad Ecoparc de Can Mata, S.L.U., el Grupo mantiene un contrato para la construcción y explotación de un centro de tratamiento de residuos. Durante el ejercicio 2017 se recibió notificación del órgano concedente (el Consorci del Ecop4rc) por la que se inició un expediente en el que se reclamaban 15,6 millones de euros en concepto de liquidaciones y penalizaciones por discrepancias sobre los porcentajes de recuperación de residuos y rechazos a vertedero y en concepto de regularización de los pagos realizados en base a las fórmulas de retribución previstas en el contrato. Así mismo, el concedente acordaba que la forma de facturar en adelante se adecuase a los criterios empleados por él en el expediente. El Grupo interpuso recurso de reposición tanto contra las liquidaciones y penalidades como contra el acuerdo que obligaba a facturar conforme a los criterios impuestos. En octubre de 2018 el “Consorti del Ecop4rc” decide estimar parcialmente el recurso formulado por el Grupo y se acuerda una liquidación de 1.398 miles de euros a favor del “Consorti del Ecop4rc” por todos los conceptos. Así mismo, el cliente concluye que el nuevo reglamento de explotación se adapta a la realidad del residuo y de la planta no siendo necesario el cambio en la forma de facturar a futuro. Como consecuencia del acuerdo alcanzado, el Grupo da por concluido este litigio.

d) Litigios de carácter fiscal

Tal y como se indica en la nota 6.3., Ferrovial tiene registrado provisiones de carácter fiscal por un total de 269 millones de euros, de los cuales, 231 millones de euros se corresponden fundamentalmente con pleitos abiertos de carácter fiscal en relación a inspecciones tributarias en España. Si bien los más significativos se corresponden al Impuesto sobre Sociedades e IVA relativos a los ejercicios 2002 a 2013 por valor de 305 millones de euros, el Grupo considera que tiene argumentos sólidos para

defender su posición procesal, por lo que ha registrado parcialmente provisiones para cubrir los riesgos que se derivarían de los mismos (por valor de 231 millones de euros anteriormente mencionados), de los cuales, 33 millones se encuentran clasificados en la línea de actividades discontinuadas.

Entre estos pleitos se encuentra el relativo a la amortización fiscal del fondo de comercio financiero derivado de la adquisición de Amey y Swissport. Ferrovial tiene interpuesto un recurso contra la decisión de la Comisión Europea de 2014 (“Tercera Decisión”) en la que se califica como ayuda de estado dicha medida fiscal. Aunque consideramos que existen argumentos sólidos a favor de la posición procesal defendida por el Grupo, en caso de no obtener un pronunciamiento favorable de los Tribunales el importe a pagar a la Hacienda Pública española ascendería a 78 millones de euros, de los cuales 37 millones de euros ya fueron pagados en 2017. En este escenario pesimista, el impacto en la cuenta de resultados sería de 16 millones de euros, al aplicarse otros créditos fiscales disponibles en la Compañía.

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., sociedad enajenada por parte de Ferrovial Fisa, S.L. en el 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) Avales 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 avales bancarios y otras garantías otorgadas por entidades aseguradoras. A 31 de diciembre de 2018, el saldo era de 7.524 millones de euros (7.472 millones de euros en 2017).

A continuación, se presenta una tabla desglosando el riesgo cubierto en cada área de negocio.

(Millones de euros)	2018	2017
Construcción	5.041	4.850
Autopistas	1.068	1.165
Servicios	1.015	1.109
Aeropuertos	128	90
Resto	272	259
Total	7.524	7.472

Según el tipo de instrumento, los 7.524 millones de euros se desglosan en: i) 3.511 millones de euros correspondientes a avales otorgados por entidades financieras, y ii) 4.013 millones de euros de garantías otorgadas por agencias de bonding y compañías de seguros.

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 ejecutado, 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).

Por último, indicar que, dentro del importe total de avales del Grupo recogido en la anterior tabla, 873 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 Nota 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 2018 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
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		34
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	72
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	60
Subtotal Garantías Proyectos Construcción		132
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		236

Cabe señalar que de los 34 millones de euros correspondientes a Ausol se han incluido como compromisos de inversión 10 millones, porque no se considera probable una salida de recursos por el resto de capital contingente. 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 para cubrir amortización de deuda	2
Auto-Estradas Norte Litoral (Cintra)	Garantía limitada a cubrir sobrecostes de expropiaciones.	1
166 (Cintra)	Garantía limitada a cubrir sobrecostes de obra.	13
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.	44
Total garantías proyectos infraestructuras puesta en equivalencia		59

De estas garantías descritas por integración global y puesta en equivalencia, sólo existen avales bancarios en Ausol.

Adicionalmente, la Sociedad tiene otorgada una garantía por valor de 14,9 millones de euros en relación con la Radial 4, desconsolidada en 2015. Dicho importe está completamente provisionado a 31 de diciembre de 2018 (ver Nota 6.5.1.a).

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 la Nota 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 439 millones de euros, siendo las más relevantes las relacionadas con contratos con el Ministerio de Justicia británicos y la red de tranvías de Manchester. Señalar que el importe anterior corresponde al importe anual de los contratos 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 2018 Ferrovial cuenta con garantías recibidas de terceros por un total de 1.098 millones de euros (1.049 millones a 31 de diciembre de 2017), fundamentalmente provenientes de la división de construcción en las sociedades de Ferrovial Agroman en Estados Unidos por un importe total de 882 millones de euros, Grupo Budimex por 140 millones de euros y resto de sociedades constructoras por 69 millones de euros.

Estas garantías recibidas de terceros se corresponden a avales técnicos mediante los cuales determinados subcontratistas o proveedores en la actividad de construcción garantizan el cumplimiento íntegro de sus obligaciones contractuales en relación con las obras en las que son contratados, sin que sea posible su venta o pignoración.

6.5.3. COMPROMISOS

Según se describe en la Nota 1.1., los proyectos de infraestructuras desarrollados por el Grupo se llevan a cabo a través de contratos a largo plazo, en los que en la sociedad titular del proyecto en la que el Grupo participa, bien solo o con otros socios, 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)	2019	2020	2021	2022	2023	2024 Y SIGUIENTES	TOTAL
Autopistas	57	7	0	0	0	0	64
Aeropuertos	14	55	91	23	0	0	183
Inversiones proyectos infraestructuras Integración Global	71	62	91	23	0	0	247
Autopistas	18	158	294	250	21	0	741
Servicios	25	0	0	0	0	0	25
Construcción	1	0	0	0	0	0	1
Inversiones proyectos infraestructuras Puesta Equivalencia	44	158	294	250	21	0	767
Total inversiones en proyectos de infraestructuras	114	220	385	273	21	0	1.013

A 31 de diciembre de 2018 los compromisos de inversión ascienden a 1.013 millones de euros (968 millones de euros en 2017). El incremento en los compromisos de inversión está relacionado principalmente con 132 millones de euros de inversión de equity en líneas de transmisión de Chile (dentro del epígrafe Aeropuertos). Este importe se ha visto compensado en parte con las inversiones acometidas en proyectos de autopistas en Estados Unidos en 2018.

Como se ha indicado en el apartado 6.5.2.a), parte de estos compromisos, en concreto 873 millones de euros, están garantizados con avales. En el importe anterior se incluyen 34 millones de euros que aparecen igualmente en las garantías mencionadas en el apartado 6.5.2.b.1) capital contingente y que corresponden a Ausol. Señalar que únicamente se han incluido 10 de estos 34 millones de euros como compromisos de inversión, porque no se considera probable una salida de recursos por el resto de capital contingente correspondiente a Ausol y a otros proyectos conforme indicado en la Nota b.1.

En relación al proyecto de la autopista I 77, se están garantizando los compromisos de inversión de otro socio por importe de 32 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 162 millones de euros (102 millones de euros en 2017), en relación, principalmente, a la adquisición de maquinaria o construcción de plantas de tratamiento y 19 millones de euros (15 millones de euros en 2017) relacionados con la adquisición del capital resultante de Carillion Amey tras la liquidación de Carillion Plc. en enero de 2018, la compra de dos empresas de tratamiento de residuos en Polonia, dos contratos de mantenimiento de Canadá, y una compañía logística en España. A continuación, se presenta un calendario de estos compromisos de la división de Servicios:

(Millones de euros)	2019	2020	2021	2022	2023	2024 Y SIGUIENTES	TOTAL
Adquisición Inmovilizado Material	80	20	43	7	5	7	162
Adquisición Empresas	10	2	1	0	6	0	19
Total servicios	91	22	44	7	11	7	181

Cabe señalar que estos últimos compromisos de la división de Servicios no están garantizados mediante avales.

b) Compromisos de inversión entre actividades continuadas y discontinuadas

En abril de 2018, Ferrovial S.A asumió un compromiso de desembolso de fondos adicionales en favor de Amey UK plc hasta un importe de 75 millones de libras para ciertos fines y circunstancias. A la fecha de firma de estos estados financieros anuales, dicho compromiso de desembolso sigue vigente pero no se ha materializado.

c) Compromisos por arrendamiento operativo y financiero

El gasto reconocido en la cuenta de resultados durante el ejercicio 2018 correspondiente a arrendamientos operativos de las actividades continuadas asciende a 298 millones de euros (269 millones de euros en 2017). Adicionalmente, se han registrado 273 millones de euros (254 millones en 2017) asociados al gasto de la actividad de Servicios que ha sido discontinuada (ver nota 1.1.3).

Los pagos mínimos totales futuros por los arrendamientos operativos no cancelables como arrendatario son los siguientes:

2018 (Millones euros)	CORPORACIÓN	CONSTRUCCIÓN	AUTOPISTAS	SERVICIOS	AEROPUERTOS	TOTAL
Menos de un año	5	32	3	89	0	129
Entre uno y cinco años	6	46	1	138	0	190
Más de cinco años	0	15	0	55	0	70
Arrendatario	11	93	4	282	0	389

CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS 2018

2017 (Millones euros)	CORPORACIÓN	CONSTRUCCIÓN	AUTOPISTAS	SERVICIOS	AEROPUERTOS	TOTAL
Menos de un año	5	32	3	97	0	136
Entre uno y cinco años	11	44	3	179	0	236
Más de cinco años	0	14	0	27	0	42
Arrendatario	16	90	6	303	0	414

No existen compromisos significativos en el Grupo como arrendador en contratos de arrendamientos operativos.

d) 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, correspondientes a la división de Servicios, que ha sido reclasificada como actividad discontinuada.

6.6. Retribuciones del Consejo de Administración y de la alta dirección

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 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 2018, así

como el detalle de las retribuciones individuales devengadas por cada uno de los Consejeros durante el ejercicio 2018.

El cuadro siguiente muestra de manera individualizada la retribución estatutaria de los miembros del Consejo de Administración devengada durante los ejercicios 2018 y 2017. Incluye además la asignación fija complementaria correspondiente a la retribución estatutaria. 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. El Consejo de Administración, en su reunión del día 28 de Febrero de 2019, ha decidido, dentro de los límites máximos aprobados por la Junta General, complementar el importe correspondiente al año 2018 en 167.955 euros para el conjunto del Consejo en el concepto asignación fija complementaria, distribuyéndose dicha cantidad entre los Consejeros teniendo en cuenta su tiempo de permanencia al Consejo durante 2018.

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 la Nota 6.6.2.

CONSEJERO (Miles de euros)	2018			TOTAL
	ASIGNACIÓN FIJA	DIETAS	ASIGNACIÓN FIJA COMPLEMENTARIA	
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	35	85	106	226
Santiago Bergareche Busquet	35	53	95	183
Joaquín Ayuso García	35	43	72	150
Iñigo Meirás Amusco	35	43	60	138
Juan Arena de la Mora	20	31	34	85
María del Pino y Calvo-Sotelo	35	43	60	138
Santiago Fernández Valbuena	35	68	60	163
José Fernando Sánchez-Junco Mans	35	62	60	157
Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo	35	36	60	131
Oscar Fanjul Martín	35	48	60	143
Philip Bowman	35	43	60	138
Hanne Birgitte Breinbjerg Sorensen	35	43	60	138
Bruno Di Leo (desde 25/09/2018)	9	12	16	37
TOTAL	414	607	804	1.826

CONSEJERO (Miles de euros)	2017			TOTAL
	ASIGNACIÓN FIJA	DIETAS	ASIGNACIÓN FIJA COMPLEMENTARIA	
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	35	98	104	238
Santiago Bergareche Busquet	35	52	93	180
Joaquín Ayuso García	35	49	70	154
Iñigo Meirás Amusco	35	49	58	142
Juan Arena de la Mora	35	35	58	128
María del Pino y Calvo-Sotelo	35	47	58	140
Santiago Fernández Valbuena	35	65	58	158
José Fernando Sánchez-Junco Mans	35	62	58	156
Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo	35	36	58	129
Oscar Fanjul Martín	35	58	58	151
Philip Bowman	35	36	58	129
Hanne Birgitte Breinbjerg Sorensen (desde 05.04.2017)	26	30	43	99
Total	411	618	774	1.803

6.6.2. Retribución individualizada de los Consejeros Ejecutivos

a) Retribuciones devengadas en los ejercicios 2018 y 2017.

Los dos Consejeros que tenían la condición de Ejecutivos en 2018 devengaron la siguiente retribución por el ejercicio de sus funciones, independientemente de las retribuciones mencionadas en el apartado anterior.

2018			
RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS*			
(Miles de euros)	RAFAEL DEL PINO	IÑIGO MEIRÁS	TOTAL
Retribución Fija	1.455	1.200	2.655
Retribución Variable	1.337	1.053	2.390
Primas S. Vida	8	4	12
Planes de acciones (1)	1.204	1.204	2.408
Total 2018	4.004	3.461	7.465

* Retribuciones por su condición de Consejeros Ejecutivos

(1) En marzo de 2018, habiéndose cumplido las métricas acordadas, se ha abonado un número de acciones equivalente a las unidades asignadas en 2015, una vez practicadas las retenciones correspondientes. Se comunicó a la CNMV con fecha 19/03/2018.

2017			
RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS			
(Miles de euros)	RAFAEL DEL PINO	IÑIGO MEIRÁS	TOTAL
Retribución Fija	1.455	1.200	2.655
Retribución Variable	2.393	1.978	4.371
Primas S. Vida	8	5	13
Planes de acciones (1)	1.406	1.406	2.812
Total 2017	5.262	4.589	9.851

* Retribuciones por su condición de Consejeros Ejecutivos

(1) En marzo de 2017, habiéndose cumplido las métricas acordadas, se ha abonado un número de acciones equivalente a las unidades asignadas en 2014, una vez practicadas las retenciones correspondientes. Se comunicó a la CNMV con fecha 13/03/2017.

