

Informe de Gestión y
Cuentas Anuales Consolidados

INFORME ANUAL INTE GRADO

2015

ferrovial

I. INFORME DE GESTIÓN



1

Ferrovial en dos minutos

- 1.1 Qué hacemos
- 1.2 Ferrovial en cifras
- 1.3 Presencia mundial

P.4-11



2

Estrategia y Creación de Valor

- 2.1 Estrategia global
- 2.2 Autopistas
- 2.3 Servicios
- 2.4 Construcción
- 2.5 Aeropuertos

P.12-23



3

Ferrovial 2015

- 3.1 **Capital Financiero:** Evolución de los Negocios
- 3.2 **Capital Humano:** Personas, Seguridad y Salud, Derechos Humanos
- 3.3 **Capital Intelectual:** Innovación
- 3.4 **Medio Ambiente y Capital Natural**
- 3.5 **Capital Industrial:** Cadena de Suministro y Calidad
- 3.6 **Capital Social:** Contribución Social y Gestión Fiscal Responsable

P.24-63



4

Riesgos

P.64-65



5

Gobierno Corporativo

- 5.1 Gobierno Corporativo
- 5.2 Principios y Políticas de Retribuciones
- 5.3 Consejo de Administración
- 5.4 Comité de Dirección

P.66-71



6

Evolución previsible de los negocios 2016

P.72



7

Metodología de publicación de la información no financiera

- 7.1 Principios de reporte
- 7.2 Indicadores GRI
- 7.3 Anexo a indicadores GRI
- 7.4 Informe de Verificación

P.73-89

II. CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS



A

Cuentas Anuales Consolidadas

P.90-172



B

Informe de Auditoría

P.173-174

1. El Informe de Gestión comprende desde la página 4 hasta la 89, y ha sido formulado por el Consejo de Administración el 25 de febrero de 2016.
2. Las Cuentas Anuales consolidadas comprenden desde la página 90 hasta la 172, y han sido formuladas por el Consejo de Administración el 25 de febrero de 2016.
3. Informes adicionales: Informe Anual de Gobierno Corporativo (forma parte del Informe de gestión), e Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros (todos ellos disponibles en www.ferrovial.com).
4. Ferrovial ha trabajado en un modelo integrado de su información económica, social y ambiental siguiendo el "Marco Conceptual para la preparación del informe Integrado" del International Integrated Reporting Council (IIRC), así como la "Guía para la Elaboración del Informe de Gestión de las Entidades Cotizadas" de la CNMV. La información de Responsabilidad Corporativa aplica los principios de la norma AA1000 y sigue la versión 4 de la guía del global Reporting Initiative (GRI)

Estimado accionista:

Ferrovial cerró el ejercicio de 2015 con una buena situación financiera y de negocio, que permite contemplar 2016 y los años venideros con optimismo. La compañía mejoró el conjunto de sus resultados financieros respecto al año anterior. En 2015 alcanzó un beneficio neto de 720 millones de euros (frente a los 402 del ejercicio previo), aumentó el 10,2% las ventas y el 4,5% el resultado bruto de explotación, al tiempo que generó un flujo de caja de operaciones ex-proyectos de 889 millones de euros antes de impuestos. Ferrovial finalizó el año con una posición neta de tesorería de 1.514 millones de euros, excluyendo la deuda de proyectos de infraestructuras, y no cuenta con vencimientos significativos de deuda corporativa hasta 2018.

Los resultados alcanzados por Ferrovial son consecuencia del buen comportamiento operativo de los negocios, junto a una política de rotación de activos que aportó ingresos no recurrentes. La cartera de Servicios y Construcción registró de nuevo máximos históricos al sobrepasar los 31.500 millones de euros, lo que representa una garantía de actividad futura. Hay que resaltar que el 81% de la cartera de Construcción y el 73% de la de Servicios radica en mercados internacionales. Las distintas divisiones de la compañía han conseguido adjudicaciones relevantes como la autopista de Toowoomba en Australia, la Ruta del Cacao en Colombia, la I-285 en Atlanta, una nueva ampliación de la 407 ETR en Toronto y Thames Tideway en Londres.

Asimismo los dos principales activos de infraestructuras, la autopista 407 ETR y el aeropuerto de Heathrow, demuestran un año más su fortaleza con incrementos de ventas y del resultado bruto de explotación, cifras récord de tráfico y excelentes niveles de satisfacción entre sus usuarios. En 2015 se inauguró la LBJ en Texas, segunda de las *managed lanes* tras la NTE abierta el año anterior. Los datos de tráfico que se registran en ambas son alentadores.

Ferrovial disfruta, a día de hoy, de una solidez financiera y una posición de liquidez que le permite estudiar las oportunidades de adquisición que se presenten en el mercado. En diciembre de 2015 se lanzó una oferta de adquisición de acciones sobre la compañía australiana de servicios Broadpectrum, proceso que sigue abierto en el momento de entregar este informe a imprenta.

Un año más Ferrovial se consolida entre las compañías reconocidas por los exigentes índices Dow Jones Sustainability Index, FTSE4Good y Carbon Disclosure Project, lo que denota su compromiso con la responsabilidad social corporativa y el medio ambiente. Asimismo, el objetivo "Target Zero" en salud y seguridad se traduce en una reducción sustancial en los distintos índices de accidentabilidad.

Esta marcha de la compañía ha permitido una satisfactoria retribución al accionista, con un retorno total sumando apreciación de la acción y dividendo del 31%.

2015 ha sido otro buen año para Ferrovial, sus accionistas, clientes y profesionales. Un ejercicio en el que se ha puesto de manifiesto la eficacia de una estrategia de disciplina financiera y crecimiento rentable, centrada en América del Norte, Reino Unido, Polonia, Australia, Colombia, Perú y Chile. Estas circunstancias confirman un Ferrovial más internacional y más solvente, con foco en la excelencia operativa y en la innovación.

Aprovecho esta carta para agradecer la confianza que los accionistas depositan en Ferrovial y en sus profesionales.



FACTURACIÓN

+10,2%

9.701 M€

RBE

+4,5%

1.027 M€

RESULTADO NETO

720 M€

CAJANETA

1.514 M€



INFORME, DE GESTIÓN



Túnel de Padornelo, Zamora (España)

1. FERROVIAL EN DOS MINUTOS

1.1 QUÉ HACEMOS



Sistemas de pago
vía satélite

Eficiencia energética

Servicios integrales
a Ayuntamientos

Servicios urbanos
y recogida de residuos

Obra
civil

Construcción
de ferrocarril
y metro

Alumbrado

Gestión de
zonas verdes

Servicios a
metro y tren

Tarificación dinámica en peajes



8 **1.2 FERROVIAL EN CIFRAS**

€ **Capital Financiero**

VENTAS (M€)
9.701
+10,2% respecto 2014

CARTERA (M€)
31.531
Servicios: 22.800 Construcción: 8.731

CAJA NETA (M€)
1.514
(Ex-Infra)

FLUJO OPERACIONES (M€)
889
(Ex-Infra)

Capital Humano

PLANTILLA CIERRE (EMPLEADOS)
74.032
+7,2% respecto 2014

ÍNDICE DE ROTACIÓN
3,2%

COMPROMISO DEL EMPLEADO
84%
Encuesta de clima 2015

ÍNDICE DE FRECUENCIA
-14,8%
respecto 2014

Capital Intelectual

PROYECTOS DE I+D DESARROLLADOS
+100

PROYECTOS EN COLABORACIÓN CON EL MIT
5

INVERSIÓN I+D (M€)
44

TALENTO (Horas formación/empleado)
22

Medio ambiente y Capital Natural

INTENSIDAD DE CARBONO
-43,70%
En terminos relativos (tCO₂eq/ M€) (2009-2015)

CONSUMO AGUA
Ferrovial ha desarrollado en 2015 una nueva metodología para calcular la huella hídrica.

ELECTRICIDAD CONSUMIDA RENOVABLE
19%
(100% en Amey)

Capital Industrial

VOLUMEN DE COMPRAS (M€)
1.143
Servicios: 377 Construcción: 767

PRINCIPALES PRODUCTOS
 Acero
 Hormigón
 Betún
 Combustible
 Energía
 Vehículos pesados/ligeros

SATISFACCIÓN GLOBAL DEL CLIENTE
4
escala 1-5

Capital Social

INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD (M€)
5
Australia, Canadá, Colombia, España, Etiopía, EE.UU., Irlanda, México, Mozambique, Nepal, Perú, Polonia, Portugal, Reino Unido, Senegal.

BENEFICIARIOS
808.281

PROYECTOS
395

CAPITALIZACIÓN (M€)
15.270
A 31/12/2015

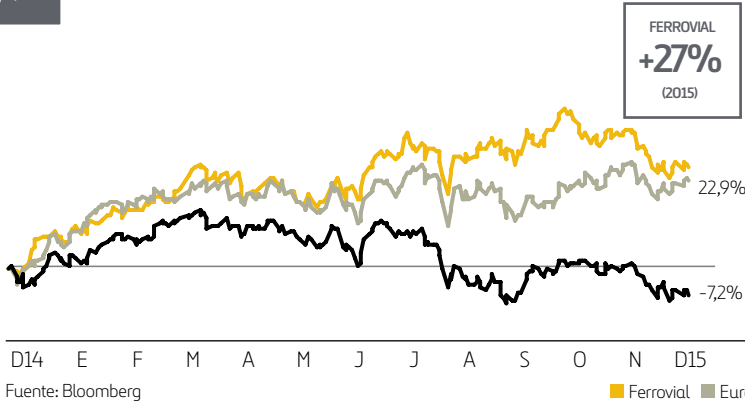
RETORNO TOTAL DEL ACCIONISTA
+31,4%
FERROVIAL 2015

CALIFICACIÓN CREDITICIA
BBB
STANDARD & POOR'S Y FITCH

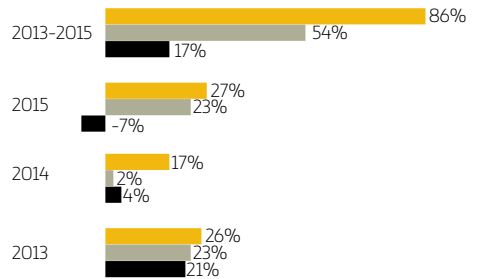
EVOLUCIÓN DE LA ACCIÓN DE FERROVIAL



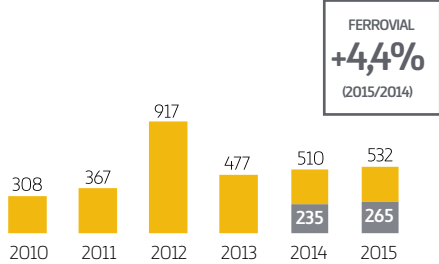
MERCADOS



EVOLUCIÓN HISTÓRICA



REMUNERACIÓN AL ACCIONISTA (M€)



Los dividendos de 2014 y 2015 se repartieron mediante el programa Ferrovial Dividendo Flexible, además de un programa de recompra.

■ Recompra de acciones ■ Dividendos

HISTÓRICO ACCIÓN FERROVIAL

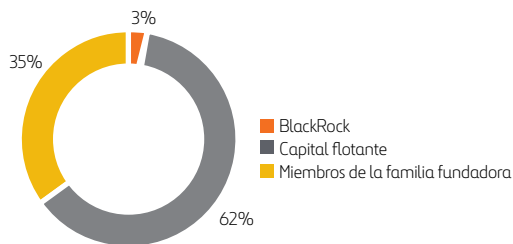
| | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|--|-------|--------|--------|--------|
| Precio de cierre (€) | 11,2 | 14,1 | 16,4 | 20,9 |
| Precio máximo (€) | 11,6 | 14,2 | 16,7 | 23,3 |
| Precio mínimo (€) | 7,5 | 11,1 | 13,9 | 16,1 |
| VWAP (€) | 9,4 | 12,8 | 15,6 | 19,9 |
| Efectivo medio diario (M€) | 42,6 | 48,2 | 42,5 | 55,0 |
| Volumen medio diario (Millones acciones) | 4,5 | 3,7 | 2,7 | 2,8 |
| Capitalización (M€) | 8.215 | 10.317 | 12.029 | 15.270 |
| Número de acciones (Millones) | 733,5 | 733,5 | 732,4 | 732,2 |

Fuente: Bloomberg

ESTRUCTURA ACCIONARIAL

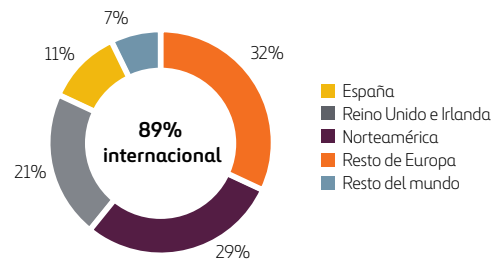


ESTRUCTURA ACCIONARIAL



El Presidente de Ferrovial controla el 20,3% del capital
Información 14 enero 2016.

ACCIONARIADO POR PAÍSES

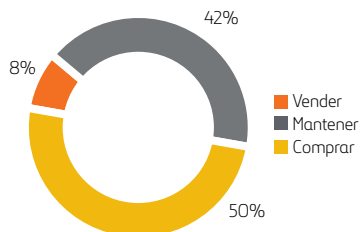


Fuente: IPREO (Sep. 2015)

ANALISTAS FINANCIEROS



24 analistas tenían cobertura efectiva de Ferrovial en diciembre 2015



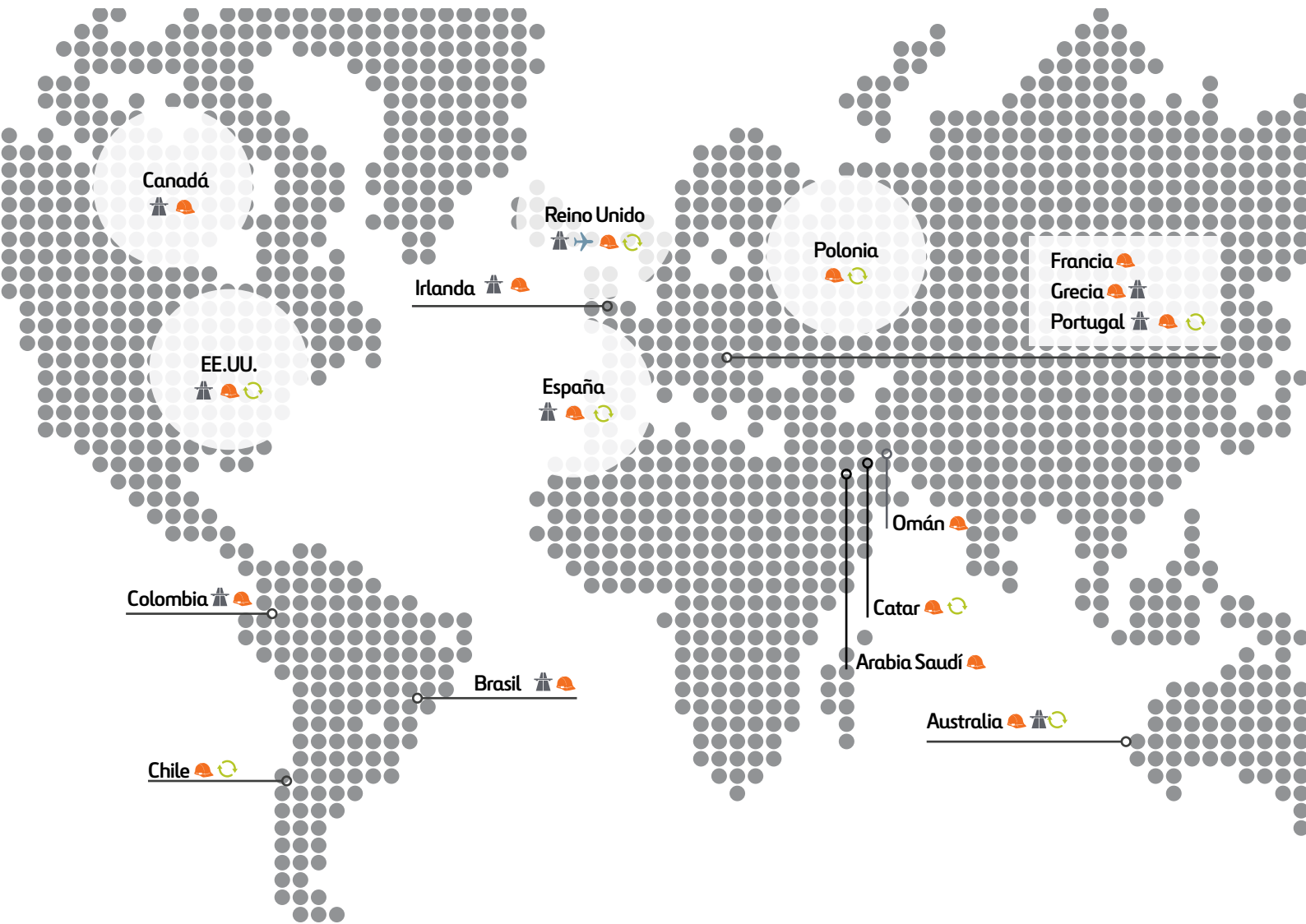
PRECIO OBJETIVO DE CONSENSO

22,50 €

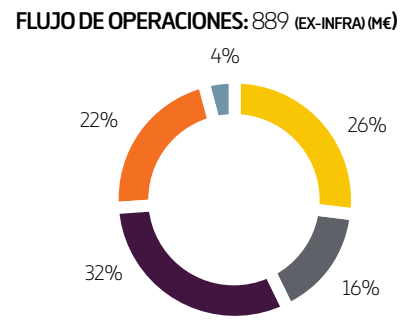
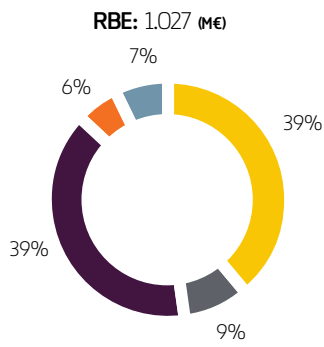
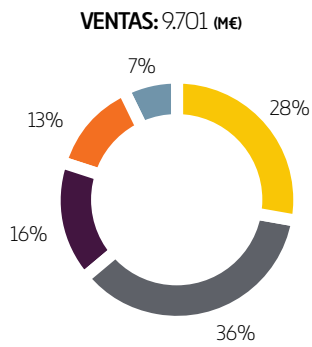
A 31/12/2015

El 86% del valor estimado corresponde a los activos internacionales de Ferrovial.

1.3 PRESENCIA MUNDIAL

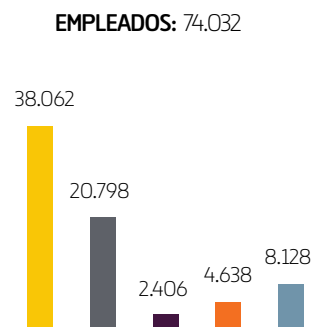
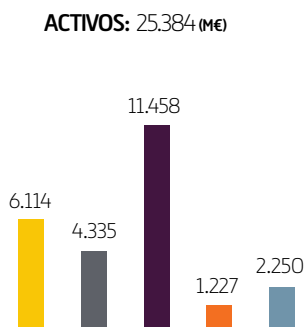
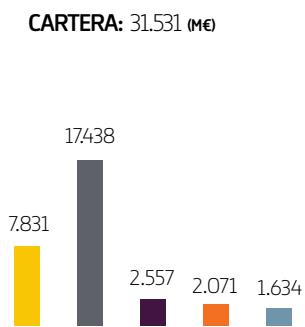


PRINCIPALES MAGNITUDES: CONTRIBUCIÓN POR PAÍS



■ España ■ Reino Unido ■ EE.UU. y Canadá ■ Polonia ■ Otros

PRINCIPALES MAGNITUDES: CIFRAS ABSOLUTAS POR PAÍS



■ España ■ Reino Unido ■ EE.UU. y Canadá ■ Polonia ■ Otros

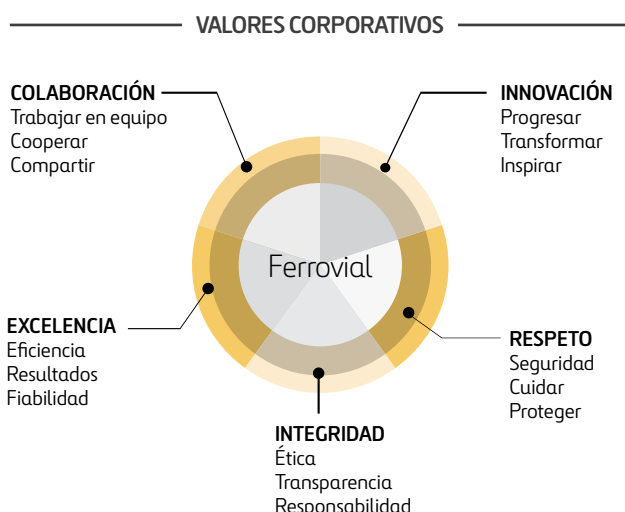
2. ESTRATEGIA Y CREACIÓN DE VALOR

2.1 ESTRATEGIA GLOBAL

MODELO DE NEGOCIO, VISIÓN Y VALORES

Ferrovial es uno de los principales operadores globales de infraestructuras y gestores de servicios a ciudades. Su modelo de negocio se centra en el desarrollo del ciclo completo de las infraestructuras: Diseño, Financiación, Construcción, Operación y Mantenimiento.

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



ENTORNO

La coyuntura actual presenta una serie de oportunidades y retos que inciden de forma directa en el desarrollo del sector de las infraestructuras.

Oportunidades

Entre otras, se puede destacar las siguientes oportunidades:

1. Crecimiento de la población y concentración en ciudades. La llamada “urbanización global” sigue su curso. Naciones Unidas calcula que en 2045 más de 6.000 millones de personas vivirán en grandes ciudades, una cifra equivalente al número de habitantes que había en todo el planeta en el año 2000.

Esta tendencia contribuirá al aumento de la demanda de nuevas infraestructuras sociales y de transporte, así como de servicios que den respuesta a retos como la congestión del tráfico o la sostenibilidad ambiental.

CREACIÓN DE VALOR

La propuesta de creación de valor en Ferrovial se basa en el **enfoque industrial** con el que participa en el ciclo global de las infraestructuras. Dicho enfoque está basado en tres capacidades diferenciales:

- **Gestionar los riesgos** de los proyectos minimizándolos en sus diferentes fases.
- Ofrecer **soluciones diferenciadas e innovadoras** a sus clientes.
- Generar **eficiencias operativas** en la gestión de los proyectos.

De esta manera obtiene una **mayor generación de caja y rentabilidad** en los contratos de construcción y servicios y una **mayor valoración de los proyectos de infraestructuras**, a través de la reducción de los riesgos, con el objeto de cristalizar dicho valor en un mayor flujo de dividendos o la posterior venta de los activos.

Esta propuesta de creación de valor se sustenta en cuatro pilares estratégicos:

- Crecimiento rentable
- Internacionalización
- Excelencia operativa e innovación
- Disciplina financiera

Finalmente, **todas las actividades deben ser sostenibles**, tanto desde el punto de vista económico como desde la perspectiva social y medioambiental.

- 2. Cambio climático y otros aspectos medioambientales.** Las emisiones de CO₂ que más han crecido en las dos últimas décadas son las derivadas de la movilidad de personas, que generan cerca del 25% del total emitido en el mundo. Por su parte, las ciudades y los edificios generan más del 30% de las emisiones globales de gases de efecto invernadero. Por tanto, en el desarrollo de todo tipo de infraestructuras es cada vez más necesario diseñar soluciones medioambientalmente sostenibles, como las actividades de eficiencia energética.
- 3. Reducción de los recursos financieros disponibles.** Para dar respuesta a las nuevas necesidades de infraestructuras, las Administraciones Públicas están limitadas en sus recursos principalmente por las restricciones presupuestarias. Esto favorece una mayor participación de la iniciativa privada en el capital de este tipo de proyectos.
- 4. Desarrollo de nuevas tecnologías.** Innovaciones en torno al “internet de las cosas” están cada vez más presentes en el sector. Las nuevas tecnologías aplicadas a la construcción, operación y al mantenimiento de infraestructuras proporcionan a las empresas sustanciales oportunidades para diferenciarse en la gestión de proyectos complejos y ofrecer soluciones únicas a sus clientes.



5. Globalización. La apertura de la economía y el consiguiente crecimiento del comercio entre países, favorecerán un aumento de las inversiones en infraestructuras de transporte. Esto supondrá una oportunidad de crecimiento internacional para las compañías del sector.

La combinación de estos cinco factores augura un crecimiento continuado del mercado. El World Economic Forum estima que las inversiones necesarias en infraestructuras ascienden a 3,7 billones de dólares al año. No obstante, de continuar con el ritmo actual, el Banco Mundial calcula que casi un tercio de estas inversiones no se desarrollarán. Esto representa importantes oportunidades para las compañías del sector, y Ferrovial se encuentra en una sólida posición competitiva para aprovecharlas.

Retos

Frente a estas oportunidades, el desarrollo del mercado de infraestructuras puede enfrentarse a una serie de retos o riesgos que deben ser considerados:

1. Evolución de la coyuntura económica. Las decisiones de inversión en proyectos de infraestructuras son de vital importancia para el desarrollo económico de los países y repercuten de manera significativa en sus finanzas públicas. Las tendencias macroeconómicas pueden afectar de forma directa al desempeño de los contratos.

2. Aumento de la competencia. En los últimos años ha crecido el número de participantes en el mercado. Por un lado ha aumentado el interés de fondos de inversión y de pensiones por los proyectos de infraestructuras, debido a la situación de liquidez de los mercados y a la necesidad de oportunidades de inversión a largo plazo. A su vez ha aumentado el número de empresas constructoras y de servicios que se ha beneficiado de un importante desarrollo de las infraestructuras en sus países, y ahora crecen a escala global. Por último, se espera un aumento del número de empresas de tecnología en áreas de gestión de infraestructuras. Estos competidores puede afectar a la rentabilidad de los proyectos y requerirá una mayor diferenciación mediante ventajas competitivas.

3. Proyectos complejos con importantes riesgos de ejecución. Las decisiones tomadas en las fases iniciales de los proyectos tienen un impacto determinante en su rentabilidad a medio y largo plazo. Por ello, resulta clave una gestión eficiente de los riesgos, desde la contratación, la selección de socios y el cierre de la oferta, hasta la fase de ejecución.

4. Regulación y seguridad jurídica. El desarrollo de las infraestructuras depende en muchos casos de las Administraciones Públicas, al tratarse habitualmente de actividades reguladas o de contratos públicos. Por tanto es clave la gestión activa de los aspectos regulatorios, cuyos potenciales cambios podrían afectar a la evolución de los proyectos, y al desarrollo del mercado.



ESTRATEGIA

Teniendo en cuenta este entorno, Ferrovial plantea su estrategia con una perspectiva diferenciadora, consciente de que la creación de valor debe dirigirse por igual a sus accionista, a sus clientes, a sus empleados y al conjunto de la sociedad.

Las prioridades estratégicas de Ferrovial son las siguientes:

1. **Crecimiento rentable.** Ferrovial combina el crecimiento orgánico –en el que la rentabilidad prima sobre el volumen– con adquisiciones selectivas que refuerzan su competitividad y añaden capacidades.

Para asegurar esta rentabilidad, resulta fundamental el enfoque industrial, mediante el desarrollo de proyectos complejos y de servicios de valor añadido en las líneas de negocio en las que la compañía está presente (Autopistas, Servicios, Construcción y Aeropuertos).

A futuro, la empresa no descarta participar en nuevos sectores o actividades adyacentes que aporten sinergias a sus capacidades actuales y en los que pudiera tener una presencia relevante a medio y largo plazo, manteniendo un enfoque industrial y de rentabilidad.

2. **Internacionalización.** Los países de interés se identifican de forma selectiva teniendo en cuenta criterios como las expectativas de

crecimiento, la seguridad jurídica o la existencia de mercados financieros desarrollados. Actualmente la compañía mantiene una presencia significativa en cinco países de manera estable: España, Estados Unidos, Reino Unido, Canadá y Polonia.

Ferrovial seguirá impulsando la actividad en estos países, así como establecerse en nuevos mercados. Un país en el que Ferrovial está desarrollando una presencia estable es Australia, donde ya gestiona contratos de Servicios y Construcción, así como una concesión de Autopistas recientemente adjudicada.

3. **Excelencia operativa e innovación.** Son palancas fundamentales para la gestión eficiente de operaciones complejas, la oferta de soluciones diferenciales para los clientes y la generación recurrente de caja.

Esta prioridad se basa en una serie de elementos clave tales como:

- La **capacidad de gestión** de proyectos complejos y la adecuada administración de los riesgos son fundamentales para asegurar una rentabilidad superior. Los gestores plantean constantemente soluciones técnicas y operativas para mejorar la eficiencia en beneficio de nuestros clientes. Esta capacidad de gestión se apoya en el equipo de Ferrovial que cuenta con el talento necesario para maximizar el valor de los proyectos y contratos.
- La **innovación** es un factor clave de diferenciación que permite a las unidades de negocio ofrecer solución a las nece-



sidades de los clientes, aprovechando para generar ventajas competitivas sostenibles.

- La **calidad**, una marca distintiva de Ferrovial, se refleja en una forma de trabajar que conduce a una mayor satisfacción de los clientes y los usuarios de las infraestructuras y servicios, así como a un mayor valor añadido para la compañía.
- La **seguridad** es un aspecto prioritario en todos los negocios. Existe una gestión activa desde la Alta Dirección en toda la organización para optimizar y mejorar la seguridad de los empleados de Ferrovial, así como de los usuarios de sus infraestructuras.
- La **importancia de los aspectos medioambientales** se materializa en el desarrollo de los proyectos y servicios orientados a reducir la huella de carbono. Adicionalmente, el medio ambiente se presenta como una oportunidad de negocio que Ferrovial aprovecha de forma diferencial.

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

- El exhaustivo control de costes en todas las fases de cada proyecto.
- El seguimiento de la generación de caja en los contratos para optimizar la posición de tesorería en todos los niveles de la organización.

- La rotación de activos para cristalizar el valor de las inversiones y financiar el crecimiento futuro.

- El mantenimiento de un nivel de rating “*investment grade*” para el ámbito corporativo, que garantiza un nivel de endeudamiento reducido y un coste competitivo de financiación. De esta forma Ferrovial se asegura tener capacidad para un crecimiento sostenible.

- Por último dentro de este capítulo, el compromiso por la transparencia con inversores, accionistas, agencias de calificación crediticia y bonistas es otro elemento relevante. Promueve una relación de confianza y permite un acceso permanente a los mercados financieros en las mejores condiciones de coste y plazo.

Junto a estos cuatro pilares fundamentales de la estrategia, destaca el **enfoque integrado** que permite a Ferrovial participar en todas las etapas del ciclo de las infraestructuras y ofrecer la solución óptima para las necesidades de los clientes. De esta forma se alinean los intereses del negocio de construcción, mantenimiento, promoción y operación de los proyectos, minimizando los riesgos y maximizando la rentabilidad de los mismos.

2.2 AUTOPISTAS

CONCESIONES

27

EN 9 PAÍSES

KILÓMETROS

1.877

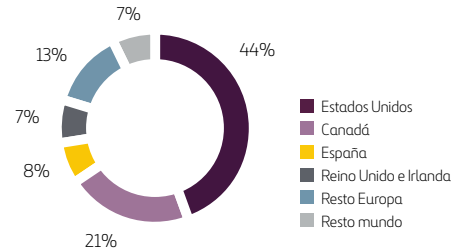
DE AUTOPISTAS

DIVIDENDOS DE AUTOPISTAS (M€)

267

28% DEL FLUJO TOTAL
(EX-INFRA)

INVERSIÓN GESTIONADA: 20.326 M€



ACTIVIDAD

Cintra es uno de los líderes en la promoción privada de infraestructuras de transporte, tanto por número de contratos como por volumen de inversión, que en total supera los 20.000 millones de euros, con proyectos innovadores y altos estándares de calidad. A cierre de 2015 gestiona una cartera de 27 concesiones, que suman casi 1.877 kilómetros. La empresa está presente en Canadá, Estados Unidos, España, Reino Unido, Portugal, Irlanda, Grecia, Colombia y Australia.

ENTORNO

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

PRINCIPALES ACTIVOS

Entre sus principales activos destacan:

Autopista 407 ETR. Toronto (Canadá). Este proyecto, en el que Ferrovial posee un 43,23% de participación, ha desarrollado el sistema de peaje *Free Flow* que evita al usuario detenerse en los arcos de entrada y salida. Estos últimos detectan los vehículos mediante dispositivos transmisores de matrícula, calculan la ruta realizada y gestionan la facturación. La empresa concesionaria tiene libertad para modificar las tarifas siempre que el tráfico se mantenga por encima de un nivel mínimo. De este modo, el usuario paga un peaje que se ajusta al ahorro de tiempo que le proporciona la autopista.

Autopistas *Managed Lanes*. Texas (Estados Unidos). Para las autopistas tejanas NTE y LBJ, en las que cuenta con una participación del 56,7% y 51%, respectivamente, Ferrovial ha rehabilitado la carretera existente y ha construido carriles de peaje sin barreras. En estos últimos las tarifas son dinámicas y se ajustan en función de la velocidad media o el número de vehículos que transitan por ellos, garantizando una velocidad mínima a los conductores.

CREACIÓN DE VALOR

Se sustenta en tres pilares fundamentales:

- **Reducción de los riesgos** operativos y financieros (*"de-risking"*).
- Materialización de mayores flujos de caja mediante la búsqueda constante de **eficiencia operativa**.
- **Renegociación de contratos de concesión y/o financiación** respondiendo a cambios en las circunstancias de los mismos, o de los mercados financieros.

La estrategia de la compañía se basa en:

- Promoción de **proyectos de nueva construcción (*"greenfield"*) de alta complejidad**, aprovechando sinergias con el negocio de construcción (Ferrovial Agroman) para dar respuesta a las necesidades de los clientes.
- Cristalización del valor creado a través de la **rotación de activos maduros**.

Además la compañía está comprometida con la sociedad a través del desarrollo de **infraestructuras socialmente responsables**.

REDUCCIÓN DE RIESGOS O *DE-RISKING*

El precio que se paga por una concesión lo determina la tasa interna de retorno (TIR) a la que se licita, la cual es el resultado de añadir a la tasa libre de riesgo una prima que tenga en cuenta los riesgos asumidos por los accionistas cuando invierten en la concesión (construcción, finan-

ciación, operación y tráfico, principalmente). Partiendo de dicha TIR, Cintra busca ir reduciendo o eliminando dichos riesgos a medida que avanza la concesión. Esto disminuye la prima de riesgo que el mercado exige sobre la valoración de los activos, lo que a su vez va aumentando su valor. Este proceso no requiere que el volumen de usuarios supere las previsiones, sino que se cumpla lo que se estimó inicialmente.

La gestión de los riesgos financieros busca adecuar el endeudamiento a la generación de flujo de caja del proyecto con estructuras de financiación y rating adecuado.

- **Autopistas NTE y LBJ. Texas (Estados Unidos)**
- Adjudicadas en 2009, entraron en explotación en 2014 y 2015, respectivamente, ambas con adelanto sobre la fecha prevista (nueve meses NTE y tres meses LBJ), habiéndose eliminado ya, por tanto, todo el riesgo relacionado con la construcción. Tras un año de operación, la NTE presenta un crecimiento trimestral de doble dígito en tráfico e ingresos.

EFICIENCIA OPERATIVA

Cintra busca aumentar los flujos de caja respecto a la previsión inicial mediante una gestión eficiente y una innovación constantes. Para ello, se aplican las mejores prácticas en todas las autopistas, incorporando la tecnología más avanzada disponible y buscando sinergias con otras autopistas de la compañía. El objetivo es garantizar la satisfacción de los usuarios y responder a las necesidades del cliente al tiempo que se maximiza el flujo de caja.

- **Big Data**
- En 2015 se ha comenzado a registrar la enorme cantidad de información que genera el tráfico de nuestras autopistas de Dallas para, en una etapa posterior y con técnicas *Big Data*, perfeccionar el algoritmo de tarificación dinámica para la optimización de ingresos, que se ha venido desarrollando en los últimos años.
- **Nuevas formas de pago del peaje**
- También en 2015 se ha completado un nuevo desarrollo, basado en una aplicación móvil con tecnología satelital, que permitirá realizar el pago del peaje sin necesidad de los dispositivos habituales para el abono del mismo sin parada, ni la infraestructura complementaria en carretera.

RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS

En ocasiones, como consecuencia, bien de cambios en las necesidades de las Administraciones a lo largo del tiempo, de modificaciones en las características de los corredores en los que se implanta la infraestructura o de modificaciones en la situación de los mercados financieros, se renegocian los contratos de concesión y/o financiación. En estos casos, Cintra propone soluciones a las Administraciones o entidades financieras que, al mismo tiempo que resuelven sus problemas, mejoran el perfil de riesgo del activo y/o su generación de flujos de caja para el accionista.

- **Acuerdos en Portugal**
- Atendiendo a las necesidades del Estado portugués, tras el rescate de la troika, Cintra ha renegociado en el 2015 los contratos de las autopistas Norte Litoral y Algarve, que pasan a ser activos con ingresos garantizados, resultando en un menor perfil de riesgo.

PROYECTOS GREENFIELD DE ALTA COMPLEJIDAD

Cintra se centra principalmente en proyectos "greenfield", en los que, junto a Ferrovial Agroman es más competitiva, dada la mayor complejidad de éstos y, por tanto, su elevado potencial para crear valor. La mayor competitividad se debe a sus competencias como operador integral Premium, respaldadas por una experiencia acumulada de más de 45 años en el sector.

La colaboración de Cintra con Ferrovial Agroman en las licitaciones genera dos ventajas competitivas adicionales. Por un lado, la experiencia y valía de la Oficina Técnica de la constructora permite optimizar el diseño, mejorando así los precios para el cliente y manteniendo rentabilidades acordes con los riesgos del proyecto. Por el otro, al ser los dos negocios parte de Ferrovial, están alineados en buscar la mejor solución para el cliente que además minimice la inversión inicial, los gastos de operación y el mantenimiento futuro, maximizando a su vez la captación de ingresos. Esto permite además atraer inversores financieros.

- **Autopista Toowoomba. Queensland (Australia)**
- Apenas transcurridos dos años de presencia en el mercado australiano, Ferrovial fue invitado por un socio financiero local de referencia a participar en el proyecto. El consorcio presentó en 2015 la oferta más competitiva siendo además rentable gracias a la combinación de las capacidades financieras del socio australiano con las habilidades de Cintra para negociar y las de Ferrovial Agroman para ofrecer una solución óptima al mejor precio.

ROTACIÓN DE ACTIVOS MADUROS

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

- **Chicago Skyway. Illinois (Estados Unidos)**
- En noviembre de 2015 se anunció el acuerdo con un consorcio de fondos de pensiones canadienses para la venta de la autopista por 2.836 millones de dólares. La operación se cerrará en 2016 y reportará a Ferrovial unos 269 millones de dólares antes de impuestos.

INFRAESTRUCTURAS SOCIALMENTE RESPONSABLES

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

- **Reducción de emisiones en la NTE y LBJ. Texas (Estados Unidos)**
- Por su gestión eficiente del tráfico, las *Managed Lanes* reducen significativamente los frenazos y arranques de los coches y alivian la congestión del área metropolitana de Dallas, una de las zonas más concurridas y de mayor crecimiento urbano en Estados Unidos. Se trata de una solución que indirectamente reduce sensiblemente las emisiones de CO₂.

2.3 SERVICIOS

VENTAS (M€)

4.897

66% INTERNACIONAL

CARTERA (M€)

22.800

73% INTERNACIONAL

FLUJO DE OPERACIONES (EX-INFRA) (M€)

289

30% DEL TOTAL

ACTIVIDAD

Ferrovial Servicios es un referente en la operación, mantenimiento y gestión de instalaciones e infraestructuras públicas y privadas. Lleva a cabo todas las actividades de la cadena de valor, desde consultoría, diseño y operación, hasta la gestión del ciclo de vida de los activos.

Ferrovial Servicios enfoca sus esfuerzos en el diseño de soluciones operativas y eficientes a través de la búsqueda de la excelencia, que permitan, por un lado, cubrir las necesidades de los ciudadanos, y por otro lado, fomentar la innovación y el desarrollo profesional y personal de sus empleados.

Con un volumen de ventas total de 4.897 millones de euros, de los que un 34% se generan en España y un 63% en Reino Unido, Ferro-

vial Servicios figura entre los tres principales proveedores de servicios en ambos países.

ENTORNO

El entorno en el que Ferrovial Servicios desarrolla sus actividades se caracteriza por un crecimiento de la población en las ciudades, que propicia la demanda de servicios urbanos más especializados y de mayor calidad. Además, la reducción de los recursos financieros disponibles y un mayor control presupuestario por parte de las Administraciones Públicas mejora las oportunidades para la iniciativa privada. Por otro lado, el aumento de la conciencia social para la protección de los recursos del planeta ha generado nuevas regulaciones con objetivos medioambientales, tanto para las entidades públicas como para las compañías privadas.

CREACIÓN DE VALOR

- Amplia **oferta integrada de servicios**.
- Gestión de activos para optimizar su ciclo de vida y rentabilidad (*Asset Management*).
- **Excelencia operativa y flexibilidad**.
- **Desarrollo de soluciones innovadoras y contrastadas**.
- **Adquisición selectiva** de empresas que permite desarrollar nuevas capacidades para prestar servicios a los clientes.

OFERTA INTEGRADA DE SERVICIOS

La compañía ofrece una amplia gama de servicios, tales como consultoría, mantenimiento, eficiencia energética y servicios medioambientales, ciudades, infraestructuras de transporte y de tratamiento de residuos, ámbito social, industrias y *utilities*.

Entre sus principales clientes se encuentran Administraciones Públicas locales, organismos relacionados con Justicia y Sanidad y responsables públicos de carreteras, ferrocarriles o aeropuertos, además de empresas de *utilities* en España y Reino Unido.

- **Hospital Universitario Marqués de Valdecilla. Santander (España)**
- Tras culminar las obras en un plazo récord, durante 2015 se ha equipado el nuevo hospital para la prestación integrada de 12 servicios no clínicos e iniciado el traslado de todas las actividades a la nueva infraestructura. Así, se ha materializado el concepto de *Smart Hospital*, que combina la innovación, la excelencia operativa, el uso de nuevas tecnologías y un modelo colaborativo de alianzas estratégicas a largo plazo.

ASSET MANAGEMENT

Ferrovial Servicios realiza un estudio pormenorizado de las necesidades de cada cliente y sus activos y le ayuda a tomar medidas enfocadas a mejorar la eficiencia operativa y favorecer la integración de servicios en cada instalación.

- **Tube Lines. Londres (Reino Unido)**
- En 2015 ya se han conseguido los objetivos de eficiencia previstos en el contrato de gestión de los activos en tres líneas (Jubilee, Northern y Piccadilly) del Metro de Londres, que se encuentra en su fase final (dic. 2017), momento en el que se puede valorar su consecución. Con la implantación del *Asset Management*, desde 2003 hasta 2015 el número de horas perdidas por el cliente se ha reducido en un 69%.

EXCELENCIA OPERATIVA Y FLEXIBILIDAD

La búsqueda de la excelencia y la flexibilidad operativa es indispensable para prestar servicios a colectivos muy amplios, en los que se pueden producir numerosas incidencias y donde se impacta de forma relevante en la calidad de vida de los usuarios.



United Utilities. Liverpool y Manchester (Reino Unido)

En el contrato de mantenimiento de 76.000 kilómetros de alcantarillado y 42.000 kilómetros de infraestructuras de agua en Liverpool y Manchester para United Utilities la flexibilidad es fundamental al gestionar más de siete millones de usuarios, más de 7.000 llamadas semanales y más de 40.000 incidencias anuales. La solución aportada ha permitido reducir el número de reclamaciones y mejorar la atención al cliente, hasta ser hoy la compañía en gestión de agua y residuos mejor valorada por sus usuarios.

SOLUCIONES INNOVADORAS Y CONTRASTADAS

Para hacer frente a los nuevos retos de la sociedad y a la reducción de los recursos disponibles, Ferrovial Servicios propone a sus clientes nuevas formas de trabajar mediante soluciones eficaces y probadas desarrolladas a través de sus cuatro Centros de Competencia. Éstos están formados por equipos de expertos multidisciplinares con experiencia y conocimientos técnicos de primer nivel, integradores del *know-how* y de la compañía que operan de forma transversal y aplican la experiencia adquirida en proyectos anteriores.

Los Centros de Competencia a través de la innovación diseñan aplicaciones y mejoras que permiten aumentar el nivel de prestación de los servicios, cubrir las necesidades de los ciudadanos y mejorar la sostenibilidad y el medio ambiente:

- **Asset Management:** especializado en consultoría, diseño y gestión de activos. Sus más de 3.000 ingenieros, consultores y técnicos buscan equilibrar costes y riesgos y prolongar el ciclo de vida de las infraestructuras.
- **Ciudades:** desarrolla programas, soluciones y modelos de servicios urbanos, en colaboración con las ciudades y los agentes urbanos más avanzados (Autoridades públicas y empresas privadas tecnológicas que ponen sus esfuerzos en el desarrollo de este tipo de servicios).
- **Infraestructuras:** enfocado a la optimización de la eficiencia energética, gestión integral de instalaciones, mantenimiento de infraestructuras y servicios a *utilities*. También está especializado en la implantación de estándares óptimos de funcionamiento de modelos de gestión a través de análisis de mejores prácticas.
- **Medio Ambiente:** ofrece un completo soporte técnico, administrativo y legal durante el ciclo de vida de los activos medioambientales, desde el estudio inicial, el diseño adaptado, la licitación, la supervisión de la construcción hasta la asistencia continua, además del desarrollo de soluciones de gestión, tratamiento y valorización de los residuos.

Valorización energética: *Energy from Waste*

La compañía apuesta por las últimas tecnologías para maximizar el reciclaje y el aprovechamiento energético de los residuos, al tiempo que minimiza su impacto ambiental. Ferrovial Servicios genera en la actualidad más de 130.000 MWh anuales de electricidad gracias a la valorización energética del biogás de depósito controlado y a los procesos de biometanización, evitando la emisión de más de 970.000 toneladas anuales de CO₂ a la atmósfera, cifra que equivaldría a retirar de la circulación 491.000 turismos diesel durante un año. Además, tiene en funcionamiento diversas plantas de producción de Combustible Sólido Recuperado (CSR), preparado a partir de residuos no peligrosos para su valorización energética.