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 31.12.2018	UNIDADES	Nº DE DERECHOS DE VOTO	% DERECHOS DE VOTO	
Asignación 2016	74.000	74.000	0,01%	
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Asignación 2017	76.850	76.850	0,01%
	Asignación 2018	73.900	73.900	0,01%
	Asignación 2016	74.000	74.000	0,01%
Íñigo Meirás Amusco	Asignación 2017	76.850	76.850	0,01%
	Asignación 2018	73.900	73.900	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 la Sociedad D. Joaquín Ayuso García es a su vez miembro del órgano de administración de otra sociedad del Grupo, habiendo percibido en 2018 por este concepto la cantidad de 38 miles de euros (31 miles de euros en 2017).

6.6.4. Fondos y planes de pensiones o primas de seguros de vida

Al igual que en 2017, durante el ejercicio 2018 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 la Sociedad 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 2018 el pago de 12 miles de euros y 13 miles de euros en 2017), de las que son beneficiarios los Consejeros Ejecutivos. No se han satisfecho primas de seguros de vida por la pertenencia de los Consejeros de la Sociedad a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de sociedades del Grupo y asociadas.

Finalmente, la Sociedad tiene contratado un seguro de responsabilidad civil cuyos asegurados son los administradores y directivos de las sociedades del Grupo cuya entidad dominante es la Sociedad. Entre dichos asegurados se encuentran los Consejeros de la Sociedad. La prima satisfecha en 2018 por el mencionado seguro asciende a 592 miles de euros.

6.6.5. Anticipos y créditos

A 31 de diciembre de 2018 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 2018 la siguiente retribución:

RETRIBUCIONES DE LA ALTA DIRECCIÓN (Millones de euros)	2018	2017
Retribución fija	5.237	5.165
Retribución variable	3.803	5.170
Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos	5.083	5.435
Retribución en tanto que miembros de órganos de administración de otras sociedades del grupo, multigrupo o asociadas	35	33
Primas de seguro	19	19
Otros (1)	8.924	0
Total	23.101	15.822

(1) Desvinculación de tres miembros de A.Dirección (cifra sujeta a efectos de IRPF).

Las retribuciones expresadas corresponden a los titulares de los siguientes cargos: 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 la Nota 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 Sociedad aportaciones por valor de 193 miles de euros en sustitución de las retribuciones mencionadas en el cuadro anterior (en 2017, 181 miles de euros).

6.6.7. Otra información sobre la retribución

Los contratos entre la Sociedad y los miembros de la alta dirección, incluido un Consejero Ejecutivo, 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 31.12.2018 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 trece 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 Sociedad 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 2018 ha ascendido a 2.628 miles de euros (2.366 miles euros en 2017), de los que 542 miles de euros corresponden al Consejero Ejecutivo. La cifra de otros por importe de 8.924 miles de euros que aparece en la tabla de la Nota 6.6.6., corresponde a las cantidades percibidas por tres miembros de la Alta Dirección que se han desvinculado de la compañía en el ejercicio 2018. Dicho importe no afecta a la cuenta de resultados del ejercicio, ya que la sociedad se reconoce como gasto anualmente las cantidades aportadas en el ejercicio al seguro colectivo de ahorro independientemente del momento en que dichas cantidades se perciban.

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

Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos

Al cierre del ejercicio 2018, Ferrovial tiene vigente un sistema retributivo cuyos beneficiarios son los Consejeros Ejecutivos, los miembros de la alta dirección y directivos del Grupo Ferrovial, consistente en la entrega de acciones vinculadas a objetivos.

Dicho plan fue aprobado el 29 de octubre de 2015 por el Consejo de Administración. Cubre los ejercicios 2016, 2017 y 2018. El coste anual del Plan no podrá exceder de 22 millones de euros para cada uno de los tres años y está vinculado a la permanencia en la compañía durante un plazo de tres años desde el momento del otorgamiento (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. Como se ha mencionado, el Plan se dirige a Consejeros Ejecutivos, miembros de la alta dirección y directivos. La aplicación de este Plan 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 comunicó a la CNMV el 5 de marzo de 2018, la fecha de asignación de unidades para 2018 a los Consejeros Ejecutivos, a efectos de cómputo de los plazos y términos del citado Plan, fue el 15 de febrero de 2018.

El número de acciones vivas en relación a este plan es, a 31 de diciembre de 2018, de 3.274.816 acciones.

El resumen de los movimientos en los sistemas retributivos vinculados a acciones durante los ejercicios 2018 y 2017 es el siguiente:

	2018	2017
Número de acciones al inicio del ejercicio	3.212.739	3.266.221
Planes concedidos	1.136.353	1.155.685
Planes liquidados	-1.030.008	-1.157.188
Renuncias y otros	-27.479	-33.889
Acciones ejercitadas	-16.789	-18.090
Número de acciones al final del ejercicio	3.274.816	3.212.739

Este plan de entrega de acciones incluye 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 el Grupo en relación con estos sistemas retributivos ascienden durante el ejercicio 2018 a 16 millones de euros (18 millones de euros en 2017) con contrapartida en patrimonio neto, de los cuales, 4 millones de euros se corresponden con la actividad discontinuada de servicios (4 millones de euros en 2017).

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.

a) Operaciones entre Ferrovial, S.A. y sus accionistas significativos, administradores o alta dirección

En este epígrafe se incluyen las operaciones realizadas (i) entre Ferrovial, S.A. y sus accionistas significativos, sus familiares próximos o las entidades en las que unos y otros pueden ejercer influencia significativa; y (ii) entre Ferrovial, S.A. y sus administradores, altos directivos, sus familiares próximos o las entidades en las que unos u otros pueden ejercer influencia significativa.

OPERACIONES CON ACCIONISTAS SIGNIFICATIVOS, ADMINISTRADORES Y ALTA DIRECCIÓN

(Miles de euros)

NOMBRE/DENOMINACIÓN	OPERACIONES	2018			2017		
		IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO	IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO
Bankia	Saldo dispuesto líneas de avales	-56.080	-	-56.080	-	-	-
Bankia	Recepción de servicios	-146	-	-	-292	0	0
Fundación Rafael del Pino	Recepción de servicios	-	-	-	-0,3	0,0	-0,3
Fundación Seres	Contrato colaboración	-	-	-	-18	(*)	0

La información sobre remuneraciones y operaciones de préstamo con Consejeros y Alta Dirección puede consultarse en la Nota 6.6.

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 operaciones de naturaleza comercial que se han efectuado entre la Sociedad (o las sociedades de su grupo) y sus partes vinculadas durante el ejercicio 2018.

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 (*).

b) Operaciones entre sociedades dependientes de Ferrovial S.A y sus accionistas significativos, administradores o alta dirección

En este epígrafe se incluyen las operaciones realizadas (i) entre entidades dependientes de la Sociedad y sus accionistas significativos, sus familiares próximos o las entidades en las que unos y otros pueden ejercer influencia significativa; y (ii) entre entidades dependientes de la Sociedad y sus administradores, altos directivos, sus familiares próximos o las entidades en las que unos u otros pueden ejercer influencia significativa.

Si la parte vinculada a la Sociedad tuvo esa consideración durante una parte del año, se indican las operaciones realizadas durante dicho periodo.

OPERACIONES CON ACCIONISTAS SIGNIFICATIVOS, ADMINISTRADORES Y ALTA DIRECCION

(Miles de euros)

NOMBRE/ DENOMINACIÓN	OPERACIONES	2018			2017		
		IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO	IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO
D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Prestación de servicios	9	0	1	188	-	186
D ^a . María del Pino y Calvo-Sotelo	Prestación de servicios	10	-	-	3	-	-
D. Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo	Prestación de servicios	0	0	0	59	9	-
D ^a . Ana María Calvo-Sotelo y Bustelo	Prestación de servicios	98	2	2	24	2	0
D. Joaquín Ayuso García	Prestación de servicios	0	0	0	7	-	-
Almirall Laboratorios	Prestación de servicios	4	0	0	7	0	2
Altamira Asset Management	Recepción de servicios	-17	-	-			
	Prestación de servicios	6.930	336	2.425			
Burberry Spain Retail, S.L.	Prestación de servicios	-	-	-	5	0	0
Criu, S.L.	Prestación de servicios	67	6	2	30	2	131
Cummins y sociedades del grupo	Recepción de servicios	23	0	0			
Maxam Holding y sociedades de su grupo	Compra de bienes/recepción de servicios	-60	-	-	-437	(*)	-6
	Prestación de servicios	0	0	0			
Marsh y sociedades de su grupo	Recepción de servicios de seguros	-3.461	0	60	-5.228	(*)	-15
Meliá Hotels y sociedades de su grupo	Recepción de servicios de hostelería	-3	0	0	-10	(*)	0
	Ejecución obras de construcción y reforma/mantenimiento y recogida residuos	1.463	338	2	5.425	845	1.005
Bankia	Recepción servicios financieros	-1.107	0	0	-1.911	(*)	0
	Acuerdos de financiación. Garantía	-91.421	0	-91.421	-87.483	(*)	-87.483
	Intereses percibidos	53	53	0	186	186	0
	Pago Intereses	-894	0	0	-1.093	(*)	0
	Saldo dispuesto líneas de aval	-94.360	0	-94.360	-134.370	(*)	-134.370
	Operaciones derivados	-1.010	0	0	-2.984	(*)	0
	Prestación de servicios	-	-	-	1	0	4
Bimaran Pozuelo, S.L.	Prestación de servicios	-	-	-	537	68	-
Polan, S.A.	Prestación de servicios	182	5	63	179	5	75
Rijn Capital BV	Prestación de servicios	-	-	-	23	-	23
Fundación Rafael del Pino	Prestación de servicios	6	0	0	0	0	0
	Recepción de servicios	-1	0	0			
Fundación Centro de Innovación de Infraestructuras Inteligentes	Contratos de colaboración	-1.598	0	-18	-1.338	0	-12
	Prestación de servicios	38	0	0	92	0	0
Red Eléctrica y sociedades de su grupo	Ejecución obras de construcción	1.697	240	-	6.743	-1.613	865
	Recepción de servicios	-33	0	0	-9	-	-
Hispania Activos Inmobiliarios Socimi, S.A.	Prestación de servicios	64	2	0	204	142	25
Lafarge Holcim y sociedades del grupo	Adquisición cemento y materiales relacionados	-5.101	0	-325	-11.796	0	-1.060
	Servicios externos	-86	0	-24			
	Recogida de residuos	34	2	17	-	-	-
M ^a Jesús Alcina Pérez-Gorostiaga	Prestación de servicios	-	-	-	2	0	0
Sidecu, S.A.	Prestación de servicios	2	0	1	2	0	0
Sulzer y sociedades del grupo	Recepción de servicios	-863	0	-111			

c) Operaciones entre las sociedades del Grupo

Se mencionan a continuación las operaciones efectuadas entre sociedades dependientes de la Sociedad 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 1.2.2., 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 2018, 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 509.764 miles de euros (391.813 miles de euros en 2017), reconociendo como ventas por dichas obras un importe de 483.211 miles de euros (411.158 miles de euros en 2017).

El beneficio no eliminado en el proceso de consolidación derivado de estas operaciones asignable al porcentaje que la Sociedad ostenta en las sociedades concesionarias receptoras de las obras y neto de impuestos y de intereses de minoritarios ha sido en 2018 de 22.491 miles de euros. En 2017 supuso 18.301 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.

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 2018 y 2017 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 distintos de auditoría” prestados por el auditor principal sobre el total de servicios de auditoría, han supuesto para el ejercicio 2018 un 5,54% sobre el importe de honorarios por servicios de auditoría en 2018.

(Millones de euros)	2018	2017
Honorarios por servicios de auditoría	5,7	6,5
Auditor principal	4,6	5,3
Servicios de auditoría	4,5	5,0
Servicios relacionados con la auditoría	0,1	0,3
Otros auditores	1,1	1,2
Servicios de auditoría	1,0	1,2
Servicios relacionados con la auditoría	0,1	0,0
Otros servicios de distintos de auditoría	0,3	0,3
Auditor principal	0,3	0,3

6.11. Acontecimientos posteriores al cierre

No se han producido hechos significativos con posterioridad al 31 de diciembre de 2018.

6.12. Anexos

Anexo I: información relativa 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 2018. 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:
 - (i) 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.
 - (ii) 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.
 - (iii) 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 euros 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 2018 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)

Ferrovial Internacional, SLU	619.139.653,55
Dividendo de Ferrovial International SE	619.139.653,55
Ferrovial International SE	702.256.219,75
Dividendo de Ferrovial Agromán International, SE	57.400.000,00
Dividendo de Ferrovial Airports International, SE	519.655.532,91
Dividendo de Cintra Infraestructuras, SE	125.200.686,84
Cintra Infraestructuras, SE	528.684.188,86
Dividendo de Ferrovial Holding US corp	519.366.197,19
Dividendo de Norte Litoral	5.333.487,53
Dividendo de Euroscut Algarve	2.639.993,47
Dividendo de Algarve BV	160.320,00
Dividendo de Via Livre	1.184.190,67
Ferrovial Airports International, SE	202.992.579,72
Dividendo Hubco Netherlands BV	202.992.579,72
Ferrovial Agromán International, SE	57.400.000,00
Dividendo Valivala	57.400.000,00
Total	2.110.472.641,88

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

En el ejercicio 2018 se ha obtenido una plusvalía por venta de las autopistas griegas susceptible de aplicar la exención recogida en el artículo 21 de la LIS por importe de 84.825.069,03, el importe exento de tributación ha ascendido a 11.307.039,92 euros.

En ejercicios anteriores, 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:

No se han producido en el ejercicio.

B.2 Plusvalías diferidas generadas en procesos de reestructuración societaria:

	(Importes en euros)
Ferrovial, SA	2.580.214.929,68
Ferrovial Internacional, SLU	172.926.357,00
Cintra Infraestructuras internacional, SLU	22.143.952,38
Total	2.775.285.239,06

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 a 31 de diciembre de 2018, dichos activos representan un 92% del mismo. A 31 de diciembre de 2017 este porcentaje ascendía a 91%.