Isla de Wight (Reino Unido)

Este contrato de gestión integral de residuos durante 25 años para los 140.000 habitantes de la isla, se ha beneficiado de la experiencia acumulada por Ferrovial Servicios en varias plantas de tratamiento en España. La empresa separa los residuos urbanos de las mezclas de reciclados en las mismas instalaciones y obtiene productos finales empaquetados y almacenados de forma separada para evitar contaminación entre ambos productos. También proporciona altos niveles de reciclaje, con una recuperación del 6% para residuos urbanos y del 80% para las mezclas recicladas.

ADQUISICIONES SELECTIVAS

La compra de compañías con actividades complementarias permite desarrollar nuevas capacidades y prestar servicios adicionales a los clientes. Ferrovial Servicios tiene una probada experiencia en este tipo de procesos, integrando las actividades de los negocios adquiridos y consiguiendo importantes sinergias.

Nuevas adquisiciones en Polonia y Reino Unido

La adquisición en Polonia de dos sociedades (Amest Kamiensk y Pro EKO Natura) permite a Ferrovial Servicios mejorar su presencia en el sector de tratamiento de residuos, ampliando su presencia comercial en las regiones central y sur-oeste.

La adquisición de TPT UK, compañía de consultoría estratégica y *Asset Management* en el Reino Unido permite a Ferrovial Servicios aumentar sus capacidades en el sector del transporte ferroviario, maximizando las oportunidades comerciales y mejorando el servicio a los clientes.

2.4 CONSTRUCCIÓN

VENTAS (M€)

4.287

80% INTERNACIONAL

CARTERA (M€)

8.731

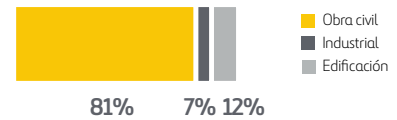
81% INTERNACIONAL

FLUJO DE OPERACIONES (EX-INFRA) (M€)

272

28% DEL TOTAL

CARTERA



ACTIVIDAD

Ferrovial Agroman es la división de Ferrovial que desarrolla las actividades de construcción de obra civil, edificación, agua y obra industrial. Es reconocida a escala internacional por su capacidad de diseño y construcción de obras singulares de todo tipo, y principalmente de grandes infraestructuras de transporte. Mantiene presencia estable en diversos mercados estratégicos, entre los que destacan Estados Unidos, España, Canadá, Reino Unido, Australia y Polonia.

Su amplia experiencia está avalada por más de 520 km ejecutados de túneles, 19.800 km de carreteras (incluyendo 4.300 km de autopistas) y 5.100 km de líneas de ferrocarril (incluyendo 860 km de Alta Velocidad).

Destaca también por su compromiso con la seguridad y el medio am-

biente, como muestran los diversos galardones otorgados al proyecto de diseño y construcción de la autopista NTE en Estados Unidos (entre otros, el *Best Safety Award* de la prestigiosa publicación *Engineering News Record* o el *Globe Award* del *American Road and Transportation Builders Association* por su planificación medioambiental y relación con el entorno).

ENTORNO

El mercado en el que Ferrovial Agroman trabaja sigue afectado por una reducción notable de la actividad en España, que se compensa con la favorable evolución y buenas expectativas en el conjunto del resto de países en los que Ferrovial está presente. El mercado internacional tiene en cualquier caso un nivel de competencia creciente, tanto de constructoras globales como de empresas locales.

CREACIÓN DE VALOR

- **Gestión de los riesgos** desde la licitación.
- Especialización en **obras singulares con alta complejidad técnica**.
- **Enfoque integrado** con las divisiones de Autopistas, Aeropuertos y Servicios para ofrecer una solución global al cliente.
- **Expansión geográfica con criterios selectivos**.
- **Disciplina financiera** centrada en el **control de costes y la generación de caja**.
- **Gestión del talento**.
- **Foco en la calidad, la seguridad y la reducción del impacto medioambiental**.

GESTIÓN DE RIESGOS

El negocio de Construcción se caracteriza por volúmenes altos y márgenes ajustados, en un entorno de elevada competencia. Por ello la creación de valor está ligada a una correcta gestión de riesgos, tratando de minimizarlos tanto en fase de licitación como de ejecución. En la primera fase se busca limitar los posibles errores eligiendo países con suficiente seguridad física y jurídica, y en los que Ferrovial tenga una presencia estable. También se seleccionan proyectos con alta complejidad en los que el factor diferencial no sea únicamente el precio, haciendo valer las ventajas competitivas técnicas y de gestión de Ferrovial Agroman. Los gestores de los proyectos prestan además especial atención a la contratación, selección de socios y cierre de la oferta, para evitar errores en precio, plazo y condiciones de contrato, difíciles de solucionar en la fase de ejecución.

- **Crossrail, Thames Tideway y Northern Line Extension. Londres (Reino Unido)**
- En 2015 ha comenzado la ejecución de la ampliación de la línea del Metro de Londres Northern Line, desde la estación de Kennington, en el sur de Londres. Los trabajos incluyen la construcción de dos nuevas

- estaciones, Nine Elms y Battersea, y un túnel de 6 kilómetros.
- También en 2015, Ferrovial Agroman fue seleccionada para construir el tramo central del Thames Tideway Tunnel, un nuevo túnel de casi 13 kilómetros, que se incorporará al sistema de saneamiento de Londres evitando el vertido de aguas residuales no tratadas en el río Támesis y frenando el desbordamiento de varios puntos de la red.
- Estas dos nuevas obras de tunelación, junto con la de Crossrail en ejecución desde hace varios años y que atraviesa Londres de este a oeste con dos túneles y varias estaciones, se están llevando a cabo con éxito en el subsuelo de una de las ciudades con patrimonio inmobiliario y de edificios históricos con mayor valor del mundo. Son una buena muestra de la confianza de las autoridades del país y locales en el control de riesgos de Ferrovial Agroman.

OBRAS SINGULARES Y COMPLEJAS

Ferrovial Agroman busca diferenciarse desde la fase de diseño, apoyada en la acreditada experiencia de su Oficina Técnica. El propósito es encontrar las soluciones de ingeniería óptimas para el cliente y para

el desarrollo del proyecto, tanto en la fase de licitación como durante la ejecución del mismo.

Autopista LBJ. Texas (Estados Unidos)

Esta autopista ha sido inaugurada en 2015 con tres meses de adelanto respecto a los plazos previstos, siendo un ejemplo de innovación y generación de valor añadido para el cliente. Ferrovial Agroman planteó en fase de licitación una alternativa al túnel propuesto originalmente por el Departamento de Transporte de Texas, desarrollando un detallado plan de gestión del tráfico que permitió la creación de *Managed Lanes*, o carriles de peaje sin barreras. Esta solución redujo los costes y los riesgos de construcción significativamente. De forma similar, ya en fase de ejecución, se planteó un nuevo diseño de la intersección entre la IH-635 y la Dallas North Tollway, evitando expropiaciones adicionales y permisos medioambientales. Sin estas innovaciones, el proyecto probablemente no hubiera sido financieramente factible.

ENFOQUE INTEGRADO

La colaboración de Ferrovial Agroman con Cintra, con Ferrovial Aeroportuarios o con Ferrovial Servicios, optimiza la gestión de riesgos entre el constructor y la concesionaria. La alineación de los intereses entre el constructor y el operador de la infraestructura, consigue maximizar la competitividad en las ofertas y facilita cumplir los objetivos de rentabilidad del Grupo y mejorar la gestión de caja del proyecto.

Extensión de Autopista 407 East Fase 2. Toronto (Canadá), Autopista Toowoomba. Queensland (Australia), Autopista Bucaramanga. Santander (Colombia).

En un mercado tan competitivo como el actual, el éxito de la colaboración entre Cintra y Ferrovial Agroman se ha plasmado en 2015 en la adjudicación de los tres nuevos grandes proyectos de autopistas indicados, que representan en conjunto más de 1.600 millones de euros inversión sólo en construcción (al 100%). Han resultado claves: soluciones técnicas diferenciales con optimizaciones de diseño y alternativas no planteadas por el cliente, una óptima distribución de riesgos entre constructora y concesionaria y la aportación técnica y financiera de Cintra.

INTERNACIONALIZACIÓN SELECTIVA

Ferrovial Agroman mantiene el foco internacional principalmente en cinco países en los que existe déficit de infraestructuras y capacidad para financiar la reducción del mismo: Estados Unidos, Reino Unido, Polonia, Canadá y Australia. Ferrovial Agroman evita licitar obras de menor tamaño en países nuevos, manteniendo la atención en aquellos en los que está presente, salvo que el nuevo mercado sea de interés y el proyecto ofrezca una oportunidad de entrada en el mismo y un importante aprendizaje.

DISCIPLINA FINANCIERA Y CONTROL DE COSTES

La compañía lleva varios años registrando, de forma continuada, una rentabilidad sobre ventas muy superior a la de sus principales competidores europeos.

En la cultura de empresa de Ferrovial Agroman es esencial el control de costes y de la planificación de la obra, habiéndose desarrollado herramientas propias que permiten un seguimiento con el detalle necesario, de forma que sean fáciles de supervisar y auditar. Del mismo modo, se produce un seguimiento exhaustivo del resultado de la obra y de la transformación del resultado de explotación en flujo de operaciones.

En 2015 la prestigiosa multinacional SAP premió a Ferrovial Agroman con el *Silver SAP Quality Award* en la categoría de *Business Transformation* para Europa, Oriente Medio y África, por el desarrollo y puesta en marcha del sistema *inSite*, que es la herramienta "in-house" dedicada a la gestión de obras, tanto desde la perspectiva económica y administrativa, como desde la técnica y operacional. El sistema cubre todos los procesos de la obra desde su adjudicación hasta su entrega al cliente: ventas y certificación, planificación y presupuestos, compras, gestión de almacenes, producción, finanzas y recursos humanos.

GESTIÓN DEL TALENTO

Ferrovial Agroman destaca por la experiencia y la alta valía profesional de sus ingenieros, habiendo sido capaz históricamente de mantener el talento de sus mejores profesionales. Ferrovial Agroman busca generar experiencia en las nuevas contrataciones y conseguir retener a los más jóvenes, ofreciéndoles oportunidades atractivas.

En 2015 la antigüedad media de la plantilla se sitúa en 7 años, siendo de más de 15 años en el caso del equipo directivo.

CALIDAD, SEGURIDAD E IMPACTO MEDIOAMBIENTAL

La calidad y seguridad son siempre un objetivo prioritario para Ferrovial Agroman, que cobra aún más importancia por la elevada complejidad técnica de los proyectos que desarrolla.

Para cumplir con el objetivo de Ferrovial de "accidentes cero" (*"Target Zero"*), la compañía trabaja la seguridad desde distintos ámbitos y aplica soluciones innovadoras (ver el apartado dedicado a Seguridad y Salud).

El compromiso con el medio ambiente se traduce en soluciones que reducen al máximo el impacto de la actividad del negocio, con varias obras galardonadas en mercados tan exigentes como los de Reino Unido o Estados Unidos.

Autopistas LBJ y NTE. Texas (Estados Unidos)

En el proyecto de la LBJ, finalizado en 2015, Ferrovial Agroman completó de forma exitosa y en tiempo récord las reevaluaciones del *National Environmental Policy Act* (NEPA), la ley medioambiental estadounidense.

La autopista NTE, fue premiada en 2015 por su seguridad, presentando un índice de accidentes un tercio inferior a la media nacional en Estados Unidos.

2.5 AEROPUERTOS

PASAJEROS AEROPUERTOS

89

MILLONES

DIVIDENDOS RECIBIDOS (M€)

132

14% DEL FLUJO TOTAL
(EX-INFRA)

DESTINOS HEATHROW

183

ACTIVIDAD

Ferrovial Aeropuertos, uno de los operadores privados líderes en su sector, cuenta con cuatro aeropuertos en Reino Unido.

ENTORNO

El mercado de aeropuertos se caracteriza por estar regulado con marcos muy exigentes. El entorno hoy muestra una tendencia de crecimiento del tráfico aéreo en el mundo. Adicionalmente, se observa un incremento del interés y la competencia por parte de los fondos de infraestructuras y de pensiones a la hora de invertir en activos aeroportuarios.

PRINCIPALES ACTIVOS

Ferrovial es el **mayor accionista y socio industrial de Heathrow Airport Holdings (HAH)** a través de una participación del 25%. HAH es el mayor aeropuerto de Europa y uno de los de mayor tráfico aéreo del mundo.

Además Ferrovial actúa como socio industrial con un 50% de participación en los **aeropuertos no regulados de Aberdeen, Glasgow y Southampton (AGS)**.

En total Ferrovial Aeropuertos gestiona 89 millones de pasajeros. Solo el aeropuerto de Heathrow gestiona 80 aerolíneas y 183 destinos. El 81% de los pasajeros valora su experiencia en Heathrow como "Muy buena" o "Excelente", según la Encuesta Independiente de Calidad de Servicios Aeroportuarios a cargo del *Airport Council International (ACI)*.

CREACIÓN DE VALOR

- **Eficiencia en la gestión de activos**, entendida como:
 - Mejora continua de los costes operativos.
 - Desarrollo de soluciones comerciales innovadoras que mejoran la satisfacción de los pasajeros.
 - Optimización de la estructura de financiación.
- **Servicio integral**, que incluye diseño, construcción, financiación y operación eficiente de aeropuertos y aprovechan las capacidades de los negocios de Construcción y Servicios y la experiencia adquirida en la gestión de un activo como Heathrow.
- Innovación para la **reducción del impacto medioambiental** y responder a las exigencias de la sociedad en el marco de la actividad aeroportuaria.

EFICIENCIA OPERATIVA

Tanto en Heathrow, un aeropuerto regulado, como Aberdeen, Glasgow y Southampton, no regulados, Ferrovial Aeropuertos busca una mayor eficiencia en los costes operativos y estructura financiera, desarrollar soluciones comerciales innovadoras que mejoren la experiencia de los pasajeros así como mantener relaciones comerciales con las aerolíneas.

Heathrow

Durante 2015 el crecimiento de los ingresos no aeronáuticos en Heathrow permitió aumentar las ventas de HAH en un 2,8% respecto al año anterior, a la vez que la apuesta por la calidad en el servicio y la mejora continua de las operaciones le hicieron merecedor del premio de *ACI Europe* al Mejor Aeropuerto Europeo del Año en la categoría de más de 25 millones de pasajeros. Se mantiene el esfuerzo de control de costes con una pequeña reducción de los costes homogéneos. Los gastos operativos durante el año, incluyen unos 50 millones de libras por

la operación de la nueva T2 y por la apertura del sistema integrado de equipajes (*Integrated baggage facility*) en la T3. Esto se ve compensado parcialmente por ahorros relacionados con el cierre anticipado de la T1 aproximadamente de 30 millones de libras.

También durante 2015 se realizaron mejoras significativas en el sistema de equipajes integrado de la Terminal 3 y se transformó el área comercial de la Terminal 5. Esta última recibió dos reconocimientos en los premios *SkyTrax World Airport* de 2015, entre ellos el de Mejor Terminal de Aeropuerto del Mundo y el de Mejor Aeropuerto para comprar.

Aberdeen, Glasgow y Southampton (AGS)

En 2015 los tres aeropuertos han lanzado 23 nuevas rutas y han empezado a dar servicio a 5 nuevas aerolíneas, datos clave en el crecimiento del 5,1% registrado en la cifra de pasajeros hasta alcanzar los 14 millones. En Aberdeen los ingresos de estacionamiento por pasajero han aumentado un 7% debido a un incremento de tarifas y a la inauguración de un nuevo parking y una zona de recogida de viajero.



- Glasgow ha sido uno de los aeropuertos con mayor crecimiento en el número de pasajeros en Europa durante 2015 según ACI Europe. Para ofrecerles el mejor servicio, Glasgow ha remodelado su terminal, lo que permitirá acoger a 750.000 viajeros adicionales al año. Esta instalación recibió además numerosos galardones, como el de "Aeropuerto del Año de Reino Unido" en los *National Transport Awards*, el de Mejor Aeropuerto de entre 3 y 10 millones de pasajeros por la *Airport Operators Association (AOA)* y el de Aeropuerto del Año en Escocia en los *Scottish Transport Awards*.

ENFOQUE INTEGRADO

El enfoque integrado con los negocios de Construcción y Servicios, unido a la experiencia en gestión y capacidad de financiación de Ferrovial Aeropuertos, generan capacidades únicas en las licitaciones que diferencian a la compañía de otros competidores como fondos de infraestructuras, puros operadores aeroportuarios o empresas constructoras.

- **Licitaciones**
- En 2015 Ferrovial Aeropuertos ha estado analizando oportunidades de inversión en varias geografías, Norteamérica, Latinoamérica y Europa.

REDUCCIÓN DEL IMPACTO MEDIOAMBIENTAL

Ferrovial Aeropuertos tiene un firme compromiso con la innovación, el crecimiento sostenible de sus instalaciones y la atención a las comunidades asentadas en sus entornos.

La compañía mantiene una relación continuada con las Administraciones Públicas para atender sus necesidades de desarrollo de infraestructuras.

- **Heathrow**
- Durante el año 2015 Heathrow ha recibido numerosos reconocimientos por sus esfuerzos en innovación tales como el premio *"Eco-innovation"* de *ACI Europe* por la reducción de emisiones contaminantes, además de contar con una flota de vehículos verdes reconocida por *Green Fleet Magazine* como la mejor entre las grandes empresas en Reino Unido. Heathrow ha creado además el mayor programa en el mundo de coche compartido entre empleados.

Por último, cabe mencionar que en julio de 2015 la Comisión Davies recomendó la construcción de una tercera pista en el aeropuerto de Heathrow como la mejor opción para atender el aumento del tráfico aéreo en el sureste de Inglaterra. Durante 2016, Heathrow seguirá trabajando con el gobierno británico para que ratifique esta recomendación.

3. FERROVIAL 2015

3.1 CAPITAL FINANCIERO: EVOLUCIÓN DE LOS NEGOCIOS

A. VISIÓN GENERAL

Operativamente, en 2015 destacó el **crecimiento del tráfico en activos de infraestructuras**: autopistas de Europa, Estados Unidos y Canadá, así como en el aeropuerto de Heathrow y los regionales de Reino Unido (AGS).

La **cartera conjunta de Construcción y Servicios** superó los 31.500 millones de euros (con JVs). Ferrovial consiguió importantes adjudicaciones en mercados de referencia (EEUU y Canadá) y nuevos mercados como Australia, Colombia (**Bucaramanga-Barrancabermeja-Yondó**) y Eslovaquia (**circunvalación de Bratislava**), este último en enero de 2016.

A lo largo del año se produjeron **desinversiones de activos maduros**:

- En 4T se alcanzó un acuerdo con un consorcio de fondos de pensiones canadienses para la venta de la **autopista Chicago Skyway** (55% de Cintra) que supondrá 269 millones de dólares antes de impuestos para Ferrovial. Esta operación se espera que se complete en el 1T de 2016.
- En 3T se acordó con el fondo holandés DIF la venta de parte de las **autopistas irlandesas M4 y M3** por 61 millones de euros. Esta operación se espera que se complete en el 1T de 2016.
- En 2T los acreedores de la **concesión Indiana Toll Road** formalizaron su venta al fondo australiano IFM investors (5.725 millones de dólares), por el que Ferrovial recibió 50 millones de dólares, según lo acordado.

En diciembre se **presentó una oferta pública por el 100% de las acciones de la compañía australiana Broadspectrum** (anteriormente Transfield Services), por 1,35 dólares australianos por acción en efectivo.

El grupo ha aprovechado el entorno económico favorable para **reducir el coste financiero y extender vencimientos de su deuda**.

- Autopista A-66 Benavente-Zamora: emisión de un bono de 185 millones de euros, a 26 años, y con un cupón del 3,169% anual.
- 407ETR: emisión de 150 millones de dólares canadienses al 3,3% y 30 años, y de 500 millones de dólares canadienses al 3,83% y 31 años.
- Heathrow: emisiones por unos 1.200 millones de libras; destacando la emisión en euros de 750 millones al 1,5% y 15 años; y la emisión en dólares canadienses de 500 millones al 3,25% y 10 años.
- Extensión de la línea de liquidez de Ferrovial hasta 1.250 millones de euros (vs 750 millones anteriores), a 5 años (2020) y reducción de su margen hasta los 50 puntos, firmada por 22 bancos.

Durante el año se **produjo el cierre financiero de**:

- Toowoomba Second Range Crossing**, en Australia, con una inversión de 1.100 millones de dólares australianos y 25 años de explotación.
- 407 East Partial Extension Phase 2**, en Canadá, con una inversión de 880 millones de dólares canadienses, y una duración de 30 años.
- Autopista I-77**, en Carolina del Norte, con una inversión de 648 millones de dólares y una duración de 50 años desde su apertura.

La **autopista 407ETR y el aeropuerto de Heathrow aumentaron sus dividendos ordinarios a sus accionistas respecto a 2014**. 407ETR pagó 750 millones de dólares canadienses frente a los 730 millones en 2014. HAH pagó 300 millones de libras vs. 270 millones de libras de dividendo ordinario en 2014. Los aeropuertos regionales pagaron el primer dividendo tras su adquisición en 2014 (60 millones de libras).

En 2015 se ejecutó el segundo programa "**Ferrovial dividendo Flexible**" aprobado en JGA en marzo. El primer *scrip dividend* (mayo 2015, equivalente al complementario de 2014) fue de 0,304 euros por acción (+4,5%). El segundo (noviembre 2015, equivalente al a cuenta de 2015), fue de 0,398 euros por acción (+4,5%). También aprobado en JGA, se realizó un **programa de recompra de acciones propias** (11.783.954 acciones) que fueron posteriormente amortizadas. Adicionalmente se compraron 760.990 acciones propias que está previsto amortizar en 2016.

La **posición neta de caja**, ex proyectos de infraestructuras alcanzó al cierre de año 1.514 millones de euros. La deuda neta consolidada alcanza 4.542 millones de euros, incluyendo 6.057 millones de euros de proyectos concesionales que se redujeron desde los 7.862 millones de 2014 por la desconsolidación de las autopistas R4 y AP36 en España y la salida del perímetro de las autopistas irlandesas y Chicago Skyway por su reclasificación a activos mantenidos para la venta.

En 2015 las ventas crecieron un **+10,2%** y el **resultado bruto de explotación (RBE) un +4,5%** apoyado por Autopistas (+30%), Construcción (+13%), la buena evolución operativa y la fortaleza de la libra y el dólar americano frente al euro. El beneficio neto se incrementó en un **+79,1%** en el año (720 millones de euros).

EVOLUCIÓN DE LOS NEGOCIOS

Cintra: buen comportamiento del tráfico en todas las geografías, ayudado por la recuperación económica y el menor precio del petróleo: Canadá (407ETR +3,3%), España (Ausol I +12,4%), Portugal (Azores +5,6%) e Irlanda (M4 +7,2%). En EEUU destaca la positiva evolución de NTE (Managed Lanes abierta en octubre 2014); la apertura completa de LBJ (Managed Lanes) en septiembre de 2015, tres meses antes de la fecha contractual; y el mayor tráfico en SH130 (+15,7%).

Servicios: continuó con fortaleza en sus ventas (+11,3%), ayudadas por la apreciación de la libra (+4,2% en moneda local). La cartera sigue en niveles record, 22.800 millones de euros (incluyendo JVs).

Construcción: importante mejora en ventas (+8,8%), RBE (+12,8%) y márgenes (9,2% vs 8,9% en 2014). Budimex creció a doble dígito en RBE y cartera. La cartera de construcción (+7,9%) alcanzó 8.731 millones de euros. Destacan proyectos como el Thames Tideway Tunnel (Reino Unido), reconstrucción de la I-285 (Georgia, Estados Unidos), el tramo de las carreteras S3 y S7 (Polonia), la Extensión II de la 407ETR (Canadá), o las mejoras de conectividad en el hospital Northern Beaches (Australia).

Aeropuertos: el tráfico de Heathrow (+2,2%) batió record de pasajeros casi todos los meses del año, con más asientos vendidos en aviones de mayor tamaño y crecimiento en el tráfico a Europa, EEUU, Oriente Medio y Latinoamérica. El tráfico en los aeropuertos regionales de Reino Unido creció +5,1% (Glasgow +13%, Southampton -3%, Aberdeen -7%).

Fortaleza operativa de los activos por puesta en equivalencia: RBE +4,4% en HAH, +10,1% en AGS y +14,2% en 407ETR, en moneda local.

| | dic-15 | dic-14 | Var. | Comparable |
|--------------------------------|--------|--------|-------|------------|
| Ventas | 9.701 | 8.802 | 10,2% | 3,2% |
| Resultado Bruto de Explotación | 1.027 | 983 | 4,5% | -4,2% |
| Resultado Explotación | 770 | 738 | 4,3% | -7,0% |
| Resultado neto | 720 | 402 | 79,1% | |
| FLUJO EX PROYECTOS | | | | |
| Flujo de operaciones | 860 | 1.072 | | |
| Flujo de inversión | -374 | -581 | | |
| Flujo de desinversión | 74 | 24 | | |

| Deuda neta | dic-15 | dic-14 |
|-------------------------------|--------|--------|
| Deuda neta ex-proyectos Infra | 1.514 | 1.632 |
| Deuda neta consolidada | -4.542 | -6.230 |

| | dic-15 | dic-14 | Var. |
|------------------------------|--------|--------|------|
| Cartera de Construcción | 8.731 | 8.091 | 7,9% |
| Cartera Servicios global+JVs | 22.800 | 22.369 | 1,9% |

| Evolución del tráfico | dic-15 | dic-14 | Var. |
|-----------------------------|-----------|-----------|-------|
| ETR 407 (Km recorridos 000) | 2.517.214 | 2.436.888 | 3,3% |
| NTE (IMD) | 25.553 | 19.845 | 28,8% |
| Ausol I (IMD) | 13.165 | 11.711 | 12,4% |
| Ausol II (IMD) | 15.402 | 13.989 | 10,1% |
| M4 (IMD) | 28.512 | 26.606 | 7,2% |
| Heathrow (Mn pasajeros) | 75,0 | 73,4 | 2,2% |
| AGS (Mn pasajeros) | 14,0 | 13,3 | 5,1% |

*Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado

B. AUTOPISTAS

| | dic-15 | dic-14 | Var. | Comparable |
|------------|--------|--------|-------|------------|
| Ventas | 513 | 432 | 18,9% | 17,2% |
| RBE | 333 | 257 | 29,6% | 25,6% |
| Margen RBE | 64,9% | 59,5% | | |
| RE | 250 | 182 | 37,3% | 26,8% |
| Margen RE | 48,7% | 42,2% | | |

Las ventas de la división de autopistas en 2015 presentaron una evolución muy positiva (+18,9%) por la contribución de la autopista NTE 1-2 (managed lane abierta en octubre de 2014, que por tanto solo contribuyó un trimestre en 2014 vs. un año completo en 2015) y por el incremento del tráfico en las principales autopistas. En términos comparables, el crecimiento de ventas alcanzó el +17,2%.

En términos de RBE, se produce también un fuerte crecimiento (+29,6%). El margen RBE se incrementa al 64,9% frente al 59,5% de 2014.

Durante este año, dos nuevas autopistas han abierto al tráfico: LBJ, autopista bajo el modelo de managed lane, cuya apertura total tuvo lugar el 10 de septiembre en Texas (Estados Unidos) y la autopista A66 Benavente-Zamora (España), cuya apertura fue el pasado 12 de mayo.

ACTIVOS EN EXPLOTACIÓN

Evolución del tráfico

La evolución del tráfico durante el año ha sido muy positiva en la mayoría de autopistas del Grupo, con un buen comportamiento tanto en ligeros como en pesados. Los factores principales que han ayudado a esta tendencia son la recuperación económica observada desde la segunda mitad del 2014 (Estados Unidos, Canadá, España, Portugal e Irlanda), las condiciones meteorológicas más favorables que en 2014 y el menor precio del petróleo comparado con 2014.

Por países:

En **Canadá** el tráfico de 407ETR creció un +3,3%, con crecimiento tanto en ligeros (+3,2%) como en pesados (+4,7%), afectado positivamente por el crecimiento de la economía local y la

norteamericana, la bajada del precio del petróleo y la mayor congestión en vías alternativas por las obras que siguen teniendo lugar. En **Estados Unidos** destaca la evolución positiva del tráfico en las autopistas tejanas motivado por el buen comportamiento de la economía y el mantenimiento del petróleo en niveles de precio bajo. Esto ha impulsado el crecimiento del tráfico en SH-130 (+15,7%), que se encuentra aún en periodo de *ramp up* y cada vez más usuarios están familiarizados con el trazado y eligen utilizarla. Chicago Skyway (-3,3%) se vio negativamente impactado por el cierre de carriles por trabajos de mantenimiento y fin de obras en las vías alternativas.

En **España**, se ha consolidado en 2015 la tendencia positiva observada desde finales de 2013. A lo largo del año se ha acelerado la recuperación de los tráficos como consecuencia de una economía de nuevo en fase expansiva, el repunte del turismo en España en los meses de verano y una meteorología muy propicia durante la mayor parte del año. Todos los corredores han registrado crecimientos notables, y las autopistas han recuperado cuota de captura. Autema ha terminado el año con un crecimiento acumulado del +8,1%, mientras que Ausol I y II han alcanzado el doble dígito con crecimientos del +12,4% y el +10,1% respectivamente, además se observa un crecimiento de la congestión en la alternativa. La mejora en el panorama económico ha tenido especial reflejo en el tráfico de pesados, con crecimientos en todos los casos por encima del de ligeros.

Las **concesiones portuguesas** han mostrado durante todo el año un sólido crecimiento del tráfico de ligeros, confirmando la tendencia iniciada en 2013 por la recuperación de la economía portuguesa. El buen tiempo ha sido un aliado particularmente en Algarve donde el tráfico ha crecido un 11,7% (desde diciembre 2015 clasificado como activo financiero). En Azores, además, las nuevas aerolíneas "low cost" que comenzaron a operar en verano han supuesto un impulso notable para el tráfico en la isla, especialmente en los meses de temporada alta, para acabar el año con un crecimiento del 5,6%.

En **Irlanda**, los tráficos siguen creciendo de forma consistente desde que en el segundo trimestre de 2013 se invirtiera la tendencia negativa. A un crecimiento notable de los respectivos corredores se ha sumado un fuerte incremento de las tasas de captura, para terminar el año con crecimientos del +7,2% en M4. Estos crecimientos reflejan la continua mejora de la economía irlandesa y en particular de los niveles de empleo en el país.

| Integración Global (Millones de euros) | Tráfico (IMD) | | | Ventas | | | RBE | | | Margen RBE | | Deuda neta | |
|---|---------------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|------------|--------|------------|-----------|
| | dic-15 | dic-14 | Var. | dic-15 | dic-14 | Var. | dic-15 | dic-14 | Var. | dic-15 | dic-14 | dic-15 | Particip. |
| ACTIVOS INTANGIBLES | | | | | | | | | | | | | |
| Chicago Skyway | 39.973 | 41.332 | -3,3% | 81 | 62 | 30,2% | 70 | 54 | 29,7% | 86,6% | 86,9% | 0 | 55% |
| SH-130 | 7.831 | 6.771 | 15,7% | 27 | 19 | 47,8% | 14 | 6 | 115,2% | 49,4% | 33,9% | -1.213 | 65% |
| NTE | 25.553 | 19.845 | 28,8% | 47 | 5 | n.s. | 34 | 2 | n.s. | 72,9% | 34,2% | -932 | 57% |
| LBJ | 12.861 | 6.776 | 89,8% | 20 | 4 | n.s. | 10 | -1 | n.s. | 50,7% | -21,6% | -1.297 | 51% |
| Ausol I | 13.165 | 11.711 | 12,4% | 51 | 46 | 11,4% | 41 | 36 | 13,0% | 79,1% | 78,0% | -460 | 80% |
| Ausol II | 15.402 | 13.989 | 10,1% | | | | | | | | | | |
| M4 | 28.512 | 26.606 | 7,2% | 25 | 23 | 7,5% | 17 | 16 | 7,2% | 68,8% | 69,0% | 0 | 66% |
| Azores | 8.596 | 8.138 | 5,6% | 23 | 22 | 5,8% | 18 | 14 | 33,6% | 80,6% | 63,8% | -326 | 89% |
| ACTIVOS FINANCIEROS | | | | | | | | | | | | | |
| Autema | | | | 88 | 92 | -4,1% | 79 | 82 | -3,9% | 89,9% | 89,7% | -604 | 76% |
| M3 | | | | 23 | 21 | 9,7% | 18 | 16 | 10,7% | 75,7% | 75,0% | 0 | 95% |
| Norte Litoral | | | | 45 | 41 | 9,6% | 39 | 34 | 12,0% | 86,4% | 84,6% | -186 | 84% |
| Algarve | | | | 35 | 46 | -23,3% | 30 | 42 | -27,7% | 85,3% | 90,5% | -150 | 85% |
| Via Livre | | | | 14 | 14 | 4,4% | 1 | 1 | -0,5% | 10,5% | 11,0% | 2 | 84% |

En septiembre de 2015 se abrió al tráfico la autopista LBJ en su configuración final, que hasta entonces tenía sólo dos tramos pequeños abiertos (razón por la que aparecen datos para esta autopista en 2014).

| Puesta en Equivalencia (Millones de euros) | Tráfico | | | Ventas | | | RBE | | | Margen RBE | | Deuda neta | |
|---|-----------|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|------------|--------|------------|-----------|
| | dic-15 | dic-14 | Var. | dic-15 | dic-14 | Var. | dic-15 | dic-14 | Var. | dic-15 | dic-14 | dic-15 | Particip. |
| ACTIVOS INTANGIBLES | | | | | | | | | | | | | |
| 407 ETR (Km recorridos 000) | 2.517.214 | 2.436.888 | 3,3% | 704 | 607 | 16,0% | 590 | 503 | 17,3% | 83,8% | 82,9% | -4.190 | 43% |
| Central Greece | 13.521 | 17.583 | -23,1% | 11 | 8 | 41,5% | 4 | 5 | -22,6% | 35,7% | 65,3% | -347 | 33% |
| Ionian Roads | 24.236 | 23.650 | 2,5% | 75 | 73 | 3,4% | 47 | 52 | -9,6% | 62,9% | 72,0% | 58 | 33% |
| Serrano Park | | | | 5 | 5 | 3,3% | 3 | 3 | -14,6% | 53,0% | 64,1% | -44 | 50% |
| ACTIVOS FINANCIEROS | | | | | | | | | | | | | |
| A-66 Benavente Zamora | | | | 49 | 12 | 299,2% | 20 | 12 | 64,0% | 41,0% | 99,9% | -162 | 25% |

ACTIVOS FINANCIEROS

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

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

Son **activos financieros**, aquellos acuerdos de concesión en los que la retribución consiste en un derecho contractual incondicional de recibir efectivo u otro activo financiero, bien porque la entidad concedente garantice el pago de importes determinados, o bien porque garantice la recuperación del déficit entre los importes recibidos de los usuarios del servicio público y los citados importes determinados. Se trata por tanto de acuerdos de concesión en los que el riesgo de demanda es asumido por la entidad concedente.

Los activos en explotación clasificados como financieros, que no soportan el riesgo de tráfico por tener algún mecanismo de garantía, son Norte Litoral, Eurolink M3, Autema, Vialivre, A66 y Algarve. Esta última concesión ha sido clasificado como activo financiero ya que en octubre de 2015 se concluyó la renegociación del contrato de la autopista con el gobierno portugués. Con este nuevo acuerdo, la concesión ha pasado a ser un contrato de pago por disponibilidad, lo que supone la eliminación del riesgo de tráfico.

ACTIVOS EN DESARROLLO

Activos en construcción

| Integración Global (Millones de euros) | Capital invertido | Capital comprometido pendiente | Deuda neta 100% | Particip. |
|---|-------------------|--------------------------------|-----------------|-----------|
| ACTIVOS INTANGIBLES | 75 | -222 | -351 | |
| NTE 35W | 74 | -109 | -290 | 50% |
| I-77 | 1 | -113 | -61 | 50% |

| Puesta en equivalencia (Millones de euros) | Capital invertido | Capital comprometido pendiente | Deuda neta 100% | Particip. |
|---|-------------------|--------------------------------|-----------------|-----------|
| ACTIVOS FINANCIEROS | 25 | -66 | -556 | |
| 407-East Extension I | 0 | -11 | -492 | 50% |
| 407-East Extension II | 0 | -10 | -100 | 50% |
| Ruta del Cacao | 14 | -45 | 15 | 40% |
| Toowoomba | 11 | 0 | 21 | 40% |

NTE 35W: El proyecto alcanzó el cierre financiero en septiembre de 2013 y se está avanzando según lo esperado en el programa (47,01% completado), estando prevista la apertura para mediados de 2018.

407 East Extension Phase I: En marzo de 2013 comenzaron los trabajos de construcción y su grado de avance hoy es del 96,9%.

Cierres Financieros

407 East Extension Phase II (Canadá): El 10 de marzo tuvo lugar el cierre financiero del proyecto. Para cubrir la inversión:

- Se emitió un bono a corto plazo de 264 millones de dólares canadienses con vencimiento al final del periodo de construcción y un coste del 1,713%.
- Se emitió un segundo bono a largo plazo por importe de 108 millones de dólares canadienses con vencimiento en junio de 2047 y un coste del 3,76%.
- Se firmó una deuda bancaria "revolving" de 241 millones de dólares canadienses con vencimiento al final del periodo de construcción y un coste de 2,703%.

DBRS y Moody's confirmaron su valoración del proyecto siendo respectivamente, A (low) y A3 con perspectiva estable.

Adjudicación: El 21 de enero de 2015 Ferrovial, a través de su filial Cintra Infraestructuras, al 50% con CRH (Canadá) fue elegido por Infrastructure Ontario y el Ministerio de Transporte de Ontario como oferta preferente para el diseño, construcción, financiación y mantenimiento de la autopista 407 East Extension Phase II que se ampliaría hacia el este a través del área del Gran Toronto.

La concesión, de 32kms, tendrá una duración de 30 años desde la apertura al tráfico de la primera sección, prevista para finales de 2017. Incluye una prolongación de 22kms, 2 carriles por sentido, de la 407ETR, desde Harmony Road (Oshawa), hasta la autopista 35/115 (Clarington) y la conexión con la autopista 401 en un nuevo enlace de 10kms.

Este proyecto será una autopista de peaje explícito, (como la fase I), en la que la administración de Ontario se encargará de fijar las tarifas y recaudar los ingresos, mientras que la concesionaria será remunerada a través de la fórmula de pago por disponibilidad por el mantenimiento.

Cintra, junto con CRH, será responsable del desarrollo de este proyecto, cuyo diseño y construcción estará a cargo de Ferrovial Agroman y Dufferin.

I-77 (Carolina del Norte): En noviembre de 2015 comenzaron los trabajos de construcción. Previamente, en mayo, se produjo el cierre financiero del proyecto. Para financiar la inversión:

- Se emitieron *private activity bonds* (PABs) por 100 millones de dólares al 5% y con vencimientos hasta 2054.

- Se cerró un préstamo TIFIA por un importe inicial total de 189 millones de dólares con vencimiento en 2053.
- Por su parte, el North Carolina Department of Transport (NCDOT) aportó 94,7 millones de dólares.

El total de la deuda (PABs y TIFIA) ha obtenido una calificación de BBB- por Fitch Ratings y de BBB por DBRS.

Adjudicación: Ferrovial, a través del consorcio liderado por su filial Cintra Infraestructuras, alcanzó en junio de 2014 el cierre comercial con el NCDOT para el diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento de la ampliación de la autopista I-77 por un importe de 648 millones de dólares (unos 581 millones de euros). El período de concesión es de 50 años a partir de la apertura al tráfico.

Cintra tiene una participación del 50,1% en este proyecto, tras la venta de parte del capital el pasado mes de diciembre de 2015.

Toowoomba Secong Range Crossing (Queensland, Australia): Ferrovial, en consorcio participado por su filial Cintra Infraestructuras, ha sido seleccionada como “Preferred Tenderer” para el diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento de 41kms de autopista en Toowoomba, Queensland. Cintra tiene una participación del 40% en este proyecto.

El proyecto tiene una duración de 25 años desde la apertura al tráfico (estimada para finales de 2018) e implica una inversión de 1.100 millones de dólares australianos.

El cierre comercial y financiero se alcanzó en agosto de 2015. La inversión del proyecto se cubrirá con los siguientes orígenes de fondos:

- Deuda bancaria por importe de 395 millones de dólares australianos.
- Plazo de la financiación: 4,5 años.
- Equity por importe de 44 millones de dólares australianos.
- Subvención de la administración por importe de 650 millones de dólares australianos.

Refinanciación de Proyectos

A66 Benavente – Zamora: en mayo 2015, Cintra y sus socios cerraron la refinanciación de la Autovía de la Plata entre Benavente y Zamora por medio de la emisión de un bono de 185 millones de euros, a 26 años y con un cupón del 3,169% anual.

Otros Activos Adjudicados

Bucaramanga-Barrancabermeja-Yondó (Colombia): Ferrovial, en consorcio liderado por su filial Cintra Infraestructuras, se ha adjudicado el diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento de 152kms de la autopista Bucaramanga-Barrancabermeja-Yondó (Ruta del Cacao), en Colombia. La infraestructura mejorará las conexiones del oriente con los centros de producción petrolera más importante del país. Cintra tiene una participación del 40% en este proyecto.

La concesión durará 25 años (posibilidad de 4 adicionales) desde la firma. La remuneración será con pagos por disponibilidad, peaje explícito e ingresos de peaje garantizados por la Administración.

El proyecto cuenta con una inversión total estimada de 2.600 millones de pesos colombianos, alrededor de 880 millones de euros.

PROYECTOS EN LICITACIÓN

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

En Canadá, Cintra se ha precalificado para presentar oferta sobre la extensión y ampliación del proyecto “Highway 427” en Toronto (Ontario) en el 2016.

A nivel Europeo, el pasado 7 de diciembre la Administración Eslovaca ha elegido la oferta presentada por Cintra como la más competitiva para el proyecto “D4-R7 Circunvalación de Bratislava”, en consorcio con el fondo de inversión de Macquarie y con la empresa austriaca Porr. El pasado 29 de enero se anunció la selección oficial como “Preferred Bidder”, tras haber finalizado la fase de aclaraciones. La inversión estimada para este proyecto es de unos 1.010 millones de euros.

ACTIVOS EN CONCURSO DE ACREEDORES

Radial 4

El 14 de septiembre de 2012, el Consejo de Administración de la autopista Radial 4 acordó solicitar la declaración judicial de concurso de acreedores. El 4 de octubre de 2012, se recibió el auto de aceptación de la solicitud de declaración de concurso voluntario de acreedores. Como resultado de la presentación de concurso, se produjo la terminación de los acuerdos de espera con los bancos acreedores.

Se ha procedido a su desconsolidación en el mes de diciembre de 2015. Dicha desconsolidación ha supuesto una plusvalía de 77 millones de euros, sin impacto en caja, como consecuencia de la liberación de provisiones y una reducción de deuda neta de 644 millones de euros.

Ocaña - La Roda

En marzo de 2015, se produjo el auto judicial para la apertura de la fase de liquidación. Tras éste, la administración de la Sociedad pasó a los Administradores Concursales nombrados por el Juzgado, por lo que se perdió el control efectivo sobre esta sociedad participada y **se procedió a su desconsolidación** con efecto desde el 28 de febrero de 2015.

El impacto: una reducción de deuda neta de 559 millones de euros y un beneficio contable, sin impacto en caja, de 64 millones de euros por la reversión de pérdidas reconocidas en ejercicios anteriores por encima del capital invertido.

Dichas desconsolidaciones (Radial 4 y autopista Ocaña - La Roda) se han producido tras concluir que, debido a la evolución durante el ejercicio 2015 del proceso concursal en el que se encuentran involucradas dichas sociedades, Ferrovial no tiene el control de ninguna de las participadas conforme a las condiciones establecidas en la NIIF 10.

407ETR

Cuenta de Resultados

| (Millones de Dólares canadienses) | dic-15 | dic-14 | Var. |
|--|------------|------------|--------------|
| Ventas | 1.002 | 888 | 12,9% |
| RBE | 840 | 736 | 14,2% |
| Margen RBE | 83,8% | 82,9% | |
| RE | 754 | 657 | 14,7% |
| Margen RE | 75,2% | 74,1% | |
| Resultado financiero | -327 | -355 | 7,8% |
| Resultado antes de impuestos | 427 | 303 | 41,1% |
| Impuesto de sociedades | -116 | -80 | -45,3% |
| RESULTADO NETO | 311 | 223 | 39,6% |
| Aportación al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial (Euros) | 82 | 54 | 50,2% |

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

Las ventas de 407ETR crecieron significativamente en 2015 (+12,9%) en moneda local. Esta positiva evolución se debe principalmente a la subida de tarifas aplicada desde febrero de 2015, así como la mejora del tráfico afectado por el crecimiento de la economía y la bajada del precio del petróleo. El ingreso medio por viaje incrementó un +8,9% respecto a 2014.

La autopista ha presentado además un crecimiento de su RBE del +14,2% a cierre del ejercicio, mejorando su margen RBE del 82,9% al 83,8%.

El resultado financiero ha disminuido en 2015 incluyendo:

- Un incremento del gasto por intereses (de +12,7 millones de dólares canadienses) por un incremento de la deuda, debido principalmente a la emisión de 250 millones de dólares canadienses realizada en mayo 2014, a la emisión de 150 millones de dólares canadienses realizada en marzo de 2015 y a la refinanciación de 500 millones de dólares canadienses en mayo de 2015.
- Menor gasto, de 27 millones de dólares canadienses (sin impacto de caja), por menores expectativas de inflación. Adicionalmente, menor gasto de 14 millones de dólares canadienses por ajuste de valor razonable.

407ETR ha aportado al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial 82 millones de euros (54 millones de euros en 2014), después de la amortización anual del intangible tras la venta del 10% en 2010, que se amortiza a lo largo de la vida del activo en función de los tráficos previstos.

Dividendos

A cierre de diciembre 2015, 407ETR ha repartido un dividendo de 750 millones de dólares canadienses (vs 730 millones de 2014). De éstos, 242 millones de euros corresponden a Ferrovial (224 millones en 2014).

| (Millones de CAD) | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 |
|-------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| T1 | 187,5 | 175,0 | 100,0 | 87,5 |
| T2 | 187,5 | 175,0 | 130,0 | 87,5 |
| T3 | 187,5 | 175,0 | 200,0 | 87,5 |
| T4 | 187,5 | 205,0 | 250,0 | 337,5 |
| TOTAL | 750,0 | 730,0 | 680,0 | 600,0 |

Tráfico

El tráfico, kilómetros totales recorridos, ha crecido un +3,3% debido a un aumento del número de viajes del 2,6% y un aumento de la distancia media recorrida del 0,7%. El tráfico se ha beneficiado principalmente del crecimiento de la economía y la bajada del precio del petróleo.

El record de número de viajes en un día se batió en dos ocasiones en 2015: el 26 de junio con un total de 460.389 y el 25 de septiembre con 460.458 viajes. El anterior record fue en junio de 2011.

Deuda neta

La deuda neta de la 407ETR a 31 de diciembre era de 6.296 millones de dólares canadienses, a un coste medio del 4,75%.

Durante el año, 407ETR ha llevado a cabo diversas emisiones:

- El 27 de marzo, realizó una emisión de bonos (Senior Notes Serie 15-A1) de 150 millones de dólares canadienses. Esta emisión tiene vencimiento el 27 de marzo de 2045 y un cupón del 3,30%.
- El 11 de mayo, realizó una emisión de bonos (Senior Notes, Series 15-A2) de 500 millones de dólares canadienses. Esta emisión tiene su vencimiento el 11 de mayo de 2046 y un cupón de 3,83%. La emisión es para la cancelación de los 500 millones de dólares canadienses (Senior Notes, Series 10-A1) con vencimiento en junio de 2015 y gastos corporativos generales.

Tras esta emisión, un 42% de la deuda tiene un vencimiento superior a 20 años. Los próximos vencimientos de deuda son en 2016 (ascienden a 879 millones de dólares canadienses). A febrero de 2016 se han refinanciado 581 millones de dólares canadienses (crédito bancario), quedando 298 millones de dólares canadienses con vencimiento en 2016.

407ETR amplió las líneas de crédito existentes por un valor de 500 millones de dólares canadienses. De estos, 300 millones de dólares serán utilizados para refinanciar la deuda que vence a finales de 2016. El resto será utilizado para fines corporativos.

Calificación crediticia

S&P: El 30 de enero de 2015 emitió su valoración crediticia de la deuda, manteniéndola en "A" (Deuda Senior), "A-" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada) con perspectiva estable.

DBRS: El 31 de diciembre de 2015 se reafirmó en su rating "A" (Deuda Senior), "A low" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada).

Tarifas 407ETR

La tabla inferior compara las tarifas de 2014 y 2015 (entraron en aplicación el 1 de febrero de 2015) para vehículos ligeros:

| (Dólares canadienses) | 2015 | 2014 |
|---|------------|------------|
| REGULAR ZONE | | |
| AM Peak Period: Lun-vie: 6am-7am, 9am-10am | 30,56¢ /km | 28,3¢ /km |
| AM Peak Hours: Lun-vie: 7am-9am | 34,13¢ /km | 30,2¢ /km |
| PM Peak Period: Lun-vie: 3pm-4pm, 6pm-7pm | 31,13¢ /km | 28,3¢ /km |
| PM Peak Hours: Lun-vie: 4pm-6pm | 34,73¢ /km | 30,2¢ /km |
| LIGHT ZONE | | |
| AM Peak Period: Lun-vie: 6am-7am, 9am-10am | 29,05¢ /km | 26,9¢ /km |
| AM Peak Hours: Lun-vie: 7am-9am | 32,43¢ /km | 28,7¢ /km |
| PM Peak Period: Lun-vie: 3pm-4pm, 6pm-7pm | 29,59¢ /km | 26,9¢ /km |
| PM Peak Hours: Lun-vie: 4pm-6pm | 33,01¢ /km | 28,7¢ /km |
| Midday Rate Fines de semana y festivos 11am-7pm | 23,59¢ /km | 22,25¢ /km |
| Off Peak Rate Laborables 7pm-6am, Fin de semana y festivos 7pm-11am | 19,74¢ /km | 19,35¢ /km |

Desde el 1 de febrero de 2016 han comenzado a aplicarse las tarifas para el año 2016, que suponen un incremento frente a las tarifas 2015 presentadas en la tabla anterior. Pueden consultar los nuevos precios para los distintos tipos de vehículo en el siguiente link:

<https://www.407etr.com/en/tolls/rate-charts/rate-chart-light.html>

NTE (SEGMENTOS 1 Y 2)

Cuenta de resultados:

| (Millones de Dólares) | dic-15 | dic-14* | % variación |
|------------------------|--------|---------|-------------|
| Ventas | 51,9 | 6,4 | n.a. |
| RBE | 37,9 | 2,2 | n.a. |
| Margen RBE | 72,9% | 34,2% | |
| Amortización | -14,7 | -1,6 | n.a. |
| RE | 23,2 | 0,6 | n.a. |
| Resultado financiero** | -59,2 | -14,2 | n.a. |
| BAI | -36,0 | -13,5 | n.a. |
| Impuestos | 0,0 | 0,0 | n.a. |
| Beneficio Neto | -36,0 | -13,5 | n.a. |

*2014 muestra los datos desde la apertura el 4 de octubre.

** Resultado financiero 2014 incluye intereses capitalizados.

En el cuarto trimestre de 2015, las ventas subieron un +4,0% comparado con el tercer trimestre del año hasta alcanzar 15,3 millones de dólares. Esta subida se debe principalmente al incremento del tráfico (+3,9%). La tarifa media por transacción fue de 2,67 dólares, en línea con el tercer trimestre pero superior al segundo y primer trimestre del año (2,52 y 2,37 dólares respectivamente).

Evolución 2015 por trimestres estancos:

| P y G (USD mn) | T4 | T3 | T2 | T1 | % T4/T3 |
|---|------|------|------|------|---------|
| Ventas | 15,3 | 14,7 | 12,5 | 9,5 | 4,0% |
| RBE | 10,9 | 11,3 | 9,4 | 6,4 | -3,5% |
| Margen RBE | 71% | 77% | 75% | 68% | |
| TRÁFICO (MN DE TRANSACCIONES) | | | | | |
| Transacciones | 5,7 | 5,5 | 5,0 | 4,0 | 3,6% |
| TARIFAS MEDIAS (USD) | | | | | |
| Segmento 1 (6,4 millas) | | | | | |
| Peak-period | 3,1 | 3,0 | 2,9 | 2,9 | 2,2% |
| Off-peak period | 1,3 | 1,3 | 1,2 | 1,1 | -0,4% |
| Media diaria | 1,6 | 1,6 | 1,5 | 1,4 | -0,7% |
| Segmento 2 (6,86 millas) | | | | | |
| Peak-period | 3,6 | 3,5 | 3,4 | 3,3 | 4,3% |
| Off-peak period | 1,4 | 1,5 | 1,3 | 1,3 | -3,3% |
| Media diaria | 1,8 | 1,8 | 1,7 | 1,6 | -2,0% |
| MAX. PEAJE EN EL TRIMESTRE (USD) | | | | | |
| Segmento 1 | 5,30 | 5,30 | 5,30 | 4,15 | 0,0% |
| Segmento 2 | 5,70 | 5,70 | 5,70 | 4,25 | 0,0% |

Tarifas NTE (enero a diciembre 2015)

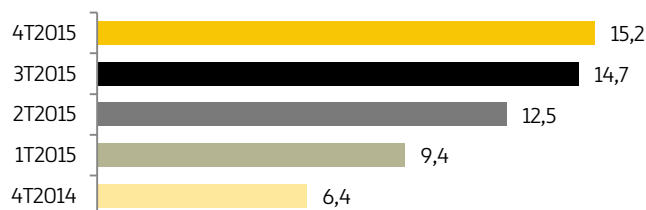
La tabla superior muestra las tarifas medias del cuarto trimestre calculadas para vehículos ligeros por segmento.

En abril de 2015 entró en funcionamiento el sistema dinámico en la NTE, momento desde el cual las tarifas se pueden ajustar cada cinco minutos, de acuerdo a los niveles de tráfico observados. Este hecho ha permitido que la tarifa máxima por segmento alcance los 0,83 dólares por milla en determinados momentos.

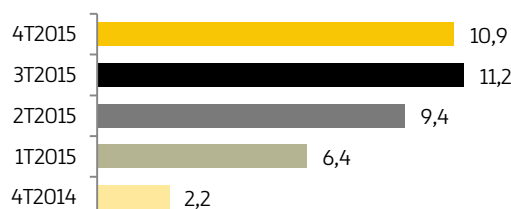
La tarifa máxima del cuarto trimestre fue de 5,3 dólares en el segmento 1 (4,15 dólares en 1T 2015) y 5,7 dólares en el segmento 2 (4,25 dólares en 1T 2015).

La autopista NTE ha mostrado una evolución trimestral (en millones de dólares) desde su apertura muy positiva, como muestran los siguientes gráficos:

NTE - EVOLUCIÓN DE LOS INGRESOS TRIMESTRALES



NTE - EVOLUCIÓN DE EBITDA TRIMESTRALES



Tráfico

NTE se encuentra aún en periodo de *ramp up*, por lo que en el cuarto trimestre de 2015 alcanzó los 5,7 millones de transacciones, un +42,5% más que en el primer trimestre de 2015.

Deuda neta

La deuda neta de la autopista a 31 de diciembre de 2015 alcanzaba los 1.012 millones de dólares, con un coste medio del 5,4%.

Premios

En 2015, NTE ha recibido los siguientes premios:

- 2015 American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO) TransComm Skills Award for NTE Grand Opening.
- 2015 American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO) America's Transportation Awards national finalist.
- 2015 Western Association of State Highway and Transportation Officials (WASHTO) America's Transportation Award for "Under Budget".
- 2015 Engineering News Record (ENR) Best Project of the Year.
- ENR Best Safety Program award.
- Texas Quality Asphalt Pavement Award for Outstanding Achievement
- 2015 Texas Department of Transportation Journey to Excellence Award.

AUTOPISTA LBJ

Cuenta de resultados

| (Millones de Dólares) | dic-15 | dic-14 | % var. |
|-----------------------|--------|--------|--------|
| Ventas | 22,0 | 5,4 | n.a. |
| RBE | 11,1 | -1,2 | n.a. |
| Margen RBE | 50,7% | -21,6% | |

La autopista empezó a operar con su configuración final desde el 10 de septiembre de 2015, que hasta entonces tenía sólo dos tramos pequeños abiertos (razón por la que aparecen datos para esta autopista previos a la fecha de apertura total).

Datos trimestrales

| | T4 |
|---|------------|
| TRÁFICO (MN DE TRANSACCIONES) | |
| Transacciones | 7,0 |
| TARIFAS MEDIAS (USD) | |
| Segmento 1 (3,6 millas) | |
| Peak-period | 2,0 |
| Off-peak period | 1,1 |
| Media diaria | 1,2 |
| Segmento 2 (5,02 millas) | |
| Peak-period | 2,1 |
| Off-peak period | 1,1 |
| Media diaria | 1,3 |
| Segmento 3 (4,63 millas) | |
| Peak-period | 2,2 |
| Off-peak period | 1,1 |
| Media diaria | 1,3 |
| MAX. PEAJE EN EL TRIMESTRE (USD) | |
| Segmento 1 | 3,0 |
| Segmento 2 | 4,2 |
| Segmento 3 | 3,9 |

Tarifas LBJ (septiembre - diciembre 2015)

La tabla superior muestra la tarifa media calculada para el último trimestre de 2015 para vehículos ligeros por segmento.

La tarifa máxima en el trimestre fue 3 dólares en el segmento 1; 4,2 en el segmento 2; y 3,9 dólares para el segmento 3.

Tráfico

El tráfico alcanzó los 7 millones de transacciones en el primer trimestre con la configuración completa en operación.

Deuda neta

La deuda neta de la autopista a 31 de diciembre de 2015 ascendía a 1.409 con un coste medio de la deuda de 5,5%.

Calificación crediticia

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

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

Principales datos de la concesionaria:

| Tipo | Descripción |
|------------------------------|---|
| Compañía concesionaria | LBJ Infrastructure Group LLC |
| Localización | Dallas, Texas |
| Cliente | Texas Department of Transportation |
| Estructura accionarial | 51% Cintra Infraestructuras S.A. |
| | 26,46% APG |
| | 15,94% Meridiam |
| | 6,6% Dallas Police and Fire Pension System |
| Fecha apertura al tráfico | Sep-15 |
| Inicio de la concesión | 2009 |
| Finalización de la concesión | 2061 |
| Duración de la concesión | 52 años |
| Objeto de la concesión | Planificación, diseño, construcción, conservación y explotación |
| Inversión | 2.627 M\$ |
| Longitud de la autopista | 21,3Km (13 millas) |
| Número de carriles | (IH-635) 9 carriles en total por sentido |
| Sistema de peaje | Abierto |
| Formas de pago aceptadas | Transponderyvideo |

Hasta la fecha, la **LBJ Express ha sido galardonada** con los siguientes premios:

- **Marzo de 2010:** “Proyect Finance of the Year”; “North American Project Bond Deal of the Year 2010”- Revista Project Finance; “Developer of the Year”; “Public-Private Partnership Transaction of the Year”- encuesta anual de la revista Infrastructure Investor.
- **Junio de 2010:** KPMG Infrastructure 100.
- **Julio de 2010:** “Proyecto del año”- American Road & Transportation Builders Association (ARTBA).

Y en 2015:

- 2015 Regional Hispanic Contractors Association (RHCA) Pillar Award “Project of the Year”.
- 2015 ITS Texas Award for Toll Deployment System.

Para más información sobre la concesión puede consultar los siguientes enlaces relacionados:

<https://youtu.be/9GMj3H5OovA>

<https://youtu.be/pnNFZ8qJY-c>

AUTEMA

El pasado mes de enero de 2015, tal y como se explica en la nota 34 de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2014, la Generalitat de Catalunya (GenCat) notificó a Autema su intención de modificar el régimen concesional del proyecto, pasando de un régimen en el que la GenCat se compromete a abonar un EBITDA garantizado a un sistema en el que la retribución obtenida dependerá del número de usuarios de la infraestructura, subvencionando la administración parte del peaje abonado por el usuario.

El 16 de julio ha sido publicado en el Boletín Oficial de la Generalitat el Decreto 161/2015 por el que se aprueba, de manera unilateral, la modificación del contrato de concesión administrativa de la Autopista Tarrasa-Manresa. La Sociedad interpuso el 9 de octubre ante el

Tribunal Superior de Justicia de Catalunya (TSJC), el recurso contra el nuevo Decreto 161/2015, siendo admitido a trámite el pasado 13 de octubre. Desde el 4 de enero de 2016 se están aplicando las nuevas tarifas (descuentos) correspondientes al nuevo decreto.

INDIANA TOLL ROAD

El 27 de mayo de 2015, se completó la operación de venta del activo (tal como se había acordado en el proceso de concurso de acreedores consensuado o *pre-packaged Chapter 11*) al fondo de inversión australiano IFM Investors en nombre de IFM Global Infrastructure Fund por 5.725 millones de dólares. Por dicha venta, Ferrovial recibió 46 millones de euros (50 millones de dólares) y ha registrado una plusvalía de 30 millones de euros después de impuestos.

AUTOPISTAS M3 Y M4

El pasado mes de septiembre de 2015, Ferrovial, a través de su división de autopistas Cintra, alcanzó un acuerdo con el fondo de infraestructuras holandés DIF para la transmisión del 46% de la autopista M4 y 75% de la autopista M3, por un precio de 61 millones de euros. Como resultado de esta operación, Ferrovial pasará a ser titular de un 20% en ambas concesiones, manteniéndose como socio industrial de referencia.

El cierre de la transacción está previsto una vez se reciban las aprobaciones necesarias de las autoridades irlandesas y de los bancos financiadores. Hasta ese momento, Cintra tiene una participación del 66% y 95%, respectivamente, de las concesionarias de la M4 y M3 situadas en Dublín (Irlanda). DIF, por su parte, cuenta con el 34% de la M4.

A 31 de diciembre de 2015 la operación seguía pendiente de cierre, por lo que contablemente para 2015, ambas autopistas (M3 y M4) se mantienen como “Activos clasificados como mantenidos para la venta”. Dicha reclasificación supuso una reducción de deuda de 287 millones de euros.

AUTOPISTA CHICAGO SKYWAY

En noviembre de 2015, Ferrovial, a través de Cintra, alcanzó un acuerdo con el consorcio Calumet Concession partners LLC - formado por los fondos de pensiones canadienses OMERS, Canada Pension Plan Investment Board y Ontario Teachers' Pension Plan - para la transmisión del 100% de la autopista Chicago Skyway (55% correspondiente a Ferrovial y el 45% de Macquarie Atlas Roads y Macquarie Infrastructure Partners). El importe de la operación alcanza los 2.836 millones de dólares (aprox. 2.623 millones de euros), que supondrá 269 millones de dólares antes de impuestos para Ferrovial.

El cierre de la transacción está previsto una vez se reciban las aprobaciones necesarias de la ciudad de Chicago y otras entidades públicas.

A 31 de diciembre de 2015 la operación seguía pendiente de cierre, por lo que contablemente para 2015 se mantiene como “Activos clasificados como mantenidos para la venta”. Dicha reclasificación supuso una reducción de deuda de 1.369 millones de euros.

C. SERVICIOS

| | dic-15 | dic-14 | Var. | Comparable |
|-------------------------------------|--------|--------|--------|------------|
| Ventas | 4.897 | 4.401 | 11,3% | 4,2% |
| RBE | 312 | 387 | -19,4% | -26,4% |
| Margen RBE | 6,4% | 8,8% | | |
| RE | 173 | 260 | -33,5% | -40,4% |
| Margen RE | 3,5% | 5,9% | | |
| RBE a % Ferrovial en sociedades PEE | 33 | 22 | 49,6% | 35,1% |
| Cartera | 20.732 | 20.354 | 1,9% | -1,6% |
| Cartera JVs | 2.068 | 2.016 | 2,6% | -1,9% |
| Cartera global+JVs | 22.800 | 22.369 | 1,9% | -1,6% |

Las ventas crecieron un +11,3% frente a 2014, si bien parte de este crecimiento se generó por la evolución del tipo de cambio, especialmente la libra. Excluido el tipo de cambio, el crecimiento de ventas hubiera sido del +4,2%. Por negocio, en España creció un +4,9%; en Reino Unido, +14,2% (+3% excluido tipo de cambio); y en Internacional, el crecimiento fue del +35,8% (+32,9% excluido tipo de cambio).

El RBE ascendió a 312 millones de euros, lo que supone un descenso del -19,4% frente al año anterior. En términos comparables, la reducción fue de un -26,4%. En porcentaje sobre ventas, el RBE pasó del 8,8% de 2014 al 6,4% en 2015. La caída del RBE en 2015 se debió a la aportación negativa de 110 millones de euros del contrato de Birmingham. De esta cantidad, 34 millones de euros correspondieron a las pérdidas incurridas en el ejercicio, y el resto de la pérdida (76 millones de euros) incluyen el posible impacto de una resolución desfavorable del pleito existente y una revisión a término de la rentabilidad del contrato.

La cartera alcanzó los 22.800 millones de euros, un +1,9% superior a diciembre 2014. Excluido el impacto de tipo de cambio, la cartera hubiera sido inferior en -1,6% a la de diciembre 2014.

ESPAÑA

| | dic-15 | dic-14 | Var. | Comparable |
|-------------------------------------|--------|--------|-------|------------|
| Ventas | 1.677 | 1.599 | 4,9% | 4,9% |
| RBE | 179 | 172 | 4,1% | 3,7% |
| Margen RBE | 10,7% | 10,7% | | |
| RE | 93 | 90 | 3,4% | 2,6% |
| Margen RE | 5,6% | 5,6% | | |
| RBE a % Ferrovial en sociedades PEE | 5 | 5 | 2,6% | 2,6% |
| Cartera | 5.815 | 6.392 | -9,0% | -9,0% |
| Cartera JVs | 325 | 344 | -5,5% | -5,5% |
| Cartera global+JVs | 6.140 | 6.736 | -8,8% | -8,8% |

Se mantuvo la evolución positiva de ventas y márgenes en España frente a 2014. La facturación creció un +4,9%, destacando la aportación de nuevos contratos conseguidos en 2014, como el de recogida de residuos de Madrid o el de mantenimiento del Hospital de Orense, y la mayor facturación en contratos de mantenimiento de carreteras. Los márgenes RBE y RE se mantienen en línea con 2014.

La cartera ascendió a 6.140 millones de euros (-8,8% frente a diciembre). La reducción de la cartera se debió a un menor volumen

de contratación en el año debido a la ralentización de la licitación pública en un año marcado por diversos procesos electorales.

En el trimestre destacaron la renovación de un contrato de mantenimiento de instalaciones de Airbus en España (41 millones de euros, 5 años), y la adjudicación de un nuevo contrato para la gestión de una planta de tratamiento en Es Milá en Menorca (69 millones de euros, 25 años).

REINO UNIDO

| | dic-15 | dic-14 | Var. | Comparable |
|-------------------------------------|--------|--------|--------|------------|
| Ventas | 3.103 | 2.717 | 14,2% | 3,0% |
| RBE | 122 | 210 | -42,0% | -49,7% |
| Margen RBE | 3,9% | 7,7% | | |
| RE | 75 | 169 | -55,8% | -61,4% |
| Margen RE | 2,4% | 6,2% | | |
| RBE a % Ferrovial en sociedades PEE | 20 | 13 | 54,7% | 39,5% |
| Cartera | 14.585 | 13.682 | 6,6% | 1,2% |
| Cartera JVs | 1.738 | 1.616 | 7,5% | 2,1% |
| Cartera global+JVs | 16.323 | 15.298 | 6,7% | 1,3% |

En Reino Unido, las ventas fueron superiores en un +14,2% a las de diciembre 2014. Este crecimiento se debió, en su mayor parte, a la apreciación de la libra frente al euro. Excluido este impacto, las ventas crecerían un +3%.

El resultado de Amey recogió a nivel de RBE un resultado negativo de 110 millones de euros, procedente del contrato de mantenimiento de infraestructuras de Birmingham. Este resultado negativo incluye las pérdidas del contrato durante el ejercicio (34 millones de euros), derivadas de sobrecostos en la fase de capex, y los costes legales del pleito con el Ayuntamiento. El resto de la pérdida (76 millones de euros) incluyen el posible impacto de una resolución desfavorable del citado pleito y una revisión a término de la rentabilidad del contrato.

Durante los últimos meses de 2015 el mercado de Administraciones Locales del Reino Unido ha seguido experimentando una reducción de los volúmenes como consecuencia de las presiones presupuestarias. Esta caída ha sido compensada por mayor actividad en Consultoría, específicamente en ferrocarril. Es previsible que las presiones presupuestarias sobre las Administraciones Públicas continúe durante 2016, sobre todo en la actividad de mantenimiento y conservación de carreteras, impactando sobre la rentabilidad de estos contratos.

La cartera alcanzó los 16.323 millones de euros, un +6,7% superior a diciembre 2014. Excluido el impacto del tipo de cambio, la cartera crecería un +1,3% frente a diciembre. En el trimestre destaca la adjudicación de un contrato con Scottish Water para el mantenimiento de redes de agua (247 millones de euros, 6 años), y la prórroga del contrato de mantenimiento de carreteras del condado de Kent (111 millones de euros, 2 años).

INTERNACIONAL

| | dic-15 | dic-14 | Var. | Comparable |
|-------------------------------------|--------|--------|--------|------------|
| Ventas | 116 | 86 | 35,8% | 32,9% |
| RBE | 11 | 5 | 113,2% | 102,2% |
| Margen RBE | 9,5% | 6,1% | | |
| RE | 4 | 0 | n.s. | n.s. |
| Margen RE | 3,9% | 0,2% | | |
| RBE a % Ferrovial en sociedades PEE | 9 | 5 | 80,6% | 49,9% |
| Cartera | 332 | 279 | 18,8% | 20,8% |
| Cartera JVs | 5 | 56 | -91,5% | -92,4% |
| Cartera global+JVs | 336 | 335 | 0,4% | -0,1% |

El negocio **Internacional** recoge la actividad de Ferrovial Servicios en países distintos de España y Reino Unido. Frente a 2014, los ingresos de la actividad crecieron un +35,8%, un +32,9% excluido el impacto de tipo de cambio.

El fuerte crecimiento de ventas consolidó la aportación positiva a nivel de Resultado de Explotación de este área de negocio.

La evolución fue positiva en todos los países: las ventas en Polonia ascendieron a 30 millones de euros (+194% frente a 2014); en Chile, 59 millones de euros (+19,7%); y en Portugal 26 millones de euros (+2,4%). En lo que se refiere a Catar, que integra por puesta en equivalencia, el resultado ascendió a 8 millones de euros frente a 5 millones de euros en 2014.

CARTERA

La cartera permaneció en niveles máximos, situándose en diciembre en 22.800 millones de euros, lo que supuso un crecimiento del +1,9% frente a la de diciembre de 2014 (-1,6% excluyendo el impacto del tipo de cambio).

Por áreas de negocio, en **España** la cartera se situó en 6.140 millones de euros (-8,8%) afectada por la ralentización de la licitación pública en un año marcado por diversos procesos electorales; En **Reino Unido**, la cartera ascendió a 16.323 millones de euros (+6,7% frente a 2014, +1,3% en términos comparables); En **Internacional**, la cartera a diciembre 2015 se situó en 336 millones de euros (+0,4% frente a diciembre 2014, -0,1% en términos comparables).

ACTIVIDAD CORPORATIVA

El pasado 6 de diciembre de 2015, **Ferrovial Servicios presentó una oferta pública para la adquisición del 100% de las acciones de la compañía australiana Broadspectrum** (denominada anteriormente Transfield Services) a un precio en efectivo de 1,35 dólares australianos por acción (prima del 59% sobre la cotización al cierre del último día previo a la oferta), lo que supondría una inversión de 715 millones de dólares australianos (aproximadamente 490 millones de euros).

De materializarse, la operación supondría la entrada de Ferrovial Servicios en el mercado australiano mediante la integración de una gran compañía de servicios con presencia en distintos segmentos de negocio. Broadspectrum opera, además de en Australia, en mercados como Estados Unidos, Canadá y Chile en sectores como energía, minería, telecomunicaciones y mantenimiento de infraestructuras.

La oferta no garantiza que se produzca la transacción, pues está sujeta a la obtención final de al menos el 50,01% del accionariado, así como a la aprobación de la operación por parte de las autoridades australianas, entre otras condiciones habituales.

D. CONSTRUCCIÓN

| | dic-15 | dic-14 | Var. | Comparable |
|------------|--------|--------|-------|------------|
| Ventas | 4.287 | 3.942 | 8,8% | 1,2% |
| RBE | 393 | 349 | 12,8% | 2,3% |
| Margen RBE | 9,2% | 8,9% | | |
| RE | 364 | 312 | 16,5% | 5,0% |
| Margen RE | 8,5% | 7,9% | | |
| Cartera | 8.731 | 8.091 | 7,9% | 3,8% |

En 2015 la actividad de Construcción presentó un incremento en ventas de +8,8% (en términos comparables +1,2%), debido principalmente al significativo crecimiento de la actividad internacional (+14,6%), combinando el crecimiento de Budimex (+6,0% comparable) y el inicio de obras en nuevas geografías (Australia, Brasil, Oriente Medio) que compensan la caída de Webber (-20,2% comparable). La facturación internacional ha supuesto el 80% de las ventas de la división, manteniendo una distribución muy centrada en nuestros mercados estratégicos tradicionales: Norteamérica (32%), Polonia (30%), Reino Unido (8%).

El RBE mejora respecto al año anterior derivado principalmente de los elevados márgenes en contratos que están finalizándose en EEUU así como por la mejora del margen de Budimex, muy por encima de su crecimiento en ventas.

BUDIMEX

| | dic-15 | dic-14 | Var. | Comparable |
|------------|--------|--------|-------|------------|
| Ventas | 1.226 | 1.152 | 6,4% | 6,0% |
| RBE | 68 | 55 | 23,5% | 23,0% |
| Margen RBE | 5,6% | 4,8% | | |
| RE | 63 | 50 | 26,5% | 26,0% |
| Margen RE | 5,1% | 4,3% | | |
| Cartera | 1.974 | 1.426 | 38,5% | 37,9% |

La división evolucionó de manera muy positiva durante 2015, siguiendo la tendencia iniciada en 2014. En términos comparables destacaron el crecimiento en ventas (+6,0%, derivado de mejoras en ejecución de obra de Edificación Residencial y No Residencial), así como en la rentabilidad del negocio (+26,0%) debido principalmente a la continuada gestión sobre costes de materiales y subcontratistas.

La cartera se situó en 1.974 millones de euros, lo que supone un aumento del +37,9% en términos homogéneos respecto a diciembre 2014. El año 2015 ha sido el año record de contratación de Budimex superando los 1.700 millones de euros, de los que un 70% aproximadamente corresponden a la firma de contratos de Obra Civil, firmados al amparo del programa Nuevo Plan de Carreteras 2014-2020.

WEBBER

Webber presentó una disminución de las ventas en términos comparables (-20,2%) por la finalización de los proyectos NTE y LBJ. La rentabilidad se incrementó notablemente alcanzando un 13,8%, gracias a la buena gestión de los grandes proyectos concesionales que se encuentran en sus fases finales, habiéndose mitigado satisfactoriamente la mayoría de sus riesgos.

Por su parte, la cartera se mantuvo en niveles muy parecidos a los del año pasado (-3,1% en términos comparables), gracias a la elevada contratación en el último trimestre de 2015, que permitió alcanzar un

contratación anual superior a 500 millones de euros (superando en más de un 50% la contratación de 2014 en términos homogéneos).

| | dic-15 | dic-14 | Var. | Comparable |
|------------|--------|--------|-------|------------|
| Ventas | 643 | 673 | -4,5% | -20,2% |
| RBE | 89 | 59 | 51,1% | 25,0% |
| Margen RBE | 13,8% | 8,7% | | |
| RE | 81 | 52 | 56,9% | 29,6% |
| Margen RE | 12,6% | 7,7% | | |
| Cartera | 950 | 880 | 7,9% | -3,1% |

FERROVIAL AGROMAN

| | dic-15 | dic-14 | Var. | Comparable |
|------------|--------|--------|-------|------------|
| Ventas | 2.419 | 2.116 | 14,3% | 6,4% |
| RBE | 236 | 235 | 0,6% | -8,4% |
| Margen RBE | 9,8% | 11,1% | | |
| RE | 220 | 211 | 4,3% | -6,0% |
| Margen RE | 9,1% | 10,0% | | |
| Cartera | 5.807 | 5.785 | 0,4% | -3,2% |

Las ventas de Ferrovial Agroman presentaron un incremento del +6,4% en términos comparables, gracias a las aportaciones de nuevas zonas, tales como Australia, Brasil y Oriente Medio, y apoyado en la continuidad de las ventas en nuestros mercados tradicionales.

La rentabilidad se mantiene en niveles elevados principalmente por los márgenes generados en los proyectos próximos a su finalización.

CARTERA

| | dic-15 | dic-14 | Var. |
|----------------------|--------------|--------------|-------------|
| Obra civil | 7.079 | 6.345 | 11,6% |
| Edif. Residencial | 336 | 260 | 29,3% |
| Edif. No Residencial | 707 | 732 | -3,4% |
| Industrial | 610 | 755 | -19,2% |
| TOTAL | 8.731 | 8.091 | 7,9% |

La cartera creció respecto a diciembre de 2014 un +7,9% (+3,8% en términos comparables).

El segmento de obra civil continúa siendo el de mayor peso (en torno al 81%) y se mantiene un criterio muy selectivo en la presentación a concursos. La cartera internacional asciende a 7.040 millones de euros (+15,1%), muy superior a la cartera doméstica (1.691 millones de euros, que disminuye -14,3% vs. 2014).

En 2015 se han conseguido contratos relevantes en mercados tradicionales, tales como Thames Tideway Tunnel (Reino Unido), Toowoomba (Australia), Northern Beaches Hospital Connectivity (Australia) y las autopistas 407ETR 2ª Fase (Canadá), I-285 (EEUU), US290 Segment 5 (EEUU), S7 Ostroda, S-7 Express Road Gdańsk y S3 Sulechow - Nowa Sol (Polonia).

Tras el cierre del ejercicio, el pasado 29 de enero de 2016 se adjudicó al consorcio liderado por Ferrovial el proyecto de construcción de la circunvalación de Bratislava (Eslovaquia), participando Ferrovial Agromán en la parte de diseño y construcción (aportación a la cartera de 560 millones de euros aproximadamente).

E. AEROPUERTOS

La división de Aeropuertos aporta 199 millones de euros al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial (vs. 70 millones de euros en 2014).

HEATHROW

La aportación de HAH al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial en el cierre de 2015 fue de 186 millones de euros, frente a los 74 millones a diciembre 2014, la diferencia se explica fundamentalmente por los siguientes impactos:

- El mayor gasto en amortizaciones un (+19,2%; +116 millones de libras), debido al impacto de la apertura de la T2, el incremento de amortización de la T1 por su cierre en junio y el nuevo sistema integrado de equipajes de la T3.
- La contabilización, tras un acuerdo con los sindicatos, de un efecto positivo no recurrente en el gasto de pensiones de HAH, por importe de 237 millones de libras (67 millones de euros de aportación al resultado neto de Ferrovial), sin impacto en caja, por el cambio de condiciones en el plan de pensiones;
- En el resultado financiero por la evolución positiva en el *mark to market* de las coberturas (39 millones de euros de aportación al resultado neto de Ferrovial).
- El beneficio generado por el anuncio de la bajada de la tasa impositiva en Reino Unido, por importe de 91 millones de libras (32 millones de euros de aportación al resultado neto de Ferrovial).

Tráfico Heathrow SP

En 2015, el número de pasajeros en Heathrow alcanzó los 75 millones, con un crecimiento del +2,2% frente a diciembre de 2014, batiendo prácticamente todos los meses el record de tráfico mensual.

La evolución del tráfico se debió principalmente a un incremento de número de plazas por mayor tamaño de los aviones (con una media de asientos por avión de 208,7 vs. 204,5 en 2014).

Los niveles de ocupación alcanzaron el 76,5% en línea con 2014.

Una gran parte del crecimiento en el periodo proviene del tráfico europeo, que en 2015 tuvo más de un millón de pasajeros por encima de 2014, principalmente por el incremento de asientos ofrecidos por BA en los vuelos de corto recorrido.

El tráfico intercontinental creció +1,4%, gracias al aumento de tamaño de los aviones (en parte debido al mayor número de A380s), al crecimiento de los vuelos a Norteamérica (+1,7%); a Oriente Medio (+5,8%) reflejando un número mayor de aviones además de mayor tamaño; a Latinoamérica (+8,3%) fruto de la nueva ruta de Avianca a Colombia; y las rutas a Asia y Pacífico (+0,3%) debido al crecimiento sustancial de las rutas a China y Hong Kong y los nuevos vuelos a Vietnam.

Continúa la demanda para incrementar la capacidad en Heathrow. Garuda Airlines de Indonesia trasladó sus operaciones de Londres a Heathrow desde el aeropuerto de Gatwick, siguiendo los pasos de otras aerolíneas como Vietnam Airlines y Air China.

Evolución del tráfico por destinos

| (Millones de pasajeros) | dic-15 | dic-14 | Var. |
|-------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Reino Unido | 5,1 | 5,3 | -2,7% |
| Europa | 31,2 | 30,0 | 3,9% |
| Larga distancia | 38,7 | 38,1 | 1,4% |
| TOTAL | 75,0 | 73,4 | 2,2% |

Ingresos Heathrow SP

Crecimiento en ventas (+2,7%) apoyado tanto en el crecimiento de las ventas comerciales (+8,4%) como en el incremento de los ingresos aeronáuticos en un +1,0%, impulsados por el crecimiento del tráfico.

El ingreso aeronáutico medio por pasajero se redujo (-1,2%) hasta las 22,67 libras (22,94 libras en 2014).

Desglose de ingresos

| (Millones de libras) | dic-15 | dic-14 | Var. | Comparable |
|----------------------|--------------|--------------|-------------|-------------|
| Aeronáuticos y otros | 1.699 | 1.683 | 1,0% | 1,0% |
| Comercial | 568 | 524 | 8,4% | 8,4% |
| Otros | 498 | 485 | 2,8% | 2,7% |
| TOTAL | 2.765 | 2.692 | 2,7% | 2,7% |

El ingreso comercial aumentó un +8,4%, principalmente por el buen comportamiento de los aparcamientos (+8,1%), gracias al aumento de capacidad (aparcamiento en la T2 y nuevo aparcamiento *business* de 800 plazas en la T5), además del aumento de pasajeros. Destaca también el crecimiento en los servicios de catering (+12,5%) y las tiendas especializadas (+6,4%), principalmente por las mejoras en la T5 y la buena oferta comercial en la T2. Dentro de las tiendas especializadas, destaca el crecimiento de doble dígito en los ingresos en las tiendas de lujo, beneficiadas por la apertura de nuevos espacios en la T5 a finales de 2014, incluyendo firmas como Louis Vuitton, Cartier, Rolex, Fortnum & Mason, Bottega Veneta, Dior o Hermes.

El ingreso comercial neto por pasajero alcanzó 7,58 libras, lo que supone un incremento del +6,2%.

La partida de Otros ingresos aumentó un +2,7% (en términos comparables), por los mayores ingresos de suministros, el incremento de los ingresos de alquiler tras la apertura de la T2, mayores ingresos en equipajes y la mayor variedad de servicios ofertados por LHR Express, como la compra por anticipado de billetes o descuentos promocionales (niños gratis).

| (Millones de libras) | Tráfico (Millones de pasajeros) | | | Ventas | | | RBE | | | Margen RBE | | |
|-------------------------|---------------------------------|-------------|-------------|--------------|--------------|-------------|--------------|--------------|-------------|--------------|--------------|------------|
| | dic-15 | dic-14 | Var. | dic-15 | dic-14 | Var. | dic-15 | dic-14 | Var. | dic-15 | dic-14 | Var. (pbs) |
| Heathrow SP | 75,0 | 73,4 | 2,2% | 2.765 | 2.692 | 2,7% | 1.605 | 1.559 | 3,0% | 58,0% | 57,9% | 9 |
| Excepcionales y Ajustes | | | | 2 | 0 | n.a. | 4 | -19 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| TOTAL HAH | 75,0 | 73,4 | 2,2% | 2.767 | 2.692 | 2,8% | 1.608 | 1.541 | 4,4% | 58,1% | 57,2% | 87 |

RBE Heathrow Sp

El RBE ajustado de Heathrow SP crece un +3,0% en 2015, frente a un crecimiento en ventas del +2,7%. El margen EBITDA alcanzó 58,0% (57,9% en 2014).

Se mantiene el esfuerzo de control de costes, con una pequeña reducción de los costes homogéneos. Los gastos totales de 2015 incluyeron casi 20 millones de libras relativos a la operación de la nueva T2, a la apertura del sistema integrado de equipajes (*Integrated baggage facility*) en la T3 parcialmente compensado por los ahorros relacionados con el cierre anticipado de T1. Adicionalmente, se ha incurrido en 23 millones de libras por actividades de planificación de la expansión del aeropuerto.

Satisfacción de usuarios

Heathrow fue nombrado en 2015 "Mejor Aeropuerto de Europa Occidental", por primera vez, y "Mejor Aeropuerto para compras", por sexto año consecutivo. La terminal 5 fue elegida por cuarto año consecutivo como "Mejor Terminal aeroportuaria" por "Skytrax World Airport Awards".

Heathrow también fue nombrado "Mejor Aeropuerto de Europa" por segunda vez por "Airport Council International".

La satisfacción de los usuarios alcanza niveles records en 2015, con un 81% de los pasajeros calificando como "excelente" o "muy buena" su experiencia (78% en 2014).

Aspectos regulatorios

Periodo regulatorio: El periodo regulatorio (Q6) empezó el 1 de abril de 2014 y se extiende hasta el 31 de diciembre de 2018. La CAA aprobó que el incremento anual máximo de tarifas por pasajero sea igual a RPI -1,5%.

Regulatory asset Base (RAB): El RAB a cierre de diciembre 2015 alcanzó los 14.921 millones de libras (14.860 millones en diciembre de 2014).

Comisión Aeroportuaria: El 1 de julio de 2015, la Comisión Aeroportuaria recomendó de una manera clara y por unanimidad un nuevo plan para la pista del noroeste de Heathrow, como alternativa que solucione los problemas de capacidad de Gran Bretaña. Reconoció el papel que juega Heathrow como único aeropuerto *hub* única solución que puede ayudar al crecimiento global de las empresas británicas.

Heathrow tiene actualmente más de 80 conexiones de largo distancia y, con la expansión, podría ofrecer hasta 40 nuevas conexiones de larga recorrido a mercados emergentes. El Gobierno llevará a cabo un análisis adicional sobre los impactos medioambientales que se espera concluya en verano de 2016.

Deuda neta HAH

A 31 de diciembre de 2015 el coste medio de la deuda externa de Heathrow fue del 4,97%, teniendo en cuenta todas las coberturas por tipo de interés, tipo de cambio e inflación (5,76% en diciembre 2014).

| (Millones de libras) | dic-15 | dic-14 | Var. |
|-------------------------------|---------------|---------------|-------------|
| Loan Facility (ADI Finance 2) | 498 | 497 | 0,1% |
| Subordinada | 916 | 898 | 2,1% |
| Grupo securitizado | 12.036 | 11.598 | 3,8% |
| Otros & ajustes | -14 | -16 | -13,4% |
| TOTAL | 13.437 | 12.978 | 3,5% |

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

CUENTA DE RESULTADOS HAH

| (Millones de libras) | dic-15 | dic-14 | Var. | Comparable |
|--|--------------|--------------|---------------|--------------|
| Ventas | 2.767 | 2.692 | 2,8% | 2,8% |
| RBE | 1.845 | 1.541 | 19,7% | 4,4% |
| margen RBE | 66,7% | 57,2% | | |
| Amortizaciones | 719 | 603 | 19,2% | 19,2% |
| RE | 1.126 | 938 | 20,1% | -5,1% |
| margen RE | 40,7% | 34,8% | | |
| Deterioro y enajenación inmovilizado | 5 | 0 | n.s. | n.a. |
| Resultado financiero | -571 | -860 | 33,7% | 5,1% |
| Rtdo. antes de impuestos | 560 | 77 | n.s. | -5,3% |
| Impuesto de sociedades | -22 | -24 | 8,1% | 3,2% |
| Rtdo. procedente actividades discontinuadas | | 185 | 100,0% | 100,0% |
| RESULTADO NETO | 538 | 238 | 125,9% | -5,5% |
| Aportación a Pta. equivalencia de Ferrovial (Euros) | 186 | 74 | 150,5% | -5,5% |

RBE HAH

El RBE de HAH se incrementó en +19,7% hasta alcanzar 1.845 millones de libras. Dicho incremento se produjo por la mejora de los ingresos dado el crecimiento del tráfico, por el esfuerzo en control de costes y la contabilización, tras un acuerdo con los sindicatos, de un efecto positivo no recurrente en el gasto de pensiones de HAH de 237 millones de libras, por el cambio de condiciones en el plan de pensiones.

Amortizaciones

Destaca el crecimiento del 19,2% en amortizaciones en 2015 como consecuencia del impacto de la amortización en la T2 tras su apertura en 2014, el incremento en la amortización de la T1 y el nuevo sistema integrado de equipajes de la T3.

Resultado financiero

Mejora del resultado financiero (+33,7%) debido a la evolución positiva vs. 2014 tanto en el *mark to market* de las coberturas (+215 millones de libras) como en el resultado financiero por financiación (+75 millones de libras), donde destaca el efecto positivo por menores gastos financieros de bonos y swaps ligados a la inflación (85 millones de libras de variación positiva vs. 2014).

Dividendos

En 2015, HAH ha distribuido un dividendo ordinario por importe de 300 millones de libras (95 millones de euros correspondieron a Ferrovial) frente a 270 millones de libras de dividendo ordinario en 2014 (1.075 millones de libras incluyendo dividendo extraordinario por la venta de AGS y otros no recurrentes).

AEROPUERTOS REGIONALES (AGS)

La aportación de AGS al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial en el cierre de 2015 fue de 14 millones de euros.

Tráfico AGS

| (Millones de libras) | Tráfico (Millones de pasajeros) | | |
|---------------------------|---------------------------------|-------------|-------------|
| | dic-15 | dic-14 | Var. |
| Glasgow | 8,7 | 7,7 | 13,0% |
| Aberdeen | 3,5 | 3,8 | -7,0% |
| Southampton | 1,8 | 1,8 | -3,0% |
| TOTAL NO REGULADOS | 14,0 | 13,3 | 5,1% |

Durante 2015, el número de pasajeros en los aeropuertos regionales ascendió a 14 millones, con un crecimiento del +5,1%.

El tráfico en **Glasgow** alcanzó 8,7 millones de pasajeros (+13,0%), principalmente por la mayor contribución de Ryanair, que ha cumplido su primer año completo operando en el aeropuerto. Las rutas más relevantes que se han desarrollado son Londres y las principales ciudades europeas donde Ryanair tiene base.

Aumento del tráfico internacional (+16,8%) motivado principalmente por el crecimiento del tráfico europeo por la introducción de Ryanair en octubre de 2014, las nuevas rutas y mayores frecuencias de Wizz Air, aumento de capacidad y de *load factors* de EasyJet y KLM y por el aumento de frecuencias de Icelandair y Jet2.

El tráfico doméstico mejoró (+9,0%) debido principalmente a la introducción de Ryanair (Londres y Derry), el aumento de capacidad en las rutas de BA a Londres, minorado por la disminución de capacidad de EasyJet. En el resto del mercado doméstico destaca la mejora de *load factors* en EasyJet (Bristol y Belfast).

El aeropuerto de Glasgow ha sido reconocido por ACI Europe (Airports Council International) como uno de los aeropuertos que más rápido ha crecido de Europa en 2015.

El tráfico en **Aberdeen** alcanzó 3,5 millones de pasajeros (-7,0%). El tráfico en este aeropuerto está muy vinculado a la industria de Oil&Gas del Mar del Norte, el precio del petróleo ha sufrido una caída de más del 30% durante 2015, por lo que el tráfico de helicópteros, que da servicio a las plataformas petrolíferas, ha caído un -9,6%.