Tributación del Dividendo Flexible de Ferrovial

Durante el ejercicio 2018 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 por acción a efectos fiscales, tanto de las acciones liberadas como de las acciones de las que procedan, resultará de repartir el valor de adquisición 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 tendrá el régimen fiscal que se indica a continuación:
 - a) Accionistas que tributan por el IRPF (personas físicas con residencia fiscal 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 suscripción preferente. En consecuencia, tendrá la consideración de ganancia patrimonial para el accionista transmitente en el período impositivo en que se produzca la citada transmisión. El importe obtenido en el IRPF estará sometido a retención a cuenta del impuesto calculada al tipo del 19%. Esta retención se practicará por la entidad depositaria correspondiente (y, en su defecto, por el intermediario financiero o el fedatario público que haya intervenido en su transmisión), sin que Ferrovial intervenga en la práctica de esta retención ni suministre información de carácter tributario al respecto a sus accionistas. Se aconseja por tanto a los accionistas que se pongan en contacto con las entidades depositarias oportunas al efecto.
 - b) Accionistas que tributan por el IRNR, sin establecimiento permanente en España. El importe obtenido por los accionistas no residentes en la transmisión en el mercado de sus derechos de asignación gratuita también sigue el mismo régimen establecido por la normativa fiscal para los derechos de suscripción preferente, por lo que tendrá la consideración de ganancia patrimonial para el accionista transmitente en el período impositivo en que se produzca la citada transmisión, sujeta al IRNR a un

tipo general del 19%. En la actualidad, este pago no está sometido a una retención a cuenta del IRNR, sino que son los propios accionistas quienes deben autoliquidar esta renta ante la Administración tributaria. No obstante, esta renta estará exenta de tributación por IRNR en determinados casos, por ejemplo, para aquellos accionistas no residentes que transmitan sus derechos en los mercados secundarios oficiales de valores españoles, que sean residentes en un Estado que tenga suscrito con España un convenio para evitar la doble imposición con cláusula de intercambio de información (CDI) y que no operen o residan en un paraíso fiscal a efectos españoles.

- c) Accionistas que tributan por el Impuesto sobre Sociedades español (IS), o por el IRNR 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 ajustes derivados de la normativa del IS y de los regímenes especiales en este impuesto que les resulten aplicables.

- **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 equivalente al régimen aplicable a una distribución de dividendos en efectivo y, por tanto, estarán sometidos a la retención y tributación correspondiente. Para los accionistas que acrediten ser sujetos pasivos del IRNR, no tener establecimiento permanente en España y no residir en España o en un país o territorio que tenga la consideración de paraíso fiscal, los dividendos satisfechos por Ferrovial y, por tanto, los importes percibidos por la venta a Ferrovial de los derechos de asignación gratuita, no estarán sujetos a tributación ni a retención en España, puesto que a efectos fiscales se abonan con cargo a las rentas exentas previstas en los artículos 21 y 22 de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del IS, procedentes de entidades no residentes

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.

ANEXO II - EMPRESAS DEPENDIENTES

(SOCIEDADES CONSOLIDADAS POR INTEGRACIÓN GLOBAL) (MILLONES DE EUROS)

El porcentaje de participación y el coste neto de la participación se corresponde con los valores efectivos de la "Empresa Matriz" sobre la "Empresa".

EMPRESA	TIPO DE SOCIEDAD	EMPRESA MATRIZ	% PART.	COSTE NETO PART.	AUDIT.
ACTIVIDADES CONTINUADAS					
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	
Can-Am, S.A. (a)	Ferrovial, S.A. (a)		100,0%	2	
Ferrovial Emisiones, S.A. (a)	Ferrovial, S.A. (a)		99,0%	0	■
Triconitex, S.L. (a)	Ferrovial, S.A. (a)		100,0%	4	
Ferrovial Corporación, S.A. (a)	Ferrovial, S.A. (a)		100,0%	5	■
Ferrofin, S.L. (a)	Ferrovial Agroman, S.A. (a)		52,0%	206	■
Ferrovial Internacional, S.L.U. (a)	Ferrovial, S.A. (a)		100,0%	6.337	■
Temauri, S.L. (a)	Ferrovial, S.A. (a)		100,0%	6	
Tribulo, S.L. (a)	Ferrovial, S.A. (a)		100,0%	0	
Wondo Mobility, S.L. (a)	Ferrovial, S.A. (a)		100,0%	0	
Ferrovial 001, S.A. (a)	Ferrovial, S.A. (a)		100,0%	0	
Ferrovial 002, S.A. (a)	Ferrovial, S.A. (a)		100,0%	0	
Ferrovial 003, S.L. (a)	Ferrovial, S.A. (a)		100,0%	0	
REINO UNIDO (Domicilio: Oxford, Reino Unido)					
Ferrocrop UK Ltd.	Ferrovial, S.A. (a)		100,0%	1	■
Ferrovial International, S.E.	Ferrovial Internacional, S.L.U. (a)		100,0%	5.949	■
REINO UNIDO (Domicilio: Londres, Reino Unido)					
Ferrovial Ventures, Ltd.	Ferrovial Internacional, Ltd. (a)		100,0%	7	
IRLANDA (Domicilio: Dublín, Irlanda)					
Landmille Ireland DAC	Ferrovial Internacional, S.L.U. (a)		100,0%	95	■
LUXEMBURGO. Luxemburgo					
Krypton RE, S.A.	Ferrovial, S.A. (a)		100,0%	8	■
HOLANDA (Domicilio: Amsterdam, Holanda)					
Ferrovial Netherlands B.V.	Ferrovial Internacional, S.E.		100,0%	2	
Ferrovial Services Netherlands, B.V.	Ferrovial Internacional, S.L.U. (a)		100,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Austin, Estados Unidos)					
Landmille US LLC	Ferrovial Holding US Corp		100,0%	0	
Ferrovial Holding US Corp	Cintra Infrastructures, S.E.		100,0%	1.001	■
INMOBILIARIA					
ESPAÑA (Domicilio: Madrid, España)					
Ferrovial FISA, S.L. (a)	Ferrovial, S.A. (a)		100,0%	57	
Vergarapromoinvest, S.L. (a)	Ferrovial FISA, S.L. (a)		99,7%	26	
CONSTRUCCIÓN					
ESPAÑA (Domicilio: Madrid, España)					
Ferroconservación, S.A. (a)	Ferrovial Agroman, S.A. (a)		99,0%	20	■
Arena, S.A. (a)	Ferrovial Agroman, S.A. (a)		100,0%	0	
Editesa, S.A. (a)	Ferrovial Agroman, S.A. (a)		99,1%	2	
Compañía de Obras Castillejos, S.A. (a)	Ferrovial Agroman, S.A. (a)		100,0%	8	■
Ditecpesa, S.A. (a)	Ferrovial Agroman, S.A. (a)		100,0%	1	■
Teraoui, S.A. (a)	Ferrovial Agroman, S.A. (a)		100,0%	0	
Técnicas de Pretensado y Serv.Aux, S.A. (a)	Editesa, S.A. (a)		100,0%	3	
Urbaeste, S.A. (a)	Ferrovial Agroman, S.A. (a)		99,0%	0	
Ferrovial Railway, S.A. (a)	Ferrovial Agroman, S.A. (a)		98,8%	0	
Ferrovial Medio Ambiente, S.A. (a)	Ferrovial Agroman, S.A. (a)		99,0%	1	
Pilum S.A. (a)	Ferrovial Agroman, S.A. (a)		25,0%	1	
ESPAÑA (Domicilio: Barcelona, España)					
Concesionaria de Prisiones Lledoners (a)	Proyecto Ferrovial Agroman, S.A. (a)		100,0%	16	■
Concesionaria de Prisiones Figueras S.A.U. (a)	Proyecto Ferrovial Agroman, S.A. (a)		100,0%	11	■
Cadagua, S.A. (a)	Ferrovial Agroman, S.A. (a)		100,0%	49	■
Depusa Aragón S.A. (a)	Proyecto Cadagua, S.A. (a)		51,7%	2	■
ALEMANIA (Domicilio: Colonia, Alemania)					
Budimex Bau GmbH	Budimex SA		100,0%	0	
ARABIA SAUDÍ (Domicilio: Riyadh, Arabia Saudí)					
Ferrovial Agroman Company	Ferrovial Agroman, S.A. (a)		95,0%	0	■
AUSTRALIA (Domicilio: Sidney, Australia)					
FA Australia PTY LTD	Ferrovial Agroman Ltda.		100,0%	20	■
BRASIL (Domicilio: Sao Paulo, Brasil)					
Constructora Ferrovial Agroman Ltda. Brasil	Ferrovial Agroman Internacional, S.E.		99,0%	7	
CANADÁ (Domicilio: Markham, Canadá)					
F&A Canada	Constco Holdings B.V.		100,0%	1	■
CHILE (Domicilio: Santiago de Chile, Chile)					
Constructora Agroman Ferrovial Ltda.	Ferrovial Agroman Empresa Constructora Ltda.		97,2%	0	■
Ferrovial Agroman Chile S.A.	Ferrovial Agroman Empresa Constructora Ltda.		100,0%	31	■
Ferrovial Agroman Empresa Constructora Ltda.	Ferrovial Agroman Internacional, S.E.		100,0%	24	■

EMPRESA	TIPO DE SOCIEDAD	EMPRESA MATRIZ	% PART.	COSTE NETO PART.	AUDIT.
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Atlanta, Estados Unidos)					
Ferrovial Agroman Southeast, LLC	Ferrovial Agroman US Corp		100,0%	0	■
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Austin, Estados Unidos)					
Ferrovial Agroman US Corp	Ferrovial US Construction Corp.		100,0%	315	■
Ferrovial US Construction Corp	Ferrovial Holding US Corp		100,0%	363	■
Ferrovial Agroman Texas LLC	Ferrovial Agroman US Corp		100,0%	0	
Ferrovial Agroman Indiana	Ferrovial Agroman US Corp		100,0%	0	
Ferrovial Agroman S6 LLC	Ferrovial Agroman Texas, LLC		100,0%	0	
Cadagua US, LLC	Ferrovial US Construction Corp.		100,0%	5	
Grand Parkway Infrastructure SH99	Ferrovial Agroman Texas LLC		40,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Charlotte, Estados Unidos)					
Sugar Creek Construction LLC	Ferrovial Agroman Southeast, LLC		70,0%	0	■
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Dallas, 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	
Great Hall Builders LLC	Ferrovial Agroman West, LLC		70,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Madrid, Estados Unidos)					
Norvarem, S.A.	Ferrovial Internacional, S.L.U. (a)		100,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: North Richland Hills, Estados Unidos)					
Bluebonnet Contractor, 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	Webber Equipment & Materials LLC		100,0%	41	
Southern Crushed Concrete, LLC	Webber Equipment & Materials LLC		100,0%	88	
W.W. Webber LLC	Ferrovial US Construction Corp.		100,0%	421	■
DBW Construction LLC	W.W. Webber LLC		100,0%	0	
Webber Barrier Services	W.W. Webber, LLC		100,0%	5	
Central Texas Mobility Partners	W.W. Webber LLC		50,0%	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	W.W. Webber, LLC		50,0%	0	
Pepper Lawson Construction LP	W.W. Webber, LLC		99,0%	6	
FAM Construction LLC (I-66)	Ferrovial Agroman US Corp		70,0%	0	■
Webber Equipment & Materials LLC	W.W. Webber, LLC		100,0%	201	
ESLOVAQUIA (Domicilio: Bratislava, Eslovaquia)					
Ferrovial Agroman Slovakia S.R.O.	Ferrovial Agroman Ltda.		99,0%	3	■
D4R7 Construction S.R.O.	Ferrovial Agroman Slovakia S.R.O.		65,0%	3	■
HOLANDA (Domicilio: Amsterdam, Holanda)					
Valivala Holdings, B.V.	Ferrovial Agroman Internacional, S.E.		100,0%	141	
Contsco Holdings B.V.	Ferrovial Agroman Internacional, S.E.		100,0%	0	
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.		75,1%	0	
Ferrovial Agroman Mexico	Ferrovial Agroman Internacional, S.E.		100,0%	1	
NUEVA ZELANDA (Domicilio: Wellington, Nueva Zelanda)					
FA New Zeland Limited	FA Australia PTY LTD		100,0%	1	
POLONIA (Domicilio: Cracovia, Polonia)					
Mostostal Kraków S.A.	Budimex SA		100,0%	3	■
Mostostal Kraków Energetyka sp. z o.o.	Mostostal Kraków SA		100,0%	0	
POLONIA (Domicilio: Varsovia, Polonia)					
Bx Budownictwo Sp. z o.o.	Budimex SA		100,0%	0	■
Bx Kolejnictwo SA	Budimex SA		100,0%	1	■
Bx Parking Wrocław Sp. z o.o.	Proyecto Budimex SA		51,0%	1	■
SPV-PIM 1 Sp. z o.o.	Budimex Nieruchomości Sp. z o.o.		100,0%	0	
Bx Nieruchomości Sp. z o.o.	Budimex SA		100,0%	154	■
Budimex, S.A.	Valivala Holdings, B.V.		55,1%	91	■
PUERTO RICO (Domicilio: Puerto Rico)					
Ferrovial Agroman LLC	Ferrovial Agroman Internacional, S.E.		100,0%	6	■
REINO UNIDO (Domicilio: County Louth, Reino Unido)					
Ferrovial Agroman Irlanda del Norte	Ferrovial Agroman Ireland, Ltd.		100,0%	0	■

- Deloitte
- BDO
- KPMG
- El Sayed, El Ayouty & co
- Valdés, García, Marín & Martínez, Llp
- Mahinder Puri & Company
- EY
- Vir Audit

(a) Forman parte del Perímetro Fiscal de Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes

EMPRESA	TIPO DE SOCIEDAD	EMPRESA MATRIZ	% PART.	COSTE NETO PART.	AUDIT.
REINO UNIDO (Domicilio: Londres, Reino Unido)					
Ferrovial Agroman UK Ltd.		Ferrovial Agroman Ltda.	100,0%	6	■
Ferrovial Agroman Ltda.		Ferrovial Agroman International, S.E.	100,0%	5	■
Cadagua Al Ghubrah		Cadagua, S.A. (a)	100,0%	4	■
Ferrovial Agroman International, S.E.		Ferrovial International, S.E.	100,0%	258	■
Cadagua UK Limited		Ferrovial Agroman Ltda.	100,0%	0	
AEROPUERTOS					
ESPAÑA (Domicilio: Madrid, España)					
Ferrovial Transco España, S.A.U.	Proyecto	Ferrovial Transco International B.V.	100,0%	18	■
Ferrovial Aeropuertos España, S.A. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	99,0%	0	■
CHILE (Domicilio: Santiago, Chile)					
Ferrovial Power Infrastructure Chile, SpA	Proyecto	Ferrovial Transco España S.A.U.	65,9%	105	■
Ferrovial Transco Chile II SpA	Proyecto	Ferrovial Power Infrastructure Chile, SpA	100,0%	0	
Transchile Charrúa Transmisión, S.A.	Proyecto	Ferrovial Power Infrastructure Chile, SpA	100,0%	99	■
Ferrovial Transco Chile III SPA	Proyecto	Ferrovial Transco International, B.V.	100,0%	0	
Centella Transmisión, S.A.	Proyecto	Ferrovial Power Infrastructure Chile, SpA	100,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Austin, Estados Unidos)					
Ferrovial Airports Holding US Corp	Proyecto	Ferrovial Holding US Corp	100,0%	0	
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	80,0%	1	■
HOLANDA (Domicilio: Amsterdam, Holanda)					
Hubco Netherlands B.V.		Ferrovial Airports International, S.E.	100,0%	783	■
Ferrovial Transco Brasil, B.V.	Proyecto	Ferrovial Transco International, B.V.	100,0%	0	
Ferrovial Santarem, B.V.	Proyecto	Ferrovial Transco International, B.V.	100,0%	0	
Ferrovial Transco International B.V.	Proyecto	Ferrovial International, S.E.	100,0%	83	
REINO UNIDO (Domicilio: Oxford, Reino Unido)					
Faero UK Holding Limited		Hubco Netherlands B.V.	100,0%	288	■
Ferrovial Airports International, S.E.	Proyecto	Ferrovial International, S.E.	100,0%	1.241	■
Ferrovial Airports Denver UK Ltd.		Ferrovial Airports International, S.E.	100,0%	4	■
AUTOPISTAS					
ESPAÑA (Domicilio: Madrid, España)					
Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0%	696	■
Cintra Infraestructuras Internacional, S.L.U. (a)		Cintra Global, S.E.	100,0%	3	
Autopista del Sol, C.E.S.A. (a)	Proyecto	Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)	80,0%	258	■
Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.L.U. (a)	Proyecto	Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)	100,0%	0	■
Inversora Autopistas de Cataluña, S.L.U. (a)	Proyecto	Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.L.U. (a)	100,0%	0	■
Cintra Inversiones, S.L.U. (a)		Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)	100,0%	318	■
Cintra Servicios de Infraestructuras, S.A. (a)		Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)	100,0%	9	■
Cintra Autopistas Integradas, S.A.U. (a)		Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)	100,0%	0	
M-203 Alcalá-O'Donnell, S.A.U. (a)		Cintra Autopistas Integradas, S.A.U. (a)	100,0%	60	
ESPAÑA (Domicilio: Barcelona, España)					
Autopista Terrasa Manresa, S.A. (a)	Proyecto	Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.L.U. (a)	75,3%	445	■
AUSTRALIA (Domicilio: Melbourne, Australia)					
Cintra OSARS (Western) Holdings Unit Trust		Cintra OSARS Western, Ltd	100,0%	0	
Cintra OSARS Western Unit Trust		Cintra OSARS (Western) Holdings PTY, Ltd	100,0%	0	
AUSTRALIA (Domicilio: Sidney, Australia)					
Cintra Developments Australia PTY, Ltd		Cintra Infraestructuras UK, Ltd	100,0%	0	
Cintra OSARS (Western) Holdings PTY, Ltd		Cintra OSARS Western, Ltd	100,0%	0	
Cintra OSARS Western PTY, Ltd		Cintra OSARS (Western) Holdings PTY, Ltd	100,0%	0	
CANADÁ (Domicilio: Toronto, Canadá)					
Cintra 407 East Development Group Inc		407 Toronto Highway B.V.	100,0%	4	
Cintra OM&R 407 East Development Group Inc		407 Toronto Highway B.V.	100,0%	0	
4352238 Cintra Canada Inc		407 Toronto Highway B.V.	100,0%	0	
Blackbird Maintenance 407 Cintra GP Inc		407 Toronto Highway B.V.	100,0%	1	■
Blackbird Infraestructuras 407 Cintra GP Inc		407 Toronto Highway B.V.	100,0%	0	
COLOMBIA (Domicilio: Bogotá, Colombia)					
Cintra Infraestructuras Colombia, S.A.S.		Cintra Global, S.E.	100,0%	5	■
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Austin, Estados Unidos)					
Ferrovial Holding US Corp		Cintra Infraestructuras, S.E.	100,0%	787	
Cintra Holding US Corp		Ferrovial Holding US Corp	96,1%	578	
Cintra Texas Corp		Cintra Holding US Corp	100,0%	0	

EMPRESA	TIPO DE SOCIEDAD	EMPRESA MATRIZ	% PART.	COSTE NETO PART.	AUDIT.
Cintra US Services LLC		Cintra Texas Corp	100,0%	4	
Cintra Skyway LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	0	
Cintra ITR LLC		Cintra Holding US Corp	49,0%	20	
Cintra LBJ LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	336	
Cintra NTE LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	268	
Cintra NTE Mobility Partners Seg. 3 LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	200	
Cintra Toll Services LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	0	
Cintra I-77 Mobility Partners LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	92	■
Cintra 2 I-66 Express Mobility Partners		Cintra Holding US Corp	100,0%	0	
Cintra I-66 Express Corp		Cintra I-66 Express UK Ltd	100,0%	0	
Cintra I-66 Express Mobility Partners LLC		Cintra I-66 Express Corp	100,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Charlotte, Estados Unidos)					
I-77 Mobility Partners Holding LLC	Proyecto	Cintra I-77 Mobility Partners LLC	50,1%	61	
I-77 Mobility Partners LLC	Proyecto	I-77 Mobility Partners Holding LLC	100,0%	62	■
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Chicago, Estados Unidos)					
Skyway Concession Company Holdings LLC	Proyecto	Cintra Skyway LLC	55,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Dallas, Estados Unidos)					
LBJ Infrastructure Group Holding LLC	Proyecto	Cintra LBJ LLC	54,6%	336	
LBJ Infrastructure Group LLC	Proyecto	LBJ Infrastructure Group Holding LLC	100,0%	587	■
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: North Richland Hills, Estados Unidos)					
NTE Mobility Partners Holding LLC	Proyecto	Cintra NTE LLC	63,0%	268	
NTE Mobility Partners LLC	Proyecto	NTE Mobility Partners Holding LLC	100,0%	372	■
NTE Mobility Partners Seg. 3 Holding LLC	Proyecto	Cintra NTE Mobility Partners Seg. 3 LLC	53,7%	200	
NTE Mobility Partners Seg. 3 LLC	Proyecto	NTE Mobility Partners Seg. 3 Holding LLC	100,0%	371	■
HOLANDA (Domicilio: Amsterdam, Holanda)					
407 Toronto Highway B.V.		Cintra Global, S.E.	100,0%	2.664	
IRLANDA (Domicilio: Dublín, Irlanda)					
Financinfrastructures, Ltd		Cintra Global, S.E.	100,0%	32	■
Cinsac, Ltd		Cintra Infraestructuras Internacional, S.L.U. (a)	100,0%	0	■
POLONIA (Domicilio: Varsovia, Polonia)					
Autostrada Południe, S.A.		Cintra Infraestructuras, S.E.	93,6%	0	■
PORTUGAL (Domicilio: Lisboa, Portugal)					
Vialve, S.A.	Proyecto	Cintra Infraestructuras, S.E.	84,0%	0	■
PORTUGAL (Domicilio: Ribeira Grande, Portugal)					
Euroscut Acores, S.A.	Proyecto	Cintra Infraestructuras, S.E.	89,2%	0	■
REINO UNIDO (Domicilio: Oxford, Reino Unido)					
Cintra Infraestructuras UK, Ltd		Cintra Global, S.E.	100,0%	1	■
Cintra Toowoomba, Ltd		Cintra Infraestructuras UK, Ltd	100,0%	2	■
Cintra UK I-77, Ltd		Cintra Infraestructuras, S.E.	100,0%	2	■
Cintra Slovakia, Ltd		Cintra Global, S.E.	100,0%	0	■
Cintra I-66 Express UK, Ltd		Cintra Infraestructuras UK, Ltd	100,0%	0	■
Cintra OSARS Western, Ltd		Cintra Infraestructuras UK, Ltd	100,0%	0	■
Cintra Infraestructuras, S.E.		Ferrovial International S.E.	100,0%	1.131	■
Cintra Global, S.E.		Ferrovial International S.E.	100,0%	2.873	■
ACTIVIDADES DISCONTINUADAS					
SERVICIOS					
ESPAÑA (Domicilio: Madrid, España)					
Ferrovial Servicios, S.A. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0%	264	■
Cespa, S.A (a)		Ferrovial Servicios, S.A. (a)	100,0%	553	■
Sitkol, S.A. (a)		Cespa, S.A (a)	99,0%	5	
Cespa Jardinería, S.L. (a)		Cespa, S.A (a)	99,0%	7	■
Cespa Gestión de Residuos (a)		Cespa, S.A (a)	99,0%	86	■
Ecoenergía de Can Mata A.I.E. (a)		Cespa Gestión de Residuos (a)	70,0%	0	
Albaida Residuos, S.L. (a)		Cespa Gestión de Residuos (a)	99,0%	5	
Contenedores de Reus, S.A. (a)		Cespa Gestión de Residuos (a)	99,0%	0	
Cespa G.T.R, S.A. (a)		Cespa Gestión de Residuos (a)	100,0%	21	■
Ferrovial Servicios Logística, S.A. (a)		Ferrovial Servicios, S.A. (a)	99,0%	0	
Siema Industria S.A. (a)		Ferrovial Servicios, S.A. (a)	99,0%	17	■
Siema Control y Sistemas S.A. (a)		Siema Industria S.A. (a)	99,0%	1	■
Ferrovial Servicios Participadas, S.L. (a)		Ferrovial Servicios, S.A. (a)	99,0%	2	
Car Sharing Mobility Services, S.L. (a)		Ferrovial Servicios, S.A. (a)	80,0%	4	■
Ferroserv Servicios Auxiliares (a)		Ferrovial Servicios, S.A. (a)	99,5%	10	■
Ferroserv Infraestructuras, S.A. (a)		Ferrovial Servicios, S.A. (a)	100,0%	18	■
Autovía de Aragón, Sociedad Concesionaria, S.A. (a)	Proyecto	Ferroserv Infraestructuras, S.A. (a)	60,0%	11	■
Pilum, S.A. (a)	Proyecto	Ferroserv Infraestructuras, S.A. (a)	60,0%	3	
Ferrovial Aravia, SA (a)	Proyecto	Ferroserv Infraestructuras, S.A. (a)	60,0%	0	
ESPAÑA (Domicilio: Albacete, España)					
Ayora Gestión Biogás, S.L. (a)		Cespa, S.A (a)	80,0%	0	■
ESPAÑA (Domicilio: Alicante, España)					
Reciclaje y Compostaje Piedra Negra, S.A. (a)		Cespa Gestión de Residuos (a)	100,0%	7	■

- Deloitte
- BDO
- KPMG
- El Sayed, El Ayouty & co
- Valdés, García, Marín & Martínez, Llp
- Mohinder Puri & Company
- EY
- Vir Audit

(a) Forman parte del Perímetro Fiscal de Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes

EMPRESA	TIPO DE SOCIEDAD	EMPRESA MATRIZ	% PART.	COSTE NETO PART.	AUDIT.
ESPAÑA (Domicilio: Almería, España)					
TRM, S.L.		Albaida Residuos, S.L. (a)	55,0%	0	
ESPAÑA (Domicilio: Barcelona, España)					
Residuos del Maresme, S.L.		Cespa, S.A (a)	51,0%	0	■
Ecoparc de Can Mata, S.L. (a)	Proyecto	Cespa, S.A (a)	99,0%	11	■
C.E.R.R. S.L. (a)		Cespa Gestión de Residuos (a)	81,1%	0	
Ecoparc del Mediterrani		Cespa Gestión de Residuos (a)	48,0%	3	■
ESPAÑA (Domicilio: Cáceres, España)					
Biogas Extremadura		Biotran Gestión de Residuos (a)	51,0%	0	
ESPAÑA (Domicilio: Granada, España)					
Inagra, S.A. (a)		Cespa, S.A (a)	80,0%	3	■
ESPAÑA (Domicilio: Guipuzcoa, España)					
Oneder S.A.		Cespa Gestión de Residuos (a)	51,6%	0	
ESPAÑA (Domicilio: Málaga, España)					
Andaluz de Señalizaciones, S.A. (a)		Ferrovial Infraestructuras, S.A. (a)	99,0%	1	
ESPAÑA (Domicilio: Murcia, España)					
Cespa Serv. Urbanos Murcia (a)	Proyecto	Cespa, S.A (a)	100,0%	10	■
ESPAÑA (Domicilio: Santander, España)					
Smart Hospital Cantabria (a)	Proyecto	Ferrovial Servicios, S.A. (a)	85,0%	8	■
ESPAÑA (Domicilio: Toledo, España)					
Gestión Medioambiental de Toledo, S.A.	Proyecto	Cespa, S.A (a)	60,0%	8	■
ESPAÑA (Domicilio: Valladolid, España)					
Biotran Gestión de Residuos (a)		Cespa Gestión de Residuos (a)	99,0%	11	■
Reciclum, Reciclaje y valorización de Residuos, S.L. (a)		Biotran Gestión de Residuos (a)	99,0%	0	
Maviva Valladolid, S.L.		Ferrovial Servicios Logística, S.A. (a)	99,7%	1	
ESPAÑA (Domicilio: Vigo, España)					
Maviva, S.A.		Ferrovial Servicios Logística, S.A. (a)	100,0%	12	■
Maviva Servicios Globales, S.L.		Ferrovial Servicios Logística, S.A. (a)	99,4%	0	
Almacenes Servicios y Recuperaciones, S.L.		Ferrovial Servicios Logística, S.A. (a)	99,7%	3	■
AUSTRALIA (Domicilio: Melbourne, Australia)					
Amey Consulting Australia Pty Ltd		Amey OW Ltd	100,0%	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%	0	■
APP Corporation Pty Ltd		Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd	100,0%	1	■
Appoint Consulting Pty Ltd		APP Corporation Pty Ltd	100,0%	0	
Australian Drilling Solutions Pty Ltd		Piver Pty Ltd	100,0%	0	
Australian Quality Assurance & Superintendence Pty Ltd		Appoint Consulting Pty Ltd	100,0%	0	
BE & MG Pty Ltd		Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd	100,0%	0	
BR & I Pty Ltd		Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd	100,0%	0	
Broadspectrum (Asset Management Optimisation) Pty Ltd		Broadspectrum (International) Pty Ltd	100,0%	0	
Broadspectrum (Australia) Pty Ltd		Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd	100,0%	-1	
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 Pty Ltd	100,0%	32	
Broadspectrum (India) Pty Ltd		Broadspectrum (International) Pty Ltd	100,0%	0	
Broadspectrum (International) Pty Ltd		Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd	100,0%	31	
Broadspectrum (IP) Holdings Pty Limited		Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd	100,0%	0	
Broadspectrum (Oil & Gas) Pty Ltd		Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd	100,0%	0	
Broadspectrum (USM) Holdings Pty Ltd		Broadspectrum (Holdings) (Delaware) Pty Ltd LLC	100,0%	55	
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 Holdings (Delaware) Pty Ltd LLC		Broadspectrum (International) Pty Ltd	100,0%	0	
Broadspectrum Hospitality Pty Ltd		Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd	100,0%	0	
Broadspectrum Metrolink Pty Ltd		Broadspectrum Pty Ltd	100,0%	0	
Broadspectrum Property Pty Ltd		Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd	100,0%	0	
Broadspectrum Pty Ltd		Ferrovial Services Australia Pty Ltd	100,0%	428	■
Broadspectrum Services Pty Ltd		Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd	100,0%	0	
Broadspectrum Training Services Pty Ltd		Easternwell Group Investments 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	
Collinsville Operations Pty Ltd		Broadspectrum 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 Pressure Control Pty Ltd		Easternwell Group Investments Pty Ltd	51,0%	0	
Eastern Well Rigs Pty Ltd		Easternwell Drilling Holdings Pty Ltd	100,0%	0	
Eastern Well Service No 2 Pty Ltd		Easternwell Group Investments Pty Ltd	100,0%	0	