El tráfico internacional disminuye (-4,3%) principalmente por la pérdida de pasajeros en las rutas escandinavas (destinos del negocio petrolífero), la reducción de rotaciones a Frankfurt y Dublín y la suspensión de la ruta a Riga de Air Baltic. Esto se ve parcialmente

Resultados AGS

| (Millones de libras) | Ventas | | | RBE | | | Margen RBE | | |
|---------------------------|--------------|--------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | dic-15 | dic-14 | Var. | dic-15 | dic-14 | Var. | dic-15 | dic-14 | Var. (pbs) |
| Glasgow | 103,8 | 95,4 | 8,8% | 43,9 | 36,0 | 21,9% | 42,3% | 37,8% | 453,5 |
| Aberdeen | 63,4 | 64,5 | -1,7% | 26,4 | 24,7 | 6,8% | 41,7% | 38,3% | 333,3 |
| Southampton | 27,6 | 27,4 | 0,5% | 8,1 | 7,2 | 13,6% | 29,5% | 26,1% | 340,5 |
| Corporate | | | | -4 | | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| TOTAL NO REGULADOS | 194,8 | 187,4 | 4,0% | 74,8 | 67,9 | 10,1% | 38,4% | 36,3% | 214,6 |

compensado por la nueva ruta de Wizz Air a Varsovia y la nueva ruta a Ginebra. El tráfico doméstico disminuye en -7,7%, principalmente por dos causas, el reajuste de las rutas a Londres dado que la competencia entre las cuatro aerolíneas que dan servicio a este destino había generado una sobrecapacidad en el mercado durante el 2014 y la consolidación de rutas que han realizado BMI y Eastern como parte de su reestructuración.

El tráfico en **Southampton** alcanzó 1,8 millones de pasajeros (-3,0%). El descenso del tráfico se debe a la consolidación de las rutas a Francia por parte de Flybe como parte del proceso de reestructuración que ha finalizado este año y a la racionalización de la sobrecapacidad que se había creado en las rutas a Guernsey y Jersey por parte de Flybe y Blue Islands.

El tráfico doméstico disminuye (-1,4%) debido principalmente al peor comportamiento de las rutas a Guernsey, Jersey, Glasgow, Edimburgo y Manchester compensado por el buen comportamiento de las rutas a Leeds, Newcastle, y Belfast. El tráfico internacional empeora (-5,6%) debido principalmente al comportamiento de las rutas a Niza, Nantes, Brest, París Orly, Dublín y Ginebra, compensado en parte por una nueva ruta a Bastia (Córcega) y el buen comportamiento de las rutas a Amberes y Düsseldorf.

Ingresos y RBE AGS

Durante el 2015, los aeropuertos regionales de Reino Unido mostraron un crecimiento en su RBE del +10,1%, frente a un crecimiento de ingresos del +4,0%, debido al control de gastos en Aberdeen (-7%) y Southampton (-4,1%). Destaca el importante crecimiento del RBE en Glasgow +21,9%.

Deuda neta bancaria AGS

A 31 de diciembre 2015, la deuda neta bancaria de los aeropuertos regionales alcanzó 505 millones de libras.

Dividendos AGS

Este año los aeropuertos regionales de Reino Unido han distribuido unos dividendos ordinarios de 60 millones de libras, correspondiendo a Ferrovial 38 millones de euros.

F. BALANCE

| | dic-15 | dic-14 |
|--|---------------|---------------|
| ACTIVO NO CORRIENTE | 16.821 | 19.426 |
| Fondo de comercio de consolidación | 1.885 | 1.982 |
| Activos intangibles | 234 | 223 |
| Inmovilizado en proyectos de infraestructuras | 8.544 | 10.757 |
| Inversiones inmobiliarias | 15 | 6 |
| Inmovilizado material | 491 | 451 |
| Inversiones en sociedades asociadas | 3.237 | 3.317 |
| Activos Financieros no corrientes | 755 | 856 |
| Inversiones a largo plazo con empresas asociadas | 411 | 375 |
| Caja restringida y otros activos financieros no corrientes | 261 | 405 |
| Resto de cuentas a cobrar | 83 | 76 |
| Impuestos Diferidos | 1.254 | 1.438 |
| Derivados financieros a valor razonable | 406 | 395 |
| ACTIVO CORRIENTE | 8.563 | 6.048 |
| Activos clasificados como mantenidos para la venta | 2.418 | 2 |
| Existencias | 387 | 357 |
| Clientes y otras cuentas a cobrar | 2.455 | 2.244 |
| Clientes por ventas y prestaciones de servicios | 1.821 | 1.716 |
| Otros deudores | 499 | 454 |
| Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes | 135 | 74 |
| Tesorería e inversiones financieras temporales | 3.279 | 3.439 |
| Sociedades proyectos de infraestructuras | 306 | 396 |
| Caja restringida | 36 | 59 |
| Resto de tesorería y equivalentes | 270 | 337 |
| Resto de sociedades | 2.973 | 3.043 |
| Derivados financieros a valor razonable | 23 | 5 |
| TOTAL ACTIVO | 25.384 | 25.473 |

| | dic-15 | dic-14 |
|---|---------------|---------------|
| PATRIMONIO NETO | 6.541 | 6.021 |
| Patrimonio neto atribuido a los accionistas | 6.058 | 5.672 |
| Patrimonio neto atribuido a los socios externos | 483 | 349 |
| Ingresos a distribuir en varios ejercicios | 1.088 | 987 |
| PASIVOS NO CORRIENTES | 9.314 | 13.030 |
| Provisiones para pensiones | 46 | 101 |
| Otras provisiones | 838 | 1.378 |
| Deuda financiera | 6.697 | 8.707 |
| Deuda financiera proyectos de infraestructuras | 5.320 | 7.331 |
| Deuda financiera resto de sociedades | 1.376 | 1.375 |
| Otras deudas | 171 | 202 |
| Impuestos diferidos | 1.124 | 1.310 |
| Derivados financieros a valor razonable | 438 | 1.332 |
| PASIVOS CORRIENTES | 8.442 | 5.435 |
| Pasivos clasif. mantenidos para la venta | 2.690 | 0 |
| Deuda financiera | 1.385 | 1.368 |
| Deuda financiera proyectos de infraestructuras | 1.297 | 1.276 |
| Deuda financiera resto de sociedades | 88 | 92 |
| Derivados financieros a valor razonable | 259 | 100 |
| Deudas por operaciones de tráfico | 3.484 | 3.493 |
| Acreedores comerciales | 1.996 | 1.940 |
| Pasivos por impuestos sobre sociedades | 138 | 56 |
| Otras deudas no comerciales | 1.350 | 1.497 |
| Provisiones para operaciones de tráfico | 622 | 475 |
| TOTAL PASIVO | 25.384 | 25.473 |

G. CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

| | Antes de ajustes Valor Razonable | Ajustes Valor Razonable | dic-15 | Antes de ajustes Valor Razonable | Ajustes Valor Razonable | dic-14 |
|--|-------------------------------------|----------------------------|--------------|-------------------------------------|----------------------------|--------------|
| CIFRA DE VENTAS | 9.701 | | 9.701 | 8.802 | | 8.802 |
| Otros ingresos de explotación | 9 | | 9 | 8 | | 8 |
| Total ingresos de explotación | 9.709 | | 9.709 | 8.810 | | 8.810 |
| Total gastos de explotación | 8.683 | | 8.683 | 7.828 | | 7.828 |
| RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN | 1.027 | | 1.027 | 983 | | 983 |
| Margen % | 10,6% | | 10,6% | 11,2% | | 11,2% |
| Dotaciones a la amortización de inmovilizado | 256 | | 256 | 244 | | 244 |
| RESULTADO DE EXPLOTACIÓN ANTES DE DETERIORO Y ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO | 770 | | 770 | 738 | | 738 |
| Margen % | 7,9% | | 7,9% | 8,4% | | 8,4% |
| Deterioros y enajenación de inmovilizado | 185 | -54 | 131 | 0 | 5 | 5 |
| RESULTADO DE EXPLOTACIÓN DESPUES DE DETERIORO Y ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO | 955 | -54 | 901 | 738 | 5 | 743 |
| Margen % | 9,8% | | 9,3% | 8,4% | | 8,4% |
| RESULTADO FINANCIERO | -498 | -138 | -637 | -421 | 44 | -377 |
| Financiación de proyectos de infraestructuras | -463 | | -463 | -373 | | -373 |
| Derivados y otros ajustes valor razonable y resto de proyectos | -12 | -188 | -200 | -11 | -9 | -20 |
| Financiación ex proyectos | -35 | | -35 | -33 | | -33 |
| Derivados y otros ajustes valor razonable y resto ex proyectos | 12 | 49 | 61 | -4 | 53 | 49 |
| Participación en beneficios de sociedades puesta en equivalencia | 275 | 37 | 312 | 159 | -20 | 138 |
| RESULTADO CONSOLIDADO ANTES DE IMPUESTOS | 732 | -155 | 577 | 476 | 28 | 504 |
| Impuesto sobre beneficios | 25 | 30 | 54 | -138 | -14 | -152 |
| RESULTADO DE ACTIVIDADES CONTINUADAS | 757 | -126 | 631 | 338 | 15 | 352 |
| Resultado neto operaciones discontinuadas | | | | | | |
| RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO | 757 | -126 | 631 | 338 | 15 | 352 |
| Resultado del ejercicio atribuido a socios externos | 33 | 56 | 89 | 49 | 0 | 50 |
| RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUÍDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE | 790 | -70 | 720 | 387 | 15 | 402 |

Ventas

| | dic-15 | dic-14 | Var. | Comparable |
|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|
| Construcción | 4.287 | 3.942 | 8,8% | 1,2% |
| Aeropuertos | 8 | 9 | -9,7% | -9,7% |
| Autopistas | 513 | 432 | 18,9% | 17,2% |
| Servicios | 4.897 | 4.401 | 11,3% | 4,2% |
| Otros | -6 | 18 | -133,9% | -133,5% |
| TOTAL | 9.701 | 8.802 | 10,2% | 3,2% |

Resultado bruto de explotación

| | dic-15 | dic-14 | Var. | Comparable |
|--------------|--------------|------------|-------------|--------------|
| Construcción | 393 | 349 | 12,8% | 2,3% |
| Aeropuertos | -13 | -12 | -1,3% | -1,3% |
| Autopistas | 333 | 257 | 29,6% | 25,6% |
| Servicios | 312 | 387 | -19,4% | -26,4% |
| Otros | 1 | 2 | -59,8% | n.s. |
| TOTAL | 1.027 | 983 | 4,5% | -4,2% |

Amortizaciones

Las amortizaciones aumentaron respecto al año anterior (+5,2% en términos homogéneos) hasta situarse en 256 millones de euros.

Resultado de explotación

(antes de deterioro y enajenación de inmovilizado)

| | dic-15 | dic-14 | Var. | Comparable |
|--------------|------------|------------|-------------|--------------|
| Construcción | 364 | 312 | 16,5% | 5,0% |
| Aeropuertos | -13 | -13 | -1,3% | -1,2% |
| Autopistas | 250 | 182 | 37,3% | 26,8% |
| Servicios | 173 | 260 | -33,5% | -40,4% |
| Otros | -4 | -3 | -11,0% | -97,0% |
| TOTAL | 770 | 738 | 4,3% | -7,0% |

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

Deterioros y enajenación de inmovilizado

Los deterioros y enajenación de inmovilizado ascienden a 131 millones de euros en 2015 (vs. 5 millones de euros en 2014), incluyendo principalmente:

- La plusvalía correspondiente a Ferrovial de la venta de la autopista Indiana Toll Road, que asciende a +46 millones de euros.
- El resultado positivo por la desconsolidación de la autopista Ocaña-La Roda y la radial R-4 de +140 millones de euros por la reversión de pérdidas acumuladas de la autopista, ambos sin impacto en caja.
- La dotación de una provisión en Autema (-55 millones de euros).

Resultado financiero

| (Millones de libras) | dic-15 | dic-14 | Var. |
|--|-------------|-------------|---------------|
| Proyectos de infraestructuras | -463 | -373 | -24,0% |
| Ex-proyectos de infraestructuras | -35 | -33 | -8,6% |
| Rdo. fro. por financiación | -498 | -406 | -22,8% |
| Proyectos de infraestructuras | -200 | -20 | n.s. |
| Ex-proyectos de infraestructuras | 61 | 49 | 25,7% |
| Rdo. fro. por derivados y otros | -139 | 28 | n.s. |
| RESULTADO FINANCIERO | -637 | -377 | -68,6% |

El gasto financiero se incrementó en 259 millones de euros en 2015 frente a 2014, combinando los siguientes impactos:

- En el resultado por financiación (92 millones de euros más de gasto): principalmente por mayores gastos por financiación de proyectos de infraestructuras, principalmente por entrada en explotación de las autopistas americanas (NTE 1-2 y LBJ que suponen 43 y 27 millones de euros de mayor gasto, respectivamente) y menores intereses capitalizados.
- En el resultado por ajustes de valor razonable (167 millones más de gasto financiero): se debe principalmente a la parte de proyectos, concretamente a los derivados de Ausol y SH-130, activos en fase de refinanciación, que no han pasado el test de efectividad (186 millones de euros más de gasto financiero sin impacto en caja). Este impacto está en parte compensado por el ingreso a nivel de matriz de las coberturas de equity swaps ligados a los planes de retribución (46 millones de euros), debido a la evolución positiva de la acción en 2015 (precio de cierre de 31 de diciembre fue 20,86 euros/acción vs. 16,43 euros/acción en diciembre de 2014). A cierre de diciembre 2015, el número de acciones cubiertas alcanzó 5.587.754 millones de acciones.

Resultados por puesta en equivalencia

| | dic-15 | dic-14 | Var. |
|--------------|------------|------------|---------------|
| Construcción | -3 | -12 | 76,2% |
| Servicios | 31 | 20 | 51,5% |
| Autopistas | 84 | 60 | 41,5% |
| Aeropuertos | 199 | 70 | 183,5% |
| TOTAL | 312 | 138 | 125,6% |

Destaca el buen comportamiento operativo de los principales activos consolidados por Puesta en Equivalencia. El crecimiento en RBE de la autopista 407ETR fue del +14,2%, de HAH del +19,7% (+4,4% en términos proforma) y de los aeropuertos regionales del +10,1%.

A nivel de resultado neto, las sociedades consolidadas por puesta en equivalencia aportaron 312 millones de euros netos de impuestos (138 millones de euros en 2014). Destaca la contribución de Heathrow con 186 millones de euros (frente a 74 millones de euros de 2014) ayudada por los impactos no recurrentes sin entrada de caja: cambio de condiciones en el plan de pensiones, derivados y reducción de tasa impositiva en Reino Unido (suponen en total 138 millones de euros). La aportación de AGS asciende a 14 millones de euros.

Impuestos

En la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio se reconoce un ingreso por impuesto sobre sociedades de 54 millones de euros, cuando el resultado antes de impuestos es de 577 millones de euros. Dicha cifra tiene su origen en una serie de elementos específicos que distorsionan el cálculo de la tasa efectiva:

- El importante peso en el beneficio antes de impuestos del resultado por puesta en equivalencia (312 millones de euros), que se integran netos de impuestos.
- Resultado por la desconsolidación de las autopistas Madrid R4 y Ocaña La Roda, que corresponden a la reversión de pérdidas registradas en el pasado sobre las que no se reconoció impacto fiscal, por lo que su reversión tampoco lo genera.
- Activación de bases imponibles negativas en Estados Unidos debido al impacto por la venta de ITR y Chicago Skyway.

Atendiendo a criterios de caja, en el flujo consolidado de Ferrovial se muestra el pago de 61 millones de euros.

Resultado neto

El resultado neto creció hasta situarse en 720 millones de euros (402 millones de euros en diciembre 2014). Este resultado se vio impactado por una serie de hechos extraordinarios entre los que destacan:

- Desconsolidación de Ocaña-La Roda y R4 (+140 millones de euros)
- No recurrentes de HAH (+138 millones de euros): ajustes de pensiones, tipo impositivo y derivados.

- Impactos extraordinarios a nivel fiscal (+175 millones de euros)
 - Venta de Indiana Toll Road (+30 millones de euros)
 - Ajustes de valor razonable de los derivados (-55 millones de euros): debido principalmente al impacto de los derivados de SH-130 y Ausol (-87 millones de euros), parcialmente compensados por el impacto positivo de los equity swaps (+33 millones de euros).
 - Dotación de provisiones de Autema (-55 millones de euros)
- El total de estos impactos asciende a 373 millones de euros.

H. DEUDA NETA Y RATING

Deuda neta

La posición neta de tesorería, excluidos proyectos de infraestructura, se situó en 1.514 millones de euros a 31 de diciembre de 2015 (1.632 millones en diciembre 2014), y no incluye la entrada de efectivo por las desinversiones de Chicago (269 millones de dólares) y las autopistas irlandesas (61 millones de euros).

En 2015 no se incluye ningún importe por descuento de *factoring* o método alemán, cifra que a diciembre 2014 suponía 118 millones de euros. Este año no se ha producido ningún cobro por Plan de Pago a Proveedores vs. 75 millones de euros cobrados en 2014 (49 millones de euros en la actividad de construcción y 26 millones en la actividad de servicios).

Durante el ejercicio, se realizaron inversiones, excluidos proyectos de infraestructura, por importe neto de 300 millones de euros vs. 557 millones en 2014, que incluían la inversión por la compra del 50% de AGS).

En cuanto al pago de dividendos, se utilizaron 532 millones de euros para retribuir a los accionistas de Ferrovial, incluyendo recompra de acciones y *scrip dividend*; frente a los 510 millones de euros en 2014. Adicionalmente se utilizaron 40 millones de euros en la remuneración a accionistas minoritarios de participadas en 2015 (30 millones en 2014).

Por otro lado, la cifra de dividendos recibidos de proyectos ascendió a 477 millones de euros, correspondiendo 267 millones de euros a Autopistas, 132 millones de euros a Aeropuertos y 78 millones de euros a Servicios.

La deuda neta de proyectos se situó en 6.057 millones de euros (7.862 millones en diciembre 2014). Esta deuda neta incluye 351 millones de euros relacionada con autopistas en construcción (NTE 35W & I-77).

La deuda neta de proyectos durante 2015, se ha reducido de manera significativa (en 1.806 millones de euros) debido principalmente a los siguientes impactos positivos:

- La desconsolidación de la autopista Ocaña la Roda (560 millones de euros) y R4 (644 millones de euros).
- La reclasificación a activos mantenidos para la venta de las autopistas irlandesas (287 millones de euros) y de Chicago Skyway (1.369 millones de euros).
- Así como por el flujo positivo de operaciones después de impuestos generado en el periodo (349 millones de euros).

Compensado parcialmente por el impacto negativo de tipo de cambio por la debilidad del euro (498 millones de euros) y el flujo de inversión realizado en el ejercicio (556 millones de euros) en la construcción de dichas autopistas.

La deuda neta consolidada del Grupo a 31 de diciembre de 2015 se situó en 4.542 millones de euros (frente a los 6.230 millones en diciembre 2014).

| (Millones de euros) | dic-15 | dic-14 |
|--|---------------|---------------|
| PNT sin proyectos infraestructura | 1.514 | 1.632 |
| Autopistas | -5.518 | -7.509 |
| Resto | -539 | -353 |
| PNT proyectos infraestructura | -6.057 | -7.862 |
| POSICIÓN NETA DE TESORERÍA TOTAL | -4.542 | -6.230 |

| (Millones de euros) | dic-15 | dic-14 |
|---|---------------|----------------|
| Deuda Financiera Bruta | -8.083 | -10.079 |
| Deuda Bruta Ex-proyectos | -1.465 | -1.471 |
| Deuda Bruta Proyectos | -6.618 | -8.608 |
| Tesorería | 3.540 | 3.848 |
| Tesorería Ex-proyectos | 2.973 | 3.103 |
| Tesorería Proyectos | 567 | 745 |
| POSICIÓN NETA DE TESORERÍA TOTAL | -4.542 | -6.230 |

RATING CORPORATIVO

El 17 de junio de 2015, Standard & Poors afirmó el rating de Ferrovial en BBB con perspectiva estable. En julio de 2015, Fitch ratings afirmó el rating de Ferrovial en BBB /Estable /F3.

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

VENCIMIENTOS DE DEUDA EX-PROYECTOS

| Año | Vencimientos Deuda corporativa |
|-------------|--------------------------------|
| 2016 | 34 |
| 2017 | 10 |
| 2018 | 502 |
| 2019 | 9 |
| 2020 | 12 |
| 2021 - 2030 | 830 |
| 2031 - 2040 | 8 |
| 2041 - 2050 | 0 |

I. REMUNERACIÓN AL ACCIONISTA

DIVIDENDO 2014-2015

La sociedad celebró su Junta General de Accionistas el 27 de marzo de 2015. 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 a los accionistas, denominado “**Ferrovial Dividendo Flexible**”, que inició la Sociedad en 2014, y tiene lugar en sustitución del que hubiera sido el tradicional pago del dividendo complementario del ejercicio 2014 y dividendo a cuenta del ejercicio 2015.

Este programa tiene por objeto ofrecer a todos los accionistas de la Sociedad la opción, a su libre elección, de recibir acciones liberadas de la Sociedad de nueva emisión, sin alterar por ello la política de retribuir en efectivo a sus accionistas, ya que éstos podrían optar, alternativamente, por recibir un importe en efectivo mediante la transmisión a la Sociedad (de no hacerlo en el mercado) de los derechos de asignación gratuita que reciban por las acciones que posean.

La primera de las ampliaciones de capital liberadas (equivalente al dividendo complementario de 2014) tuvo lugar el pasado mes de mayo 2015, y el resultado de la misma es el siguiente:

- El precio fijo garantizado del compromiso de compra de derechos asumido por Ferrovial fue de 0,304 euros brutos por derecho.
- El número de derechos de asignación gratuita necesarios para recibir una acción nueva fue de 66.
- Los titulares de 47,82% de los derechos optaron por nuevas acciones de Ferrovial, lo que supuso la emisión de 5.306.164 acciones nuevas (0,72% del capital social previo al aumento de capital).
- Los titulares del 52,18% optaron por recibir caja. Ferrovial adquirió 382.182.272 derechos (por un importe bruto de 116.183.410,69 euros).

En el Consejo de Administración celebrado el 29 de octubre de 2015, se fijaron los términos de la **segunda ampliación de capital liberada** (equivalente al dividendo a cuenta 2015), y el resultado de la misma es el siguiente:

- El precio fijo garantizado del compromiso de compra de derechos asumido por Ferrovial fue de 0,398 euros brutos por derecho.
- El número de derechos de asignación gratuita necesarios para recibir una acción nueva fue de 57.
- Los titulares de 48,68% de los derechos optaron por nuevas acciones de Ferrovial, lo que supuso la emisión de 6.299.690 acciones nuevas (0,85% del capital social previo al aumento de capital).
- Los titulares del 51,32% optaron por recibir caja. Ferrovial adquirió 378.612.938 derechos (por un importe bruto de 150.687.949,32 euros).

RECOMPRA Y AMORTIZACIÓN DE ACCIONES

En la Junta General de Accionistas celebrada en marzo aprobó así mismo una reducción de capital social mediante adquisición y posterior amortización de acciones propias. El programa tiene como finalidad coadyuvar a la política de retribución al accionista de la Sociedad mediante el incremento del beneficio por acción.

El programa de recompra finalizó, tal y como se estableció en JGA, el día 18 de noviembre de 2015 con un total de 11.783.954 acciones propias adquiridas por la sociedad (no superando el límite máximo previsto de 250 millones de euros o 18 millones de acciones).

Posteriormente se llevó a cabo la reducción de capital en la cuantía de 2.356.790,80 euros, mediante la amortización de 11.783.954 acciones propias en cartera.

Adicionalmente al plan de recompra de acciones propias mencionado, durante el cuarto trimestre de 2015, se compraron 760.990 acciones propias, que está previsto amortizar en 2016.

El capital social de Ferrovial, a 31 de diciembre de 2015 era 146.442.214,80 euros, y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. El capital social estaba integrado por 732.211.074 acciones ordinarias, de una única clase y valor nominal de veinte céntimos de euro (0,20€) cada una de ellas.

J. ESTRUCTURA ACCIONARIAL

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

En hechos posteriores al cierre, el 13 de enero de 2016, UBS Limited procedió a la colocación de un paquete de 30.387.965 acciones de la sociedad Ferrovial S.A., representativas de aproximadamente un 4,15% del capital social de la compañía, por mandato de Siemprelara S.L., a un precio de 19,07 euros por acción, que fueron colocadas entre inversores cualificados. Adicionalmente, el 21 de enero de 2016, D. Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo comunicó su dimisión como Consejero Dominical de la Sociedad.

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

- **Rijn Capital BV**, (sociedad controlada por Rafael del Pino y Calvo-Sotelo): 20,3%
- **Menosmares, S.L.U.**, (sociedad controlada por María del Pino y Calvo-Sotelo): 8,2%
- **Siemprelara S.L.U.**, (sociedad controlada por Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo): 4,2%
- **Sozianchor, S.L.U.**, (sociedad controlada por Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo): 2,5%.

K. FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO

| dic-15 | Flujo de caja excluidas sociedades concesionarias | Flujo de caja sociedades concesionarias | Eliminaciones | Flujo de caja consolidado |
|--|---|---|---------------|---------------------------|
| RBE | 580 | 447 | | 1.027 |
| Cobro de dividendos | 477 | | -78 | 399 |
| Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros) | -168 | -67 | | -234 |
| Flujo operaciones sin IS | 889 | 380 | -78 | 1.191 |
| Pago de impuestos del ejercicio | -29 | -31 | | -61 |
| Devolución de impuestos ejercicios anteriores | | | | |
| Flujo operaciones | 860 | 349 | -78 | 1.130 |
| Inversión | -374 | -556 | 92 | -839 |
| Desinversión | 74 | | | 74 |
| Flujo de inversión | -300 | -556 | 92 | -765 |
| Flujo de actividad | 560 | -208 | 13 | 366 |
| Flujo de intereses | -35 | -309 | | -344 |
| Flujo de capital procedente de socios externos | -1 | 212 | -92 | 119 |
| Dividendo Flexible | -267 | | | -267 |
| Compra de autocartera | -265 | | | -265 |
| Remuneración al accionista Ferrovial | -532 | | | -532 |
| Resto remuneración accionistas minoritarios participadas | -40 | -83 | 78 | -44 |
| Variación tipo de cambio | -23 | -498 | | -521 |
| Variación préstamos puente (financiación proyectos) | | | | |
| Otros mov. de deuda (no flujo) | -47 | 2.691 | | 2.644 |
| Flujo de financiación | -678 | 2.014 | -13 | 1.322 |
| Variación PNT | -118 | 1.806 | | 1.688 |
| Posición neta inicial | 1.632 | -7.862 | | -6.230 |
| Posición neta final | 1.514 | -6.057 | | -4.542 |
| dic-14 | Flujo de caja excluidas sociedades concesionarias | Flujo de caja sociedades concesionarias | Eliminaciones | Flujo de caja consolidado |
| RBE | 594 | 388 | | 982 |
| Cobro de dividendos | 615 | | -33 | 582 |
| Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros) | -138 | 18 | 0 | -120 |
| Flujo operaciones sin IS | 1.071 | 406 | -33 | 1.444 |
| Pago de impuestos del ejercicio | -42 | -20 | | -62 |
| Devolución de impuestos ejercicios anteriores | 42 | | | 42 |
| Flujo operaciones | 1.072 | 386 | -33 | 1.425 |
| Inversión | -581 | -365 | 77 | -870 |
| Desinversión | 24 | | -13 | 11 |
| Flujo de inversión | -557 | -365 | 63 | -859 |
| Flujo de actividad | 514 | 21 | 30 | 566 |
| Flujo de intereses | -30 | -263 | | -293 |
| Flujo de capital procedente de socios externos | 1 | 121 | -63 | 59 |
| Dividendo Flexible | -275 | | | |
| Compra de autocartera | -235 | | | |
| Remuneración al accionista Ferrovial | -510 | | | -510 |
| Resto remuneración accionistas minoritarios participadas | -30 | -41 | 33 | -38 |
| Variación tipo de cambio | 85 | -518 | | -433 |
| Otros movimientos Fondos Propios | | | | |
| Variación préstamos puente (financiación proyectos) | -14 | | | -14 |
| Otros mov. de deuda (no flujo) | -60 | -155 | 0 | -215 |
| Flujo de financiación | -557 | -856 | -30 | -1.444 |
| Variación PNT | -43 | -835 | 0 | -878 |
| Posición neta inicial | 1.675 | -7.027 | | -5.352 |
| Posición neta final | 1.632 | -7.862 | 0 | -6.230 |

FLUJO EX-PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

Flujo de operaciones ex-proyectos

La evolución del flujo de operaciones ex-proyectos de Infraestructuras por segmentos en 2015 respecto a 2014 se muestra en la siguiente tabla:

| Flujo de operaciones | dic-15 | dic-14 |
|---|------------|--------------|
| Construcción | 272 | 236 |
| Servicios | 289 | 302 |
| Dividendos Autopistas | 267 | 255 |
| Dividendos Aeropuertos | 132 | 341 |
| Otros | -70 | -62 |
| Flujo de operaciones sin impuestos | 889 | 1.071 |
| Pago Impuesto de sociedades | -29 | 0 |
| TOTAL | 860 | 1.072 |

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

El flujo del año 2014, incluía 75 millones de euros cobrados del Plan de Pago a Proveedores (49 millones de euros en la actividad de construcción y 26 millones en la actividad de servicios).

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

| Construcción | dic-15 | dic-14 |
|--|------------|------------|
| RBE | 393 | 349 |
| RBE proyectos | 13 | 14 |
| RBE Ex proyectos | 380 | 335 |
| Liquidación y regularización por finalización de obras (provisiones y otros) | -111 | -67 |
| RBE ajustado | 269 | 267 |
| Variación descuento de factoring | -118 | -41 |
| Fondo de maniobra ex Budimex | -9 | -36 |
| Fondo de maniobra Budimex | 130 | 46 |
| FLUJO OPERACIONES SIN IS | 272 | 236 |

| Servicios | dic-15 | dic-14 |
|----------------------------------|------------|------------|
| RBE | 312 | 387 |
| RBE proyectos | 74 | 66 |
| RBE Ex proyectos | 237 | 321 |
| Cobro de dividendos | 78 | 19 |
| Pago de Pensiones Reino Unido | -19 | -18 |
| Fondo de maniobra ex Reino Unido | 58 | 24 |
| Fondo de maniobra Reino Unido | -66 | -45 |
| Flujo operaciones sin IS | 289 | 302 |

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

| | España | Reino Unido | Resto Servicios | Total Servicios |
|--|------------|-------------|-----------------|-----------------|
| RBE Ex proyectos | 120 | 106 | 12 | 237 |
| Dividendos y otras devoluciones | 61 | 13 | 5 | 78 |
| Pago de pensiones | 0 | -19 | 0 | -19 |
| Var. fondo de maniobra | 52 | -66 | 6 | -8 |
| F. DE OPERACIONES SIN IMPUESTOS | 233 | 33 | 23 | 289 |

La variación de fondo de maniobra operativo de las actividades de Construcción y Servicios representan un flujo positivo de +113 millones de euros en 2015 (vs. -11 millones de euros en 2014).

| Detalle de Fondo de Maniobra | dic-15 |
|--|-------------|
| Fondo de Maniobra Construcción | 120 |
| Fondo de Maniobra Servicios | -8 |
| Fondo de Maniobra Construcción y Servicios | 113 |
| Variación descuento de factoring | -118 |
| Liquidación y regularización por finalización de obras (provisiones y otros) | -111 |
| Pago de pensiones de Reino Unido | -19 |
| Sistema de Retribución en acciones y resto | -32 |
| Total fondo de maniobra | -168 |

En **Autopistas**, se incluye dentro del flujo de operaciones de 2015 un importe de 267 millones de euros procedente de dividendos y devoluciones de fondos propios de las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras de autopistas, cuyo detalle queda reflejado en la tabla adjunta.

| Dividendos y devoluciones de capital | dic-15 | dic-14 |
|--------------------------------------|------------|------------|
| ETR 407 | 242 | 224 |
| Autopistas irlandesas | 7 | 8 |
| Autopistas portuguesas | 17 | 12 |
| Autopistas griegas | 0 | 0 |
| Autopistas españolas | 0 | 2 |
| Resto | 0 | 8 |
| TOTAL | 267 | 255 |

os dividendos de **Aeropuertos** (132 millones de euros) corresponden a dividendos percibidos de HAH y de los aeropuertos regionales. En 2014 el dividendo de HAH (341 millones de euros) incluía el dividendo extraordinario por la venta de los aeropuertos regulados (214 millones de euros) y un dividendo extraordinario (43 millones de euros).

| Aeropuertos | dic-15 | dic-14 |
|-------------|--------|--------|
| HAH | 95 | 341 |
| AGS | 38 | - |

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

| dic-14 | Inversión | Desinversión | Flujo de inversión |
|--------------|-------------|--------------|--------------------|
| Construcción | -37 | 5 | -32 |
| Servicios | -107 | 14 | -92 |
| Autopistas | -79 | 0 | -79 |
| Aeropuertos | -359 | -2 | -361 |
| Otros | -1 | 7 | 6 |
| TOTAL | -581 | 24 | -557 |

En el flujo de inversión destacan las ampliaciones de capital en Autopistas, por la inversión en capital realizada en los proyectos de infraestructuras, principalmente en las autopistas americanas en construcción, así como en Australia (Toowoomba, 11 millones de euros) y Colombia (Ruta del Cacao, 14 millones de euros), y en Servicios (Proyectos en Reino Unido), entre los que cabe destacar la aportación de Equity a los contratos de Birmingham por (-32 millones de euros) y Ministerio de Justicia por (-14 millones de euros), y por otro lado la inversión en inmovilizado material, principalmente en Servicios (en España).

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

| Inversión en capital Autopistas | dic-15 | dic-14 |
|---------------------------------|-------------|------------|
| LBJ | -41 | -12 |
| NTE | -3 | -32 |
| NTE 35W | -44 | -17 |
| SH-130 | 0 | -2 |
| Autopistas españolas | -3 | -10 |
| Autopistas portuguesas | -3 | -4 |
| Autopistas griegas | 0 | 0 |
| Resto | -25 | -2 |
| TOTAL | -119 | -78 |

En cuanto a las desinversiones de 2015, destaca Cintra, por la venta de ITR por importe de 46 millones de euros.

Flujo de financiación ex-proyectos

El flujo de financiación, incluye:

- **Flujo de remuneración al accionista:** -532 millones de euros para accionistas de Ferrovial (que incluye el pago en efectivo del scrip dividend en -266 millones y la recompra de acciones propias de -265 millones), así como y el pago de dividendos a minoritarios de participadas de -40 millones.
- **El pago neto de los intereses del año** (-35 millones de euros).
- **Impacto del tipo de cambio** (-23 millones de euros), que tiene su origen en la caja operativa de los negocios fuera de la zona euro y en posiciones en divisa mantenidas como operaciones de cobertura de inversiones futuras, neteado por la liquidación de derivados de tipo de cambio. No se incluye en la variación de

PNT el valor de mercado de los derivados de cobertura que es positivo en 16 millones de euros.

- **Otros movimientos de deuda no flujo** (-41 millones), donde se incluyen los movimientos contables de la deuda que no afectan al flujo (principalmente intereses devengados no pagados).

FLUJO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

Flujo de operaciones de proyectos

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

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

| | dic-15 | dic-14 |
|-----------------------------|------------|------------|
| Autopistas | 295 | 300 |
| Resto | 53 | 87 |
| FLUJO DE OPERACIONES | 349 | 386 |

Flujo de inversión de proyectos

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

| Flujo de Inversión | dic-15 | dic-14 |
|---|-------------|-------------|
| LBJ | -183 | -314 |
| North Tarrant Express | -31 | -270 |
| North Tarrant Express 35W | -255 | -76 |
| SH-130 | -2 | -2 |
| Autopistas portuguesas | -3 | -2 |
| Autopistas españolas | -15 | -7 |
| Chicago | -4 | -2 |
| Resto | -42 | -4 |
| TOTAL AUTOPISTAS | -535 | -677 |
| Resto | -152 | -94 |
| TOTAL PROYECTOS | -687 | -771 |
| Subvenciones de capital | 131 | 406 |
| TOTAL FLUJO INVERSIÓN NETO PROYECTOS | -556 | -365 |

En cuanto al flujo de inversión, destaca la inversión en activos concesionales en construcción en Autopistas en 2015, destacando las autopistas de Estados Unidos (LBJ, NTE Extension e I-77).

Flujo de financiación de proyectos

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

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

| Flujo de intereses | dic-15 | dic-14 |
|-------------------------|-------------|-------------|
| Autopistas España | -65 | -64 |
| Autopistas EE.UU. | -152 | -118 |
| Autopistas Portugal | -42 | -40 |
| Resto autopistas | -15 | -14 |
| Total autopistas | -274 | -237 |
| Resto | -35 | -26 |
| TOTAL | -309 | -263 |

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 2015 ha sido negativo por -498 millones de euros, derivado fundamentalmente de la apreciación del dólar americano respecto al euro, lo que ha tenido un impacto significativo en la deuda neta de las autopistas americanas.

Finalmente, en la partida “Resto otros movimientos de deuda no flujo”, se incluyen aquellos conceptos que suponen una variación de deuda contable, pero que no implican movimiento real de caja; cabe destacar la salida de deuda por las desconsolidaciones llevadas a cabo en el ejercicio (R4 y OLR), así como la salida de deuda también por la clasificación de activos a mantenidos para la venta (Chicago Skyway y Autopistas Irlandesas).

INFORMACIÓN ADICIONAL

OPERACIONES CON ACCIONES PROPIAS

A 31 de diciembre de 2015, Ferrovial S.A., dispone de 954.805 acciones propias, tal y como se puede observar en la siguiente tabla donde se muestran tanto las operaciones realizadas como el saldo final del ejercicio:

| I. Operación realizada/objetivo | Nº acciones | % del capital | Nominal (miles euros) | Importe pagado (miles euros) | Nº acciones aplicadas al objetivo | Total nº acciones |
|--|-------------|---------------|-----------------------|------------------------------|-----------------------------------|-------------------|
| II. SALDO FINAL 31 DIC. 2014 | | | | | | 245.821 |
| Autocartera para reducción de capital | 11.783.954 | 1,6% | 2.357 | -249.427 | -11.783.954 | - |
| Autocartera discrecional | 760.990 | | | -15.829 | - | 760.990 |
| Autocartera para sistemas de retribución (*) | 7.171.989 | 1,0% | 1.434 | -137.444 | -7.417.810 | -245.821 |
| Acciones recibidas dividendo flexible (**) | 193.515 | 0,0% | 39 | - | - | 193.515 |
| Otra autocartera | 300 | 0,0% | 0 | -6 | - | 300 |
| III. SALDO FINAL 31 DIC. 2015 | | | | | | 954.805 |

(*) Acciones adquiridas a través de Ferrovial, S.A., y otras sociedades del Grupo.

(**) Acciones recibidas como pago del dividendo flexible de la autocartera que tenía la sociedad en el momento de la distribución de dividendos.

El valor de mercado de las acciones propias a fecha de cierre de 2015 asciende a 19.917 miles de euros.

PERIODO MEDIO DE PAGO

En cumplimiento del deber de informar el periodo medio de pago a proveedores, establecido en el artículo 539 y la disposición adicional octava de la ley de Sociedades de Capital (conforme a la nueva redacción dada por la disposición final segunda de la ley 31/2014 de reforma de la ley de Sociedades de Capital), la Sociedad informa que el periodo medio de pago a proveedores de todas las sociedades del Grupo domiciliadas en España ha sido de 48 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 el ejercicio:

| FERROVIAL, S.A. | Días |
|---|------------------------|
| Periodo medio de pago a proveedores | 48 |
| Ratio de operaciones pagadas | 48 |
| Ratio de operaciones pendientes de pago | 53 |
| | Importe (euros) |
| TOTAL PAGOS REALIZADOS | 1.007.118.250 |
| TOTAL PAGOS PENDIENTES | 54.792.695 |

No se presenta información comparativa, al amparo de lo dispuesto en la Disposición adicional única de la citada Resolución.

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 de 60 días.

HECHOS POSTERIORES

A la fecha de formulación de los presentes Estados Financieros no se han producido hechos posteriores de carácter relevante.

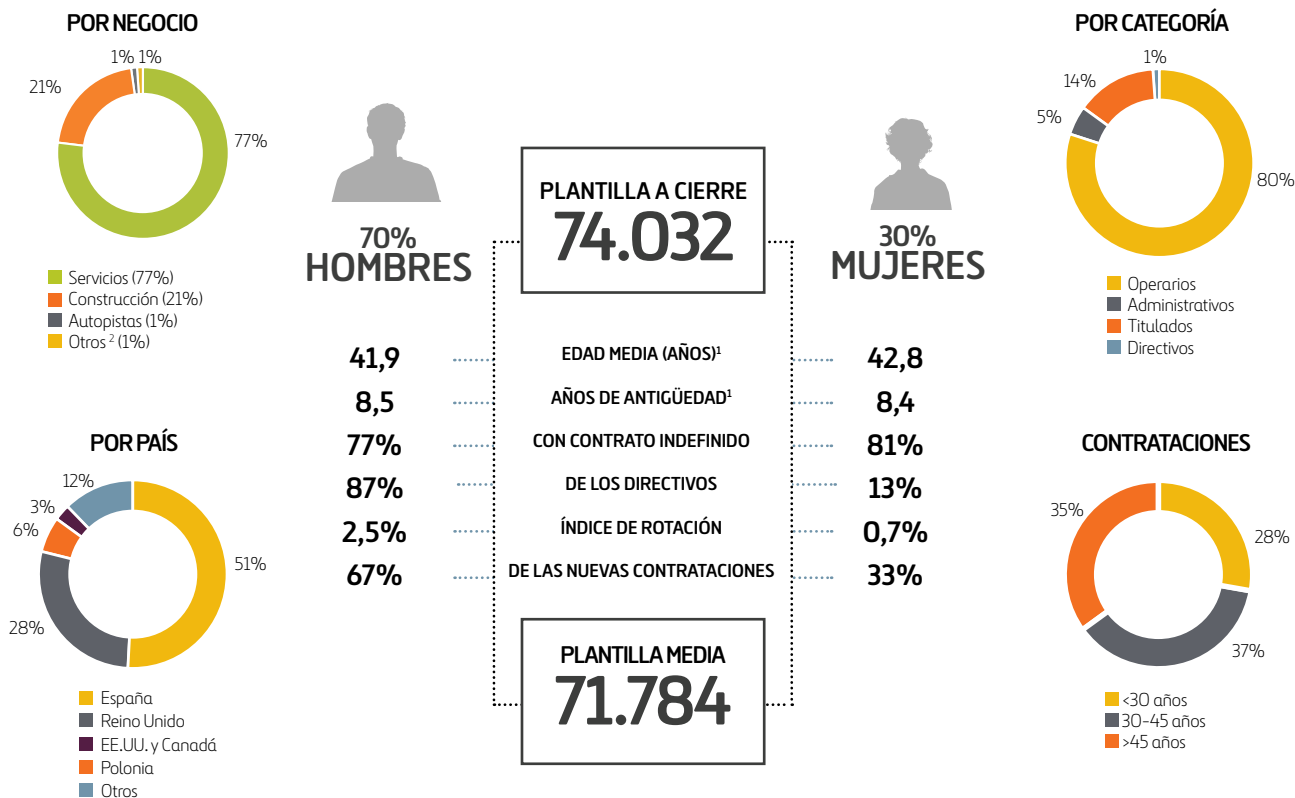
3.2 CAPITAL HUMANO

A. PERSONAS

CONTRIBUCIÓN A LA CREACIÓN DE VALOR

La excelencia operativa y la innovación son posibles gracias al **talento y compromiso** del equipo humano de Ferrovial. La internacionalización de la compañía requiere de una gestión proactiva del talento, alineada con las necesidades del negocio y focalizada en resultados y excelentes desempeños.

DESCRIPCIÓN DE LA PLANTILLA



¹ El dato facilitado corresponde al 61% de la plantilla.

² Incluye la plantilla de Corporación (0,5%) y Aeropuertos (0,1%)

TALENTO, APRENDIZAJE DIFERENCIAL

Ferrovial ofrece a sus empleados un proyecto que les anima a superarse a diario y un aprendizaje diferencial en la toma de decisiones y en la asunción de riesgos controlados.

La empresa promueve, a su vez, un ambiente de trabajo confiable y colaborativo, valorado por los analistas de responsabilidad corporativa y reconocido por los índices más prestigiosos como el Dow Jones Sustainability o siendo premiados con el certificado Top Employers.

- Aprendizaje diferencial:** la inversión en formación supone el 0,22% de las ventas de Ferrovial, lo que representa una inversión por empleado cercana a 300 euros y una media de 22 horas. Creada en 2007, la Universidad Corporativa de Ferrovial se ha convertido en un centro de excelencia para poner en valor tendencias claves, como la orientación al resultado y la internacionalización del negocio. Por sus aulas han pasado en 2015 más de 4.000 participantes, de los que un 15% provino de fuera de España.

- Plan de desarrollo:** Ferrovial ofrece un plan de desarrollo profesional que garantiza la igualdad de oportunidades sobre la base del mérito.
- Calidad del mando:** la compañía se asegura la continuidad del liderazgo con los planes de sucesión. Se han identificado 284 sucesores para la cobertura de 139 posiciones críticas, definiendo un ratio de cobertura mayor a 2. Los procesos de identificación de talento cuentan con 960 participantes.
- Cultura colaborativa:** Ferrovial desarrolla herramientas para compartir conocimiento y reconocer a las personas que quieran aportar y aprender para que sean referentes internos. El 96% de los empleados declara comprender cómo su trabajo contribuye a alcanzar los objetivos de la organización. Todos comparten los conocimientos de los empleados mediante la red social interna, *Coffee (Collaboration for Ferrovial Employees)*, que alcanzó en 2015, 995.783 visitas.

VACANTES

8.276

SOLICITUDES

424.061

SEGUIDORES EN LINKEDIN

97.034

EVALUACIONES DE DESEMPEÑO

27.026

38% de la plantilla
100% personal gestión centralizada

ENCUESTA DEL CLIMA

84%

EMPLEADOS COMPROMETIDOS
67% Participación

ÍNDICE DE ROTACIÓN GLOBAL

3,2%

PLANES DE COBRO DE
RETRIBUCIONES EN ACCIONES

2.439

EMPLEADOS CON
RETRIBUCIÓN VARIABLE

14.337

COMPROMISO

Ferrovial busca medir e incrementar el nivel de compromiso de sus profesionales para lograr el mejor desempeño promoviendo la movilidad del talento, contando así con los mejores profesionales en aquellos lugares y proyectos que precise la compañía, atendiendo a las prioridades de empresa y de las personas que la conforman.

Encuesta de clima laboral: el 84% de los empleados, según la última encuesta de clima, están comprometidos con la organización, y un 91% se muestra dispuesto a realizar un esfuerzo adicional para la consecución de los objetivos de la compañía. Este compromiso se extiende por la organización con 319 asignaciones en 21 países. El porcentaje de participación en la última encuesta ha sido del 67%.

| | Respuestas favorables | Diferencia en puntos % con 2013 |
|------------------------------------|-----------------------|---------------------------------|
| Compromiso | 84% | +3 |
| Estilo de Dirección | 78% | +3 |
| Comunicación y Relaciones Internas | 78% | +2 |
| Orientación al cliente | 72% | +1 |
| Organización | 72% | 0 |

Empleador de referencia: por quinto año consecutivo, Ferrovial ha sido identificada como empresa *Top Employer* en España.

Políticas de remuneración del empleado

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

El Sistema de Retribución Variable alcanza al 20% de la plantilla. Si se considerase el perímetro que afecta al personal de estructura, es decir, personal no sujeto a contratos, se podría hablar del 100% de la misma.

Ferrovial considera que el modelo actualmente vigente de retribución variable anual es el adecuado para los fines y objetivos de la compañía. Estos indicadores se vinculan al desempeño y a la consecución de **objetivos económico-financieros, industriales y operativos concretos**, predeterminados, cuantificables y alineados con la estrategia.

Ferrovial cuenta con un **Plan de Retribución Flexible**, que ofrece la posibilidad de modificar el paquete retributivo de forma voluntaria y de acuerdo a las necesidades personales, sustituyendo parte de la retribución por determinados productos, con el objetivo de optimizar el líquido disponible, facilitando la gestión de determinados servicios al realizarse a través de la empresa, lo que le permite acceder a precios más competitivos por el volumen de contrataciones que realiza la compañía.

Adicionalmente, durante el ejercicio se ha continuado con los Planes de Retribución mediante Acciones. Este programa consiste en el pago de una parte de la retribución variable en acciones de la compañía, y pueden adherirse a él todos los empleados.

Ferrovial dispone de un Sistema de Retribución Variable a Largo Plazo, basado en planes de entrega de acciones para 339 directivos y mandos de la compañía. Para su percepción se deben cumplir, además de permanecer en la Sociedad durante un plazo determinado (actualmente tres años), determinados objetivos ligados a métricas internas o externas, que reflejen objetivos económico financieros y/o de creación de valor para la compañía. Cada métrica tiene asociada una escala de logro, que establece un umbral de cumplimiento mínimo, por debajo del cual no se abona el incentivo, y un máximo.

Para estos planes vigentes las métricas son las siguientes:

- Resultado Bruto de Explotación (RBE) sobre activos netos productivos (planes 2013 y 2016);
- Flujo de caja (plan 2013);
- Retorno Total para el Accionista (RTA) en comparación con un grupo de 17 empresas (planes 2013 y 2016);
- El grupo de comparación está integrado por empresas competidoras de primer nivel nacionales e internacionales.

B. SEGURIDAD Y SALUD

CONTRIBUCIÓN A LA CREACIÓN DE VALOR

La seguridad constituye un factor clave para lograr la excelencia operativa. Ferrovial trabaja cada día para crear entornos de trabajo libres de riesgos para todos, incluyendo a los usuarios de las infraestructuras y servicios. Hay dos principios que rigen la actuación en este ámbito: **"Target Zero"** y que cualquier accidente se puede evitar.

ÍNDICE DE FRECUENCIA⁽¹⁾

-14,8%

-10%

inc./contratistas. Más de 173 millones de horas trabajadas

54,4%

Respecto al sector⁽²⁾

ÍNDICE DE GRAVEDAD⁽³⁾

-5,8%

HORAS DE FORMACIÓN EN SEGURIDAD Y SALUD

852.976

+18,3%

EVALUACIONES DE RIESGOS Y PLANES DE SEGURIDAD

7.184

+46%

INSPECCIONES Y AUDITORÍAS DE SEGURIDAD Y SALUD

53.610

-7%

PLANES DE EMERGENCIA

1.344

+33%

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

2. Fuente: estadística de accidentes trabajo y EEPP. Ministerio de Empleo y Seguridad Social (España).

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

"TARGET ZERO"

En julio de 2015, el Consejo de Administración de Ferrovial actualizó su política corporativa de Seguridad y Salud laboral, que atañe a todas las actividades de la compañía a escala global, incluyendo las áreas de negocio y sus empresas subsidiarias.

Esta política busca **"crear entornos de trabajo libres de riesgos para todos, cada día"**, guiada por el convencimiento de que **cualquier accidente puede evitarse**. Esta visión establece de facto un objetivo deseado de **"Target Zero"** en Ferrovial, con el que todos los directivos y los más de 71.000 trabajadores de la compañía están comprometidos.

El anterior propósito **contempla también a los usuarios de las infraestructuras y ciudadanos** que interactúan con los espacios de trabajo de la compañía, salvaguardando al público de cualquier exposición a riesgos derivados de la actividad de Ferrovial.

A continuación se recogen las principales líneas de actuación:

Una organización adecuada, al máximo nivel ejecutivo

El máximo nivel ejecutivo de Ferrovial supervisa funciones y responsabilidades en materia de Seguridad y Salud. Para ello, se ha creado la figura de un Director Corporativo. Además reporta directamente a un miembro del Comité de Dirección. En todas las áreas, la persona responsable de Seguridad y Salud forma parte del Comité de Negocio.

Implantación de sistemas de gestión en todas las líneas de negocio

Ferrovial apuesta por la progresiva extensión de sistemas de gestión estandarizados. En la actualidad estos sistemas están implantados y son verificados por terceros en distintos países y áreas de negocio.

Un exigente sistema de inspección y seguimiento en los centros de trabajo

En cada negocio y subsidiarias de la compañía en el mundo, las condiciones de todos los centros de trabajo de Ferrovial son objeto de un seguimiento exhaustivo por parte del departamento de Seguridad y Salud. La compañía dispone de suficientes recursos con el fin de mantener un nivel de seguimiento y control sobre las condiciones de seguridad en sus centros de trabajo. Durante 2015, se han llevado a cabo un total de 53.610 inspecciones y auditorías de seguridad y salud en los centros de trabajo.

- **iAuditor en "Amey" (Reino Unido):** identificada como una solución innovadora, Amey implementó *iAuditor* como parte del objetivo "Target Zero". *iAuditor* es una herramienta simple y eficiente para diseñar y formatos de inspección a medida.
- Permite completar inspecciones en tiempo "real" con importantes reducciones en gestión administrativa. La aplicación puntúa por categorías y respuestas individuales a las preguntas, e importa imágenes con facilidad sobre los criterios individuales de inspección. Una vez completada la inspección, el informe puede ser exportado a PDF o a cualquier formato Microsoft, y enviado por email a personas específicas o listas de distribución.
- Los hallazgos de las inspecciones se cargan en "Airweb", sistema de *reporting* de Amey. Las acciones son entonces supervisadas para asegurar su adecuado cierre. La consistencia del *reporting* permite la identificación de tendencias más fácilmente.
- Desde la implementación de *iAuditor* aproximadamente se ha triplicado el número de inspecciones, lo que ha supuesto un mejor control de los formatos de inspección, en caso de actualizaciones requeridas por cambios futuros en legislación y/o estándares suscritos.



Contrato Severn-Tren Water (Reino Unido)

Asimismo, la empresa lleva a cabo una investigación detallada, no solo de los accidentes ocurridos, sino también de aquellos cuasi-accidentes o "Near-Misses" que aún no han generado ningún daño personal, y pueden servir para aprender lecciones que en el futuro evitarán accidentes.

Implantación de estándares mínimos de seguridad

En el área de Construcción se exigen unos requisitos mínimos de seguridad aplicables en todas sus obras y países. Para cumplir dicha exigencia se definen unos requisitos de seguridad a nivel de grupo, que serán de aplicación en todas los centros de trabajo de las áreas de negocio.

Formación dirigida a la involucración de los trabajadores

Ferrovial lleva años incrementando sus esfuerzos de formación sobre Seguridad y Salud laboral para involucrar progresivamente a los trabajadores en el objetivo común de crear entornos de trabajo libres de riesgos.

- **Proyecto piloto SAFE (Safety Awareness for Ferrovial Employees)** El programa tiene por objeto involucrar a todos los trabajadores en la mejora de la Seguridad y Salud en sus obras y se está implantado con éxito en diversas obras de Ferrovial Agroman.
- Afecta a los directivos, que demuestran su liderazgo en seguridad mediante visitas específicas, a mandos intermedios, que son nombrados líderes de seguridad y realizan observaciones SAFE, y a los operarios, que basándose en su experiencia en el puesto de trabajo, llevan a cabo propuestas de mejora en las condiciones de trabajo y/o medidas implantadas.
- Estas situaciones detectadas, junto con aquellas identificadas en las visitas de inspección realizadas por el departamento de

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

Plan de seguridad vial laboral

En septiembre de 2015, Ferrovial firmó un convenio de colaboración con Fesvial (Fundación Española para la Seguridad Vial), con el objeto de reducir al máximo los accidentes *in itinere* y en misión. Fesvial es una referencia en España en materia de seguridad vial; entre otros, son patronos de la Fundación los Ministerios de Interior, Empleo y Sanidad de España, así como del Ayuntamiento de Madrid. En una primera fase, esta colaboración se ha concretado en la elaboración de un Plan de Seguridad Vial, desarrollando un marco de **Movilidad Segura y Sostenible** para todos los trabajadores de Ferrovial.

Apuesta por la innovación

En Ferrovial se cree que a través de la innovación se pueden desarrollar nuevas pautas de actuación, tecnologías y medidas de seguridad, que contribuyan a alcanzar el objetivo aspiracional de "Target Zero". Entre las líneas de actuación en materia de innovación, explicadas en el siguiente capítulo del presente informe, se encuentra la aplicación de tecnologías en materia de Seguridad y Salud.

- **Health and Safety Global Meeting:** en 2015 Ferrovial celebró en la sede de su Universidad Corporativa la primera edición del *H&S Global Meeting*, que reunió a empleados de todo el mundo con responsabilidades en la gestión de la seguridad y salud laboral. El encuentro sirvió para debatir la actualización de la política de Seguridad y Salud, poner en común los proyectos que se están desarrollando, destacar ejemplos de buenas prácticas y analizar la medición de resultados.

C. DERECHOS HUMANOS

CONTRIBUCIÓN A LA CREACIÓN DE VALOR

Ferrovial está comprometida a **minimizar riesgos y maximizar los controles**, para garantizar que los Derechos Humanos son respetados en toda la organización y a lo largo de su cadena de suministro.

Ferrovial aprobó en 2014 su Política de Derechos Humanos con el objetivo de concienciar sobre estas cuestiones a toda la compañía, al tiempo que la Alta Dirección vela por su cumplimiento. Esta política está alineada con el Código de Ética Empresarial, los principios del Pacto Mundial de 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 (OIT).

El Código de Ética Empresarial establece que *“toda actuación de la compañía y de sus empleados guardará un respeto escrupuloso a los Derechos Humanos y Libertades Públicas incluidos en la Declaración Universal de los Derechos Humanos”*.

Como firmante del Pacto Mundial, Ferrovial se compromete a apoyar y respetar la protección de derechos fundamentales como la libertad de asociación y la negociación colectiva, la eliminación de trabajo forzoso o realizado bajo coacción, la erradicación del trabajo infantil y la abolición de la discriminación.

Ferrovial participa en el nuevo Plan Nacional de Empresas y Derechos Humanos que entró en vigor en enero de 2014, para determinar una serie de medidas, políticas, procesos y controles a adoptar por las empresas en este ámbito.

MINIMIZAR RIESGOS

La compañía realiza controles exhaustivos para garantizar el respeto de los Derechos Humanos en toda la cadena de valor.

Gestión responsable de la cadena de suministro

Promueve entre sus proveedores la aceptación y el cumplimiento de los principios del Pacto Mundial, así como otros aspectos de Responsabilidad Corporativa: Seguridad y Salud, Calidad y Medio Ambiente.

Gestión de riesgos

El sistema integral de gestión de riesgos corporativos (*“Ferrovial Risk Management”*) incluye los derivados de violaciones de los Derechos Humanos. Dentro del área de riesgos se encuentran los ocasionados por insuficiencia o mal funcionamiento de los procedimientos para garantizar los principios éticos que regulan la relación de la empresa con sus empleados.

MAXIMIZAR CONTROLES

Sindicación y negociación colectiva

Ferrovial garantiza en todos los países donde actúa los derechos de los trabajadores, como el derecho a la huelga, la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva de los representantes de personal y sindicatos. Prácticamente todos los empleados de Ferrovial están protegidos por las regulaciones colectivas laborales en los diferentes países y el 93% de la plantilla está adherida a convenios colectivos.

Cabe destacar el Acuerdo Marco firmado con la Federación Internacional de Construcción y Madera, FECOMA (Federación de Construcción, Madera y Afines), y MCA (Madera, Construcción y Afines) con unos 350 sindicatos que representan alrededor de 12 millones de miembros en 135 países, que establece el compromiso conjunto de respetar y promover los principios definidos en la Declaración Universal de Derechos Humanos, la Declaración Tripartita de la OIT, las líneas directrices para empresas multinacionales de la OCDE y el Pacto Mundial de Naciones Unidas.

Igualdad y no discriminación

Ferrovial apoya la gestión de la diversidad como un imperativo empresarial, social y legal, además de cumplir las normativas vigentes en materia de igualdad de oportunidades.

Compromiso con los colectivos desfavorecidos

La compañía ha firmado diferentes acuerdos con Fundación Adecco, Plan Familia y Fundación Integra, entre otros, para la integración de personas con discapacidad procedentes de entornos de exclusión social.

La adhesión de Ferrovial a la Red de Empresas por una Sociedad Libre de Violencia de Género refuerza el compromiso de la empresa para sensibilizar a la sociedad y promover la inserción laboral de mujeres víctimas de maltrato.

- **Acoso Laboral:** En 2015, la compañía ha actualizado el Procedimiento para la Prevención del Acoso Laboral, Sexual y/o por razón de sexo. El planteamiento se basa en el Código de Ética Empresarial, y tiene en cuenta lo recogido en la Ley Orgánica 3/2007 de España de 22 de marzo, para la igualdad efectiva entre mujeres y hombres en la protección de los empleados ante presuntas situaciones de acoso por razón de género en el entorno de laboral. Este procedimiento garantiza el derecho a la intimidad y la confidencialidad de los temas tratados y de las personas que intervienen.

Formación y sensibilización

Ferrovial se compromete a sensibilizar a su entorno, fomentando su conocimiento y promoviendo las buenas prácticas. Todos los cursos de formación en los niveles directivos y administrativos sobre el Código de Ética de la compañía incluyen un módulo formativo en Derechos Humanos.

- En 2010 se puso en marcha un curso de formación online sobre el Código de Ética que ha sido realizado hasta la fecha por 4.282 empleados, acumulando un total de 11.289 horas. Ferrovial aprovecha su participación en foros internacionales y en programas de formación para sensibilizar acerca de la necesaria implicación de las empresas en la protección de los Derechos Humanos. Prueba de ello fue la elección en 2012 de Ferrovial para ostentar la Secretaría del Comité Ejecutivo de Forética y su participación en el Comité Ejecutivo de la Red del Pacto Mundial.

3.3 CAPITAL INTELECTUAL: INNOVACIÓN

CONTRIBUCIÓN A LA CREACIÓN DE VALOR

La innovación es una de las palancas clave de la compañía para dar respuesta a los retos de la sociedad y las necesidades de los clientes, en su apuesta por la **eficiencia operativa y la búsqueda de soluciones competitivas y diferenciadoras en las áreas prioritarias de investigación.**

PROYECTOS DE I+D DESARROLLADOS

+100

INVERSIÓN I+D⁽¹⁾ (M€)

44

(1) Esta cifra incluye 849,995€ correspondientes a la colaboración de Ferrovial con el MIT, cifra que se ha considerado I+D e inversión en la comunidad.

PROYECTOS EN COLABORACIÓN CON EL MIT⁽²⁾

5

(2) *Massachusetts Institute of Technology*

VISIÓN GENERAL DEL PROCESO DE INNOVACIÓN

ESTRATEGIA

Articulada por un Comité integrado por los directores de innovación de las unidades de negocio y presidido por el Director General de Sistemas de Información e Innovación, que define las áreas prioritarias de investigación y coordina a través de un cuadro de mando de indicadores.

PROCESO

Identificado un reto de negocio, se estructura un proyecto apoyado en un ecosistema abierto formado por agencias gubernamentales de innovación, centros de investigación, grandes corporaciones, oficinas técnicas y centros de competencia internos y *startups*.

CULTURA

Impulsada desde la Alta Dirección (Innovation Days), fomentada por los mandos intermedios (Universidad SUMMA), y construida por los empleados (Zuritanken; en 2015 se están implantando las ideas ganadoras de la edición del 2014).

ÁREAS PRIORITARIAS DE INVESTIGACIÓN

Autopistas

Las líneas fundamentales se centran en la optimización de modelos de tráfico, nuevas formas de pago, modelos de relación y servicios a los usuarios, así como soluciones que permitan incrementar la eficiencia operativa.

- **Big Data para modelos de tráfico:** proyecto que consiste en construir modelos a partir de datos de telefonía y posicionamiento para realizar previsiones de tráfico más precisas. Será útil tanto en los procesos de licitación, como para conocer mejor las necesidades de movilidad de los usuarios.

Ciudades

Se desarrollan proyectos para satisfacer los servicios de las ciudades del futuro, destinados a reducir costes y mejorar la calidad de vida de la población, garantizando un desarrollo económico sostenible.

- Para ello se han establecido proyectos de **laboratorios urbanos** en ciudades como **Madrid, Santander** (España) y **Sheffield** (Reino Unido), que han impulsado soluciones de última generación como "*Madrid Smart Parking*", "*Revive*" y "*The Urban Solutions Project*", para mejorar la movilidad urbana de forma más sostenible y eficiente.

- En 2015 Ferrovial Servicios fue *Global Partner del Barcelona Smart City Expo World Congress* y se incorporó al Foro Sectorial de Ciudades Inteligentes, en España, y al *All-Party Parliamentary Group for Smart Cities*, en Reino Unido.

Eficiencia energética

Con el objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, contribuir al ahorro del coste energético y anticiparse a futuras regulaciones, se desarrollan proyectos para el mantenimiento, monitorización, auditoría y optimización de la eficiencia energética en edificios, la reducción de consumo en alumbrado público, así como los sistemas expertos en gestión de la energía.

- **Light for GLASS:** el proyecto utiliza las *Google Glass*, gafas electrónicas desarrolladas por Google, en el mantenimiento de las infraestructuras, optimizando la satisfacción de clientes y ciudadanos. Se está implantando en el contrato de alumbrado de Torrejón de Ardoz (Madrid) gestionado por Ferrovial Servicios.

Valorización de residuos

En el marco del cambio climático y de la sostenibilidad medioambiental, se desarrollan proyectos de valorización de residuos con poder energético como sustituyente parcial de los combustibles fósiles tradicionales, dando solución al tratamiento o eliminación de volúmenes crecientes de desechos generados por la sociedad de consumo, así como a la recuperación de materiales de estos residuos.

Los materiales plásticos que los ciudadanos colocan en los contenedores de residuos se recuperan en las plantas de tratamiento gestionadas por Ferrovial para reincorporarlos como materias primas en la fabricación de nuevos objetos.

- **Economía circular:** Ferrovial utiliza para sus actividades numerosos elementos como barreras, conos, cintas y mobiliario urbano, elaborados con plásticos que pueden producirse a partir de material reciclado. Ferrovial Agroman y Ferrovial Servicios, junto con dos empresas especializadas, desarrollan un proyecto para fabricar todos estos elementos a partir de plástico propio reciclado para consumo interno.

Construcción innovadora

Ejecución de proyectos que mejoran la productividad y la sostenibilidad medioambiental de la actividad constructiva en todos sus ámbitos.

- **WPP (*Warning Presence of People*):** proyecto para eliminar accidentes en los túneles, donde la interacción entre hombre y máquina es más compleja. Se combinan tecnologías de sensores en dispositivos tipo *wearables* con localización en espacios cerrados, para producir avisos de proximidad y alertas.
- **e-Túnel:** proyecto que se está implantando en el túnel de Pador-nelo en España, para medir en tiempo real la calidad del aire en los túneles, con señales y alarmas que evitan posibles accidentes por inhalación de gases nocivos.

Agua

Optimización energética y de proceso, tanto en el campo de la desalación de agua de mar mediante ósmosis inversa como en la depuración de aguas residuales. Para ello, se incorporan tecnologías novedosas y se mejoran los procesos de tratamiento de aguas existentes, a la vez que se desarrollan nuevos.

- **Ferroaqua:** se ha desarrollado e implantado una tecnología que mejora la administración de las plantas de tratamiento al gestionar de forma centralizada y en tiempo real parámetros operacionales y de calidad del agua.

Aeropuertos

Optimización de la gestión integrada en tiempo real de los distintos activos y recursos a través de tecnologías de sensores o dispositivos portátiles (*wearables*), en la mejora de la experiencia del pasajero dentro del aeropuerto, así como en el desarrollo de nuevos modelos de negocio y servicios.

- **Insider Navigation:** aplicación de realidad aumentada para dispositivos móviles que facilita el tránsito de los pasajeros dentro del aeropuerto hasta la puerta de embarque, mientras les proporciona servicios y ofertas comerciales.
- **StandWatch:** solución que registra los trabajos de limpieza de nieve mediante tecnología *wearable*, utilizando relojes inteligentes y servicios en la nube.



3.4 MEDIO AMBIENTE Y CAPITAL NATURAL

CONTRIBUCIÓN A LA CREACIÓN DE VALOR

Ferrovial es consciente de su responsabilidad frente al cambio climático, y asume un firme compromiso en la **reducción del impacto medioambiental de todas sus actividades**. Asimismo, impulsa la **generación de nuevas ideas y modelos de negocio**, para ofrecer a sus clientes soluciones innovadoras con un menor impacto.

REDUCCIÓN DE EMISIONES CO₂

-43,70%

EN TÉRMINOS RELATIVOS
(tCO₂eq/M€) (2009-2015)

-28%

EN TÉRMINOS ABSOLUTOS
(2009-2015)

RESIDUOS RECICLADOS (t)

+58%

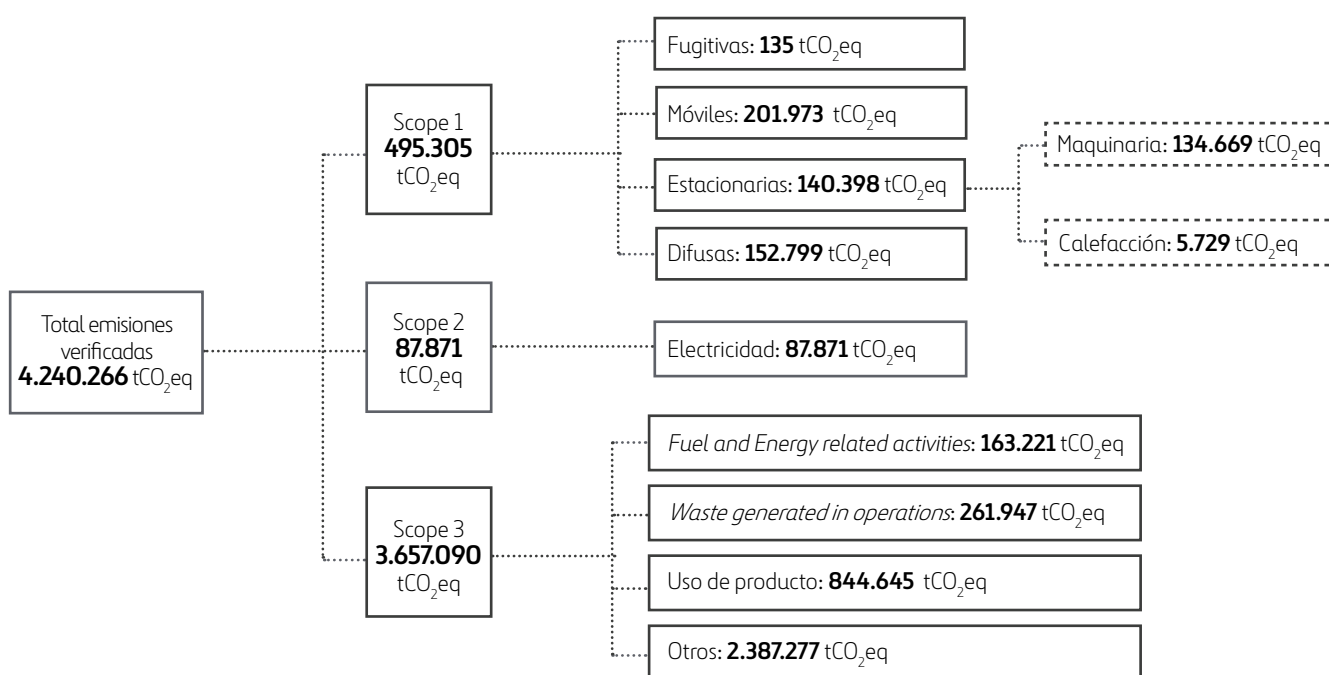
EN TÉRMINOS COMPARABLES
(2014-2015)

ELECTRICIDAD CONSUMIDA RENOVABLE

19%

100% EN AMEY

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



REDUCCIÓN DEL IMPACTO MEDIOAMBIENTAL

El compromiso de Ferrovial con el medio ambiente se materializa en cuatro objetivos prioritarios:

Reducción de la huella de carbono

Muchas actividades de la compañía están estrechamente relacionadas con algunas de las principales fuentes antrópicas de emisión de carbono. Por ello, para Ferrovial resulta clave la forma en la que la organización responde a los retos y oportunidades del cambio climático a corto, medio y largo plazo. Así, mantiene un objetivo de reducción de emisiones, de un 21,3% para 2020 respecto de los niveles de 2009 en términos relativos frente al Importe Neto de la Cifra de Negocio (tCO₂eq/M€), que se van cumpliendo de forma holgada.

Para el 2015 se estableció una reducción del 11,61% en términos relativos respecto al año base. Esto supondría mantener las emisiones del scope 1 & 2 y los consumos energéticos y eléctricos en los mismos niveles que en el 2009 aun teniendo un 13,1% más de facturación.

Así, el objetivo para el 2015, en términos comparables de facturación, es alcanzar una reducción de scope 1 & 2 en términos absolutos de 93.698 tCO₂eq respecto al 2009, que corresponden 81.508 tCO₂eq y 12.190 tCO₂eq a Scope 1 & 2 respectivamente.

Como conclusión, en 2015 el objetivo se ha cumplido al reducirse las emisiones en 223.300 tCO₂eq respecto al año base.

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

- Incorporación de criterios de eficiencia energética en las compras y subcontratación de servicios, la contratación de electricidad de origen certificado renovable, el uso de combustibles menos contaminantes o el aumento de vehículos alternativos.
- Estrategia de Movilidad Sostenible para los empleados de Ferrovial. Todas las sedes corporativas en España y Reino Unido cuentan con planes de movilidad.
- Mejora de la eficiencia energética en las flotas de vehículos, tanto industriales como turismos.
- Desarrollo de tecnología y procesos para optimizar el capítulo de las emisiones evitadas.
- Incorporación de medidas de eficiencia energética en los edificios ocupados por las sedes corporativas.
- Impulso de la compra de electricidad procedente de fuentes renovables. Así, el 100% de la electricidad comprada por Amey procede de fuentes renovables.

- Desde 2009, año base, Ferrovial ha reducido un 43,70% sus emisiones en términos relativos, muy por encima del objetivo fijado para 2020. En términos absolutos se han reducido un 28% las emisiones respecto al año base.

Más información sobre la Huella de Carbono en www.ferrovial.com.

Seguimiento de la huella hídrica

En 2015 se ha llevado a cabo el proyecto “Huella Hídrica”, que consistió en desarrollar una metodología para el cálculo y reporte de los consumos de agua y vertidos asociados. Además, se analizaron los riesgos y oportunidades relacionados con el agua. Este proyecto abarca a todas las compañías del grupo sobre los que se tiene control operacional.

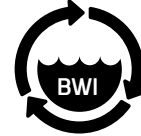
La metodología para calcular la huella hídrica es específica de Ferrovial y ha sido desarrollada tomando como base los principios de “*The Water Footprint Assessment Manual*” (WFM), de la “*Global Water Tool*” (GWT) y GRI-G4. Estos índices consideran aspectos como el estrés hídrico del país, impacto sobre el recurso hídrico, impacto sobre

la calidad y la accesibilidad al agua. De esta forma se cuantifica el impacto sobre este recurso.

La Huella Hídrica de Ferrovial se compone de tres índices:

NUEVA METODOLOGÍA DE HUELLA HÍDRICA

Índice de Agua de los Negocios



Business Water Index

Índice de Tratamiento de Agua



Water Treatment Index

Índice de Acceso al Agua



Water Access Index

Índice de Agua de los Negocios / Business Water Index (BWI), relacionado con el consumo de agua y su vertido llevado a cabo en las actividades desarrolladas por Ferrovial.

Índice de Tratamiento de Agua / Water Treatment Index (WTI), 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).

Índice de Acceso al Agua / Water Access Index (WAI), relacionado con los proyectos de abastecimiento de agua dentro del Programa de Acción Social.

Actualmente se encuentra en fase de implantación y los primeros datos se obtendrán en el ejercicio 2016.



Gestión de vegetación de la red eléctrica de Northern Power (Reino Unido)



Biodiversidad y capital natural

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

Durante 2015, Ferrovial ha trabajado con diversas instituciones científicas (*Massachusetts Institute of Technology*, Universidad Rey Juan Carlos de Madrid) en el desarrollo de una metodología a escala corporativa para medir el impacto de la compañía sobre la biodiversidad. El objetivo es disponer en 2016 de un método de evaluación contrastado para todas las actividades de la compañía, que podrá servir como herramienta a la hora de tomar decisiones, incorporando el criterio de “No Pérdida Neta de Biodiversidad” (“*No net loss*”).

Asimismo, la compañía continúa trabajando en el ámbito de la restauración ecológica de los hábitats afectados por la construcción y operación de sus infraestructuras. Más de una década de colaboración con diversos organismos científicos han permitido a Ferrovial generar un sólido conocimiento en este ámbito. Gracias a ello, como parte de la Iniciativa Española Empresa y Biodiversidad, la compañía participa en un proyecto de colaboración público-privada con la Fundación Biodiversidad y el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente de España.

Respecto a los emergentes “mercados de biodiversidad”, Ferrovial ha venido profundizando en los diversos mecanismos de *offsetting* que existen en el mercado, incluyendo el desarrollo de un proyecto piloto en España que finalizó en 2015. En la actualidad, Ferrovial está atento al desarrollo de los nuevos marcos legales en países como España o Reino Unido.

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

En 2015, Ferrovial trabajó en 21 proyectos sometidos a Declaración de Impacto Ambiental (o figuras equivalentes), según el marco legal de cada país. En 14 de ellos hubo restricciones debido a la existencia de

fauna protegida, 19 estaban ubicados en Espacios Naturales Protegidos y 12 tenían cursos de agua de alta calidad en sus proximidades.

- En 2015 se finalizó la redacción de la Guía de Compra de Madera en colaboración con WWF (*World Wildlife Fund*). Esta guía presenta una serie de herramientas y metodologías a seguir para asegurar los distintos niveles de garantía de origen que ofrece un producto, así como información acerca de la regulación en torno a esta materia prima y sus derivados, tan sensible desde el punto de vista de la sostenibilidad.

Reducción del impacto medioambiental producido por la actividad

Se observa un incremento sustancial en la tasa de residuos reciclados, en terminos comparables pero también en absolutos, debido a la ampliación del ámbito de reporte en la división de Construcción donde hay siete nuevas geografías. Se mantiene el cumplimiento del objetivo de aumento de la tasa de reciclaje del 5% anual.

RESIDUOS RECICLADOS

| | 2015 | 2014 | 2013 |
|-----------|-----------|---------|--------|
| Total (t) | 1.071.021 | 540.289 | 97.840 |

GENERACIÓN DE NUEVAS IDEAS Y MODELOS DE NEGOCIO

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

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

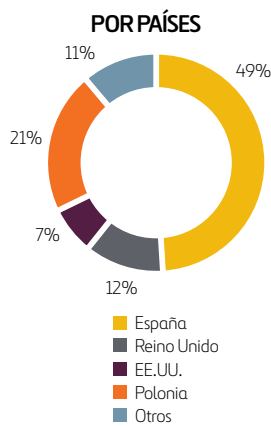
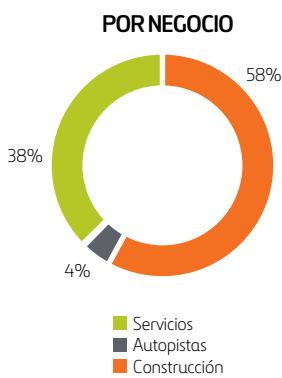
3.5 CAPITAL INDUSTRIAL

A. CADENA DE SUMINISTRO

CONTRIBUCIÓN A LA CREACIÓN DE VALOR

Ferrovial gestiona sus compras mediante una política global, que maximiza la eficiencia operativa en los suministros mediante el uso de las nuevas tecnologías. En paralelo, la empresa requiere a sus proveedores que estén **alineados con los principios de la compañía** en materia de seguridad y sostenibilidad, **en cumplimiento de su Código de Ética Empresarial y las Políticas de Responsabilidad Corporativa.**

NÚMERO DE PROVEEDORES: 64.740



PRINCIPALES PRODUCTOS



Ferrovial dispone de una Política Global de Compras con principios de obligado cumplimiento antes, durante y después de efectuar la transacción. A lo largo de todo el proceso impera el principio de integridad, basado en el Código de Ética Empresarial y las políticas de Responsabilidad Corporativa, buscando una relación a largo plazo con los proveedores. En algunos negocios existen políticas específicas de compras que complementan a las corporativas.

El Comité de Compras Globales, liderado por el *Chief Information Officer* (CIO) y compuesto por los responsables de Compras de las distintas áreas de negocio, coordina y controla las compras de la compañía. Su fin es aprovechar las sinergias entre negocios, generar ahorros, compartir buenas prácticas y mejorar la función global de la actividad.

CÓDIGOS ÉTICOS

Los empleados de las Direcciones de Compras se rigen por un Código Ético para Comprador que marca las líneas generales de actuación, buscando relaciones rigurosas, éticas y eficaces. Es complementario al Código de Ética Empresarial de Ferrovial y aplicable a todo el personal de las Direcciones de Compras en las que está vigente, a los que se forma para su conocimiento y se exige su cumplimiento. La compañía incluye una Cláusula de Responsabilidad Corporativa en los contratos, que establece los compromisos por parte del proveedor en relación a esta materia.



Rehabilitación energética. Málaga (España)



Recogida de residuos, Maia (Portugal)

A su vez, Ferrovial realiza un control y seguimiento de la calidad de sus proveedores y evalúa distintos factores como la calidad del producto, el cumplimiento en materia de Seguridad y Salud laboral o el comportamiento medioambiental. En función de la puntuación obtenida, se considera que se ha producido una incidencia cuando ésta no cumple los parámetros determinados. Un proveedor pasa a la situación de "rechazado" cuando ha tenido tres incidencias en un año o una incidencia grave.

CATEGORIZACIÓN DE PROVEEDORES POR RESPONSABILIDAD CORPORATIVA

En 2012, como parte de los objetivos del Plan Estratégico de Responsabilidad Corporativa, se implementó un sistema de categorización de proveedores en base al alto riesgo desde el punto de vista de la Responsabilidad Corporativa, atendiendo a producto y país de procedencia, basado en los principios del Pacto Mundial y los estándares de FTSE4Good.

La mayor parte de las compras se realizan en España, Reino Unido, Estados Unidos y Canadá o en países de ingresos medios/altos y altos, según el Banco Mundial, como Polonia. Los análisis periódicos en los distintos negocios permiten a Ferrovial obtener un riesgo bajo en su cadena de suministro.

En los grandes proyectos internacionales de Construcción, mejora el conocimiento de los proveedores y subcontratistas y de precios y condiciones locales mediante UTEs o *Joint Ventures* con socios locales.

● Combustible, energía y vehículos

- La compañía ha ampliado su flota de vehículos eléctricos e híbridos para optimizar el consumo de combustible, lo que a su vez ha propiciado un ahorro en el gasto.
- Se busca comprar energía renovable a la vez que se incorporan medidas de eficiencia energética para reducir los consumos. También se está reemplazando el combustible tradicional, como el gasóleo, por el menos contaminante gas natural.
- En cuanto a los vehículos, se tienen en cuenta los niveles de consumo y emisiones de las distintas marcas y modelos en el pliego de valoración de la oferta. En colaboración con el Centro de Competencia de Ciudades y los Centros de Innovación de los negocios, se está trabajando en la adaptación de camiones pesados para que sean híbridos y eléctricos.

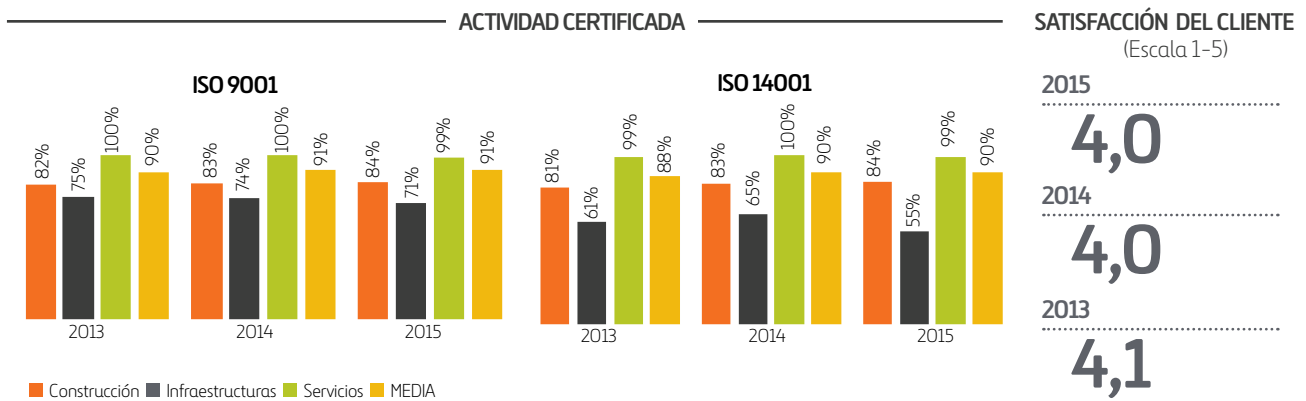
● Innovación tecnológica

- Innovación y tecnología desempeñan un papel fundamental en la mejora de la cadena de suministro. Así, en Construcción y Servicios se han desarrollado herramientas para la gestión global de proveedores y adquisiciones, el seguimiento de su calidad y la coordinación de las compras. Construcción ha establecido un programa llamado *Insite*, mientras Servicios posee un sistema automatizado que, según la categoría o importe del producto, los pedidos se centralizan en el Departamento de Aprovisionamiento o se realizan a proveedores con acuerdos marco previamente negociados.
- Construcción está terminando la implantación de su programa *Insite* a nivel internacional, mientras Servicios, que ya cuenta con una herramienta propia en Reino Unido, ha empezado a implantarlo en Portugal.

B. CALIDAD

CONTRIBUCIÓN A LA CREACIÓN DE VALOR

La excelencia operativa exige la máxima calidad, por lo que Ferrovial **certifica todas sus actividades mediante sistemas de gestión** conforme a las normas internacionales de calidad y medio ambiente y establece **procesos efectivos de atención y respuesta al cliente**.



ACTIVIDADES CERTIFICADAS

- Todas las áreas de negocio de Ferrovial tienen implantados en sus contratos sistemas de calidad y medio ambiente. Mayoritariamente estos sistemas se encuentran certificados conforme a las normas ISO 9001 y 14001. En 2015, el porcentaje de actividad certificada en calidad y medio ambiente ha sido del 91% y 90%, respectivamente.
- Todos los contratos que no están bajo sistemas certificados se rigen por sistemas de calidad y medio ambiente.

Todos los sistemas son auditados internamente por equipos cualificados. Se han realizado 1.895 auditorías internas de calidad y medio ambiente (un 42% más que el ejercicio anterior) y se han auditado 7.480 centros de producción, más del doble que en 2014. Las visitas de asesoramiento para la implantación de los sistemas de gestión y consultas técnicas han ascendido a 2.330.

A través de estas plataformas IT y de sus procedimientos internos, Ferrovial facilita a sus técnicos, gerentes y decisores el acceso y conocimiento de la normativa y legislación vigentes. Estas plataformas alcanzan a todas las fases del ciclo de vida de infraestructuras y servicios desarrollados y gestionados por Ferrovial, incluyendo todos los aspectos relacionados con calidad, medio ambiente y seguridad.

La plataforma Normateca gestiona un total de 21.392 normas técnicas en los ámbitos de seguridad, calidad y medio ambiente, con un ritmo de actualización de 511 nuevas normas cada año. Por su parte, Ambienteca incluye un total de 1.935 disposiciones legales, de las que 19 se han incorporado en el último año.

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

- Norma ISAE 3410 "Assurance Engagements on GHG Statements".
- "Integrated Management System PAS 99" y "Specification PAS for composted materials and Quality Compost".
- UNE-EN 12899-1:2009; UNE 135332:2005; UNE 166002; UNE 179002; ISO 50001:2011; ISO 22000, ISO 39001, BS 1100, AQAP 2110:2009, ISO 27001:2013, EMAS y Madrid Excelente.

ATENCIÓN Y RESPUESTA AL CLIENTE

Todos los negocios de Ferrovial disponen de procedimientos internos donde se establece la metodología para detectar, identificar, registrar y controlar las reclamaciones realizadas por clientes y usuarios de los productos o servicios proporcionados por la compañía en todo el mundo. 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 de Ferrovial, se gestionan las reclamaciones que no han sido atendidas satisfactoriamente por las áreas de negocio y que el cliente canaliza a través de Ferrovial solicitando una solución. En 2015, el conjunto de las empresas de Ferrovial ha recibido 1.964 reclamaciones emitidas por clientes y usuarios, de las cuales, el 99% se cerraron en el año. Tan solo una reclamación tuvo que ser gestionada por el departamento corporativo de Calidad.

Las áreas de negocio llevan a cabo sondeos periódicos sobre las expectativas y grado de satisfacción de sus clientes. Cintra, por ejemplo, realiza encuestas a los usuarios de sus autopistas a través de impresos, página web, correos electrónicos y llamadas telefónicas, además de *focus groups* para cuestiones específicas. Con los resultados se identifican puntos fuertes y débiles y se implantan acciones de mejora.

Todas las áreas de negocio y empresas de Ferrovial han establecido canales para que clientes y usuarios puedan expresar sus opiniones, dudas y reclamaciones. En ocasiones se integran en los departamentos de posventa o de **atención al cliente**, a través de *call centers*, o incluso contactando directamente con los gerentes o responsables de los proyectos y contratos.

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

3.6 CAPITAL SOCIAL

A. CONTRIBUCIÓN SOCIAL

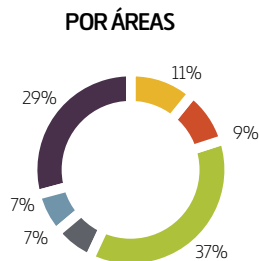
CONTRIBUCIÓN A LA CREACIÓN DE VALOR

Ferrovial crea valor para la sociedad reduciendo desequilibrios territoriales en los lugares donde presta su actividad, desarrollando un **programa de infraestructuras sociales** y colaborando con ONGs en **otras iniciativas**.

INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD

PROYECTOS DE APOYO A LA COMUNIDAD

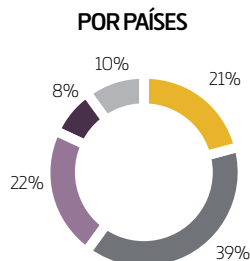
395



- Educación y juventud
- Salud y bienestar social
- Desarrollo económico
- Medioambiente
- Arte y cultura
- Otros

INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD (M€)

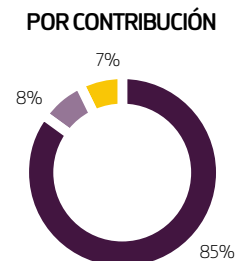
5⁽¹⁾



- España
- Reino Unido
- EE.UU. y Canadá
- América Latina
- Resto Mundo

BENEFICIARIOS EN PROYECTOS SOCIALES

808.281⁽²⁾



- Dinero
- Tiempo
- Especie

(1) Esta cifra incluye 849.995€ correspondientes a la colaboración de Ferrovial con el MIT, cifra que se ha considerado I+D e inversión en la comunidad.

(2) Esta cifra corresponde a un 40% de los proyectos realizados de acción social voluntaria y al 24% del coste invertido. Ha sido estimada en base a la mejor información disponible a fecha del presente informe.

Ferrovial, como gestor de infraestructuras, desempeña un papel fundamental en el impulso de la Nueva Agenda de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas (2015-2030). Por la naturaleza de sus negocios, la compañía es una pieza clave para la reducción de los desequilibrios territoriales: contribuye al avance y desarrollo de las comunidades y países en los que opera debido a que genera empleo, potencia las compras a proveedores locales, contribuye con el pago de impuestos y transfiere sus capacidades, conocimientos, innovación y tecnología.

PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURAS SOCIALES

Ferrovial basa su inversión en la comunidad en un modelo absolutamente alineado con la estrategia y modelo de negocio. De esta forma, desde el año 2011, Ferrovial desarrolla el programa de “Infraestructuras Sociales”, un programa de cooperación internacional consistente en la construcción de infraestructuras de agua y saneamiento en América Latina y África.

Así la empresa ha contribuido a los Objetivos de Desarrollo del Milenio (2000-2015) de Naciones Unidas, concretamente en la meta 7.c: “Reducir a la mitad, para 2015, la proporción de personas sin acceso sostenible al agua potable y a servicios básicos de saneamiento”.

Para llevar a cabo los proyectos, Ferrovial establece alianzas sostenibles con diversas ONG. Los proyectos son gestionados de manera equitativa por la Comisión Paritaria formada por el mismo número de representantes designados por Ferrovial y por la ONG, la cual se reúne de manera ordinaria al menos cuatro veces al año, para velar por el correcto desarrollo de la iniciativa.

Ferrovial no sólo financia, sino que es un actor activo de la cooperación. De forma voluntaria, sus ingenieros y especialistas en infraestructuras hídricas y de tratamiento de aguas, destinan una semana de sus vacaciones y otra que les cede la compañía para pasar 15 días en el terreno, aportando su trabajo y conocimientos en los proyectos.

Cada iniciativa está orientada a la sostenibilidad tanto económica como institucional, y basada en la autogestión por parte de las comunidades receptoras. Además, se busca un efecto multiplicador mediante la comunicación de experiencias y buenas prácticas en inversión social en foros y grupos de trabajo, para servir como ejemplo a otras instituciones.



Voluntarios de Ferrovial trabajando en proyectos de agua de la compañía.