■ Deloitte
■ BDO
■ KPMG
■ El Sayed, El Ayouty & co
■ Valdés, García, Marín & Martínez, LLP

■ Mohinder Puri & Company
■ EY
■ Vir Audit

EMPRESA	TIPO DE SOCIEDAD	EMPRESA MATRIZ	% PART.	COSTE NETO PART.	AUDIT.
Easternwell Drilling Holdings Pty Ltd		Easternwell Group Investments Pty Ltd	100,0%	0	
Easternwell Drilling Labour Hire Pty Ltd		Easternwell Drilling Holdings Pty Ltd	100,0%	0	
Easternwell Drilling Services Assets Pty Ltd		Easternwell Drilling Services Holdings Pty Ltd	100,0%	0	
Easternwell Drilling Services Holdings Pty Ltd		Easternwell Drilling 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	
Easternwell Energy Rigs Pty Ltd		Easternwell Drilling Holdings Pty Ltd	100,0%	0	
Easternwell Engineering Pty Ltd		Easternwell Group Investments 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%	97	
Easternwell WA Pty Ltd		Piver 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	
ICD (Asia Pacific) Pty Limited		Broadspectrum (Australia) 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	
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	
Ten Rivers Pty Ltd		Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd	100,0%	0	
Transhare Plan Company Pty Ltd		Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd	100,0%	0	
Translink Investments Pty Ltd		Broadspectrum Pty Ltd	100,0%	0	
TS (Procurement) Pty Ltd		Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd	100,0%	0	
CANADÁ (Domicilio: Toronto, Canadá)					
Broadspectrum Canada (Holdings) Limited		Broadspectrum (International) Pty Ltd	100,0%	0	
Broadspectrum (Ontario) Limited		Broadspectrum Canada (Holdings) Limited	100,0%	0	
Broadspectrum (Canada) Limited		Broadspectrum Canada (Holdings) Limited	100,0%	0	■
Broadspectrum (Alberta) Limited		Broadspectrum Canada (Holdings) Limited	100,0%	0	
CHILE (Domicilio: Antofagasta, Chile)					
Broadspectrum Chile SpA		Inversiones Broadspectrum (Chile) Limitada	65,1%	35	■
CHILE (Domicilio: Los Andes, Chile)					
Steel Ingeniería S.A.		Ferrovial Servicios Chile S.L	99,9%	6	■
Ferrovial Servicios Chile Soc Limitada		Ferrovial Servicios International S.E	99,0%	11	
CHILE (Domicilio: Santiago, Chile)					
Siema Chiles SPA		Siema Industria S.A. (a)	100,0%	0	
Ferrovial Servicios Ambientales		Broadspectrum Chile SpA	99,7%	3	■
Inversiones Broadspectrum (Chile) Holding Limitada		Broadspectrum (International) Pty Ltd	100,0%	4	
Inversiones Broadspectrum (Chile) Limitada		Inversiones Broadspectrum (Chile) Holding Limitada	100,0%	1	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Austin, Estados Unidos)					
Broadspectrum Holdings (Delaware) Pty Ltd LLC		Broadspectrum (International) Pty Ltd	100,0%	0	
Broadspectrum (Delaware) General Partnership		Broadspectrum Holdings (Delaware) Pty Ltd LLC	61,73%	0	
Ferrovial Services U.S., Inc.		Broadspectrum Holdings (Delaware) Pty Ltd LLC	100,0%	0	■
Ferrovial Services Infrastructure, Inc.		Ferrovial Services U.S., Inc.	100,0%	0	■
Ferrovial Services Oil and Gas, Inc.		Ferrovial Services U.S., Inc.	100,0%	0	■
Broadspectrum Downstream Services, Inc.		Ferrovial Services Oil and Gas, Inc.	100,0%	0	■
Timec Specialty Services, Inc.		Ferrovial Services Oil and Gas, Inc.	100,0%	0	■
Timec Upstream Holdings, LLC		Ferrovial Services Oil and Gas, Inc.	100,0%	0	■
Timec Oilfields, LLC		Ferrovial Services Oil and Gas, Inc.	100,0%	0	■
Ferrovial Services Holding US Corp		Ferrovial Services Holding US Corp	100,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Buffalo, Estados Unidos)					
Timec, Inc.		Ferrovial Services Oil and Gas, Inc.	100,0%	0	■
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Houston, Estados Unidos)					
Amey Consulting USA, Inc.		Amey OW Ltd	100,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Vallejo, Estados Unidos)					
T.R.S.C., Inc.		Ferrovial Services Oil and Gas, Inc.	100,0%	0	■
MALASIA (Domicilio: Kuala Lumpur, Malasia)					
Transfield Services (Asia) Sdn Bhd		Broadspectrum (International) Pty Ltd	100,0%	0	
MARRUECOS (Domicilio: Tánger, Marruecos)					
Cespa Nadafa, S.A.R.L.		Cespa, S.A (a)	98,8%	0	
MAURICIO (Domicilio: Cybercity, Islas Mauricio)					
Broadspectrum (Mauritius) Ltd		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.
NUEVA ZELANDA (Domicilio: Auckland, Nueva Zelanda)					
Broadspectrum (New Zealand) Limited		Broadspectrum (International) Pty Ltd	100,0%	45	■
Ferrovial Services (NZ Holdings) Limited		Broadspectrum (New Zealand) Limited	100,0%	0	
Ferrovial Services (NZ) Limited		Ferrovial Services (NZ Holdings) Limited	100,0%	0	
TSNZ Pulp & Paper Maintenance Limited		Broadspectrum (New Zealand) Limited	100,0%	0	
POLONIA (Domicilio: Breslavia, Polonia)					
FBSerwis Wrocław Sp. z o.o.		FBSerwis, S.A.	100,0%	24	■
POLONIA (Domicilio: Kamiensk, Polonia)					
FBSerwis Kamiński Sp. z o.o.		FBSerwis, S.A.	80,0%	8	■
POLONIA (Domicilio: Poznan, Polonia)					
FBSerwis Karpatia Sp. z o.o.		FBSerwis, S.A.	100,0%	6	■
POLONIA (Domicilio: Varsovia, Polonia)					
FBSerwis SA		Ferrovial Services International, S.E.	51,0%	15	■
FBSerwis Dolny Śląsk Sp. z o.o.		FBSerwis, S.A.	100,0%	6	■
FBSerwis A Sp. z o.o.		FBSerwis, S.A.	100,0%	0	■
FBSerwis B Sp. z o.o.		FBSerwis, S.A.	100,0%	0	■
PORTUGAL (Domicilio: Lisboa, Portugal)					
Ferrovial Serviços, SA		Ferrovial Services International S.E	100,0%	23	■
Sapovico, SA		Ferrovial Serviços, SA	100,0%	1	■
PORTUGAL (Domicilio: Porto, Portugal)					
Maiva Portugalia Lda.		Ferrovial Servicios Logística, S.A. (a)	100,0%	1	
Citrup, Lda		Ferrovial Serviços, SA	70,0%	0	■
Ferrovial Serviços - Ecoambiente, ACE		Ferrovial Serviços, SA	60,0%	0	
QATAR (Domicilio: Doha, Qatar)					
Amey Consulting LLC		Amey OW Ltd	49,0%	0	
Transfield Services Mannai Oil and Gas WLL		Broadspectrum (International) Pty Ltd	49,0%	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%	4	■
REINO UNIDO (Domicilio: Liverpool, Reino Unido)					
Fleet and Plant Hire Ltd		Enterprise Managed Services Ltd	100,0%	0	■
REINO UNIDO (Domicilio: Manchester, Reino Unido)					
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	
REINO UNIDO (Domicilio: Oxford, Reino Unido)					
Ferrovial Services International, S.E.		Ferrovial International, S.E.	100,0%	562	
Amey UK plc (a)		Ferrovial Services Netherlands, B.V.	100,0%	103	■
Cespa UK Ltd		Cespa, S.A. (a)	100,0%	9	■
Cespa Ventures Ltd		Cespa UK Ltd	100,0%	0	■
Amey Holdings Ltd		Amey UK plc	100,0%	554	■
Amey plc		Amey Holdings Ltd	100,0%	554	■
Amey Environmental Services Ltd		Amey plc	100,0%	0	■
Amey Building Ltd		Amey plc	100,0%	1	■
Amey Community Ltd		Amey plc	100,0%	60	■
Amey Construction Ltd		Amey plc	100,0%	7	■
Amey Datel Ltd		Amey OW Ltd	100,0%	0	
Amey Facilities Partners Ltd		Comax Holdings Ltd	100,0%	2	
Amey Fleet Services Ltd		Amey plc	100,0%	49	■
Amey Group Information Services Ltd		Amey plc	100,0%	15	■
Amey Group Services Ltd		Amey plc	100,0%	45	■
Amey Highways Ltd		Amey 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%	249	■
Amey LUL 2 Ltd		Amey Tube Ltd	100,0%	7	■
Amey Mechanical & Electrical Services Ltd		Amey Community Ltd	100,0%	1	■
Amey OW Group Ltd		Amey plc	100,0%	34	■
Amey OW Ltd		Amey OW Group Ltd	100,0%	1	■
Amey OWR Ltd		Amey OW Group Ltd	100,0%	0	■
Amey Programme Management Ltd		Amey plc	100,0%	0	■
Amey Rail Ltd		Amey plc	100,0%	38	■
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%	175	■
Amey Technology Services Ltd		Amey plc	100,0%	0	
Amey Tramlink Ltd		Amey Technology Services Ltd	100,0%	0	
Amey Tube Ltd		JNP Ventures Ltd	100,0%	8	
Amey Ventures Asset Holdings Ltd		Amey Investments Ltd	100,0%	0	■
Amey Ventures Ltd		Amey plc	100,0%	6	■
Amey Ventures Management Services Ltd		Amey Investments Ltd	100,0%	0	■
Amey Wye Valley Ltd		Amey LG Ltd	80,0%	0	■
Comax Holdings Ltd		Amey plc	100,0%	0	

EMPRESA	TIPO DE SOCIEDAD	EMPRESA MATRIZ	% PART.	COSTE NETO PART.	AUDIT.
JNP Ventures 2 Ltd		Amey Tube Ltd	100,0%	8	
JNP Ventures Ltd		Amey Ventures Ltd	100,0%	0	
Sherard Secretariat Services Ltd		Amey plc	100,0%	0	■
TPI Holdings Ltd		Amey OW Ltd	100,0%	0	
Transportation Planning International Ltd		TPI Holdings Ltd	100,0%	0	
Wimco Ltd		Amey Railways Holding Ltd	100,0%	0	
Amey Public Services LLP		Amey LG Ltd	66,7%	0	■
Nationwide Distribution Services Ltd		Amey LG Ltd	100,0%	5	■
AmeyCespa (MK) ODC Ltd		AmeyCespa Ltd	100,0%	0	■
A.R.M. Services Group Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0%	95	■
Access Hire Services Ltd		Enterprise Managed Services Ltd	100,0%	4	
Accord Asset Management Ltd		Accord Ltd	100,0%	11	
Accord Consulting Services Ltd		Accord Ltd	100,0%	0	
Accord Environmental Services Ltd		Accord Ltd	100,0%	0	
Accord Ltd		Enterprise plc	100,0%	170	■
Accord Network Management Ltd		Accord Asset Management Ltd	100,0%	1	
Brophy Grounds Maintenance Ltd		Enterprise Public Services Ltd	100,0%	5	■
Byzak Ltd		Globemile Ltd	100,0%	9	■
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%	90	■
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 Foundation (ETR) Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0%	0	
Enterprise Holding Company No.1 Ltd		Enterprise plc	100,0%	577	■
Enterprise Lighting Services Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0%	0	
Enterprise Managed Services (BPS) Ltd		Enterprise Managed Services Ltd	100,0%	21	
Amey Metering Ltd		Enterprise Managed Services Ltd	100,0%	10	■
Enterprise Managed Services Ltd		Amey Utility Services Ltd	100,0%	3	■
Enterprise plc		Amey plc	100,0%	0	■
Amey Power Services Ltd		Enterprise Managed Services Ltd	100,0%	11	■
Enterprise Public Services Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0%	4	■
Amey Utility Services Ltd		ARM Services Group Ltd	100,0%	47	■
Globemile Ltd		Enterprise Managed Services Ltd	100,0%	20	■
Haringey Enterprise Ltd		Accord Ltd	100,0%	0	
Heating and Building Maintenance Company Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0%	1	■
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%	4	
JDM Accord Ltd		Accord Ltd	100,0%	1	
MRS Environmental Services Ltd		Enterprise Holding Company No 1 Ltd	100,0%	16	■
MRS St Albans Ltd		MRS Environmental Services Ltd	100,0%	0	
Trinity Group Holdings 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 Islington Ltd		Accord Ltd	99,0%	0	
EnterpriseManchester Partnership Ltd		Enterprise Managed Services Ltd	80,0%	0	■
Slough Enterprise Ltd		Accord Environmental Services Ltd	100,0%	0	■
Enterprise Fleet Ltd		Enterprise Managed Services Ltd	54,5%	0	
AmeyCespa Ltd		Amey LG Ltd	50,0%	0	■
AmeyCespa Ltd		Cespa UK Ltd	50,0%	0	■
AmeyCespa (East) Holdings Ltd		AmeyCespa Ltd	100,0%	54	■
AmeyCespa Services (East) Ltd	Proyecto	AmeyCespa (East) Ltd	100,0%	8	■
Allerton Waste Recovery Park Interim SPV Ltd		AmeyCespa Ltd	100,0%	0	
AmeyCespa (AWRP) ODC Ltd		AmeyCespa Ltd	100,0%	0	■
AmeyCespa (East) Ltd		AmeyCespa (East) Holdings Ltd	100,0%	0	■
AmeyCespa WM (East) Ltd	Proyecto	AmeyCespa Services (East) Ltd	100,0%	0	■
Novo Community Ltd		Amey Community Ltd	100,0%	0	■
Amey (IOW) SPV Ltd		Amey Ventures Asset Holdings Ltd	100,0%	0	■
Amey TPT Limited		Amey OWR Ltd	100,0%	6	■
Amey Finance Services Ltd		Amey plc	100,0%	0	■
AmeyCespa (MK) Holding Co Ltd	Proyecto	Amey Ventures Asset Holdings Ltd	50,0%	0	■
AmeyCespa (MK) Holding Co Ltd	Proyecto	Cespa Ventures Limited	50,0%	0	■
AmeyCespa (MK) SPV Ltd	Proyecto	AmeyCespa (MK) Holding Co Ltd	100,0%	0	■
Amey MAP Services Limited		Amey Investments Ltd	100,0%	0	
Amey Equitix Smart Meters 1 Holdings Limited		Amey Ventures Asset Holdings Ltd	100,0%	0	
Amey Equitix Smart Meters 1 SPV Limited		Amey Equitix Smart Meters 1 Holdings Limited	100,0%	0	
Amey Keolis Infrastructure/Seilwaith Amey Keolis Limited		Amey Rail Limited	90,0%	0	■
Amey Defence Services Limited		Enterprise Managed Services Limited	100,0%	10	■
Amey Defence Services (Housing) Limited		Enterprise Managed Services Limited	100,0%	11	■