- Durante 2015 Ferrovial ha desarrollado cuatro proyectos en el marco de su Programa de Infraestructuras Sociales, que han supuesto una inversión de 450.000 euros y han beneficiado a 7.962 personas:
- **Municipio de Marinilla, Colombia:** fortalecimiento del acueducto San Bosco mediante la construcción de una planta de tratamiento.
- **Municipio de Alto Larán, Perú:** dotación de servicios de agua potable y educación sanitaria para familias en situación de vulnerabilidad.
- **Colonias Ampliación Chocano y el Mezquite, México:** implementación de un sistema de agua potable para garantizar el servicio a la población.
- **Woredas de Bolosso Sore y Soddo Zuriya, Etiopía:** mejora del acceso a agua segura a un máximo de 30 minutos de distancia a pie para 7.200 personas.

● En la convocatoria del 2015, se seleccionaron tres proyectos que serán ejecutados a lo largo de 2016 en el distrito de Buyende (Uganda), El Salado (Colombia) y Paccha (Perú).

OTRAS INICIATIVAS

Juntos Sumamos

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

- **Especial "Juntos sumamos":** gracias a una edición especial del programa y la colaboración de cuatro ONG (Intermón Oxfam, Acción contra el Hambre, Cruz Roja y Unicef), la compañía y sus empleados apoyaron a las víctimas del terremoto de Nepal del pasado 25 de abril, con una recaudación de 113.264 euros. Tras la votación de los empleados, Ferrovial ha donado la cantidad acumulada por los donantes e igualada por la empresa.

● En la convocatoria 2015, Ferrovial ha recibido 192 propuestas de colaboración de diferentes ONG. Tras un análisis de los criterios técnicos de solvencia y transparencia de la organización, se seleccionaron seis proyectos, de los cuales, tras las votaciones de los empleados, se eligieron cuatro ganadores: ASION para la creación de un centro de rehabilitación de secuelas en niños enfermos de

- cáncer; Entreculturas para la inclusión socio-económica de la población refugiada en Addis Abeba (Etiopía); Fundación Vicente Ferrer, proyecto de construcción de 20 viviendas para familias especialmente necesitadas; Fundación World Vision, para la puesta en marcha de un centro de educación infantil inclusivo en el Municipio de Macharetí (Bolivia).

Programa de Acción Social en España

Ferrovial contribuye a la rehabilitación y reacondicionamiento de locales de ONG que trabajan para paliar las consecuencias de la crisis económica en colectivos desfavorecidos en España.

Apoyo a la cultura

La compañía patrocina diversas instituciones culturales en España, entre las que destaca el museo Guggenheim, el Liceo de Barcelona o el Teatro Real de Madrid.

Conservación del patrimonio histórico

Apostando firmemente por su compromiso con el patrimonio histórico y cultural español, contribuye a la rehabilitación del mismo, como muestran algunas de las siguientes intervenciones: Conservación y Restauración del Teatro Romano de Málaga, Conservación y Restauración de la Iglesia Mayor de Casares, Construcción de la Escuela Superior de Música Reina Sofía de Madrid.

Apoyo a colectivos desfavorecidos

Amey y la Fundación "Duque de Edimburgo" (DofE) cuentan con un acuerdo para desarrollar una nueva alianza llamada "asociación estratégica para apoyar la estrategia de la DofE de llegar a los jóvenes más desfavorecidos". El énfasis de esta alianza es mejorar las oportunidades de vida y la empleabilidad de miles de jóvenes en riesgo de exclusión. El programa se desarrolla en cinco áreas del Reino Unido: Staffordshire, Birmingham, Liverpool, Sheffield y Gales.

Apoyo a la educación y juventud

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

B. GESTIÓN FISCAL RESPONSABLE

CONTRIBUCIÓN A LA CREACIÓN DE VALOR

Una **gestión fiscal prudente y responsable, eficiente y transparente** constituye un factor esencial para la creación de valor en Ferrovial

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

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

Estas políticas se traducen en los siguientes compromisos y directrices:

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

- a) **Cumplimiento:** Ferrovial tiene el compromiso de efectuar el pago correcto y en plazo de todos los impuestos debidos, cumpliendo lo que marca la ley en cada país en el que desarrolla su actividad.
- b) **Profesionalidad:** la Dirección de Asesoría Fiscal de Ferrovial, un departamento global y centralizado compuesto por especialistas en la materia, gestiona los impuestos y los riesgos asociados. Cuando es necesario, esta dirección recibe apoyo de asesores externos pertenecientes a reconocidas firmas de asesoramiento fiscal.
- c) **Eficiencia:** además de cumplir rigurosamente con lo establecido por la ley y basándose siempre en una actividad comercial legítima, Ferrovial gestiona sus aspectos fiscales en coherencia con la estrategia de negocio para cumplir los objetivos establecidos y maximizar el valor para sus accionistas.
- d) **Transparencia:** Ferrovial proporciona toda la información requerida por las autoridades fiscales en la forma más apropiada. La compañía no considera el uso de entidades domiciliadas en paraísos fiscales o en otras jurisdicciones no transparentes, salvo cuando la actividad a ejecutar –por ejemplo, un proyecto de Construcción– esté conectada de forma irremediable con el territorio de dichas jurisdicciones. En este caso la empresa ofrecerá información a las autoridades competentes sobre su existencia, su actividad, sus resultados financieros o empleados involucrados de acuerdo con la legislación en vigor.
- e) **Cooperación:** Ferrovial mantiene buenas relaciones con las autoridades fiscales y gestiona los impuestos de forma proactiva para evitar cualquier posibilidad de conflicto.
- f) **Sostenibilidad:** Ferrovial posee procedimientos y políticas para gestionar los riesgos fiscales. La compañía efectúa una valoración fundamentada de estos últimos antes de ejecutar cualquier transacción que conlleve una planificación fiscal.
- g) **Participación:** Ferrovial participa indirectamente en los procesos legislativos, aportando su conocimiento internacional sobre lo que contienen otras jurisdicciones en materia tributaria.
- h) **Precio de Mercado:** todas las transmisiones de bienes y prestaciones de servicio efectuadas entre las compañías de Ferrovial, se realizan en las condiciones de mercado fijadas entre partes inde-

pendientes. Los precios establecidos son los normales de mercado, reflejando la verdadera naturaleza de las transacciones.

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

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

- i) Formenta medidas para prevenir y reducir riesgos fiscales significativos.
- ii) Busca minorar los conflictos derivados de la interpretación de la normativa aplicando instrumentos contemplados en los ordenamientos tributarios, como la consulta previa a las autoridades fiscales o los acuerdos previos de valoración.
- iii) Colabora con las Administraciones tributarias competentes en la detección de prácticas fiscales fraudulentas que puedan existir en los mercados en los que Ferrovial está presente, con el objetivo de prevenir su extensión y erradicarlas.
- iv) Facilita la información y documentación que soliciten las Administraciones tributarias en el plazo más corto y de la forma más completa posible.
- v) Recurre a todas las posibilidades que ofrece el carácter contradictorio del procedimiento inspector, potenciando el acuerdo con las Administraciones tributarias en todas las fases en las que sea factible.

- En 2015 concluyó el proceso de revisión del Departamento de Inspección de la Agencia Tributaria española correspondiente a los ejercicios 2007 a 2011, relativo al Impuesto sobre Sociedades, IVA y Retenciones a cuenta del IRPF de rendimientos del trabajo, rendimientos profesionales y rendimientos de capital mobiliario. Se suscribieron Actas con Acuerdo y Actas en Conformidad, que no han supuesto la liquidación de deuda tributaria para Ferrovial.

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

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

- Con ocasión de la formulación de las cuentas anuales, el Consejo de Administración ha sido informado sobre las políticas fiscales aplicadas durante el ejercicio por la Sociedad. Además, se ha informado sobre el efectivo cumplimiento de los compromisos recogidos en el Código de Buenas Prácticas Tributarias, habiéndose observado las prácticas que, en lo aplicable, vienen recogidas en el anexo al mismo, acordado en el seno del Foro de Grandes Empresas con fecha 2 de noviembre de 2015. El Informe Anual de Gobierno Corporativo de la Sociedad reflejará dicho cumplimiento.

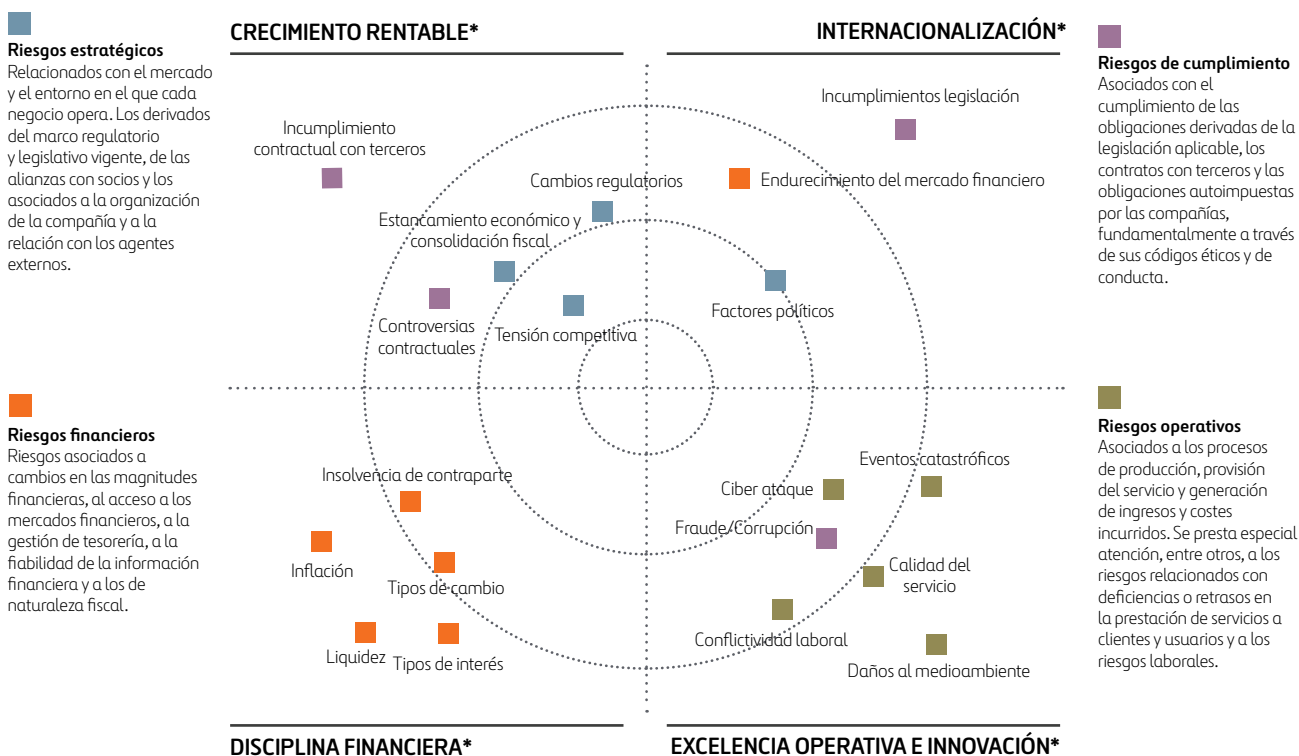
El Consejo de Administración, a través de su Presidente, Consejero Delegado y Altos Directivos, impulsa el seguimiento por parte de Ferrovial de los principios y buenas prácticas tributarias.

4. RIESGOS

CONTRIBUCIÓN A LA CREACIÓN DE VALOR

Ferrovial se encuentra expuesta a una diversidad de **riesgos derivados de la naturaleza de la actividad y de los países en los que se opera**. La compañía los identifica y valora, e implanta con la suficiente antelación las medidas de control oportunas para mitigar su probabilidad de ocurrencia y/o su impacto potencial, de acuerdo con los objetivos estratégicos establecidos. Asimismo, gracias a una **gestión eficaz y eficiente de determinados riesgos**, es posible detectar nuevas oportunidades de negocio.

MATRIZ DE EVENTOS DE RIESGOS (VALORACIÓN RESIDUAL)



PRINCIPALES RIESGOS

Los principales riesgos que afectan al desarrollo de la estrategia de Ferrovial y por lo tanto a la capacidad de creación de valor, están relacionados con algunos inherentes a los mercados en los que opera, destacando los siguientes:

1. Aumento de la competencia en los mercados en los que Ferrovial opera que puede afectar a la rentabilidad y la creación de valor, en unas actividades centradas en proyectos a largo plazo con importantes riesgos de ejecución.

La crisis económico-financiera de los países emergentes, como consecuencia de la ralentización del crecimiento y la reducción progresiva del precio de las materias primas, ha reducido la demanda de infraestructuras. Esta circunstancia incrementa el riesgo de concentración de competidores en el resto de mercados internacionales, con la consiguiente presión sobre precios y márgenes.

La compañía realiza un estudio del entorno competitivo de las áreas geográficas objetivo, cuenta con un procedimiento de aprobación de opera-

ciones de inversión y desinversión y establece límites al riesgo aceptable por actividad y tipo de proyecto. Una vez que se toma una decisión de inversión, se monitorizan los riesgos a lo largo de la vida de los proyectos para la detección anticipada de nuevos riesgos.

2. Estancamiento económico y consolidación fiscal: el impacto que estas situaciones pueden tener sobre la capacidad de inversión pública.

El posible empeoramiento de las magnitudes macroeconómicas en los países en los que se ubica la actividad de Ferrovial y las políticas de consolidación fiscal implantadas en los mismos, reducen la capacidad financiera de las Administraciones Públicas y la confianza de los inversores privados. Todo ello puede suponer una reducción de la demanda y de los márgenes, así como un incremento de las disputas con clientes.

Este riesgo se ve mitigado con una estrategia de internacionalización selectiva en aquellas geografías con elevada seguridad jurídica y en las que se prevé estabilidad socioeconómica y de regulación fiscal, concretamente centrada en cinco de manera estable: España, Estados Unidos, Reino Unido, Canadá y Polonia.

Adicionalmente, la compañía realiza un estudio continuado de oportunidades de negocio por actividad y área geográfica que permita anticipar cambios y/o reducciones en la demanda.

A lo largo del ejercicio 2015 se han puesto de manifiesto determinados casos que muestran la importancia de este tipo de riesgos para la actividad de Ferrovial.

Así, se ha producido un incremento de litigios en algunos de los mercados en los que se desarrolla la actividad a consecuencia de las restricciones presupuestarias y la necesidad de reducción de costes de algunos de nuestros clientes. En la nota relativa a litigios de las Cuentas Anuales se detallan los más relevantes actualmente en vigor, entre los que cabe citar, el litigio con el Ayuntamiento de Birmingham en el Reino Unido, en el que Ferrovial ha tomado las medidas de defensa legal necesarias para hacer valer sus derechos contractuales, y el contencioso administrativo emprendido por la concesión "Autopista Terrassa Manresa" para la restauración del equilibrio económico-financiero, dañado a consecuencia del cambio en el régimen concesional aprobado por la Generalitat de Cataluña en julio de 2015.

3. Algunas de las actividades desarrolladas por Ferrovial pueden verse afectadas por cambios que modifiquen el entorno jurídico y normativo en el que la compañía se desenvuelve, condicionando la capacidad de la sociedad para gestionar y rentabilizar sus negocios.

La compañía vigila de forma continuada el proceso regulatorio y legislativo que afecta a las actividades de la compañía para anticipar con la suficiente antelación los posibles cambios con el objeto de gestionarlos adecuadamente y aprovechar las oportunidades que de éstos puedan derivarse.

Por otro lado destacar que Ferrovial valora y monitoriza la evolución de riesgos emergentes que pueden afectar negativamente a la consecución de los objetivos estratégicos, con el objeto de adaptar su estrategia con la suficiente anticipación. Entre otros, destacan algunos como desastres naturales o provocados por la acción humana, terrorismo en todas sus formas, crisis humanitarias, movimientos políticos antiglobalización y proteccionistas que reduzcan la inversión internacional y pongan en peligro la libre competencia, la obsolescencia tecnológica sobrevenida, etc.

Por último citar que además de los anteriormente mencionados, el contexto de incertidumbre económica, social y política que actualmente existe a nivel mundial, puede incrementar la relevancia de algunos riesgos que actualmente se consideran como poco probables o irrelevantes.

RIESGOS FINANCIEROS

En la sección 5.4 de las cuentas anuales consolidadas se describe el nivel de exposición y la gestión de Ferrovial en relación a los principales riesgos financieros: riesgo de tipo de interés, riesgo de tipo de cambio, riesgo de precio de acción, riesgo de liquidez y riesgo de 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.

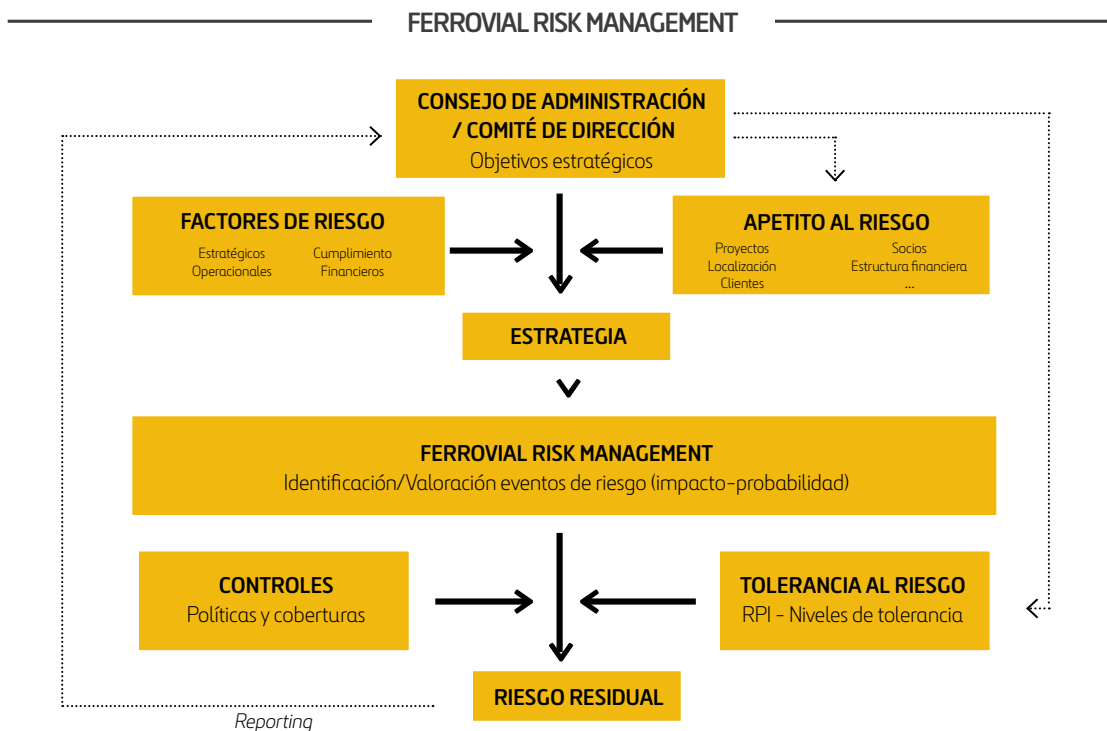
GESTIÓN EFICAZ DEL RIESGO: FERROVIAL RISK MANAGEMENT (FRM)

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

Este proceso permite identificar, con la suficiente antelación, y valorar los eventos de riesgo en función de su probabilidad de ocurrencia y de su impacto potencial sobre los objetivos estratégicos de negocio, incluido el impacto potencial sobre la reputación corporativa, con el objeto de tomar las medidas de gestión y de aseguramiento más idóneas atendiendo a la naturaleza y ubicación del riesgo.

Mediante la aplicación de una métrica común, se realizan dos valoraciones de los eventos de riesgo identificados. Una valoración inherente, antes de las medidas específicas de control implantadas para mitigar el riesgo, ya sea su impacto o su probabilidad de ocurrencia, y una valoración residual, después de medidas específicas de control. Ello permite, además de determinar la importancia relativa de cada evento de riesgo en la matriz de riesgos, evaluar la eficacia de las medidas de control implantadas para la gestión de los mismos.

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



5. GOBIERNO CORPORATIVO

5.1 GOBIERNO CORPORATIVO

CONTRIBUCIÓN A LA CREACIÓN DE VALOR

El Gobierno corporativo de Ferrovial actúa como garante de la integridad, entendida como un comportamiento **ético, transparente** y responsable con sus accionistas, sus empleados y los distintos agentes o *stakeholders* afectados por su actividad. Dicho valor es fundamental para asegurar la consecución de un negocio rentable y sostenible a largo plazo y para no defraudar la confianza que los accionistas y distintos grupos de interés depositan en la compañía.

De acuerdo con la legislación mercantil, el Informe Anual de Gobierno Corporativo (IAGC) forma parte de este informe de gestión, y ha sido formulado por el Consejo de Administración y comunicado a la Comisión Nacional del Mercado de Valores. El IAGC detalla todos los componentes del Gobierno Corporativo de Ferrovial. Sin perjuicio de lo anterior, a continuación se resumen sus elementos más destacables.

ÉTICA Y TRANSPARENCIA: NOVEDADES

Durante el año **2015**, cabe destacar los siguientes hechos por tener un impacto en la ética y la transparencia:

- Actualización del **Protocolo de Prevención de Delitos** con el objeto de adaptar el catálogo de conductas prohibidas a la última reforma del Código Penal Español en materia de responsabilidad penal de las personas jurídicas. Con el mismo objeto, el Consejo de Administración aprobó el Modelo de Prevención de Delitos.
- Nombramiento de un **Director de Cumplimiento y un Comité de Cumplimiento**.
- Puesta en marcha de un nuevo procedimiento organizativo orientado a garantizar la fiabilidad de la información financiera y monitorizar su funcionamiento eficaz en base a una nueva herramienta informática (Proyecto Diana).
- Publicación en la web de nuevos informes**, entre ellos, los de funcionamiento de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones y sobre operaciones vinculadas.

ÉTICA Y TRANSPARENCIA: OTROS ELEMENTOS DESTACABLES

Asimismo, Ferrovial dispone de un **Código de Ética Empresarial** (disponible en www.ferrovial.com), actualizado en 2014, aplicable a todas las empresas del grupo, sus empleados y directivos en el ejercicio de sus actividades, y que incluye un compromiso específico con el cumplimiento de determinadas leyes aplicables, del que puede destacarse:

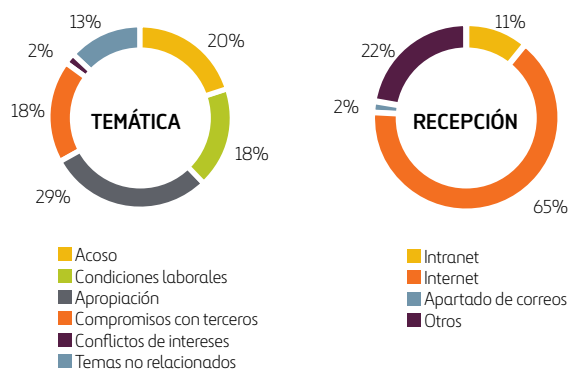
- Relación con las Administraciones:** Ferrovial se compromete a mantener una comunicación abierta y honesta con sus socios gubernamentales.
- Leyes Anticorrupción:** Ferrovial exige el cumplimiento de todas las leyes aplicables que prohíben el soborno. Esta exigencia se ve reforzada por la **Política Anticorrupción** que aprobó la compañía en 2014.
- Uso de información privilegiada:** los empleados que estén sujetos al Reglamento Interno de Conducta de Ferrovial y su grupo de Empresas en materia relativa a los Mercados de

Valores no podrán adquirir o vender (en beneficio propio o de persona relacionada) y no podrán recomendar a terceros la adquisición o la venta de títulos de Ferrovial, sus filiales o cualquier otra sociedad cotizada en cualquier mercado de valores haciendo uso de información privilegiada.

- Leyes contra el blanqueo de capitales:** los empleados deberán cumplir todas las leyes contra el blanqueo de capitales, mantener negocios solo con socios con buena reputación y recibir fondos solo de fuentes legítimas.
- Precisión en libros y registros:** las filiales de Ferrovial en todo el mundo deben tener implantadas prácticas contables que contribuyan a garantizar la precisión de sus libros y registros.

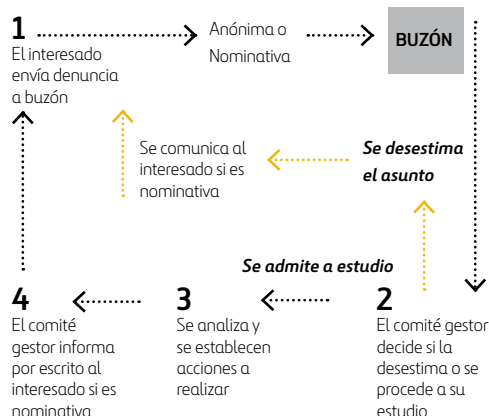
La sociedad se ha dotado de un **Canal Ético de Denuncias**. Creado en 2009 como complemento a otros canales internos y para procurar el cumplimiento del Código de Ética Empresarial, los procedimientos y los protocolos internos, y para denunciar irregularidades, incumplimientos y comportamientos contrarios a la ética y la legalidad. Este canal es de acceso público a través de la página web corporativa y permite realizar comunicaciones de forma confidencial y anónima o nominativamente. En 2015 se han recibido 45 denuncias, de las cuales 15 son anónimas y 30 nominativas.

DENUNCIAS RECIBIDAS EN 2015



Todas las denuncias dan lugar a una investigación por parte del Comité Gestor del Buzón de Denuncias, compuesto por el Director de Auditoría Interna y el Director General de Recursos Humanos. El Comité se reúne al menos una vez al mes, salvo el caso en que se reciba una comunicación que, por su contenido, aconseje iniciar acciones inmediatas.

FUNCIONAMIENTO DEL CANAL ÉTICO DE DENUNCIAS



Del mismo modo, Ferrovial cuenta con un **Procedimiento Corporativo para la Protección de su Patrimonio y la Prevención del Fraude**, actualizado en 2012, con el objetivo de evitar cualquier conducta que pueda suponer un quebranto de dicho patrimonio y perjudicar a la compañía.

OTRAS NOVEDADES: GOBIERNO CORPORATIVO

- **Adaptación del Reglamento del Consejo de Administración** a las modificaciones legislativas y a las recomendaciones del nuevo Código de Buen Gobierno de las sociedades cotizadas.
- **Cumplimiento**, total o parcial, de la mayoría (57 de 59) de las **recomendaciones** aplicables del nuevo Código de Buen Gobierno de las Sociedades Cotizadas.
- En 2015, también cabe destacar la **aprobación de otras políticas corporativas**:
 - Política Fiscal y Política de Control y Gestión de Riesgos Fiscales.
 - Política de Seguridad y Salud*.
 - Política de Selección de Consejeros*.
 - Política de Remuneraciones de los Consejeros, que se someterá a la Junta General para su aprobación.

* Estas políticas son accesibles desde www.ferrovial.com

ÓRGANOS DE GOBIERNO

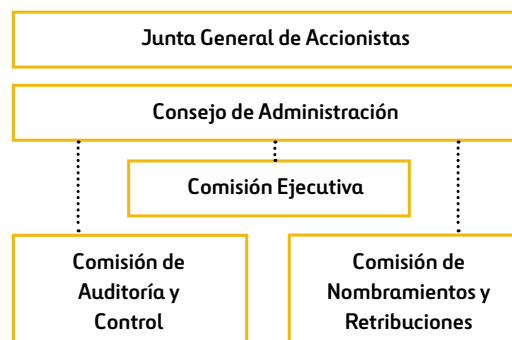
El funcionamiento de los órganos de dirección y el proceso de toma de decisiones del grupo se describe con detalle en el IAGC, destacando las funciones de la Junta General de Accionistas y del Consejo de Administración como máximos órganos de gobierno de la compañía.

Ferrovial respeta los principios de las mejores prácticas nacionales e internacionales en materia de Buen Gobierno Corporativo, adaptados a la naturaleza, estructura y evolución de la compañía.

Consejo de Administración

Desempeña sus funciones con unidad de propósito e independencia de criterio, dispensa el mismo trato a todos los accionistas que se hallen en la misma posición, y se guía por el interés social, entendido como la consecución de un negocio rentable y sostenible a largo plazo, que promueva su continuidad y la maximización del valor económico de la empresa.

ESTRUCTURA DE LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO



Comisión Ejecutiva

Tiene delegadas todas las facultades que corresponden al Consejo de Administración, salvo las indelegables legal o estatutariamente.

Entre otras cuestiones, da seguimiento a la evolución de los principales indicadores de negocio y a las operaciones en curso de Ferrovial.

Comisión de Nombramientos y Retribuciones

A continuación se describen las principales funciones, distintas de las atribuidas por ley, que suponen la adopción de recomendaciones del nuevo Código de Buen Gobierno de las sociedades cotizadas:

- Proponer las condiciones básicas de los contratos de la Alta Dirección.
- Asegurarse de 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 prestada a la comisión.

Comisión de Auditoría y Control

A continuación se describen las principales funciones, distintas de las atribuidas por ley, que suponen la adopción de recomendaciones del nuevo 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.
- 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.

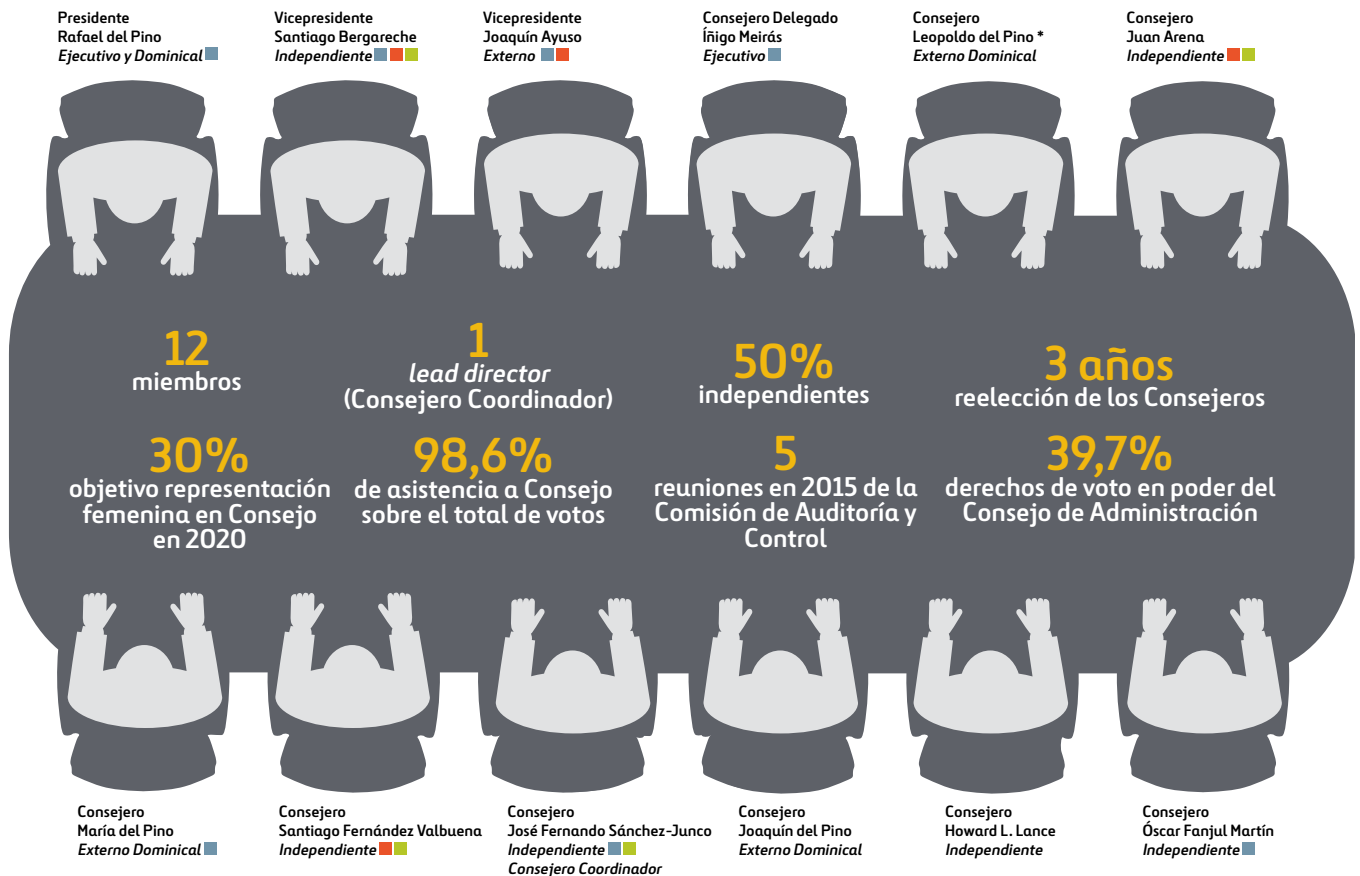
- Velar por que la retribución del auditor de cuentas no comprometa su calidad ni independencia.
- Recibir información periódica sobre las actividades de la Dirección de Auditoría Interna.
- Establecer y supervisar un sistema que permita a los empleados comunicar de forma confidencial y, si resulta posible y se considera apropiado, anónima, irregularidades de po-

- tencial 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.

MAYORÍA DE CONSEJEROS INDEPENDIENTES EN LA COMISIÓN DE AUDITORÍA Y CONTROL

TOTALIDAD DE CONSEJEROS INDEPENDIENTES EN LA COMISIÓN DE NOMBRAMIENTOS Y RETRIBUCIONES

EVALUACIÓN DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN POR UN CONSULTOR EXTERNO AL MENOS CADA 3 AÑOS



COMISIONES: ■ Comisión Ejecutiva ■ Comisión de Auditoría y Control ■ Comisión de Nombramientos y Retribuciones

* Con fecha 21 de enero de 2016 D. Leopoldo del Pino presentó su dimisión como Consejero.

5.2 PRINCIPIOS Y POLÍTICA DE RETRIBUCIONES

CONTRIBUCIÓN A LA CREACIÓN DE VALOR

Ferrovial sigue en materia de retribución del Consejo y la Alta Dirección los **principios generales de remuneración** de la compañía, así como las **mejores prácticas de mercado**, apoyándose en estudios retributivos de firmas de reconocido prestigio, la **normativa legal aplicable** y su propia **normativa interna**.

REMUNERACIÓN DEL PRESIDENTE Y CONSEJERO DELEGADO



La política retributiva del Consejo y la Alta Dirección se encuentra **alineada con los principios generales de remuneración de Ferrovial**.

Los principios de esta política son: creación de valor a largo plazo, transparencia, atracción y retención de los mejores profesionales, logro responsable de objetivos y equilibrio razonable entre los componentes de la retribución fija y variable. Para más información consultar el Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros disponible en www.ferrovial.com

REMUNERACIONES DE LOS CONSEJEROS EJECUTIVOS: CRITERIOS

Desglose de la retribución en componentes fijos y variables.

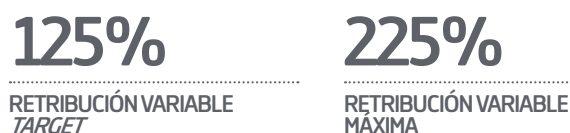
Alineación con los objetivos de Ferrovial mediante:

- Participación periódica en planes vinculados a la acción y ligados a métricas de rentabilidad.
- Reconocimiento, en ciertos casos, de un concepto retributivo diferido.
- No asunción de compromisos por pensiones.

Vinculación de la parte variable a la consecución de objetivos corporativos

- Los objetivos establecidos en el plan estratégico permiten

RETRIBUCIÓN VARIABLE CONSEJEROS EJECUTIVOS



establecer las métricas a las que se vincula la retribución variable anual y a medio/largo plazo.

La normativa legal aplicable

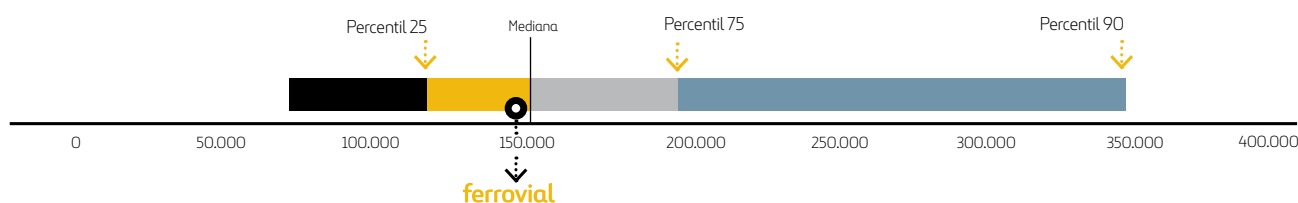
Los datos de mercado:

- Ferrovial sigue en materia retributiva las mejores prácticas de mercado y se apoya en estudios retributivos de firmas de reconocido prestigio.

NORMATIVA INTERNA DE FERROVIAL

- 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.
- Se limitarán a los Consejeros Ejecutivos las fórmulas retributivas consistentes en la entrega de acciones, opciones, instrumentos referenciados al valor de la acción o vinculados al rendimiento de la Sociedad.
- El Consejo formulará un informe anual sobre las remuneraciones de sus Consejeros, en los términos establecidos en la normativa vigente, que se difundirá y someterá a votación consultiva de la Junta como punto separado del orden del día.

REMUNERACIÓN MEDIA DE LOS CONSEJEROS EN SU CONDICIÓN DE TALES



■ 0-25%il ■ 50-75%il ■ 25-50%il ■ 75-90%il

Ferrovial se compara con el IBEX-35 y se encuentra en la compensación media del Grupo

Fuente: Towers Watson

Retribuciones de la Alta Dirección (miles de €)

2015

| | |
|-------------------------------------|---------------|
| Retribución fija | 5.006 |
| Retribución variable | 5.431 |
| Planes vinculados a acciones | 14.614 |
| Otros ⁽¹⁾ ⁽²⁾ | 1.945 |
| TOTAL | 26.996 |

(1) Desvinculación de un miembro de la A. Dirección (cifra no exenta a efectos de IRPF)
(2) Adicionalmente se incluyen la primas de seguros y Consejos en otras sociedades filiales

Retribuciones Consejeros Ejecutivos (miles de €)

| | Fija | Variable | Planes vinculados a acciones ⁽¹⁾ | Otros ⁽²⁾ | Total 2015 |
|-------------------------------------|--------------|--------------|---|----------------------|---------------|
| Rafael del Pino y Calvo-Sotelo | 1.335 | 2.034 | 2.323 | 6 | 5.698 |
| Joaquín Ayuso García ⁽³⁾ | 0 | 0 | 3.685 | 31 | 3.716 |
| Íñigo Meirás Amusco | 1.100 | 1.837 | 5.798 | 3 | 8.738 |
| TOTAL | 2.435 | 3.871 | 11.806 | 40 | 18.152 |

(1) En marzo de 2015, habiéndose cumplido íntegramente las condiciones acordadas, se ha abonado un número de acciones equivalente a las unidades asignadas en 2012, una vez practicadas las retenciones correspondientes. Se comunicó a la CNMV con fecha 18 de marzo de 2015

(2) El nº de opciones ejercidas en 2015 por Íñigo Meirás asciende a 538.000

(3) El nº de opciones ejercidas en 2015 por Joaquín Ayuso asciende a 409.600. Este Plan de Stock Options 2008, del que conserva aún derechos, le fue otorgado cuando era Consejero Ejecutivo

5.3 CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

Presidente

Rafael del Pino

Ejecutivo y Dominical ■■

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

Vicepresidentes

Santiago Bergareche

Externo Independiente ■■■

Licenciado en Ciencias Económicas y Derecho (Universidad Comercial de Deusto). Vicepresidente 1º del Grupo 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. Presidente de Vocento; Vicepresidente de Nmás1 Dinamia, S.A.; Consejero de Maxam Corp Holding, S.L. y de Deusto Business School; Patrono de la Fundación Casa Ducal de Medinaceli. Ha sido Director General de Banco Bilbao Vizcaya Argentaria (BBVA); Presidente de Metrovacesa y de Cepsa.

Joaquín Ayuso

Externo ■■

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

Consejero Delegado

Íñigo Meirás

Ejecutivo ■■

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

Consejeros

Juan Arena

Externo Independiente ■■■

Doctor Ingeniero ICAI, Licenciado en Ciencias Empresariales por ICADE, Graduado en Psicología, Diplomado en Estudios Tributarios y AMP Harvard Business School. Consejero de Ferrovial desde 2000. Consejero de Laboratorios Almirall, Everis, Meliá Hotels International y Panda; Presidente de los Consejos Asesores de Consulnor y de Marsh; miembro del Consejo Asesor de Spencer Stuart, del Consejo Profesional de ESADE, del Consejo Asesor Europeo de Harvard Business School y de UBS Bank; Consejero de Deusto Business School y Senior Lecturer de Harvard Business School (2009-2010). Ha sido Consejero Delegado y Presidente de Bankinter; Consejero de TPI, de Dinamia y de Prisa.

María del Pino

Externo Dominical ■■

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

Santiago Fernández Valbuena

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. Desde 2012 Consejero de Telefónica, S.A. Ha sido Presidente de Telefónica Latinoamérica; Director General de Estrategia, Finanzas y Desarrollo de Telefónica; Director General de Sociétés Générale Valores y Director de Bolsa en Beta Capital; Profesor Titular de Economía Aplicada en la Universidad Complutense y Profesor en el Instituto de Empresa.

José Fernando Sánchez-Junco

Externo Independiente ■■■

Consejero Coordinador

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

Joaquín del Pino

Externo Dominical

Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales; MBA por el IESE. Consejero de Ferrovial desde 2015 (y representante del Consejero Karlow, S.L. desde 2010, reelegido en 2013). Presidente / Vicepresidente del Consejo de Administración de Casa Grande de Cartagena, S.L.U. de forma rotatoria; representante persona física de Soziancor, S.L.U., Presidente del Consejo de Administración de Pactio Gestión, SGILC, S.A.U.; y Patrono de las Fundaciones Rafael del Pino y Plan España. Ha sido Consejero de Banco Pastor.

Leopoldo del Pino *

Externo Dominical

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (Universidad Politécnica de Madrid); MBA por INSEAD. Consejero de Ferrovial desde 2015 (y representante del Consejero Portman Baela, S.L. desde 2010, reelegido en 2013). Presidente Ejecutivo de Estacionamientos Iberpark, S.A. y miembro del Consejo Asesor Internacional de INSEAD. Ha sido, entre otros cargos, Vicepresidente Ejecutivo de Empark y Vicepresidente de su Comisión Ejecutiva; Consejero y miembro de la Comisión Ejecutiva de Ebro Foods; Director para España y miembro del Comité de Dirección de Cintra; Presidente de Ausol, Autema, Autopista Madrid Levante, Autopista Alcalá O'Donnell, Esli y ANERE; Vicepresidente de ASESGA, Autopista Trados 45 y EULSA; Consejero de SMASSA, AUSSA y EGUISA; Director General de Cintra Aparcamientos y Dornier; Director General de Industria, Energía y Minas de la Comunidad de Madrid.

Howard L. Lance

Externo Independiente

Ingeniero Industrial por la Universidad de Bradley. Master en Administración por la Krannert School of Management, Universidad de Purdue. Consejero de Ferrovial desde 2014. Asesor de The Blackstone Group; Presidente de Summit Materials, Inc. y de Emdeon, Inc. Ha sido Presidente y Consejero Delegado de Harris Corporation; Consejero de Stryker, Inc. y de Eastman Chemical Company.

Óscar Fanjul

Externo Independiente ■■

Catedrático de Teoría Económica en excedencia. Consejero de Ferrovial desde 2015. Vicepresidente de Omega Capital; Consejero de LafargeHolcim, Marsh & McLennan Companies y Acerinox; Patrono de la Fundación de Amigos del Museo del Prado, del Centro de Estudios Monetarios y Financieros (Banco de España) y del Aspen Institute (España). Ha sido Presidente fundador y Consejero Delegado de Repsol; Presidente de Hidroeléctrica del Cantábrico; Presidente no ejecutivo de NH Hoteles y de Deoleo; Consejero de Unilever, BBVA, London Stock Exchange y Areva.

Secretario

Santiago Ortiz Vaamonde

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

* Con fecha 21 de enero de 2016 D. Leopoldo del Pino presentó su dimisión como Consejero.

5.4 COMITÉ DE DIRECCIÓN



1 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.

2 Alejandro de la Joya

Consejero Delegado de Ferrovial Agroman

Es Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Ingresó en la empresa en 1991 y ha desarrollado su carrera profesional en España, Marruecos, Italia, Portugal y posteriormente en Polonia (Budimex) como Director. En 2005 ocupó la posición de Director de Exterior y desde 2007 la posición de Director de Construcción Internacional. En 2008 fue nombrado Consejero Delegado de Ferrovial Agroman.

3 Enrique Díaz-Rato

Consejero Delegado de Cintra

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Licenciado en Ciencias Económicas y Master en Dirección de Empresas por la EOI. Se incorporó a Ferrovial en 2001, como Gerente General de Cintra Chile. En 2004 fue nombrado Director General de la Autopista 407 ETR en Toronto (Canadá), y desde abril de 2006 desempeñó el cargo de Director de Autopistas para Estados Unidos, Canadá, Chile e Irlanda. En julio de 2006 fue nombrado Consejero Delegado de Cintra.

4 Álvaro Echániz

Consejero Delegado de Ferrovial Fisa (División Inmobiliaria)

Licenciado en Ciencias Empresariales. Se incorporó a Ferrovial tras la operación de adquisición de Ferrovial Agroman. En dicha división ejerció como Director Económico-Financiero, incorporándose a continuación a Cintra, donde ocupa de nuevo el cargo de Director Económico-Financiero entre los años 1998 y 2002. Posteriormente, pasó a ocupar el cargo de Consejero Delegado de FISA, la división inmobiliaria de Ferrovial.

5 María Dionis

Directora General de Recursos Humanos

Licenciada en Psicología por la Universidad Complutense de Madrid y Master 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.

6 Federico Flórez

Director General de Sistemas de Información e Innovación (CIIO)

Ingeniero Naval, Máster en Dirección de Empresas y Dirección de Informática, PAD IESE, Advanced Management Program INSEAD. Diplomado en diferentes cursos de alta dirección en Harvard, MIT y Cranfield. 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.

7 Jorge Gil

Consejero Delegado de Ferrovial Aeropuertos Aeropuertos

Licenciado en Ciencias Empresariales y Derecho por ICADE. Consejero Delegado de Ferrovial Aeropuertos y miembro del Consejo de Administración de Heathrow Airport Holdings desde diciembre de 2012. Se incorporó a Ferrovial en el año 2001 en Cintra, donde ocupó la posición de Director de Desarrollo Corporativo y de Negocio, siendo Consejero, entre otras, de la 407 ETR, Chicago Skyway e Indiana Toll Road. 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.

8 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 2009 fue nombrado Director General Económico-Financiero de Ferrovial. Anteriormente ocupó diversos cargos directivos en el Grupo Telefónica, JP Morgan o Banco Santander. Trabajó en Obra Civil antes de obtener el título MBA.

9 Santiago Olivares

Consejero Delegado de Ferrovial Servicios

Ingeniero industrial por ICAI y MBA por el MIT. Se incorporó a Ferrovial en 2002 como Director de Desarrollo de Negocio de la división de Servicios. Posteriormente fue nombrado Director del área internacional de esta división. Desde mayo de 2007 es Consejero Delegado de Ferrovial Servicios.

10 Santiago Ortiz Vaamonde

Secretario General

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

11 María Teresa Pulido

Directora de Estrategia Corporativa

Licenciada en Economía por la Universidad de Columbia y MBA por el MIT. 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 EMSAEB Board. Se incorporó a Ferrovial en abril de 2011 como Directora de Estrategia Corporativa. Desde julio de 2014 forma parte del Comité de Dirección del Grupo Ferrovial.

6. EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LOS NEGOCIOS EN 2016

En consonancia con la estrategia y las oportunidades y riesgos analizados en el Capítulo 2 de este informe, Ferrovial elabora una previsión acerca de la evolución de sus actividades en el año 2016 relativa a cada área de negocio.

SERVICIOS

La situación financiera internacional de los mercados en los que opera Ferrovial Servicios difiere según los países. En cualquiera de ellos pueden producirse tanto situaciones de incertidumbre y desaceleración de las actividades públicas, así como la aparición de nuevas oportunidades.

Reino Unido: la anunciada ralentización en las actividades y la disminución de los presupuestos por parte de las Administraciones Públicas locales pueden afectar de manera negativa al volumen de contratación de servicios. No obstante, existen oportunidades en consultoría para infraestructuras, un área en la que Ferrovial Servicios posee importantes capacidades diferenciadoras frente a otros competidores. También es destacable la estabilidad en las *utilities* sujetas a un ciclo regulatorio. El sector del agua se gestiona actualmente a través de 18 monopolios regionales y se espera una apertura del mercado a partir de 2017. El sector de la energía se está privatizando y presenta importantes oportunidades. En la primera mitad del ejercicio 2016, está previsto que se dicte sentencia en el pleito con el Ayuntamiento de Birmingham por diferencias en la interpretación del contrato sobre el alcance de las actuaciones en la fase de inversión.

España: las Elecciones Municipales de mayo de 2015 y las Elecciones Generales de diciembre han ralentizado los procesos de licitación.

Existen, por otro lado, importantes oportunidades en el sector privado, por la tendencia a externalizar aquellos servicios auxiliares que no forman parte de su actividad fundamental.

Otros mercados: se esperan sólidos crecimientos de ventas en Portugal, Polonia, Chile y Catar, por ser mercados en los que Ferrovial Servicios tiene todavía una presencia menor.

AUTOPISTAS

El comportamiento previsible de las autopistas en operación durante 2016, dependerá de la evolución macroeconómica en los países o Estados en los que están localizados los activos y su impacto sobre los volúmenes de tráfico e ingresos.

El proceso de rotación de activos maduros, vendrá marcado por la culminación de los acuerdos de venta de la autopista Chicago Skyway y de las autopistas en Irlanda.

En 2016 está prevista la entrada en operación del proyecto 407 EDG (Extension I) en Canadá, así como el inicio de las obras en los proyectos de reciente adjudicación (I-77 en Carolina del Norte en EE.UU., Toowoomba en Australia y Ruta del Cacao en Colombia).

Asimismo, se prevé continuar las conversaciones con los prestamistas en aquellos proyectos en los que se están negociando acuerdos de reestructuración (SH-130 en Texas, EE.UU. y Euroscut Açores en Portugal).

CONSTRUCCIÓN

Durante 2016 se espera que la cifra de ingresos de Construcción se mantenga estable con un ligero crecimiento, debido a que el incremento de la actividad internacional compensará una nueva reducción de la actividad en España.

España: en 2016 se prevé una reducción de la actividad, debido a la inestabilidad del mercado a consecuencia de la elevada competencia y los resultados electorales en 2015, tanto nacionales como locales. El enfoque de contratación se mantendrá selectivo, priorizando la rentabilidad sobre el volumen de ventas.

Norteamérica: tras finalizar en 2015 la autopista LBJ en Texas con varios meses de antelación, en 2016 continuará la ejecución de grandes autopistas como la NTE Extension en Texas, la I-77 en Carolina del Norte o la 407 EDG en Canadá. También se prevé que comiencen las obras de la I-285 en Georgia, en la que Ferrovial fue designado *preferred bidder*.

Polonia: la facturación crecerá gracias al incremento de la contratación registrado en 2014 y 2015 de proyectos de carreteras asociados al nuevo marco de Fondos Europeos. También se esperan resultados por el incremento de las licitaciones en ferrocarriles y la creciente actividad en construcción industrial.

Reino Unido: se prevé un aumento de la actividad sustentada en los proyectos previstos en el nuevo plan de infraestructuras del Gobierno británico. A ello se une la reciente adjudicación del Thames Tideway Tunnel, mientras proseguirá la ejecución de otras grandes obras como la ampliación de la *Northern Line* del Metro de Londres.

Australia: en 2015 se inició la ejecución del primer gran contrato para Ferrovial Agroman, el tramo de Warrell Creek hasta Nambucca Heads de la Autopista del Pacífico. En 2016 se espera un aumento gracias a la adjudicación junto a Cintra de la autopista Toowoomba y el Northern Beaches Hospital Connectivity, proyectos que confirman a Ferrovial como una compañía de referencia en el país.

Otros mercados: Ferrovial Agroman está analizando diversos proyectos complejos de infraestructuras que se licitarán en 2016 en regiones con presencia estable como América Latina (Chile, Colombia, Brasil, Perú o México) y Oriente Medio, así como otros países con oportunidades puntuales. Así fue en 2015 con la designación como *preferred bidder* de la autopista Bucaramanga – Barrancabermeja en Colombia o de la D4R7 en Eslovaquia.

AEROPUERTOS

En 2016, Ferrovial Aeropuertos prevé consolidar definitivamente las operaciones de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton bajo el paraguas de AGS. Por otro lado, HAH seguirá colaborando con el Gobierno británico y recabando el apoyo de políticos, cámaras de comercio, asociaciones de empresarios y comunidades locales, para que la ampliación de Heathrow sea la opción elegida para incrementar la capacidad aeroportuaria del país, por su contribución decisiva para impulsar la economía británica. Además, Ferrovial Aeropuertos continuará su actividad de licitación mediante su participación en proyectos en Francia, Estados Unidos o Brasil, entre otros.

7. METODOLOGÍA DE PUBLICACIÓN DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

7.1 PRINCIPIOS DE REPORTE

Ferrovial presenta su información económica, social y ambiental siguiendo los principios del Marco Conceptual para la preparación del informe Integrado del International Integrated Reporting Council (IIRC).

Asimismo, la información de Responsabilidad Corporativa aplica por séptimo año los principios de la norma AA1000, una herramienta clave para la alineación de la información presentada en el Informe con las expectativas de sus grupos de interés y la materialidad de la compañía. El informe sigue la versión 4 de la Guía del Global Reporting Initiative (GRI) con autodeclaración "Comprehensive", según los requisitos de la Guía GRI.

La consideración por parte de Ferrovial de los principios relacionados con el contenido del Informe, se desarrolla en los apartados específicos sobre la materialidad y el compromiso con los grupos de interés. Para más información sobre las normas AA1000 y el GRI, consultar página 82 de indicadores GRI.

PERÍMETRO DE LA INFORMACIÓN

Ferrovial está constituida por la sociedad cabecera, Ferrovial S.A. y sus sociedades dependientes. Para el reporte de la información no financiera, se incluyen todas aquellas empresas en las que Ferrovial tiene el control, entendiendo por ello una participación superior al 50%. En estos casos, se reporta el 100% de la información. Para obtener una información detallada de las compañías incluidas se puede consultar el perímetro de las Cuentas Anuales (Anexo).

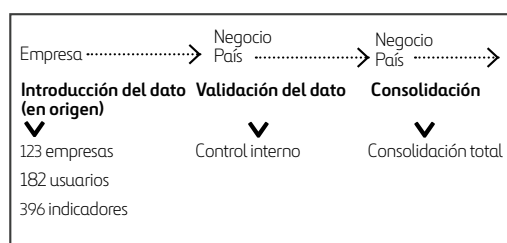
Asimismo, siguiendo con las indicaciones de la Guía GRI en su versión G4, Ferrovial aporta en la medida de lo posible información de los indicadores y aspectos materiales de "fuera de la organización", cuando estos datos presentan la suficiente calidad, y siempre de forma separada. Ferrovial considera que los impactos más relevantes son los relativos a la autopista 407 ETR en Canadá y HAH en Reino Unido.

PROCESO DE CONSOLIDACIÓN

Desde 2007 Ferrovial cuenta con un sistema de reporting y consolidación de información relativa al ámbito de la Responsabilidad Corporativa (información no financiera). Dicho sistema sirve para mejorar la calidad de la información y facilitar el reporting interno y externo. Este proceso permite trabajar sobre dos ejes, por negocio y geográfico, para obtener la información necesaria cruzando los datos.

TRAZABILIDAD

El criterio de consolidación aplicado no ha variado respecto a años anteriores. Todas las sociedades han reportado los datos relativos a Responsabilidad Corporativa a fecha diciembre 2015. Se introduce el dato (396 indicadores) desde el origen (123 empresas) por los responsables (182 usuarios), pasando por un proceso de validación y control interno hasta ser consolidado y verificado por un tercero.



REFORMULACIÓN DE LA INFORMACIÓN

Los cambios en el perímetro de la consolidación en 2015 no han afectado significativamente a la comparabilidad de la información respecto a los de 2014. No obstante, en el texto del Informe se indica cuando algún indicador concreto de años anteriores se ha modificado o presenta cambios 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 de comportamiento 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 *stakeholders* internos 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 (Administración, gobiernos, medios de comunicación, analistas, sector empresarial, sindicatos, Tercer Sector y sociedad en general), comenzando por las comunidades locales en las que la compañía desarrolla sus actividades. Esta relación es dinámica puesto que el entorno cambia de forma cada vez más rápida. El negocio de Ferrovial depende en gran medida de las relaciones con las Administraciones Públicas de los países en que opera.

Ferrovial ostenta cargos de decisión en organismos impulsores de la Responsabilidad Corporativa a nivel nacional e internacional como Fundación SERES, Forética, Red Española del Pacto Mundial, Asociación Española para la Calidad (AEC). En el año 2015, Ferrovial ha participado en la creación del Grupo Español Español de Crecimiento Verde y el Grupo Asesor para impulsar los nuevos Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas. La relación con cada grupo de interés se detalla en www.ferrovial.com

ASUNTOS MATERIALES

Ferrovial destaca como asuntos relevantes todos aquellos que podrían ejercer una influencia sustancial en las evaluaciones y decisiones de los grupos de interés, afectando la capacidad de satisfacer sus necesidades presentes sin comprometer a las generaciones futuras.

Ferrovial actualiza cada dos años su matriz de materialidad, un plazo adecuado a la naturaleza de sus actividades. Además, cuenta con un Plan Estratégico de Responsabilidad Corporativa (Plan 20.16) cuyos objetivos están ligados a los resultados del análisis de materialidad.

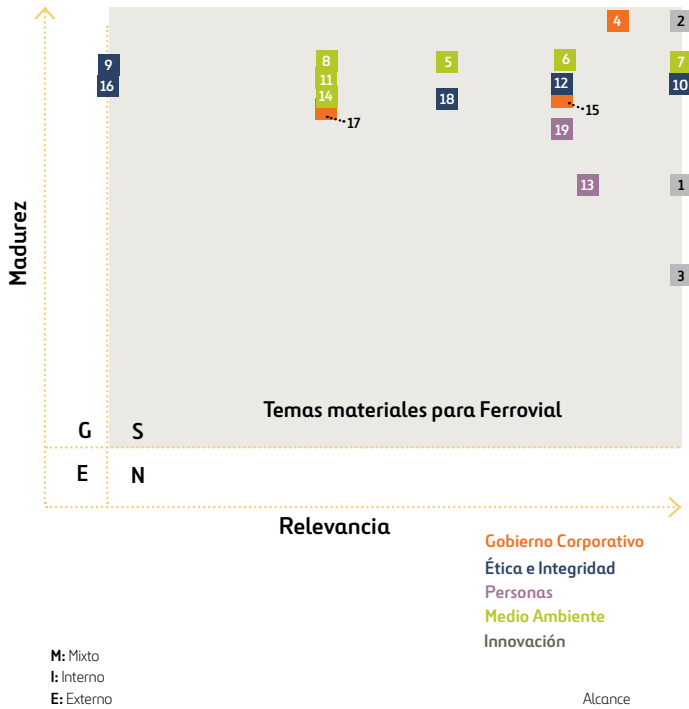
El proceso consta de tres fases:

- Se identifican las principales tendencias y las prácticas sostenibles más relevantes en el sector y se establece su relevancia para los expertos. Con ello se obtiene la versión básica de la matriz de materialidad.
- Se elabora internamente la matriz de riesgos según sus distintas tipologías: estratégicas, operativas, de cumplimiento y financieros, identificando los eventos más relevantes para la

reputación de Ferrovial. Esta matriz permite valorar los datos obtenidos en la fase anterior y matizar las puntuaciones.

- Se busca la opinión de *stakeholders* concretos mediante encuestas de percepción acerca de temas importantes para Ferrovial. Los grupos de interés externos seleccionados deben ser personas que conozcan bien la compañía y que tengan contacto con distintos responsables internos. Empleados y *stakeholders* reciben la misma ponderación en la valoración los resultados.

Los asuntos más relevantes quedan reflejados en la matriz, clasificados según la **madurez** (nivel de atención que Ferrovial y el sector prestan a un determinado asunto) y la **relevancia** (importancia dada por los prescriptores a los asuntos de responsabilidad corporativa).



- Ser referente en el sector en materia de sostenibilidadM
- Desarrollo de proyectos innovadoresM
- Mantener convenios de colaboración con centros de investigación.....M
- Tener políticas específicas sobre temas de ética e integridadI
- Desarrollar una estrategia de construcción sostenibleM
- EcoeficienciaI
- Cambio climáticoI
- Huella hídricaI
- Disponer de canales de comunicación con clientes y procesos de resolución de quejasM
- Establecer metodología para evaluar proveedores en base a riesgoM
- Contar con programas de respuesta de emergencia para derrames.....I
- Integrar a los proveedores en la política de Responsabilidad CorporativaM
- Contar con políticas y sistemas de gestión para asegurar que los productos/servicios no supongan un riesgo para la salud, seguridad, integridad o privacidad de los clientesM
- Contar con procedimientos y protocolos para el manejo, uso y almacenamiento adecuado de sustancias peligrosasI
- Disponer de una política específica de Gobierno CorporativoI
- Disponer de una política de comprasI
- Hacer públicas las políticas sobre temas de ética e integridadM
- Disponer de canales de comunicación para el reporte de prácticas poco éticasM
- Contar con una política corporativa en relación con la salud y seguridad de los empleadosI

Asuntos Sostenibles (S): asuntos de madurez alta y relevancia alta. Estos son asuntos ampliamente tratados por los prescriptores y de gran madurez entre las empresas del sector.

Asuntos Generalizados (G): asuntos de madurez alta y relevancia baja. Estos son temas tratados de manera generalizada por las compañías, pero poco mencionados por los prescriptores.

Asuntos Emergentes (E): son asuntos de relevancia baja y madurez baja. Pueden ser, por ejemplo, asuntos que empiezan a ser tratados por los prescriptores y que van adoptando las compañías.

Asuntos necesarios (N): estos son temas ampliamente tratados por los prescriptores, pero poco maduros entre las compañías. En este cuadrante se encuentran los "quick wins" para posicionarse como líder en sostenibilidad.

PLAN ESTRATÉGICO DE RESPONSABILIDAD CORPORATIVA (2014-2016)

El Plan cuenta con la aprobación del Consejo de Administración y se define en el Comité de Responsabilidad Corporativa, que se reúne trimestralmente. Es presidido por el Director de Comunicación y Responsabilidad Corporativa y está formado por los responsables de las diferentes áreas corporativas (Riesgos, Recursos Humanos, Innovación, Medio Ambiente y Secretaría General), así como por un responsable de cada negocio. El objetivo de este Comité es velar por el seguimiento del plan, que incluye acciones concretas para las seis líneas de actuación definidas. El Presidente del Comité de Responsabilidad Corporativa reporta anualmente al Consejo de Administración.

El Plan 20.16, vigente hasta 2016 y actualizado cada tres años, recoge las cuestiones que interesan a los inversores, las valoraciones de los principales índices de sostenibilidad y la revisión de buenas prácticas en el sector. El Plan parte de la matriz de materialidad consensuada con los *stakeholders* internos, los representantes de todas las áreas corporativas de la compañía, y posteriormente se refrenda con una encuesta de percepción dirigida a los grupos de interés externos. Todo ello sirve para definir seis áreas y líneas estratégicas en materia de RC.

PLAN 20.16

| Áreas | Líneas de actuación |
|-----------------------------|---|
| Gobierno Corporativo | Transparencia en la información al mercado. Actuación en los mercados de valores. Mejoras organizativas en los órganos de gobierno. |
| Ética e Integridad | Códigos de conducta. Derechos Humanos. Cadena de suministro. |
| Personas | Atracción y retención del talento. Formación y desarrollo. Seguridad y salud laboral. Diversidad e igualdad de oportunidades. |
| Medio Ambiente | Cambio climático. Ecoeficiencia. Biodiversidad. |
| Sociedad | Comunidad. Huella social. Voluntariado. |
| Innovación | I+D sostenible. Fomento del emprendimiento. |

POLÍTICA DE RESPONSABILIDAD CORPORATIVA

Ferrovial entiende la Responsabilidad Corporativa como un compromiso voluntario para participar en el desarrollo económico, social y medioambiental de las comunidades donde opera. Esta política se fundamenta en los principios del Pacto Mundial y en acuerdos y resoluciones internacionalmente aceptados cuyos contenidos abordan materias de Responsabilidad Corporativa.

Corresponde al Consejo de Administración de Ferrovial velar por los principios de Responsabilidad Corporativa que voluntariamente ha asumido la organización. La política está accesible desde www.ferrovial.com

7.2 INDICADORES GRI - G4

| CONTENIDOS BÁSICOS GENERALES GRI G4 | | | |
|--|--|--|----------|
| ESTRATEGIA Y ANÁLISIS | | Página | Revisión |
| G4-1 | Inclúyase una declaración del responsable principal de las decisiones de la organización (la persona que ocupe el cargo de director ejecutivo, presidente o similar) sobre la relevancia de la sostenibilidad para la organización y la estrategia de esta con miras a abordar dicha cuestión. | 3 | ✓ |
| G4-2 | Describa los principales efectos, riesgos y oportunidades | 6-7, 12-13, 64-65 | ✓ |
| PERFIL DE LA ORGANIZACIÓN | | Página | Revisión |
| G4-3 | Nombre de la organización. | Nota 1.1 de las Cuentas Anuales Consolidadas 2015 de Ferrovial | ✓ |
| G4-4 | Marcas, productos y servicios más importantes de la organización. | 16- 23 | ✓ |
| G4-5 | Lugar donde se encuentra la sede de la organización | Nota 1.1 de las Cuentas Anuales Consolidadas 2015 de Ferrovial | ✓ |
| G4-6 | Indique en cuántos países opera la organización y nombre aquellos países donde la organización lleva a cabo operaciones significativas o que tienen una relevancia específica para los asuntos de sostenibilidad objeto de la memoria | 10-11 | ✓ |
| G4-7 | Naturaleza del régimen de propiedad y su forma jurídica | Nota 1.1 de las Cuentas Anuales Consolidadas 2015 de Ferrovial | ✓ |
| G4-8 | Indique a qué mercados se sirve (con desglose geográfico, por sectores y tipos de clientes y destinatarios) | 10-11 | ✓ |
| G4-9 | Determine la escala de la organización, indicando: - número de empleados; - número de operaciones; - ventas netas o ingresos netos; - capitalización, desglosada en términos de deuda y patrimonio (para las organizaciones del sector privado); y cantidad de productos o servicios que se ofrecen. | 8-11 | ✓ |
| G4-10 | a. Número de empleados por contrato laboral y sexo. b. Número de empleados fijos por tipo de contrato y sexo. c. Tamaño de la plantilla por empleados, trabajadores contratados y sexo. d. Tamaño de la plantilla por región y sexo. e. Indique si una parte sustancial del trabajo de la organización lo desempeñan trabajadores por cuenta propia reconocidos jurídicamente, o bien personas que no son empleados ni trabajadores contratados, tales como los empleados y los empleados subcontratados por los contratistas. f. Comuníquese todo cambio significativo en el número de trabajadores. | 48 | ✓ (3) |
| G4-11 | Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos | 52 | ✓ |
| G4-12 | Describa la cadena de suministro de la organización | Ver anexo | ✓ |
| G4-13 | Comuníquese todo cambio significativo que haya tenido lugar durante el periodo objeto de análisis en el tamaño, la estructura, la propiedad accionarial o la cadena de suministro de la organización | Nota 1.1.3 de las Cuentas Anuales Consolidadas 2015 de Ferrovial | ✓ |
| PARTICIPACIÓN EN INICIATIVAS EXTERNAS | | | |
| G4-14 | Indique cómo aborda la organización, si procede, el principio de precaución. | 64-65 | ✓ |
| G4-15 | Elabore una lista de las cartas, los principios u otras iniciativas externas de carácter económico, ambiental y social que la organización suscribe o ha adoptado | informeannualintegrado2015.ferrovial.com | |
| G4-16 | Elabore una lista de las asociaciones y las organizaciones de promoción nacional o internacional a las que la organización pertenece y en las cuales: - ostente un cargo en el órgano de gobierno; - participe en proyectos o comités; - realice una aportación de fondos notable, además de las cuotas de membresía obligatorias; - considere que ser miembro es una decisión estratégica. | informeannualintegrado2015.ferrovial.com | |
| ASPECTOS MATERIALES Y COBERTURA | | Página | Revisión |
| G4-17 | a. Elabore una lista de las entidades que figuran en los estados financieros consolidados de la organización y otros documentos equivalentes. b. Señale si alguna de las entidades que figuran en los estados financieros consolidados de la organización y otros documentos equivalentes no figuran en la memoria. | 73 Anexo II de las Cuentas Anuales Consolidadas 2015 de Ferrovial | ✓ |
| G4-18 | a. Describa el proceso que se ha seguido para determinar el contenido de la memoria y la cobertura de cada Aspecto. b. Explique cómo ha aplicado la organización los Principios de elaboración de memorias para determinar el Contenido de la memoria. | 73-74 | ✓ |
| G4-19 | Elabore una lista de los Aspectos materiales que se identificaron durante el proceso de definición del contenido de la memoria. | 74 | ✓ |
| G4-20 | Indique la cobertura dentro de la organización de cada Aspecto material. | 74 | ✓ |
| G4-21 | Indique la Cobertura fuera de la organización de cada Aspecto material | 74 | ✓ |
| G4-22 | Describa las consecuencias de las reformulaciones de la información facilitada en memorias anteriores y sus causas. | 73 | ✓ |
| G4-23 | Señale todo cambio significativo en el Alcance y la Cobertura de cada Aspecto con respecto a memorias anteriores | 73 | ✓ |
| PARTICIPACIÓN DE LOS GRUPOS DE INTERÉS | | Página | Revisión |
| G4-24 | Elabore una lista de los grupos de interés vinculados a la organización | informeannualintegrado2015.ferrovial.com | |
| G4-25 | Indique en qué se basa la elección de los grupos de interés con los que se trabaja | 73 | ✓ |
| G4-26 | Describa el enfoque de la organización sobre la participación de los grupos de interés, incluida la frecuencia con que se colabora con los distintos tipos y grupos de partes interesadas, o señale si la participación de un grupo se realizó específicamente en el proceso de elaboración de la memoria. | 73-74 informeannualintegrado2015.ferrovial.com | |
| G4-27 | Señale qué cuestiones y problemas clave han surgido a raíz de la participación de los grupos de interés y describa la evaluación hecha por la organización, entre otros aspectos mediante su memoria. Especifique qué grupos de interés plantearon cada uno de los temas y problemas clave. | 74 | ✓ |
| PERFIL DE LA MEMORIA | | Página | Revisión |
| G4-28 | Periodo objeto de la memoria (por ejemplo, año fiscal o año calendario). | Ejercicio 2015 | ✓ |
| G4-29 | Fecha de la última memoria (si procede). | Ejercicio 2014 | ✓ |
| G4-30 | Ciclo de presentación de memorias (anual, bienal, etc.). | Anual | ✓ |
| G4-31 | Facilite un punto de contacto para solventar las dudas que puedan surgir en relación con el contenido de la memoria. | Contraportada | ✓ |
| ÍNDICE DE GRI | | | |
| G4-32 | a. Indique qué opción «de conformidad» con la Guía ha elegido la organización. b. Facilite el Índice de GRI de la opción elegida. c. Facilite la referencia al informe de Verificación externa si la memoria se ha sometido a tal verificación. | 73 Informe de Verificación | |
| VERIFICACIÓN | | | |
| G4-33 | a. Describa la política y las prácticas vigentes de la organización con respecto a la verificación externa de la memoria. b. Si no se mencionan en el informe de verificación adjunto a la memoria de sostenibilidad, indique el alcance y el fundamento de la verificación externa. c. Describa la relación entre la organización y los proveedores de la verificación. d. Señale si el órgano superior de gobierno o la alta dirección han sido partícipes de la solicitud de verificación externa para la memoria de sostenibilidad de la organización. | 88-89 | |

| GOBIERNO | | Página | Revisión |
|---|---|---|----------|
| G4-34 | Describe la estructura de gobierno de la organización, sin olvidar los comités del órgano superior de gobierno. Indique qué comités son responsables de la toma de decisiones sobre cuestiones económicas, ambientales y sociales. | 67-68 Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2015 de Ferrovial | ✓ |
| G4-35 | Describe el proceso mediante el cual el órgano superior de gobierno delega su autoridad a la alta dirección y a determinados empleados en cuestiones de índole económica, ambiental y social. | 74 Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2015 de Ferrovial | ✓ |
| G4-36 | Indique si existen en la organización cargos ejecutivos o con responsabilidad en cuestiones económicas, ambientales y sociales, y si sus titulares rinden cuentas directamente ante el órgano superior de gobierno. | 74 Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2015 de Ferrovial | ✓ |
| G4-37 | Describe los procesos de consulta entre los grupos de interés y el órgano superior de gobierno con respecto a cuestiones económicas, ambientales y sociales. Si se delega dicha consulta, señale a quién y describa los procesos de intercambio de información con el órgano superior de gobierno. | 74 | ✓ |
| G4-38 | Describe la composición del órgano superior de gobierno y de sus comités | 67-68 Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2015 de Ferrovial | ✓ |
| G4-39 | Indique si la persona que preside el órgano superior de gobierno ocupa también un puesto ejecutivo. De ser así, describa sus funciones ejecutivas y las razones de esta disposición | Apartados C.1.2 y C.1.3 del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2015 de Ferrovial | |
| G4-40 | Describe los procesos de nombramiento y selección del órgano superior de gobierno y sus comités, así como los criterios en los que se basa el nombramiento y la selección de los miembros del primero | 67 Apartado C.1.19 del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2015 de Ferrovial | ✓ |
| G4-41 | Describe los procesos mediante los cuales el órgano superior de gobierno previene y gestiona posibles conflictos de intereses. Indique si los conflictos de intereses se comunican a los grupos de interés | Apartado D.6 del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2015 de Ferrovial | ✓ |
| PAPEL DEL ÓRGANO SUPERIOR DE GOBIERNO A LA HORA DE ESTABLECER LOS PROPÓSITOS, LOS VALORES Y LA ESTRATEGIA DE LA ORGANIZACIÓN | | | |
| G4-42 | Describe las funciones del órgano superior de gobierno y de la alta dirección en el desarrollo, la aprobación y la actualización del propósito, los valores o las declaraciones de misión, las estrategias, las políticas y los objetivos relativos a los impactos económico, ambiental y social de la organización. | 67 | ✓ |
| EVALUACIÓN DE LAS COMPETENCIAS Y EL DESEMPEÑO DEL ÓRGANO SUPERIOR DE GOBIERNO | | | |
| G4-43 | Señale qué medidas se han adoptado para desarrollar y mejorar el conocimiento colectivo del órgano superior de gobierno con relación a los asuntos económicos, ambientales y sociales | El Consejo de Administración es informado anualmente de los temas relacionados con la gestión medioambiental de la compañía así como el seguimiento del Plan estratégico en materia de Responsabilidad Corporativa. Además, El Consejo se reserva, directamente o a través de sus Comisiones, el conocimiento de una serie de materias sobre las que deberá pronunciarse. Entre ellas, aprobar políticas en diversas materias. En 2015, el Consejo ha aprobado la Política Fiscal y Política de Control y Gestión de Riesgos Fiscales; Política de Seguridad y Salud; Política de selección de Consejeros; Política de Remuneraciones de los Consejeros. Para más información, Informe Anual de Gobierno Corporativo. | |
| G4-44 | a. Describa los procesos de evaluación del desempeño del órgano superior de gobierno en relación con el gobierno de los asuntos económicos, ambientales y sociales. Indique si la evaluación es independiente y con qué frecuencia se lleva a cabo. Indique si se trata de una autoevaluación. b. Describa las medidas adoptadas como consecuencia de la evaluación del desempeño del órgano superior de gobierno en relación con la dirección de los asuntos económicos, ambientales y sociales; entre otros aspectos, indique como mínimo si ha habido cambios en los miembros o en las prácticas organizativas. | Apartados C.1.19 a C.1.21 del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2015 de Ferrovial | ✓ (2) |
| FUNCIONES DEL ÓRGANO SUPERIOR DE GOBIERNO EN LA GESTIÓN DEL RIESGO | | | |
| G4-45 | a. Describa la función del órgano superior de gobierno en la identificación y gestión de los impactos, los riesgos y las oportunidades de carácter económico, ambiental y social. Señale también cuál es el papel del órgano superior de gobierno en la aplicación de los procesos de diligencia debida. b. Indique si se efectúan consultas a los grupos de interés para utilizar en el trabajo del órgano superior de gobierno en la identificación y gestión de los impactos, los riesgos y las oportunidades de carácter económico, ambiental y social. | 67-68 Apartado E del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2015 de Ferrovial | ✓ |
| G4-46 | Describe la función del órgano superior de gobierno en el análisis de la eficacia de los procesos de gestión del riesgo de la organización en lo referente a los asuntos económicos, ambientales y sociales | | ✓ |
| G4-47 | Indique con qué frecuencia analiza el órgano superior de gobierno los impactos, los riesgos y las oportunidades de índole económica, ambiental y social. | | ✓ |
| FUNCIÓN DEL ÓRGANO SUPERIOR DE GOBIERNO EN LA ELABORACIÓN DE LA MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD | | | |
| G4-48 | Indique cuál es el comité o el cargo de mayor importancia que revisa y aprueba la memoria de sostenibilidad de la organización y se asegura de que todos los Aspectos materiales queden reflejados. | Consejo de Administración | ✓ |
| FUNCIONES DEL ÓRGANO SUPERIOR DE GOBIERNO EN LA EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO ECONÓMICO, AMBIENTAL Y SOCIAL | | | |
| G4-49 | Describe el proceso para transmitir las preocupaciones importantes al órgano superior de gobierno | 74 | ✓ |
| G4-50 | Señale la naturaleza y el número de preocupaciones importantes que se transmitieron al órgano superior de gobierno; describa asimismo los mecanismos que se emplearon para abordarlas y evaluarlas. | 74 | ✓ |
| RETRIBUCIÓN E INCENTIVOS | | | |
| G4-51 | a. Describa las políticas de remuneración para el órgano superior de gobierno y la alta dirección b. Relacione los criterios relativos al desempeño que afectan a la política retributiva con los objetivos económicos, ambientales y sociales del órgano superior de gobierno y la alta dirección. | Informe Anual de Remuneraciones a los Consejeros | |
| G4-52 | Describe los procesos mediante los cuales se determina la remuneración. Indique si se recurre a consultores para determinar la remuneración y si estos son independientes de la dirección. Señale cualquier otro tipo de relación que dichos consultores en materia de retribución puedan tener con la organización. | Informe Anual de Remuneraciones a los Consejeros | |
| G4-53 | Explique cómo se solicita y se tiene en cuenta la opinión de los grupos de interés en lo que respecta a la retribución, incluyendo, si procede, los resultados de las votaciones sobre políticas y propuestas relacionadas con esta cuestión. | Informe Anual de Remuneraciones a los Consejeros | |
| G4-54 | Calcule la relación entre la retribución total anual de la persona mejor pagada de la organización en cada país donde se lleven a cabo operaciones significativas con la retribución total anual media de toda la plantilla (sin contar a la persona mejor pagada) del país correspondiente. | Ver anexo | |
| G4-55 | Calcule la relación entre el incremento porcentual de la retribución total anual de la persona mejor pagada de la organización en cada país donde se lleven a cabo operaciones significativas con el incremento porcentual de la retribución total anual media de toda la plantilla (sin contar a la persona mejor pagada) del país correspondiente. | Ver anexo | |
| ÉTICA E INTEGRIDAD | | | |
| G4-56 | Describe los valores, principios, estándares y normas de la organización, tales como códigos de conducta o códigos éticos | 12, 52, 66-67 | ✓ |
| G4-57 | Describe los mecanismos internos y externos de asesoramiento en pro de una conducta ética y lícita, y para consultar los asuntos relacionados con la integridad de la organización, tales como líneas telefónicas de ayuda o asesoramiento. | 66-67 | ✓ |
| G4-58 | Describe los mecanismos internos y externos de denuncia de conductas poco éticas o ilícitas y de asuntos relativos a la integridad de la organización, tales como la notificación escalonada a los mandos directivos, los mecanismos de denuncia de irregularidades o las líneas telefónicas de ayuda. | 66-67 | ✓ |

| CONTENIDOS BÁSICOS ESPECÍFICOS GRI G4 | | | | | |
|---|-----------|---|--|--|----------|
| Aspectos materiales identificados (matriz de materialidad, Plan 20.16 y mapa de riesgos) | Indicador | | Página/Referencia directa | Alcance | Revisión |
| Dimensión económica | | | | | |
| Desempeño económico | | | | | |
| Crecimiento rentable Transparencia en la información al mercado Actuación en los mercados de valores | G4-EC1 | Valor económico directo generado y distribuido | Ver Anexo | Ferrovial | ✓ |
| | G4-EC2 | Consecuencias económicas y otros riesgos y oportunidades para las actividades de la organización que se derivan del cambio climático y otros asuntos de sostenibilidad. | Ferrovial informa públicamente sobre los riesgos y oportunidades en el informe del CDP, que puede consultarse en la página del CDP. La información relativa a 2015 estará disponible a lo largo de 2016. | Ferrovial | ✓(1) |
| | G4-EC3 | Cobertura de las obligaciones de la organización derivadas de su plan de prestaciones | Nota 6.2 de Cuentas Anuales Consolidadas 2015 de Ferrovial Nota 6.6 de Cuentas Anuales Consolidadas 2015 de Ferrovial | Ferrovial | ✓ |
| | G4-EC4 | Ayudas económicas otorgadas por entes del gobierno | Nota 6.4 de Cuentas Anuales Consolidadas 2015 de Ferrovial | Ferrovial | ✓ |
| Presencia en el mercado | | | | | |
| Establecer metodología para evaluar proveedores en base a riesgo Diversidad e igualdad de oportunidades Cadena de suministro | G4-EC5 | Relación entre el salario inicial desglosado por sexo y el salario mínimo local en lugares donde se desarrollan operaciones significativas | La relación entre el salario inicial y el salario mínimo local es la siguiente en los países con presencia significativa: España: 1,15 Reino Unido: 1 Estados Unidos: 1,38 Polonia: 1 Chile: 1,04 | Ferrovial | ✓ |
| | G4-EC6 | Proporción de altos directivos y todos los empleados directos, contratistas y subcontratistas procedentes de la comunidad local en lugares donde se desarrollen operaciones significativas. | En 2015, la proporción de Directivos Locales ha sido del 93%. | Ferrovial | ✓(3) |
| Consecuencias económicas indirectas | | | | | |
| Huella social Comunidad Voluntariado Corporativo | G4-EC7 | Desarrollo e impacto de la inversión en infraestructuras y los tipos de servicios | 61-62 | Ferrovial | ✓ |
| | G4-EC8 | Impactos económicos indirectos significativos y alcance de los mismos | 61-62 | Ferrovial | ✓ |
| Prácticas de adquisición | | | | | |
| Cadena de suministro | G4-EC9 | Porcentaje del gasto en los lugares con operaciones significativas que corresponde a proveedores locales | La proporción de proveedores locales en 2015 ha sido superior al 95%. | Ferrovial | ✓(4) |
| Dimensión ambiental | | | | | |
| Materiales | | | | | |
| Desarrollar una estrategia de construcción sostenible. Ecoeficiencia. Contar con procedimientos y protocolos para el manejo, uso y almacenamiento adecuado de sustancias peligrosas | G4-EN1 | Materiales por peso, valor o volumen | Ver Anexo | Según nota | ✓(5) |
| | G4-EN2 | Porcentaje de los materiales utilizados que son materiales reciclados | Ver Anexo | Ferrovial | ✓(6) |
| Energía | | | | | |
| Ecoeficiencia. Cambio climático. Ser referente en el sector en materia de sostenibilidad | G4-EN3 | Consumo energético interno | Ver Anexo | Ferrovial | ✓(7) |
| | G4-EN4 | Consumo energético externo | El consumo energético derivado del consumo de electricidad y de las pérdidas debidas al transporte de la electricidad ha ascendido a 2.124.729,84 GJ. | Ferrovial | ✓(7) |
| | G4-EN5 | Intensidad energética | La intensidad energética es de 821,79 GJ/INCN | Ferrovial | ✓(7) |
| | CRE1 | Intensidad energética en edificios. | No aplicable al tratarse de un indicador asociado a real estate, cuya actividad no es significativa para Ferrovial. | | |
| | G4-EN6 | Reducción del consumo energético | El consumo energético con respecto a 2014 ha aumentado un 8,01 %. | Ferrovial | ✓(7) |
| | G4-EN7 | Reducciones de los requisitos energéticos de los productos y servicios | 55 | Ferrovial | ✓(1) |
| Agua | | | | | |
| Huella hídrica | G4-EN8 | Captación total de agua según la fuente | Ver Anexo | Ferrovial | ✓(7) (8) |
| | G4-EN9 | Fuentes de agua que han sido afectadas significativamente por la captación de agua | Las captaciones de agua requieren de autorización, en la que se limita el volumen que se puede captar, siempre por debajo de los límites máximos establecidos por la autoridad competente. Es por ello que se considera que las captaciones de agua realizadas por Ferrovial, de acuerdo con estas autorizaciones, no afectan de manera significativa al recurso hídrico | Ferrovial | ✓(1) |
| | G4-EN10 | Porcentaje y volumen total de agua reciclada y reutilizada | El consumo de agua reciclada y reutilizada asciende a 876.856 m3 | Ferrovial | ✓(7) (9) |
| | CRE2 | Intensidad de consumo de agua en edificios. | No aplicable al tratarse de un indicador asociado a real estate, cuya actividad no es significativa para Ferrovial. | | |
| Biodiversidad | | | | | |
| Biodiversidad | G4-EN11 | Instalaciones operativas propias, arrendadas, gestionadas que sean adyacentes, contengan o estén ubicadas en áreas protegidas y áreas no protegidas de gran valor para la biodiversidad | 57 | Ferrovial Agroman y Cintra | ✓ |
| | G4-EN12 | Descripción de los impactos más significativos en la biodiversidad de áreas protegidas o áreas de alta biodiversidad no protegidas, derivados de las actividades, los productos y los servicios | 57 | Ferrovial Agroman | ✓ |
| | G4-EN13 | Hábitats protegidos o restaurados | 57 | Ferrovial | ✓ |
| | G4-EN14 | Número de especies incluídas en la lista roja de la uicn y en listados nacionales de conservación cuyos hábitats se encuentran en áreas afectadas por las operaciones, según el nivel de peligro de extinción de la especie | Ver Anexo | Cintra Infraestructuras, Amey UK, Ferrovial Agroman, SA, Ferrovial US Corp, Ferrovial Agromán Australia, Ferrovial Agroman Portugal. | ✓ |

| CONTENIDOS BÁSICOS ESPECÍFICOS GRI G4 | | | | | |
|---|-----------|---|---|-------------------|----------------|
| Aspectos materiales identificados (matriz de materialidad, Plan 20.16 y mapa de riesgos) | Indicador | | Página/Referencia directa | Alcance | Revisión |
| Emisiones | | | | | |
| Cambio climático Daños al medioambiente Ser referente en el sector en materia de sostenibilidad | G4-EN15 | Emisiones directas de gases de efecto invernadero (alcance 1) | 55 Ver Anexo | Ferrovial | ✓ (7) (9) |
| | G4-EN16 | Emisiones indirectas de gases de efecto invernadero al generar energía (alcance 2) | 55 Ver Anexo | Ferrovial | ✓ (7) (9) |
| | G4-EN17 | Otras emisiones indirectas de gases de efecto invernadero (alcance 3) | 55 Ver Anexo | Según nota | ✓ (7) (10) |
| | G4-EN18 | Intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero | La intensidad de emisiones de efecto invernadero ha ascendido a 60,77 tCO ₂ /INCN. Ver anexo | Ferrovial | ✓ (7) |
| | CRE3 | Intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero desde los edificios. | No aplicable al tratarse de un indicador asociado a real estate, cuya actividad no es significativa para Ferrovial. | | |
| | CRE4 | Intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero desde los edificios de nueva construcción y actividad reurbanística. | No aplicable al tratarse de un indicador asociado a real estate, cuya actividad no es significativa para Ferrovial. | | |
| | G4-EN19 | Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero | 55-56 | Ferrovial | ✓ |
| | G4-EN20 | Emisiones de sustancias que agotan el ozono | Ver Anexo | Ferrovial | ✓ |
| | G4-EN21 | Nax, sox y otras emisiones atmosféricas significativas | Ver Anexo | Ferrovial | ✓ (7) (11) |
| Efluentes y residuos | | | | | |
| Contar con programas de respuesta de emergencia para derrames Daños al medioambiente | G4-EN22 | Vertido total de aguas, según su calidad y destino | El vertido total de aguas residuales ha ascendido a 829.660,77 m ³ . Esta información no es comparable con la de años anteriores al haberse modificado la metodología de cálculo de la Huella Hídrica. | Ferrovial | ✓ (12, 13) |
| | G4-EN23 | Peso total de los residuos, según tipo y método de tratamiento | 55 y anexo | Ferrovial | ✓ (7) (9) (14) |
| | G4-EN24 | Número y volumen totales de los derrames significativos | En 2015 no se han producido derrames que hayan sido objeto de sanción significativa. | Ferrovial | ✓ (15) |
| | G4-EN25 | Peso de los residuos transportados, importados, exportados o tratados que se consideran peligrosos en virtud de los anexos i, ii, iii y viii del Convenio de Basilea, y porcentaje de residuos transportados internacionalmente | Información no disponible | Ferrovial | NV |
| | G4-EN26 | Identificación, tamaño, estado de protección y valor de biodiversidad de las masas de agua y los hábitats relacionados afectados significativamente por vertidos y escorrentía procedentes de la organización | 57 | Ferrovial Agroman | ✓ (1) |
| Degradación, contaminación y recuperación de suelos | | | | | |
| No material. | CRE5 | Suelos y otros activos recuperados y con necesidad de recuperación para el uso del suelo existente o previsto según la normativa legal. | Información no disponible | Ferrovial | NV |
| Productos y servicios | | | | | |
| Desarrollar una estrategia de construcción sostenible. | G4-EN27 | Grado de mitigación del impacto ambiental de los productos y servicios | Ver Anexo | Ferrovial | ✓ (1) |
| | G4-EN28 | Porcentaje de los productos vendidos y sus materiales de embalaje que se recuperan al final de su vida útil, por categorías de productos | La actividad de la empresa no incluye la producción de bienes destinados a la venta con embalajes | Ferrovial | ✓ |
| Cumplimiento regulatorio | | | | | |
| Incumplimiento de la legislación | G4-EN29 | Valor monetario de las multas significativas y número de sanciones no monetarias por incumplimiento de la legislación y la normativa ambiental | El importe total de las multas pagadas en el ejercicio por incumplimiento de la legislación medioambiental ha sido de 87970,04 €. | Ferrovial | ✓ |
| Transporte | | | | | |
| Cambio climático | G4-EN30 | Impactos ambientales significativos del transporte de productos y otros bienes y materiales utilizados para las actividades de la organización, así como del transporte de personal | El impacto más significativo del transporte de productos, materiales y personal son las emisiones de gases de efecto invernadero derivadas del mismo. Dichas emisiones están recogidas como parte del Scope 3 en las categorías de "Business travel" y "Upstream transportation and distribution". | Ferrovial | ✓ |
| General | | | | | |
| Ecoeficiencia. Cambio climático. | G4-EN31 | Desglose de los gastos y las inversiones ambientales | El total de inversiones y gastos ambientales del ejercicio 2015 ha ascendido a 65.037.898 € y se desglosa en los siguientes conceptos principales: - Seguros de Responsabilidad Ambiental: 696.196 € - Gestión de Residuos: 10.424.174 € - Certificaciones: 250.279 € - Formación: 316.297 € - Costos de personal: 19.964.704 € - Inversión en equipos: 29.561.796 € - Proyectos varios: 3.824.452 € | Ferrovial | ✓ |
| Evaluación ambiental de los proveedores | | | | | |
| Disponer de una política de compras. Establecer metodología para evaluar proveedores en base a riesgo. Integrar a los proveedores en la política de Responsabilidad Corporativa | G4-EN32 | Porcentaje de nuevos proveedores que se examinaron en función de criterios ambientales | 59 | Ferrovial | ✓ (1) |
| | G4-EN33 | Impactos ambientales negativos significativos, reales y potenciales, en la cadena de suministro, y medidas al respecto | En la división de Construcción, se ha analizado el impacto negativo en el plano ambiental, como riesgos potenciales y trabajos deficientes. Las medidas adoptadas en todos los casos han ido desde expulsión de la obra y/o rechazo del proveedor, hasta apercebimientos para la adopción de mejoras en los casos menos relevantes. | Ferrovial | ✓ |
| Mecanismos de reclamación en materia ambiental | | | | | |
| No material. | G4-EN34 | Número de reclamaciones ambientales que se han presentado, abordado y resuelto mediante mecanismos formales de reclamación | Información no disponible | Ferrovial | NV |