■ Deloitte
■ BDO
■ KPMG
■ El Sayed, El Ayouty & co
■ Valdés, García, Marín & Martínez, Llp

■ Mohinder Puri & Company
■ EY
■ Vir Audit

(a) Forman parte del Perímetro Fiscal de Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes

EMPRESA	TIPO DE SOCIEDAD	EMPRESA MATRIZ	% PAR.	VALOR PUESTA EN EQUIVAL. CONSOL.	ACTIVOS	PASIVOS	INGRESOS	RESULTADO	AUDITOR
NUEVA ZELANDA									
Skout Solutions (NZ) Limited		Broadspectrum (International) Pty Ltd.	50,0%	0	0	0	0	0	■
PORTUGAL									
Valor Rib, Lda		Ferrovial Serviços, SA	45,0%	1	5	4	3	0	
Ecobeirão, SA		Ferrovial Serviços, SA	20,0%	0	19	19	8	0	■
Ferrovial Serviços, Egeo, ECAC, Gabvriel Couto, ACE		Ferrovial Serviços, SA	35,0%	0	1	1	0	0	
REINO UNIDO									
GEO Amey PECS Ltd		Amey Community Ltd	50,0%	4	4	0	48	2	■
Amey Infrastructure Management (1) Ltd		Amey Ventures Asset Holdings Ltd	10,0%	0	0	0	0	0	
AHL Holdings (Manchester) Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	2,5%	0	1	1	0	0	■
Amey Highways Lighting (Manchester) Ltd	Proyecto	AHL Holdings (Manchester) Ltd	2,5%	0	0	0	0	0	■
AHL Holdings (Wakefield) Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	2,5%	0	1	1	0	0	■
Amey Highways Lighting (Wakefield) Ltd	Proyecto	AHL Holdings (Wakefield) Ltd	2,5%	0	0	0	0	0	■
ALC (Superholdco) Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	2,5%	2	15	12	17	7	■
ALC (FMC) Ltd		ALC (Superholdco) Ltd	50,0%	0	0	0	0	0	■
ALC (Holdco) Ltd		ALC (Superholdco) Ltd	2,5%	0	0	0	0	0	■
ALC (SPC) Ltd		ALC (Holdco) Ltd	2,5%	0	0	0	0	0	■
Amey Belfast Schools Partnership Hold Co Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	5,0%	0	11	11	1	0	■
Amey Belfast Schools Partnership PFI Co Ltd	Proyecto	Amey Belfast Schools Partnership Hold Co Ltd	5,0%	0	0	0	0	0	■
Amey Birmingham Highways Holdings Ltd		Amey Ventures Asset Holdings Ltd	33,3%	0	147	147	26	-1	■
Amey Birmingham Highways Ltd	Proyecto	Amey Birmingham Highways Holdings Ltd	33,3%	0	0	0	0	0	■
Amey FMP Belfast Strategic Partnership Hold Co Ltd		Amey Ventures Management Services Ltd	70,0%	0	1	1	4	0	■
Amey FMP Belfast Strategic Partnership SP Co Ltd		Amey FMP Belfast Schools Partnership Hold Co Ltd	70,0%	0	0	0	0	0	■
Amey Roads NI Holdings Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	2,5%	0	15	15	1	0	■
Amey Roads NI Financial plc		Amey Roads NI Ltd	2,5%	0	0	0	0	0	■
Amey Roads NI Ltd	Proyecto	Amey Roads NI Holdings Ltd	2,5%	0	0	0	0	0	■
Amey Lighting (Norfolk) Holdings Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	5,0%	0	4	4	1	0	■
Amey Lighting (Norfolk) Ltd	Proyecto	Amey Lighting (Norfolk) Holdings Ltd	5,0%	0	0	0	0	0	■
E4D&G Holdco Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	4,3%	0	10	10	0	0	■
E4D&G Project Co Ltd	Proyecto	E4D&G Holdco Ltd	4,3%	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	1,3%	0	4	4	0	0	■
Integrated Bradford Hold Co One Ltd		Integrated Bradford LEP Ltd	2,0%	0	0	0	0	0	■
Integrated Bradford PSP Ltd (IP)		Amey Infrastructure Management (1) Ltd	25,0%	0	1	0	0	0	■
Integrated Bradford Hold Co Two Ltd		Amey Infrastructure Management (1) Ltd	1,0%	0	7	7	0	0	■
Integrated Bradford Hold Co Two Ltd		Integrated Bradford LEP Ltd	2,0%	0	0	0	0	0	■
Integrated Bradford LEP Ltd		Integrated Bradford PSP Ltd	20,0%	0	0	0	0	0	■
Integrated Bradford LEP Fin Co One Ltd		Integrated Bradford LEP Ltd	20,0%	0	0	0	0	0	■
Integrated Bradford SPV One Ltd	Proyecto	Integrated Bradford Hold Co One Ltd	3,3%	0	0	0	0	0	■
Integrated Bradford SPV Two Ltd	Proyecto	Integrated Bradford Hold Co Two Ltd	3,0%	0	0	0	0	0	■
RSP (Holdings) Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	1,8%	0	4	4	0	0	■

EMPRESA	TIPO DE SOCIEDAD	EMPRESA MATRIZ	% PAR.	VALOR PUESTA EN EQUIVAL. CONSOL.	ACTIVOS	PASIVOS	INGRESOS	RESULTADO	AUDITOR
The Renfrewshire Schools Partnership Ltd	Proyecto	RSP (Holdings) Ltd	1,8%	0	0	0	0	0	■
Services Support (Avon & Somerset) Holdings Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	1,0%	0	1	1	0	0	■
Services Support (Avon & Somerset) Holdings Ltd	Proyecto	Services Support (Avon & Somerset) Holdings Ltd	1,0%	0	0	0	0	0	■
Keolis Amey Docklands Ltd		Amey Rail Ltd	30,0%	4	24	20	31	1	■
Keolis Amey Metrolink Ltd		Amey Rail Ltd	40,0%	2	2	0	7	1	
AmeyVTOL Ltd		Amey DWR Ltd	60,0%	0	0	0	0	0	
Scot Roads Partnership Holdings Ltd		Amey Ventures Asset Holdings Ltd	20,0%	0	93	93	2	0	■
Scot Roads Partnership Project Ltd	Proyecto	Scot Roads Partnership Holdings Ltd	20,0%	0	0	0	0	0	■
Scot Roads Partnership Finance Ltd		Scot Roads Partnership Holdings Ltd	20,0%	0	0	0	0	0	■
MTCNovo Ltd		Novo Community Ltd	50,0%	1	19	19	54	1	■
The Thames Valley Community Rehabilitation Company Ltd		MTCNovo Ltd	50,0%	0	0	0	0	0	■
The London Community Rehabilitation Company Ltd		MTCNovo Ltd	50,0%	0	0	0	0	0	■
Amey Infrastructure Management (2) Ltd		Amey Ventures Asset Holdings Ltd	10,0%	0	0	0	0	0	
AmeyCespa (AWRP) Holdco Ltd	Proyecto	Amey Infrastructure Management (2) Ltd	3,3%	0	11	11	12	2	■
AmeyCespa (AWRP) SPV Ltd	Proyecto	AmeyCespa (AWRP) Holdco Ltd	3,3%	0	0	0	0	0	■
Amey Infrastructure Management (3) Ltd		Amey Ventures Asset Holdings Ltd	10,0%	0	0	0	0	0	
Amey Hallam Highways Holdings Ltd	Proyecto	Amey Infrastructure Management (3) Ltd	3,3%	0	8	8	16	1	■
Amey Hallam Highways Ltd	Proyecto	Amey Hallam Highways Holdings Ltd	3,3%	0	0	0	0	0	■
Amey Ventures Investments Ltd		Amey Investments Ltd	5,0%	0	2	2	0	0	■
Keolis Amey Wales Cymru Ltd		Amey Rail Ltd	40,0%	0	0	0	0	0	
Keolis Amey Operations/ Gweithrediadau Keolis Amey Ltd		Amey Rail Ltd	36,0%	2	2	0	32	1	
QATAR									
FMM Company LLC		Ferrovial Servicios, S.A.	49,0%	11	39	17	94	9	
SINGAPUR									
BW Energy Services		Broadspectrum (International) Pty Ltd	50,0%	2	3	1	9	1	■
TOTAL PUESTA EN EQUIVALENCIA ACTIVIDADES DISCONTINUADAS				75					

- Deloitte
- BDO
- KPMG
- PWC
- Grant Thornton UK LLP
- Vir Audit
- Gabinete Técnico de Auditoría y Consultoría S.A
- EY
- Martins Pereira, João Careca & Associados, Sroc.

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 2018 y 2017. 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 2018 (millones de euros).

ACTIVO	CONSTRUCCIÓN	AUTOPISTAS	AEROPUERTOS	SERVICIOS	RESTO	AJUSTES	TOTAL
Activos no corrientes	891	10.232	1.074	0	1.497	-1.640	12.055
Fondos de comercio	202	128	42	0	0	0	372
Activos intangibles	8	4	19	0	1	0	32
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	200	6.950	78	0	0	-73	7.155
Inversiones inmobiliarias	1	0	0	0	8	0	9
Inmovilizado material	155	21	59	0	15	2	251
Inversiones en sociedades asociadas	4	1.686	766	0	0	0	2.455
Activos financieros no corrientes	39	887	106	0	1.292	-1.570	754
Impuestos diferidos	281	209	2	0	171	1	664
Derivado financieros a valor razonable largo	2	348	3	0	11	0	364
Activos corrientes	3.990	2.442	209	4.892	1.530	-2.306	10.758
Activos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas	0	0	0	4.892	0	0	4.892
Existencias	245	11	0	0	335	2	594
Activos por impuestos sobre las ganancias	32	11	9	0	57	-13	97
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	987	88	4	0	126	-115	1.090
Tesorería y equivalentes	2.724	2.268	196	0	957	-2.140	4.005
Créditos con empresas del Grupo	973	830	41	0	299	-2.143	0
Resto	1.752	1.438	155	0	658	2	4.005
Derivados financieros a valor razonable corto	1	64	0	0	55	-40	80
Total activo	4.881	12.674	1.284	4.892	3.028	-3.945	22.813

PASIVO Y PATRIMONIO NETO	CONSTRUCCIÓN	AUTOPISTAS	AEROPUERTOS	SERVICIOS	RESTO	AJUSTES	TOTAL
Patrimonio neto	1.364	5.271	996	1.634	-3.103	-798	5.363
Patrimonio neto atribuible a los accionistas	1.305	4.584	996	1.615	-3.180	-790	4.530
Patrimonio neto atribuible a los socios externos	59	686	0	19	77	-8	833
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	2	1.239	0	0	0	0	1.241
Pasivos no corrientes	436	5.945	252	0	2.616	-337	8.912
Déficit de pensiones	3	0	0	0	0	0	3
Provisiones a largo plazo	103	182	0	0	175	0	459
Deuda financiera	199	4.986	246	0	2.324	-337	7.419
Deudas con empresas del Grupo	2	41	1	0	293	-337	0
Resto	197	4.945	245	0	2.031	0	7.419
Otras deudas	10	126	0	0	-1	0	135
Impuestos diferidos	105	363	5	0	101	0	574
Derivados financieros a valor razonable	17	288	0	0	17	0	321
Pasivos corrientes	3.079	219	36	3.259	3.515	-2.810	7.297
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas	0	0	0	3.259	0	0	3.259
Deuda financiera	106	93	36	0	3.123	-2.585	773
Deudas con empresas del Grupo	89	56	34	0	2.405	-2.584	0
Resto	17	37	2	0	719	-1	773
Derivados financieros a valor razonable corto	4	59	1	0	52	-46	69
Pasivos por impuesto sobre las ganancias	29	-47	-10	0	106	-13	65
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	2.532	101	9	0	233	-175	2.700
Provisiones para operaciones de tráfico	407	13	0	0	1	9	431
Total pasivo y patrimonio neto	4.881	12.674	1.284	4.892	3.028	-3.945	22.813

CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS 2018

Balance de situación por segmentos de negocio: Ejercicio 2017 (millones de euros).

ACTIVO	CONSTRUCCIÓN	AUTOPISTAS	AEROPUERTOS	SERVICIOS	RESTO	AJUSTES	TOTAL
Activos no corrientes	852	9.622	1.073	3.571	1.307	-1.498	14.927
Fondos de comercio	198	140	40	1.684	0	0	2.062
Activos intangibles	8	4	18	399	1	0	431
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	216	6.367	36	449	0	-151	6.917
Inversiones inmobiliarias	6	0	0	0	0	0	6
Inmovilizado material	140	21	57	448	16	13	694
Inversiones en sociedades asociadas	4	1.848	742	92	0	0	2.687
Activos financieros no corrientes	39	670	175	152	1.094	-1.361	769
Impuestos diferidos	239	265	2	345	182	1	1.035
Derivado financieros a valor razonable largo plazo	2	307	2	0	14	0	326
Activos corrientes	4.347	1.661	500	2.569	1.370	-2.384	8.063
Activos clasificados como mantenidos para la venta	0	0	0	0	0	0	0
Existencias	233	10	0	71	311	5	629
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	44	46	11	29	48	-35	143
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	965	97	4	1.587	125	-143	2.635
Tesorería y equivalentes	3.101	1.490	484	880	856	-2.210	4.601
Créditos con empresas del Grupo	1.214	266	298	138	297	-2.212	0
Resto	1.886	1.224	187	742	559	2	4.601
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	4	19	0	2	30	0	55
Total activo	5.199	11.283	1.572	6.140	2.677	-3.882	22.990

PASIVO Y PATRIMONIO NETO	CONSTRUCCIÓN	AUTOPISTAS	AEROPUERTOS	SERVICIOS	RESTO	AJUSTES	TOTAL
Patrimonio neto	1.474	4.395	1.314	1.658	-2.598	-8	6.234
Patrimonio neto atribuible a los accionistas	1.403	3.822	1.314	1.639	-2.675	-1	5.503
Patrimonio neto atribuible a los socios externos	71	572	1	19	76	-7	731
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	2	1.012	0	22	0	0	1.037
Pasivos no corrientes	666	5.687	238	2.076	2.566	-1.362	9.871
Déficit de pensiones	3	0	0	64	0	0	66
Provisiones a largo plazo	113	172	0	376	147	0	808
Deuda financiera	438	4.671	234	1.222	2.307	-1.361	7.511
Deudas con empresas del Grupo	257	31	0	784	288	-1.361	0
Resto	180	4.640	234	438	2.019	0	7.511
Otras deudas	10	119	0	70	-1	0	198
Impuestos diferidos	85	423	4	294	95	0	900
Derivados financieros a valor razonable	17	302	0	50	17	0	387
Pasivos corrientes	3.057	189	20	2.384	2.710	-2.512	5.848
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta	0	0	0	0	0	0	0
Deuda financiera	38	93	20	611	2.285	-2.209	839
Deudas con empresas del Grupo	22	64	18	356	1.749	-2.209	0
Resto	16	28	2	256	536	1	839
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	4	57	0	1	3	0	65
Pasivos por impuesto sobre las ganancias corrientes	15	-56	-8	26	152	-35	94
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	2.567	95	7	1.559	270	-277	4.221
Provisiones para operaciones de tráfico	432	0	0	186	0	9	629
Total pasivo y patrimonio neto	5.199	11.283	1.572	6.140	2.677	-3.882	22.990

CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS 2018

Se presenta el detalle de los activos totales por áreas geográficas:

(Millones de euros)	2018	2017	VARIACIÓN
España	5.596	5.656	-60
Reino Unido	2.423	3.304	-881
E.E.U.U.	7.627	6.508	1.118
Canadá	2.861	2.867	-6
Australia	1.216	1.499	-283
Polonia	1.437	1.602	-164
Resto	1.654	1.554	100
Total	22.813	22.990	-177

Cuenta de Pérdidas y Ganancias por segmentos de negocio: Ejercicio 2018 (millones de euros).

	CONSTRUCCIÓN	AUTOPISTAS	AEROPUERTOS	SERVICIOS	RESTO	ACT. DISCONTIN UADAS	AJUSTES	TOTAL
Cifra de ventas	5.193	471	14	6.785	276	-6.776	-226	5.737
Otros ingresos de explotación	1	0	0	6	0	-6	0	2
Total ingresos de explotación	5.194	471	14	6.791	276	-6.782	-226	5.738
Consumos	957	2	0	514	96	-514	-69	985
Otros gastos de explotación	3.257	92	21	2.506	107	-2.502	-156	3.324
Gastos de personal	810	59	8	3.635	67	-3.635	0	945
Total gastos de explotación	5.024	152	29	6.655	271	-6.652	-225	5.254
Resultado bruto de explotación	170	319	-16	136	5	-131	0	484
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	43	80	2	222	3	-222	0	127
Resultado explotación antes deterioro y enajenación inmovilizado	127	239	-18	-87	3	92	0	356
Deterioros y enajenación de inmovilizado	13	71	0	2	0	-2	-2	82
Resultado de explotación	141	310	-18	-85	3	90	-2	438
Resultado financiero financiación	-9	-221	-2	-21	0	21	0	-233
Resultado derivados y otros resultados financieros	2	1	-1	-3	0	3	1	3
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-8	-220	-4	-24	0	24	1	-230
Resultado financiero financiación	31	30	1	-42	-19	8	0	9
Resultado derivados y otros resultados financieros	-20	29	11	-12	11	12	-1	30
Resultado financiero resto de sociedades	11	59	12	-54	-9	20	-1	39
Resultado financiero	4	-161	8	-78	-9	44	0	-192
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	0	166	73	15	0	-15	0	239
Resultado consolidado antes de impuestos	144	315	64	-148	-6	119	-2	486
Impuesto sobre beneficios	-40	6	3	47	-1	-42	0	-25
Resultado consolidado precedente de actividades continuadas	104	322	67	-101	-7	77	-2	460
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	0	0	0	-851	0	-851
Resultado consolidado del ejercicio	104	322	67	-101	-7	-774	-2	-391
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-29	-17	0	-4	-8	0	1	-57
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	74	305	67	-105	-15	-774	-1	-448

Cuenta de Pérdidas y Ganancias por segmentos de negocio: Ejercicio 2017 (millones de euros).

	CONSTRUCCIÓN	AUTOPISTAS	AEROPUERTOS	SERVICIOS	RESTO	ACT.DISCO NTINUADAS	AJUSTES	TOTAL
Cifra de ventas	4.628	461	21	7.069	262	-7.056	-232	5.152
Otros ingresos de explotación	1	0	0	8	0	-8	0	1
Total ingresos de explotación	4.629	461	21	7.077	262	-7.064	-232	5.154
Consumos	796	2	0	527	91	-527	-71	818
Otros gastos de explotación	2.849	83	26	2.389	103	-2.383	-163	2.905
Gastos de personal	785	56	7	3.737	68	-3.737	0	915
Total gastos de explotación	4.430	141	33	6.653	262	-6.647	-234	4.638
Resultado bruto de explotación	199	320	-12	423	0	-417	2	516
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	37	72	3	260	3	-260	0	115
Resultado explotación antes deterioro y enajenación inmovilizado	162	247	-15	163	-3	-156	2	401
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	88	0	-7	0	7	0	88
Resultado de explotación	162	335	-15	156	-3	-149	2	489
Resultado financiero financiación	-9	-217	-3	-25	0	25	1	-229
Resultado derivados y otros resultados financieros	0	-4	0	-2	0	2	1	-4
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-9	-222	-4	-28	0	28	2	-233
Resultado financiero financiación	24	16	0	-47	-30	12	-2	-26
Resultado derivados y otros resultados financieros	-26	26	17	-27	-1	27	0	15
Resultado financiero resto de sociedades	-2	42	17	-74	-32	39	-2	-11
Resultado financiero	-11	-179	13	-101	-32	67	0	-244
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	-1	138	89	26	0	-26	0	225
Resultado consolidado antes de impuestos	150	293	87	80	-35	-108	2	469
Impuesto sobre beneficios	-52	-11	1	-20	12	25	0	-46
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas	98	282	88	60	-22	-83	2	424
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	0	0	0	83	0	83
Resultado consolidado del ejercicio	98	282	88	60	-22	0	2	507
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-44	-3	0	-2	-5	0	1	-53
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	54	279	88	58	-28	0	3	454



FOTO: Aeropuerto de Glasgow (Reino Unido).

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 memoria- y el informe de gestión consolidado (que contiene el estado de información no financiera consolidado) de Ferrovial, S.A. correspondientes al ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2018, que han sido formulados por el Consejo de Administración de Ferrovial, S.A. en sesión celebrada en Madrid el 28 de febrero de 2019, 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

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

Dña. Hanne Birgitte Breinbjerg Sørensen
Consejera

D. Bruno Di Leo
Consejero



Deloitte, S.L.
Plaza Pablo Ruiz Picasso, 1
Torre Picasso
28020 Madrid
España

Tel: +34 915 14 50 00
Fax: +34 915 14 51 80
www.deloitte.es

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS EMITIDO POR UN AUDITOR INDEPENDIENTE

A los accionistas de Ferrovial, S.A.:

Informe sobre las cuentas anuales consolidadas

Opinión

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de Ferrovial, S.A. (la Sociedad dominante) y sus sociedades dependientes (el Grupo), que comprenden el estado de situación financiera al 31 de diciembre de 2018, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado del resultado global, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de caja y la memoria, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera del Grupo al 31 de diciembre de 2018, así como de sus resultados y flujos de efectivo, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE), y demás disposiciones del marco normativo de información financiera que resultan de aplicación en España.

Fundamento de la opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España. Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección *Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas* de nuestro informe.

Somos independientes del Grupo de conformidad con los requerimientos de ética, incluidos los de independencia, que son aplicables a nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas en España según lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas. En este sentido, no hemos prestado servicios distintos a los de la auditoría de cuentas ni han concurrido situaciones o circunstancias que, de acuerdo con lo establecido en la citada normativa reguladora, hayan afectado a la necesaria independencia de modo que se haya visto comprometida.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor significatividad en nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas en su conjunto, y en la formación de nuestra opinión sobre éstas, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones.

Reconocimiento de ingresos en contratos a largo plazo

Descripción

El criterio del Grupo para el reconocimiento de ingresos en contratos a largo plazo, tanto en la División de Construcción como en la División de Servicios, ha sido una cuestión clave para nuestra auditoría, ya que afecta a un importe muy relevante del volumen total de la cifra de negocios consolidada y requiere la realización de estimaciones significativas por parte de la Dirección del Grupo, relativas principalmente al resultado previsto al final del contrato, al importe de gastos a incurrir al final de la obra, a la medición de la producción ejecutada en el periodo, o al registro contable de las modificaciones, si las hubiera, sobre el contrato inicial, todas ellas con impacto en los ingresos reconocidos en el ejercicio. A este respecto señalar que las modificaciones contractuales son reconocidas generalmente cuando el Grupo dispone de la aprobación de las mismas por parte del cliente. Asimismo, si las partes han acordado una modificación, pero todavía no se ha determinado el precio de la misma, el correspondiente ingreso se reconoce por un importe sobre el que sea altamente probable que no vaya a sufrir una variación significativa cuando se resuelva la incertidumbre relativa al mismo.

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.

Procedimientos aplicados en la auditoría

Nuestros procedimientos de auditoría han incluido, entre otros, la revisión del diseño e implantación de los controles relevantes que mitigan los riesgos asociados al proceso de reconocimiento de ingresos en contratos en los que el cumplimiento de las obligaciones se produce a largo plazo, así como pruebas de verificación respecto a que los citados controles operan eficazmente.

Adicionalmente, hemos realizado pruebas sustantivas que han incluido el análisis en detalle e individualizado de los principales proyectos para evaluar la razonabilidad de las hipótesis y asunciones realizadas por el Grupo, que incluyen, entre otros, la identificación de las distintas obligaciones de desempeño, la identificación del precio del contrato, la distribución del mismo entre las distintas obligaciones de desempeño, el tratamiento contable de las modificaciones aprobadas por el cliente y el registro de contraprestaciones variables. En determinados contratos de construcción y servicios individualmente relevantes, hemos involucrado a nuestros expertos internos en proyectos de infraestructuras para ayudarnos en el proceso de evaluación de la razonabilidad de las asunciones e hipótesis usadas por el Grupo al actualizar los estimados de costes, así como el cálculo del progreso en el cumplimiento de las obligaciones.

Asimismo, hemos revisado la coherencia de las estimaciones realizadas por el Grupo en el ejercicio anterior y los datos reales de los contratos en el ejercicio en curso.

Por último, hemos revisado los desgloses realizados por el Grupo en relación con estos aspectos. Las notas 1.2.3.4 y 4.4 de las cuentas anuales consolidadas adjuntas contienen la información relevante en relación con el reconocimiento de ingresos en contratos en los que el cumplimiento de las obligaciones se produce a largo plazo.

Valor recuperable de activos clasificados como mantenidos para la venta e inclusión de operaciones bajo el epígrafe de "Actividades discontinuadas"

Descripción

Tal y como se describe en la nota 1.1.3 al cierre del ejercicio el Grupo ha adoptado la decisión de enajenar la rama de actividad de Servicios, por lo que el estado de situación financiera consolidado al cierre del ejercicio 2018 refleja activos y pasivos mantenidos para la venta por importe de 4.892 y 3.259 millones de euros, respectivamente, y las cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de los ejercicios 2018 y 2017 presentan sendos importes de -851 y 83 millones de euros, respectivamente, en el epígrafe de "Resultado neto de actividades discontinuadas", correspondientes a los resultados de dicha rama de actividad. En este sentido, el resultado del ejercicio 2018 incluye el registro de un deterioro del valor de los activos netos afectos a la actividad de Servicios en Reino Unido por importe de 774 millones de euros, incluido en el epígrafe "Resultado neto de actividades discontinuadas". Por último, en el estado de flujo de caja consolidado se identifican de manera separada los flujos de caja generados por la rama de actividad de Servicios.

Tanto la determinación de la probabilidad de enajenación a corto plazo de la mencionada rama de actividad, como la estimación del valor recuperable menos los costes de venta de los activos netos afectos precisan del uso de técnicas de valoración que incluyen la utilización de hipótesis y exigen la realización de juicios y estimaciones por parte de la Dirección del Grupo. Por todo ello hemos considerado esta cuestión como clave en nuestra auditoría.

Procedimientos aplicados en la auditoría

Nuestros procedimientos de auditoría han incluido, entre otros, la obtención de la documentación que soporta la decisión adoptada de enajenar la rama de actividad de Servicios, así como verificación del cumplimiento del resto de las condiciones establecidas en la NIIF 5 "Activos no corrientes mantenidos para la venta y operaciones interrumpidas" para clasificar los activos y pasivos de dicha rama de actividad como mantenidos para la venta, e incorporar sus resultados como de operaciones interrumpidas.

En relación con la determinación del valor recuperable de los activos netos mantenidos para la venta, hemos evaluado la metodología e hipótesis de valoración aplicadas por el Grupo, involucrando asimismo a nuestros expertos internos en valoración para ayudarnos en el proceso de evaluación de la razonabilidad de la metodología e hipótesis usadas por el Grupo en dicha determinación.

Por último, hemos dirigido nuestro trabajo a la revisión tanto de la re-expresión de los estados contables del ejercicio 2017 afectados de acuerdo con el contenido de la citada NIIF 5, como de los desgloses de información en relación con estas cuestiones, incluidos en las notas 1.1.3, 2.9 y 5.3 de las cuentas anuales consolidadas adjuntas que contienen información relativa a la estimación del valor recuperable de los activos y pasivos mantenidos para la venta y de las incertidumbres existentes respecto a los plazos y valores finales de materialización.

Recuperabilidad de fondos de comercio y otros activos registrados a valor razonable

Descripción

Dos de los principales activos del Grupo, las participaciones en la concesión 407 ETR y Heathrow Airports Holding (HAH), fueron valoradas en libros consolidados por su valor razonable en el momento de las respectivas pérdidas de control, ocurridas en ejercicios anteriores. Al cierre del ejercicio 2018 el valor en libros de ambas participaciones, que incluye la mencionada revalorización y los ajustes posteriores motivados por la aplicación del método de la participación, asciende a 2.180 millones de euros.

Adicionalmente, en el estado consolidado de situación financiera se incluyen fondos de comercio por importe de 372 millones de euros en relación con determinadas inversiones, fundamentalmente asociadas a las Unidades Generadoras de Efectivo (UGEs) de las Divisiones de Autopistas (128 millones de euros) y Construcción (202 millones de euros).

El Grupo realiza anualmente un test de deterioro en relación con estos activos. La evaluación por parte de la Dirección del posible deterioro es una cuestión clave para nuestra auditoría, ya que se trata de un proceso complejo que requiere la realización de un elevado número de estimaciones, juicios e hipótesis, principalmente relacionadas con:

- Fondos de comercio División Construcción: tasas de descuento, cartera de contratos, consecución de nuevos contratos, estimación de márgenes futuros y tasa de crecimiento a perpetuidad.
- Fondos de comercio Autopistas: tasas de descuento, proyecciones de tráfico y tarifas.
- Inversiones en asociadas registradas a valor razonable: tasas de descuento, planes de negocio y tarifas.

Procedimientos aplicados en la auditoría

Nuestros procedimientos de auditoría han incluido, entre otros, la revisión del diseño e implementación de los controles relevantes que mitigan los riesgos asociados al proceso de evaluación del valor recuperable de los fondos de comercio y de las inversiones en 407 ETR y HAH, así como la realización de pruebas de que los citados controles operan eficazmente.

Asimismo, hemos realizado pruebas sustantivas a partir de la obtención de los test de deterioro realizados por el Grupo, verificando la corrección aritmética de los cálculos realizados y evaluando la razonabilidad de las hipótesis operativas proyectadas. También hemos analizado la consistencia de las hipótesis incluidas en los test de deterioro de ejercicios anteriores frente a los datos reales.

Adicionalmente hemos involucrado a nuestros expertos internos en valoración para ayudarnos a evaluar las metodologías e hipótesis utilizadas por el Grupo y, en particular, las que permitan el cálculo de las tasas de descuento en las diferentes áreas y negocios, así como la razonabilidad de las tasas de crecimiento a perpetuidad empleadas.

Por otro lado, hemos revisado los análisis de sensibilidad de las hipótesis clave, que son aquellas con mayor efecto en la determinación del valor recuperable de los activos.

Adicionalmente, hemos dirigido nuestro trabajo a la revisión de los desgloses de información en relación con estas cuestiones, incluidos en las notas 3.1 y 3.5 de las cuentas anuales consolidadas adjuntas que contienen información relativa a los test de deterioro de estos activos y, en particular, el detalle de las principales hipótesis utilizadas así como el análisis de sensibilidad realizado por la Dirección sobre cambios en las asunciones clave de los test realizados.

Recuperabilidad de las inversiones en proyectos de infraestructuras explotadas en régimen de concesión

Descripción

Al 31 de diciembre de 2018, el Grupo tiene registrados 7.155 millones de euros como inversiones en proyectos de infraestructuras de transporte, servicios y plantas de tratamiento de residuos, correspondientes a las inversiones realizadas por las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras en el ámbito de la CINIIF 12 *Acuerdos de Concesión de Servicios*, cuya retribución consiste en el derecho a cobrar las correspondientes tarifas en función del grado de utilización del servicio público, o mediante cantidades pagadas por la administración concedente en función de las condiciones de disponibilidad del activo.

El Grupo prepara anualmente un test de deterioro sobre los mencionados activos en proyectos de infraestructuras en explotación.

Consideramos ésta un área clave para nuestra auditoría, dado que la evaluación del valor recuperable de dichas inversiones en proyectos de infraestructuras supone un proceso complejo que requiere la realización de estimaciones que incluyen juicios e hipótesis significativos por parte de la dirección del Grupo en la preparación de los test de deterioro, especialmente en lo relativo a las inversiones futuras, tasas de descuento, evolución del tráfico y de las tarifas y costes de operación futuros.

Procedimientos aplicados en la auditoría

Nuestros procedimientos de auditoría han incluido la realización de pruebas sustantivas a partir de la obtención de los modelos económicos financieros de los proyectos de infraestructuras elaborados por el Grupo, verificando la corrección aritmética de los cálculos realizados, así como evaluando la razonabilidad de las principales hipótesis operativas proyectadas (principalmente relativas a tráfico, tarifas, costes de operación y desembolsos por inversiones). Para ello hemos contrastado con evidencia externa las estimaciones de tráfico o usos realizados, así como la consistencia de los registros reales con las hipótesis incluidas en los modelos económicos financieros preparados en ejercicios anteriores.

También hemos involucrado a nuestros expertos internos en valoración para ayudarnos a evaluar las metodologías e hipótesis utilizadas por el Grupo y, en particular, las relativas al cálculo de las tasas de descuento aplicadas.

Por otro lado, hemos revisado los análisis de sensibilidad de las hipótesis clave, que son aquellas con mayor efecto en la determinación del valor recuperable de los activos.

Adicionalmente, hemos revisado los desgloses realizados por el Grupo en relación con esta cuestión. La nota 3.3 de las cuentas anuales consolidadas adjuntas contienen la información relevante en relación con la recuperabilidad de las inversiones en proyectos de infraestructuras explotadas en régimen de concesión.

Activos y pasivos por impuestos diferidos

Descripción

El estado consolidado de situación financiera al cierre de 2018 presenta un saldo de 664 millones de euros de impuestos diferidos de activo, que incluye 214 millones de euros correspondientes a bases imponibles negativas y deducciones, de las cuales 150 millones corresponden al grupo fiscal español. Asimismo, el Grupo mantiene 810 millones de euros de impuestos diferidos de pasivo y provisiones por riesgos fiscales.

Anualmente el Grupo prepara modelos financieros para evaluar la recuperabilidad de las deducciones y bases imponibles negativas, tomando en cuenta las novedades legislativas y los últimos planes de negocio aprobados para las distintas divisiones y áreas geográficas de negocio. Identificamos esta cuestión como clave en nuestra auditoría ya que la preparación de estos modelos requiere de un elevado nivel de juicio, básicamente en lo que respecta a las proyecciones de evolución de los negocios que afectan a la estimación sobre la recuperación de los créditos fiscales.

Asimismo, el Grupo de forma periódica evalúa, junto a sus asesores fiscales, las posibles contingencias por riesgos fiscales a las que se encuentra expuesta, procediendo en su caso a la dotación de provisiones o reversión de las existentes, en el caso de que el riesgo haya prescrito.

Procedimientos aplicados en la auditoría

Nuestros procedimientos de auditoría se han basado, principalmente, en la realización de pruebas sustantivas que han incluido, entre otros, la revisión de los mencionados modelos financieros, incluyendo la verificación de que los datos incluidos en los modelos son coincidentes con los presupuestados y aprobados por los distintos negocios, la coherencia de los mismos con los datos que nos han sido facilitados en la evaluación de la recuperabilidad de los activos intangibles y concesionales, así como el análisis de la coherencia de los resultados reales obtenidos en comparación con los proyectados en los modelos de ejercicios anteriores.

Adicionalmente hemos involucrado a nuestros expertos internos del área fiscal para ayudarnos a evaluar la razonabilidad de las hipótesis fiscales y del movimiento de las provisiones por riesgos fiscales habido durante el ejercicio, en base a la normativa fiscal aplicable.

Asimismo, hemos revisado los desgloses realizados por el Grupo en relación con esta cuestión. Las notas 2.8 y 6.3 de las cuentas anuales consolidadas adjuntas contienen la información relevante en relación a los impuestos diferidos y provisiones fiscales del Grupo.

Otra información: Informe de gestión consolidado

La otra información comprende exclusivamente el informe de gestión consolidado del ejercicio 2018, cuya formulación es responsabilidad de los Administradores de la Sociedad dominante y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas.

Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales consolidadas no cubre el informe de gestión consolidado. Nuestra responsabilidad sobre la información contenida en el informe de gestión consolidado se encuentra definida en la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas, que establece dos niveles diferenciados sobre la misma:

- a) Un nivel específico que resulta de aplicación al estado de la información no financiera consolidado, así como a determinada información incluida en el Informe Anual de Gobierno Corporativo, según se define en el art. 35.2.b) de la Ley 22/2015, de Auditoría de Cuentas, que consiste en comprobar únicamente que la citada información se ha facilitado en el informe de gestión consolidado o, en su caso, que se ha incorporado en éste la referencia correspondiente al informe separado sobre la información no financiera en la forma prevista en la normativa y, en caso contrario, a informar sobre ello.
- b) Un nivel general aplicable al resto de la información incluida en el informe de gestión consolidado, que consiste en evaluar e informar sobre la concordancia de la citada información con las cuentas anuales consolidadas, a partir del conocimiento del Grupo obtenido en la realización de la auditoría de las citadas cuentas y sin incluir información distinta de la obtenida como evidencia durante la misma, así como evaluar e informar de si el contenido y presentación de esta parte del informe de gestión consolidado son conformes a la normativa que resulta de aplicación. Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado, concluimos que existen incorrecciones materiales, estamos obligados a informar de ello.

Sobre la base del trabajo realizado, según lo descrito anteriormente, hemos comprobado que la información mencionada en el apartado a) anterior se facilita en el informe de gestión consolidado y que el resto de la información que contiene el informe de gestión consolidado concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2018 y su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación.

Responsabilidad de los Administradores y de la Comisión de Auditoría y Control de la Sociedad dominante 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, de la situación financiera y de los resultados consolidados del Grupo, de conformidad con las NIIF-UE 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.

En la preparación de las cuentas anuales consolidadas, los Administradores de la Sociedad dominante son responsables de la valoración de la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con empresa en funcionamiento y utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento excepto si los citados Administradores tienen intención de liquidar el Grupo o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

La Comisión de Auditoría y Control de la Sociedad dominante es responsable de la supervisión del proceso de elaboración y presentación de las cuentas anuales consolidadas.

Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que las cuentas anuales consolidadas en su conjunto están libres de incorrección material, debida a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contiene nuestra opinión.

Seguridad razonable es un alto grado de seguridad pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España siempre detecte una incorrección material cuando existe. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en las cuentas anuales consolidadas.

En el Anexo I de este informe de auditoría se incluye una descripción más detallada de nuestras responsabilidades en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas. Esta descripción que se encuentra en las páginas 9 y 10 es parte integrante de nuestro informe de auditoría.

Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios

Informe adicional para la Comisión de Auditoría y Control de la Sociedad dominante

La opinión expresada en este informe es coherente con lo manifestado en nuestro informe adicional para la Comisión de Auditoría y Control de la Sociedad dominante de fecha 28 de febrero de 2019.

Periodo de contratación

La Junta General Ordinaria de Accionistas celebrada el 5 de abril de 2018 nos nombró como auditores por un periodo de 1 año, contados a partir del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017, es decir para el ejercicio 2018.

Con anterioridad, fuimos designados por acuerdo de la Junta General de Accionistas para el periodo de 1 año y hemos venido realizando el trabajo de auditoría de cuentas de forma ininterrumpida desde el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2010.

DELOITTE, S.L.
Inscrita en el R.O.A.C. nº S0692



Miguel Laserna Niño
Inscrito en el R.O.A.C. nº18207

28 de febrero de 2019

Anexo I de nuestro informe de auditoría

Adicionalmente a lo incluido en nuestro informe de auditoría, en este Anexo incluimos nuestras responsabilidades respecto a la auditoría de las cuentas anuales consolidadas.

Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas

Como parte de una auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y valoramos los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales consolidadas, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.
- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar 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 del Grupo.
- Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por los Administradores de la Sociedad dominante.
- Concluimos sobre si es adecuada la utilización, por los Administradores de la Sociedad dominante, del principio contable de empresa en funcionamiento y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales consolidadas o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los hechos o condiciones futuros pueden ser la causa de que el Grupo deje de ser una empresa en funcionamiento.
- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de las cuentas anuales consolidadas, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales consolidadas representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran expresar la imagen fiel.

- Obtenemos evidencia suficiente y adecuada en relación con la información financiera de las entidades o actividades empresariales dentro del Grupo para expresar una opinión sobre las cuentas anuales consolidadas. Somos responsables de la dirección, supervisión y realización de la auditoría del Grupo. Somos los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.

Nos comunicamos con la comisión de auditoría de la Sociedad dominante en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.

También proporcionamos a la comisión de auditoría de la Sociedad dominante una declaración de que hemos cumplido los requerimientos de ética aplicables, incluidos los de independencia, y nos hemos comunicado con la misma para informar de aquellas cuestiones que razonablemente puedan suponer una amenaza para nuestra independencia y, en su caso, de las correspondientes salvaguardas.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicación a la comisión de auditoría de la Sociedad dominante, determinamos las que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de las cuentas anuales consolidadas del periodo actual y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría.

Describimos esas cuestiones en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión.

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 5
Parque Vía Norte
28050 Madrid
Tel. +34 91 768 66 00

Autopistas (Cintra)

Plaza Manuel Gómez Moreno, 2
Edificio Alfredo Mahou
28020 Madrid
Tel. +34 91 418 56 00
Fax +34 91 555 12 41

Servicios (Ferrovial Servicios)

C/Quintanavides, n.º 21 Edificio 5
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