| CONTENIDOS BÁSICOS ESPECÍFICOS GRI G4 | | | | | |
|---|-----------|--|--|-----------|------------------|
| Aspectos materiales identificados (matriz de materialidad, Plan 20.16 y mapa de riesgos) | Indicador | | Página/Referencia directa | Alcance | Revisión |
| Dimensión social | | | | | |
| PRÁCTICAS LABORALES Y TRABAJO DIGNO | | | | | |
| Empleo | | | | | |
| Atracción y retención del talento. Diversidad e igualdad de oportunidades. | G4-LA1 | Número y tasa de contrataciones y rotación media de empleados, desglosados por grupo etario, sexo y región | 48 y Anexo | Ferrovial | ✓ (3) (16) (17) |
| | G4-LA2 | Prestaciones sociales para los empleados a jornada completa que no se ofrecen a los empleados temporales o a media jornada, desglosadas por ubicaciones significativas de actividad | Los beneficios sociales de cada país y negocio, se ofrecen por igual a los empleados con jornada completa y con jornada parcial pero, en algunos casos, es necesario tener una antigüedad mínima de un año para acceder a determinadas prestaciones sociales. | Ferrovial | ✓ (17) |
| | G4-LA3 | Índices de reincorporación al trabajo y de retención tras la baja por maternidad o paternidad, desglosados por sexo | Ferrovial considera que este no es un aspecto de riesgo debido a que los países en los que está presente cuentan con legislación proteccionista al respecto y, por ello, no se gestiona de forma específica esta información. | Ferrovial | ✓ (1) |
| Relaciones entre los trabajadores y la dirección | | | | | |
| Derechos Humanos | G4-LA4 | Plazos mínimos de preaviso de cambios operativos y posible inclusión de estos en los convenios colectivos | Ferrovial sigue los periodos de preaviso establecidos en la normativa laboral o los recogidos, en su caso, en los convenios aplicables a cada negocio, no habiéndose definido periodos mínimos de preaviso a nivel corporativo. | Ferrovial | ✓ (1) |
| Salud y seguridad en el trabajo | | | | | |
| Salud y seguridad laboral. Contar con una política corporativa en relación con la salud y seguridad de los empleados | G4-LA5 | Porcentaje de trabajadores que está representado en comités formales de seguridad y salud conjuntos para dirección y empleados, establecidos para ayudar a controlar y asesorar sobre programas de seguridad y salud laboral | Ver Anexo | Ferrovial | ✓ |
| | CRE6 | Porcentaje de las operaciones de la organización verificadas según un sistema de gestión de seguridad y salud internacionalmente reconocido. | Ver Anexo | Ferrovial | ✓ (3) |
| | G4-LA6 | Tipo y tasa de lesiones, enfermedades profesionales, días perdidos, absentismo y número de víctimas mortales relacionadas con el trabajo por región y por sexo | 50 y anexo | Ferrovial | ✓ (17) (18) (19) |
| | G4-LA7 | Trabajadores cuya profesión tiene una incidencia o un riesgo elevados de enfermedad | El riesgo de desarrollar enfermedades en el trabajo se detecta en las evaluaciones de riesgos realizadas por el departamento de Seguridad y Salud y se controla mediante la vigilancia de la salud, en la que se definen y aplican los protocolos correspondientes en función de los riesgos a los que están expuestos los trabajadores | Ferrovial | ✓ (1) |
| | G4-LA8 | Asuntos de salud y seguridad cubiertos en acuerdos formales con los sindicatos | Los acuerdos en esta materia cubiertos con las organizaciones sindicales se realizan a través de los convenios del sector que regulan de forma específica materias como la formación e información, protecciones colectivas, equipos de trabajo, etc | Ferrovial | ✓ |
| Capacitación y educación | | | | | |
| Formación y desarrollo | G4-LA9 | Promedio de horas de capacitación anuales por empleado, desglosado por sexo y por categoría laboral | 48 | Ferrovial | ✓ (18) (20) |
| | G4-LA10 | Programas de gestión de habilidades y de formación continua que fomentan la empleabilidad de los trabajadores y les ayudan a gestionar el final de sus carreras profesionales | Todos los programas de formación y desarrollo se encaminan a la mejora de la empleabilidad del candidato, en los casos en los que se establecieran planes de prejubilación o reorganizaciones (i.e.ERTE) se pueden negociar planes específicos de formación como otros planes de acompañamiento al empleo (outplacement). | Ferrovial | ✓ (1) |
| | G4-LA11 | Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones regulares del desempeño y de desarrollo profesional, desglosado por sexo y por categoría profesional | 49 | Ferrovial | ✓ (18) (20) |
| Diversidad e igualdad de oportunidades | | | | | |
| Diversidad e igualdad de oportunidades | G4-LA12 | Composición de los órganos de gobierno y desglose de la plantilla por categoría profesional y sexo, edad, pertenencia a minorías y otros indicadores de diversidad | 48 Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2015 de Ferrovial | Ferrovial | ✓ (20) (21) |
| Igualdad de retribución entre mujeres y hombres | | | | | |
| Diversidad e igualdad de oportunidades | G4-LA13 | Relación entre el salario base de los hombres con respecto al de las mujeres, desglosada por categoría profesional y por ubicaciones significativas de actividad | La dirección de la compañía y en particular la Dirección de Compensación y Beneficios vela por el cumplimiento de los requisitos de confidencialidad y por la fijación de su política retributiva con criterios de equidad interna y externa. | Ferrovial | ✓ (2) |
| Evaluación de las prácticas laborales de los proveedores | | | | | |
| Disponer de una política de compras. Establecer metodología para evaluar proveedores en base a riesgo. Integrar a los proveedores en la política de Responsabilidad Corporativa | G4-LA14 | Porcentaje de nuevos proveedores que se examinaron en función de criterios relativos a las prácticas laborales | 59 | Ferrovial | ✓ (1) |
| | G4-LA15 | Impactos negativos significativos, reales y potenciales, en las prácticas laborales en la cadena de suministro, y medidas al respecto | En lo que respecta a prácticas laborales y de seguridad y salud, las incidencias van desde temas de incumplimientos en las obligaciones en formación a sus trabajadores, mantenimiento inadecuado de maquinaria, falta de entrega de documentación de seguridad requerida e incumplimiento de instrucciones dadas por el jefe de obra. Las medidas adoptadas en todos los casos han ido desde expulsión de la obra y/o rechazo del proveedor, hasta apercebimientos para la adopción de mejoras en los casos menos relevantes. | Ferrovial | ✓ (1) |
| Mecanismos de reclamación sobre las prácticas laborales | | | | | |
| Disponer de canales de comunicación para el reporte de prácticas poco éticas | G4-LA16 | Número de reclamaciones sobre prácticas laborales que se han presentado, abordado y resuelto mediante mecanismos formales de reclamación | 66 | Ferrovial | ✓ (22) |

| CONTENIDOS BÁSICOS ESPECÍFICOS GRI G4 | | | | | |
|---|-----------|---|---|----------------|----------|
| Aspectos materiales identificados (matriz de materialidad, Plan 20.16 y mapa de riesgos) | Indicador | | Página/Referencia directa | Alcance | Revisión |
| DERECHOS HUMANOS | | | | | |
| Inversión | | | | | |
| Derechos Humanos | G4-HR1 | Número y porcentaje de contratos y acuerdos de inversión significativos que incluyen cláusulas de derechos humanos o que han sido objeto de análisis en materia de derechos humanos | 52 Durante el ejercicio 2015, no ha habido acuerdos de inversión significativos que incluyan cláusulas relativas a derechos humanos. | Ferrovial | ✓(1) |
| | G4-HR2 | Horas de formación de los empleados sobre políticas y procedimientos relacionados con aquellos aspectos de los derechos humanos relevantes para sus actividades, incluido el porcentaje de empleados capacitados | 52 | España | ✓ |
| No discriminación | | | | | |
| Códigos de conducta Derechos humanos Diversidad e igualdad de oportunidades Tener políticas específicas sobre temas de ética e integridad | G4-HR3 | Número de casos de discriminación y medidas correctivas adoptadas | 66 | Ferrovial | ✓(22) |
| Libertad de asociación y negociación colectiva | | | | | |
| Derechos humanos Conflicto laboral | G4-HR4 | Identificación de centros y proveedores significativos en los que la libertad de asociación y el derecho de acogerse a convenios colectivos pueden infringirse o estar amenazados, y medidas adoptadas para defender estos derechos | 52 | Ferrovial | ✓ |
| Trabajo infantil | | | | | |
| Derechos humanos | G4-HR5 | Identificación de centros y proveedores con un riesgo significativo de casos de explotación infantil, y medidas adoptadas para contribuir a la abolición de la explotación infantil | 52 | Ferrovial | ✓ |
| Trabajo forzoso | | | | | |
| Derechos humanos | G4-HR6 | Centros y proveedores con un riesgo significativo de ser origen de episodios de trabajo forzoso, y medidas adoptadas para contribuir a la eliminación de todas las formas de trabajo forzoso | 52 | Ferrovial | ✓ |
| Medidas de seguridad | | | | | |
| Derechos humanos | G4-HR7 | Porcentaje del personal de seguridad que ha recibido capacitación sobre las políticas o procedimientos de la organización en materia de derechos humanos relevantes para las operaciones | Los vigilantes de seguridad de la sede de Ferrovial son contratados a través de una empresa que ha certificado que dichas personas han recibido la formación correspondiente. | Sede Ferrovial | ✓ (1) |
| Derechos de la población indígena | | | | | |
| Derechos humanos Comunidad | G4-HR8 | Número de casos de violación de los derechos de los pueblos indígenas y medidas adoptadas | Durante el ejercicio 2015, no se han detectado casos de violación de los derechos de los pueblos indígenas. | Ferrovial | ✓ |
| Evaluación | | | | | |
| Derechos humanos | G4-HR9 | Número y porcentaje de operaciones que han sido objeto de exámenes o evaluaciones de impactos en materia de derechos humanos | Durante el ejercicio 2015, Ferrovial no ha realizado revisiones específicas para evaluar el impacto en materia de derechos humanos. | Ferrovial | ✓ |
| Evaluación de los proveedores en materia de derechos humanos | | | | | |
| Disponer de una política de compras. Establecer metodología para evaluar proveedores en base a riesgo. Integrar a los proveedores en la política de Responsabilidad Corporativa | G4-HR10 | Porcentaje de nuevos proveedores que se examinaron en función de criterios relativos a los derechos humanos | 59 | Ferrovial | ✓ (1) |
| | G4-HR11 | Impactos negativos significativos en materia de derechos humanos, reales y potenciales, en la cadena de suministro, y medidas adoptadas | 58-59 En el plano social, se han identificado impactos por incumplimiento en la entrega de documentación y por falta en los pagos a sus propios proveedores. Las medidas adoptadas en todos los casos han ido desde expulsión de la obra y/o rechazo del proveedor, hasta apercebimientos para la adopción de mejoras en los casos menos relevantes. | Ferrovial | ✓ |
| Mecanismos de reclamación en materia de derechos humanos | | | | | |
| Disponer de canales de comunicación para el reporte de prácticas poco éticas | G4-HR12 | Número de reclamaciones sobre derechos humanos que se han presentado, abordado y resuelto mediante mecanismos formales de reclamación | 66 | Ferrovial | ✓(22) |
| SOCIEDAD | | | | | |
| Comunidades locales | | | | | |
| Huella social. Comunidad. | G4-S01 | Porcentaje de operaciones donde se han implantado programas de desarrollo, evaluaciones de impactos y participación de la comunidad local | 61-62 | Ferrovial | ✓ (1) |
| | G4-S02 | Centros de operaciones con efectos negativos significativos, posibles o reales, sobre las comunidades locales | 61-62 Durante 2015, no se han detectado situaciones en las que las actividades de Ferrovial hayan generado efectos negativos significativos en las comunidades locales. | Ferrovial | ✓ (1) |
| | CRE7 | Número de personas que han sido desplazadas y/o reasentadas voluntaria e involuntariamente desglosado por proyecto. | En 2015, no se han detectado operaciones con este tipo de impactos en las comunidades locales. | Ferrovial | ✓ |
| Lucha contra la corrupción | | | | | |
| Tener políticas específicas sobre temas de ética e integridad. Fraude/Corrupción | G4-S03 | Número y porcentaje de operaciones en los que se han evaluado los riesgos relacionados con la corrupción y riesgos significativos detectados | 66, 67 | Ferrovial | ✓ (1) |
| | G4-S04 | Políticas y procedimientos de comunicación y capacitación sobre la lucha contra la corrupción | 52 | España | ✓ |
| | G4-S05 | Casos confirmados de corrupción y medidas adoptadas | 66 | Ferrovial | ✓ (1) |

| CONTENIDOS BÁSICOS ESPECÍFICOS GRI G4 | | | | | |
|--|-----------|---|---|---|----------|
| Aspectos materiales identificados (matriz de materialidad, Plan 20.16 y mapa de riesgos) | Indicador | | Página/Referencia directa | Alcance | Revisión |
| Política pública | | | | | |
| Hacer públicas las políticas sobre temas de ética e integridad Disponer de una política específica de Gobierno Corporativo | G4-S06 | Valor de las contribuciones políticas, por país y destinatario | El Código Ético de Conducta de Ferrovial señala los niveles de aprobación que tiene que pasar cualquier tipo de pago a terceros, e indica que "Ferrovial proscribire los sobornos a autoridades y funcionarios públicos y prohíbe a sus empleados dar a terceros o recibir de terceros pagos indebidos de cualquier tipo, ni regalos, dádivas o favores que estén fuera de los usos del mercado o que, por su valor, sus características o sus circunstancias, razonablemente puedan alterar el desarrollo de las relaciones comerciales, administrativas o profesionales en que intervengan sus empresas". | Ferrovial | ✓ (2) |
| Prácticas de competencia desleal | | | | | |
| Incumplimiento de la legislación | G4-S07 | Número de demandas por competencia desleal, prácticas monopolísticas o contra la libre competencia y resultado de las mismas | Ferrovial ha sido objeto de dos sanciones (una de ellas recurrida) y un expediente de vigilancia por parte de la Comisión Nacional de la Competencia. Nota 6.3 de Cuentas Anuales Consolidadas 2015 de Ferrovial Nota 6.5 de Cuentas Anuales Consolidadas 2015 de Ferrovial | Ferrovial | ✓ |
| Cumplimiento regulatorio | | | | | |
| Incumplimiento de la legislación | G4-S08 | Valor monetario de las multas significativas y número de sanciones no monetarias por incumplimiento de la legislación y la normativa | Nota 6.3 de Cuentas Anuales Consolidadas 2015 de Ferrovial Nota 6.5 de Cuentas Anuales Consolidadas 2015 de Ferrovial | Ferrovial | ✓ |
| Evaluación de la repercusión social de los proveedores | | | | | |
| Disponer de una política de compras. Establecer metodología para evaluar proveedores en base a riesgo. Integrar a los proveedores en la política de Responsabilidad Corporativa | G4-S09 | Porcentaje de nuevos proveedores que se examinaron en función de criterios relacionados con la repercusión social | 59 | Ferrovial | ✓ (1) |
| | G4-S010 | Impactos negativos significativos y potenciales para la sociedad en la cadena de suministro, y medidas adoptadas | 58-59 En el plano social, se han identificado impactos por incumplimiento en la entrega de documentación y por falta en los pagos a sus propios proveedores. Las medidas adoptadas en todos los casos han ido desde expulsión de la obra y/o rechazo del proveedor, hasta apercebimientos para la adopción de mejoras en los casos menos relevantes. | Ferrovial | ✓ |
| Mecanismos de reclamación por impacto social | | | | | |
| Disponer de canales de comunicación para el reporte de prácticas poco éticas | G4-S011 | Número de reclamaciones sobre impactos sociales que se han presentado, abordado y resuelto mediante mecanismos formales de reclamación | 68 | Ferrovial | ✓ (22) |
| RESPONSABILIDAD SOBRE PRODUCTOS | | | | | |
| Salud y seguridad de los clientes | | | | | |
| Contar con políticas y sistemas de gestión para asegurar que los productos/servicios no supongan un riesgo para la salud, seguridad, integridad o privacidad de los clientes | G4-PR1 | Porcentaje de categorías de productos y servicios significativos cuyos impactos en materia de salud y seguridad se han evaluado para promover mejoras | 53,54 | Ferrovial | ✓ (1) |
| | G4-PR2 | Número de incidentes derivados del incumplimiento de la normativa o de los códigos voluntarios relativos a los impactos de los productos y servicios en la salud y la seguridad durante su ciclo de vida, desglosados en función del tipo de resultado de dichos incidentes | A 31 de diciembre de 2015, Ferrovial tiene abiertas 31 reclamaciones por incidentes de este tipo. Nota 6.3 de Cuentas Anuales Consolidadas 2015 de Ferrovial Nota 6.5 de Cuentas Anuales Consolidadas 2015 de Ferrovial | Ferrovial | ✓ |
| Etiquetado de los productos y servicios | | | | | |
| Calidad del servicio Contar con políticas y sistemas de gestión para asegurar que los productos/servicios no supongan un riesgo para la salud, seguridad, integridad o privacidad de los clientes. Disponer de canales de comunicación con clientes y procesos de resolución de quejas Incumplimiento de la legislación | G4-PR3 | Tipo de información que requieren los procedimientos de la organización relativos a la información y el etiquetado de sus productos y servicios, y porcentaje de categorías de productos y servicios significativos que están sujetas a tales requisitos | 60 | Ferrovial | ✓ (1) |
| | G4-PR4 | Número de incumplimientos de la regulación y de los códigos voluntarios relativos a la información y al etiquetado de los productos y servicios, desglosados en función del tipo de resultado | No se han identificado incumplimientos en esta materia. | Ferrovial | ✓ |
| | G4-PR5 | Resultados de las encuestas para medir la satisfacción de los clientes | 60 | Edytesa, Ditecpesa, Tecpresa, Ferrovial Agroman, Ferrovial Servicios España, Amey, Cintra | ✓ |
| | CREB | Tipo y número de certificaciones, clasificaciones y sistemas de etiquetado en materia de sostenibilidad para las nuevas construcciones, gestión, ocupación y reconstrucción. | Ver Anexo | Ferrovial | ✓ |
| Comunicaciones de Marketing | | | | | |
| Incumplimiento de la legislación | G4-PR6 | Venta de productos prohibidos o en litigio | Nota 6.3 de Cuentas Anuales Consolidadas 2015 de Ferrovial Nota 6.5 de Cuentas Anuales Consolidadas 2015 de Ferrovial | Ferrovial | ✓ |
| | G4-PR7 | Número de casos de incumplimiento de la normativa o los códigos voluntarios relativos a las comunicaciones de marketing, tales como la publicidad, la promoción y el patrocinio, desglosados en función del tipo de resultado | Durante 2015, no se ha identificado ningún incumplimiento en esta materia. | Ferrovial | ✓ |

| CONTENIDOS BÁSICOS ESPECÍFICOS GRI G4 | | | | | |
|--|-----------|--|---|-----------|----------|
| Aspectos materiales identificados (matriz de materialidad, Plan 20.16 y mapa de riesgos) | Indicador | | Página/Referencia directa | Alcance | Revisión |
| Privacidad de los clientes | | | | | |
| Calidad del servicio Contar con políticas y sistemas de gestión para asegurar que los productos/servicios no supongan un riesgo para la salud, seguridad, integridad o privacidad de los clientes | G4-PR8 | Número de reclamaciones fundamentadas sobre la violación de la privacidad y la fuga de datos de los clientes | Durante el ejercicio 2015, no se han recibido reclamaciones sobre la violación de la privacidad y la fuga de datos personales de nuestros clientes. | Ferrovial | ✓ |
| Cumplimiento regulatorio | | | | | |
| Incumplimiento de la legislación | G4-PR9 | Costo de las multas significativas por incumplir la normativa y la legislación relativas al suministro y el uso de productos y servicios | Nota 6.3 de Cuentas Anuales Consolidadas 2015 de Ferrovial Nota 6.5 de Cuentas Anuales Consolidadas 2015 de Ferrovial | Ferrovial | ✓ |

(1) Se informa cualitativamente.
(2) Se informa sobre la Política existente.
(3) No se incluye información relativa a contratistas ni subcontratistas.
(4) Los proveedores locales no centralizados contratados localmente se clasifican como proveedores locales. No se informa de la proporción de gasto sino del porcentaje de proveedores locales.
(5) Se informa del papel comprado en el grupo; la madera comprada en Ferrovial Agroman UK, Amey, Budimex y FB Serwis - Polonia; maderas tropicales compradas por Ferrovial Agroman SA; y el material consumido más relevante en la División de Construcción (hormigón), en Budimex (cemento) y en Amey (asfalto).
(6) No se informa de los materiales reciclados usados en construcción, mantenimiento y servicios.
(7) Los datos reportados de 2015 incluyen estimaciones en función de la mejor información disponible a la fecha de preparación del Informe, por lo que su seguridad es limitada.
(8) La información hace referencia exclusivamente al agua captada de la red pública y la compra de agua a terceros. Los principales consumos se han estimado a partir de precios medios de consumo de agua.
(9) La revisión de esta información ha consistido en la comprobación del proceso de compilación de los datos reportados por las empresas del grupo y el análisis de su evolución respecto al ejercicio anterior.
(10) Los datos de emisiones de Scope 3 de 2014 se han recalculado en función de la mejor información disponible en 2015. Esta actualización ha supuesto una disminución del 65,99%.
(11) Los datos de emisiones de NOx, SOx y otras emisiones significativas al aire son los correspondientes a los consumos directos de energía y al consumo de electricidad.
(12) 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.
(13) No se informa de la calidad y el destino de los vertidos.
(14) No se desglosa por método de tratamiento.
(15) No se informa sobre el volumen total de los derrames.
(16) La tasa de rotación hace referencia exclusivamente a las bajas voluntarias.
(17) No se desglosa por país o región.
(18) No se desglosa por género.
(19) La información relativa a contratistas se incluye exclusivamente en el cálculo de la variación del índice de frecuencia global. Dicha información es parcial y está sujeta a estimaciones por lo que no puede considerarse representativa. La revisión ha consistido en la comprobación del proceso de compilación de los datos reportados por las empresas del grupo.
(20) No se desglosa por pertenencia a minorías ni por otros indicadores de diversidad.
(21) No se desglosa por pertenencia a minorías ni por otros indicadores de diversidad.
(22) Se informa de las denuncias recibidas a través del Buzón de Denuncias corporativo de España.

PRINCIPIOS DE REPORTE

Norma AA1000

La norma se basa en tres principios fundamentales:

- Inklusividad: Se analiza si la compañía ha identificado y comprendido los aspectos relevantes de su desempeño sostenible y presenta una información suficiente en calidad y cantidad. Para más información véase el apartado Asuntos Materiales de este capítulo.
- Relevancia: La información debe ser la requerida por las partes interesadas. Es decir, asegura que se informa de todos aquellos aspectos materiales cuya omisión o distorsión pudiera influir en las decisiones o acciones de sus grupos de interés. Para más información véase la Tabla de Indicadores GRI-G4.
- Capacidad de respuesta: A lo largo del presente informe se incluye la información relativa a la respuesta dada por Ferrovial a las expectativas de los grupos de interés.

Guía GRI4

Los principios de la Guía GRI son:

- Definición del contenido de Informe:

- Materialidad: aspectos que reflejen los impactos significativos, sociales, ambientales y económicos de la organización o que podrían ejercer una influencia sustancial en las decisiones de los grupos de interés.
- Participación de los grupos de interés: identificar a los grupos de interés y describir en la memoria cómo ha dado respuesta a sus expectativas e intereses.
- Contexto de sostenibilidad: presentar el desempeño dentro del contexto más amplio de la sostenibilidad.
- Exhaustividad: la cobertura debe permitir que los grupos de interés puedan evaluar el desempeño de la organización informante.

- Definición de la calidad del Informe:

- Equilibrio: el informe debe reflejar tanto los aspectos positivos como negativos del desempeño de la compañía.
- Comparabilidad: la información debe ser comparable en el tiempo y con otras empresas por parte de los grupos de interés.
- Precisión: la información publicada tiene que ser precisa y detallada.
- Claridad: la información se debe exponer de una manera comprensible y accesible para todos.
- Fiabilidad: los datos deben ser de calidad y establecer la materialidad de la compañía.

7.3 ANEXO INDICADORES GRI

G4-12. Describa la cadena de suministro de la organización Debido a la diversidad de actividades que realiza Ferrovial, la tipología de cadena de suministro es distinta para cada una de ellas. En la división 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), subcontratistas: realizan la ejecución de unidades de obra, arrendadores de maquinaria y medios auxiliares. Las características específicas de las cadenas de suministro en el sector son las siguientes: 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 ya que el sector está muy ligado al país/zona en el que se ejecuta cada obra; tipología de proveedores muy variada, desde grandes multinacionales con implantación mundial y altamente tecnificadas, hasta pequeños proveedores (principalmente subcontratistas) locales para trabajos menos cualificados; necesidad de adaptación a los requerimientos de cada mercado local.

En la división 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 definido por las oficinas centrales. En Reino Unido, la tipología de la cadena de suministro es muy diversa debido a la amplia gama de actividades que se llevan a cabo.

G4-EC1. VALOR ECONÓMICO DIRECTO GENERADO Y DISTRIBUIDO

| CREACIÓN DE VALOR VALOR ECONOMICO GENERADO | Millones de Euros 2013 | Millones de Euros 2014 | Millones de Euros 2015 |
|---|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| a) Ingresos: | | | |
| Cifra de ventas | 8.166 | 8.802 | 9.701 |
| Otros ingresos de explotación | 10 | 8 | 9 |
| Ingresos financieros | 22 | 25 | 34 |
| Enajenaciones de inmovilizado | 108 | 0 | 185 |
| Beneficios puesta en equivalencia | 396 | 159 | 277 |
| Resultado neto operaciones discontinuadas | 0 | 0 | 0 |
| | 8.702 | 8.994 | 10.206 |
| VALOR ECONOMICO DISTRIBUIDO | | | |
| b) Consumos y gastos ⁽¹⁾ | | | |
| Consumo | 1.181 | 1.131 | 1.143 |
| Otros gastos de explotación | 3.710 | 4.121 | 4.735 |
| c) Salarios y beneficios a empleados | | | |
| Gastos de personal | 2.351 | 2.575 | 2.805 |
| c) Gastos financieros y dividendos | | | |
| Dividendos a los accionistas | 476 | 278 | 269 |
| Operaciones de autocartera | - | 235 | 247 |
| Gastos financieros | 412 | 430 | 533 |
| e) Impuestos | | | |
| Impuesto sobre sociedades ⁽²⁾ | 127 | 138 | -30 |
| | 8.257 | 8.908 | 9.702 |
| VALOR ECONÓMICO RETENIDO | 445 | 86 | 504 |

(1) Los gastos de acción social del Grupo, registrados en el epígrafe Otros Gastos de Explotación, junto con los gastos de la Fundación se detallan en el Capítulo Compromiso Social.

(2) Impuesto sobre Sociedades devengado sobre el resultado antes de ajuste de valor razonable.

G4-EN1. MATERIALES POR PESO, VALOR O VOLUMEN

| | 2013 | 2014 | 2015 |
|--|--------------|--------------|--------------|
| Papel (kg) | 828.631,00 | 596.291,12 | 940.303,12 |
| Madera (m ³) | 73.760,00 | 320.298,50 | 9.980,62 |
| Asfalto (t) | 2.074.705,00 | 890.000,00 | 1.222.000,00 |
| Cemento (t) | | | 91.297,00 |
| Hormigón (t) | 7.001.862,00 | 7.747.000,00 | 7.692.545,00 |
| Maderas tropicales (m ³) | 6,76 | 2,67 | 26,40 |
| Madera de origen garantizado en Ferrovial Agroman, Amey y Ferrovial Agroman UK (%) | 73,00 | 100,00 | 98,60 |

G4-54. Calcule la relación entre la retribución total anual de la persona mejor pagada de la organización en cada país donde se lleven a cabo operaciones significativas con la retribución total anual media de toda la plantilla (sin contar a la persona mejor pagada) del país correspondiente.

| | 2014 | 2015 |
|-----------------|--------|--------|
| TOTAL Ferrovial | 180,95 | 186,70 |
| EEUU | 8,45 | 6,68 |
| ESPAÑA | 18,38 | 28,83 |
| POLONIA | 20,66 | 21,27 |
| REINO UNIDO | 39,63 | 39,09 |

G4-55. Calcule la relación entre el incremento porcentual de la retribución total anual de la persona mejor pagada de la organización en cada país donde se lleven a cabo operaciones significativas con el incremento porcentual de la retribución total anual media de toda la plantilla (sin contar a la persona mejor pagada) del país correspondiente.

| | 2014 | 2015 |
|-----------------|--------|--------|
| TOTAL Ferrovial | 5,14% | 2,21% |
| EEUU | 6,17% | 14,25% |
| ESPAÑA | 19,23% | 2,67% |
| POLONIA | 2,87% | 4,89% |
| REINO UNIDO | 19,53% | 6,73% |

Se reporta el ratio como diferencia porcentual entre el incremento de la retribución anual media y el incremento de la retribución de la persona mejor pagada con el objetivo de evitar distorsiones.

G4-EN2. PORCENTAJE DE LOS MATERIALES UTILIZADOS QUE SON MATERIALES RECICLADOS

| | 2013 | 2014 | 2015 |
|-----------------------------------|------|------|--------|
| Porcentaje de papel con sello FSC | 32% | 38% | 62,15% |
| Porcentaje de papel reciclado | 40% | 36% | 31,70% |

G4-EN3. CONSUMO ENERGÉTICO INTERNO

| | 2013 | 2014 | 2015 | |
|---|--------------|----------------|----------------|----------------|
| Combustibles utilizados en fuentes Estacionarias y Móviles (total) (GJ) | Diesel | 4.375.311,03 | 4.014.658,47 | 3.864.022,94 |
| | Fuel | 17.856,57 | 90.487,73 | 75.709,34 |
| | Gasolina | 314.437,24 | 326.871,24 | 244.814,45 |
| | GN | 2.234.349,98 | 1.786.842,66 | 2.514.034,67 |
| | LPG | 4.277,35 | 969,86 | 1.022,28 |
| | Propano | 2.673,20 | 10.192,16 | 7.969,02 |
| | Carbón | | 86.252,30 | 206.180,13 |
| Consumo de Energía adquirida según fuentes primarias (GJ) | Carbón | 729.385,00 | 706.067,12 | 759.019,18 |
| | Gasoil | 124.347,00 | 121.260,00 | 120.163,86 |
| | Gas | 749.889,00 | 623.985,86 | 630.100,40 |
| | Biomasa | 48.384,00 | 51.758,49 | 67.724,79 |
| | Residuos | 10.934,00 | 9.928,77 | 12.112,65 |
| | Resto | 349.147,00 | 346.846,98 | 448.336,57 |
| Consumo de Electricidad procedente de Fuentes No Renovables (kWh) | Servicios | 73.677.253,00 | 62.882.917,84 | 66.673.099,00 |
| | Construcción | 143.157.389,36 | 139.870.131,36 | 115.801.962,95 |
| | Autopistas | 28.302.112,88 | 30.517.690,86 | 33.775.483,76 |
| | Corporación | 1.344.562,00 | 1.231.267,00 | 1.270.943,00 |
| Consumo de Electricidad procedente de Fuentes Renovables (kWh) | Servicios | 18.524.301,70 | 25.797.308,00 | 27.120.283,00 |
| | Construcción | 38.007.908,80 | 13.462.171,00 | 25.582.309,03 |
| | Autopistas | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| | Corporación | 0,00 | 0,00 | 0,00 |

| ENERGÍA PRODUCIDA (GJ) | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Energía Eléctrica por recuperación de biogás | 493.857 | 520.751 | 482.034 | 415.569 |
| Energía térmica por valorización de biogás | 134.060 | 187.632 | 136.964 | 241.604 |
| Energía eléctrica generada en plantas de Tratamiento de Agua | 23.494 | 106.124 | 114.192 | 157.595 |
| Energía eléctrica generada en secado térmico | 264.626 | 142.376 | 13.617 | 32.637 |
| TOTAL | 916.037 | 956.883 | 746.808 | 847.405 |

G4-EN8. CAPTACIÓN TOTAL DE AGUA SEGÚN LA FUENTE

| | 2013 | 2014 | 2015 |
|-------------------|-----------|-----------|------------|
| Consumo Agua (m³) | 1.933.592 | 1.751.878 | 6.630.637* |

* no comparable con años anteriores debido a cambio de metodología

G4-EN14. NÚMERO DE ESPECIES INCLUIDAS EN LA LISTA ROJA DE LA UICN Y EN LISTADOS NACIONALES DE CONSERVACIÓN CUYOS HÁBITATS SE ENCUENTRAN EN ÁREAS AFECTADAS POR LAS OPERACIONES, SEGÚN EL NIVEL DE PELIGRO DE EXTINCIÓN DE LA ESPECIE

| Nº | Especie (nombre científico) | Lista Roja de la UICN | Libro Rojo de las Aves (ES) | Catálogo Nacional de Especies Amenazadas (ES) | Libro Rojo de los Invertebrados de España | Birds of Conservation Concern in Ireland (BoCC13) | Livro Vermelho dos Vertebrados de Portugal |
|----|---|-----------------------|-----------------------------|---|---|---|--|
| 1 | Oxyura leucocephala | En Peligro | En Peligro | En Peligro | | | |
| 2 | Chersophilus duponti | | En Peligro | | | | |
| 3 | Chlidonias niger | | En Peligro | | | | |
| 4 | Coscinia romeii | | | | En Peligro | | |
| 5 | Numenius arquata | | | | | "Red Status" | |
| 6 | Motacilla cinerea | | | | | "Red Status" | |
| 7 | Pluvialis apricaria | | | | | "Red Status" | |
| 8 | Anthus pratensis | | | | | "Red Status" | |
| 9 | Austropotamobius pallipes | En Peligro | | | | | |
| 10 | Caretta caretta | En Peligro | | | | | En Peligro |
| 11 | Nyctalus azoreum | En Peligro | | | | | En Peligro Crítico |
| 14 | Margaritifera margaritifera | En Peligro | | | | | |
| 15 | Canis lupus | | | | | | En Peligro |
| 16 | Salmo Salar | | | | | | En Peligro Crítico |
| 17 | White Clawed Crayfish (Austropotamobius pallipes) | En Peligro | | | | | |

G4-EN15. EMISIONES DIRECTAS DE GASES DE EFECTO INVERNADERO (ALCANCE 1)
G4-EN16. EMISIONES INDIRECTAS DE GASES DE EFECTO INVERNADERO AL GENERAR ENERGÍA (ALCANCE 2)

| | 2009 (Año base) | 2013 | 2014 | 2015 |
|--------------------------------|--------------------|----------------|----------------|----------------|
| Budimex | 47.665 | 62.394 | 55.749 | 59.529 |
| Cadagua | 63.221 | 48.107 | 27.960 | 19.294 |
| Ferrovial Agroman | 74.934 | 50.255 | 70.368 | 75.536 |
| Webber | 52.194 | 30.263 | 30.629 | 30.796 |
| Ferrovial Corporación | 896 | 638 | 781 | 704 |
| Cintra | 15.684 | 14.287 | 15.045 | 17.671 |
| Amey | 147.608 | 130.563 | 128.927 | 95.132 |
| Ferrovial Servicios | 404.274 | 258.244 | 250.855 | 284.514 |
| TOTAL tCO₂eq | 806.476 | 594.752 | 580.315 | 583.176 |

| Biogenic CO ₂ (tCO ₂ eq) | 2009 (Año base) | 2013 | 2014 | 2015 |
|--|--------------------|---------------|---------------|---------------|
| Cadagua | 1.191 | 50.170 | 53.339 | 52.143 |
| Ferrovial Servicios | 33.108 | 44.569 | 43.672 | 29.553 |
| | 34.299 | 94.728 | 97.010 | 81.696 |

G4-EN17. OTRAS EMISIONES INDIRECTAS DE GASES DE EFECTO INVERNADERO (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 en la división de construcción, asfalto en Amey y cemento en Budimex).

• 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 2015.

• 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 2015.
- Business travel: Se incluyen las emisiones asociadas a viajes de empresa: tren, avión y taxis reportados por la principal agencia de viajes con las que trabaja el grupo en España.
- Employee commuting: Incluye emisiones procedentes del desplazamiento de los empleados desde sus domicilios hasta sus puestos de trabajo en las oficinas centrales en España.
- Investments: Contabiliza las emisiones relacionadas con las inversiones en aeropuertos británicos. A fecha de la publicación de este informe no se dispone de los datos correspondientes al 2015 por lo que se han considerado las emisiones de 2014.

- 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 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. Pendiente Cemento Budimex.
- Upstream leased assets: Incluye las emisiones relacionadas con el consumo de electricidad de aquellos edificios de los clientes en los que Amey lleva el mantenimiento y limpieza y gestiona el consumo.

| | 2009 (Año base) | 2013 | 2014 | 2015 |
|--|--------------------|------------------|------------------|------------------|
| Business travel | 403 | 7.015 | 11.271 | 9.900 |
| Capital Goods | | 648.426 | 672.295 | 607.931 |
| Employee commuting | | 819 | 1.379 | 1.547 |
| End of life treatment of sold products | | 53.617 | 171.155 | 23.130 |
| Fuel and energy related activities | | 164.332 | 147.894 | 163.221 |
| Purchased goods and services | | 593.438 | 750.808 | 601.164 |
| Upstream leased | 1.728 | 1.022 | 2.009 | 0,00 |
| Upstream transportation and distribution | | 461.333 | 451.359 | 492.843 |
| Use of sold product | | 669.249 | 732.877 | 844.645 |
| Waste generated in operations | | 306.389 | 221.378 | 261.947 |
| Investments | 814.108 | 629.635 | 650.761 | 650.761 |
| TOTAL tCO₂eq | 816.239 | 3.535.276 | 3.813.186 | 3.657.090 |

G4-EN18. INTENSIDAD DE LAS EMISIONES GEI tCO₂eq/MILLONES €

| 2009 (año base) | 2013 | 2014 | 2015 | Reducción 15v14 | Reducción 15v09 |
|-----------------|-------|-------|-------|-----------------|-----------------|
| 107,94 | 73,84 | 66,53 | 60,77 | -8,66 | -43,70 |

G4-EN19. REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO

| | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|
| EMISIONES EVITADAS POR ACTIVIDAD DE TRIAJE Y CAPTACION BIOGAS | | | | |
| GEI evitadas por la actividad de triaje (t CO ₂ eq) | 343.907 | 338.093 | 491.507 | 525.627 |
| GEI evitadas por la captación de biogás (t CO ₂ eq) | 628.857 | 935.316 | 953.942 | 889.483 |
| EMISIONES EVITADAS POR GENERACION DE ENERGIA | | | | |
| En vertederos (t CO ₂ eq) | 43.394 | 45.563 | 40.932 | 37.718 |
| En plantas de Tratamiento de Agua (t CO ₂ eq) | 23.913 | 20.624 | 10.332 | 16.681 |
| EMISIONES EVITADAS POR COMPRA DE ELECTRICIDAD PROCEDENTE DE FUENTES RENOVABLES | | | | |
| Electricidad comprada a terceros (t CO ₂ eq) | 12.938 | 20.379 | 17.338 | 23.156 |
| TOTAL | 1.053.009 | 1.359.976 | 1.514.051 | 1.492.665 |

EN20. EMISIONES DE SUSTANCIAS QUE AGOTAN EL OZONO

| Consumo de refrigerantes (kg) | FM 100 | HFC227ea | R22 | R407C | R410A |
|-------------------------------|--------|----------|-----|-------|-------|
| Amey | | | | 3,00 | 62,00 |

EN21. NOX, SOX Y OTRAS EMISIONES ATMOSFÉRICAS SIGNIFICATIVAS

| | NOx (Tn) | CO (Tn) | COVNM (Tn) | SOx (Tn) | Partículas (Tn) |
|--|----------|----------|------------|----------|-----------------|
| Emisiones procedentes de calderas | 107,34 | 42,70 | 10,38 | 142,65 | 28,05 |
| Emisiones procedentes de vehículos de automoción | 733,06 | 1.004,67 | 140,31 | 0,00 | 97,33 |
| Emisiones procedentes de Electricidad | 27,65 | 11,61 | 0,23 | 42,75 | 2,34 |
| Emisiones procedentes de maquinaria móvil utilizada en obras de construcción | 2.020,48 | 4.542,30 | 490,64 | | 100,68 |

G4-EN23. PESO TOTAL DE LOS RESIDUOS, SEGÚN TIPO Y MÉTODO DE TRATAMIENTO (M³)

| | 2013 | 2014 | 2015 |
|--|---------------|--------------|---------------|
| Residuos producidos de construcción y demolición | 10.882.869,00 | 1.182.554,78 | 2.353.518,92 |
| Total de tierras de excavación | 20.199.553,00 | 9.446.621,55 | 21.284.729,00 |
| Tierra vegetal reutilizada | 12.910,00 | 989.773,00 | 440.204,00 |
| Material enviado a vertedero fuera del ámbito de la obra | 3.102.299,00 | 1.751.227,88 | 4.984.918,00 |
| Material reutilizado en obra | 6.812.610,00 | 6.176.211,39 | 5.910.889,00 |
| Material enviado a otra obra o relleno autorizado | 5.375.738,00 | 6.830.360,30 | 9.698.718,00 |

G4-EN27. GRADO DE MITIGACIÓN DEL IMPACTO AMBIENTAL DE LOS PRODUCTOS Y SERVICIOS**CRE8. 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 2015, se ha trabajado en las siguientes obras que esperan obtener las siguientes certificaciones energéticas:

| Ubicación | Descripción | Certificación |
|-----------|---|----------------------|
| Barcelona | REHAB.BIBLIOTECA LES CORTS - VIDRE | Certificación BREEAM |
| Madrid | Construcción de plataforma logística de distribución en parcelas P1.1.1 y 2 del sector SUNP-t2 Noroeste de Torrejón de Ardoz, Madrid. | Certificación LEED |

LA1. NÚMERO Y TASA DE CONTRATACIONES Y ROTACIÓN MEDIA DE EMPLEADOS, DESGLOSADOS POR GRUPO ETARIO, SEXO Y REGIÓN

A lo largo de 2015, el número total de nuevas contrataciones ha sido de 18.860, lo cual se corresponde con una tasa de contratación total del 25,48% con respecto a la plantilla a cierre del ejercicio. Por género y grupo de edad, el desglose es el siguiente:

| | Hombres | Mujeres |
|---------------|---------|---------|
| Menores de 30 | 4,99% | 2,04% |
| Entre 30 y 45 | 6,48% | 3,04% |
| Mayores de 45 | 5,61% | 3,32% |

El índice de rotación media de 2015 desglosado por género y edad es el siguiente:

| | Hombres | Mujeres |
|---------------|---------|---------|
| Menores de 30 | 0,80% | 0,20% |
| Entre 30 y 45 | 1,00% | 0,30% |
| Mayores de 45 | 0,60% | 0,20% |

LA5. PORCENTAJE DE TRABAJADORES QUE ESTÁ REPRESENTADO EN COMITÉS FORMALES DE SEGURIDAD Y SALUD CONJUNTOS PARA DIRECCIÓN Y EMPLEADOS, ESTABLECIDOS PARA AYUDAR A CONTROLAR Y ASESORAR SOBRE PROGRAMAS DE SEGURIDAD Y SALUD LABORAL

| | 2013 | 2014 | 2015 |
|--|------|------|------|
| Porcentaje de trabajadores representados en Comités de Seguridad y Salud | 55 | 59 | 68 |

CRE6. PORCENTAJE DE LAS OPERACIONES DE LA ORGANIZACIÓN VERIFICADAS SEGÚN UN SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD INTERNACIONALMENTE RECONOCIDO.

| | 2013 | 2014 | 2015 |
|---|------|------|------|
| Porcentaje Organización certificada bajo un sistema de gestión de seguridad y salud | 66 | 80 | 80 |

LA6. TIPO Y TASA DE LESIONES, ENFERMEDADES PROFESIONALES, DÍAS PERDIDOS, ABSENTISMO Y NÚMERO DE VÍCTIMAS MORTALES RELACIONADAS CON EL TRABAJO POR REGIÓN Y POR SEXO NÚMERO Y TASA DE CONTRATACIONES Y ROTACIÓN MEDIA DE EMPLEADOS, DESGLOSADOS POR GRUPO ETARIO, SEXO Y REGIÓN

| | 2013 | 2014 | 2015 |
|----------------------|-------|-------|-------|
| Índice de Frecuencia | 21,10 | 23,34 | 20,00 |
| Índice de Gravedad | 0,41 | 0,45 | 0,43 |
| Tasa de absentismo | 4,33 | 5,26 | 5,16 |

7.4 INFORME DE VERIFICACIÓN



Deloitte Advisory, S.L.
Plaza Pablo Ruiz Picasso, 1
Torre Picasso
28020 Madrid
España

Tel.: +34 915 14 50 00
Fax: +34 915 14 51 80
www.deloitte.es

Informe de Revisión Independiente de la información de Responsabilidad Corporativa incluida en el Informe Anual Integrado 2015 de Ferrovial

Al Consejo de Administración de Ferrovial S.A.

Alcance de nuestro trabajo

Hemos realizado la revisión, con el alcance de seguridad limitada, de la Información de Responsabilidad Corporativa (IRC) incluida en el Informe Anual Integrado 2015 (en adelante IAI o Informe) de Ferrovial, S.A. y sus sociedades dependientes (en adelante Ferrovial) cuyo alcance y cobertura se define en el capítulo "7.1 Principios de reporte". Nuestro trabajo ha consistido en revisar:

- La adaptación de la IRC a la Guía para la elaboración de Memorias de Sostenibilidad de GRI versión 4 (en adelante Guía G4), así como a los contenidos correspondientes al ejercicio 2015 propuestos en dicha guía y en el Suplemento Sectorial de Construcción e Inmobiliaria.
- La información proporcionada en la IRC relativa a la aplicación de los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta establecidos en la norma AA1000 *Accountability Principles Standard 2008 de AccountAbility* (AA1000APS).

Procedimientos realizados

Hemos llevado a cabo nuestro trabajo de revisión de acuerdo con la Norma ISAE 3000 *Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information* emitida por el International Auditing and Assurance Standard Board (IAASB) de la International Federation of Accountants (IFAC) para la emisión de informes de seguridad limitada y con la Guía de Actuación sobre trabajos de revisión de Informes de Responsabilidad Corporativa emitida por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España. Asimismo, hemos aplicado la *AccountAbility 1000 Assurance Standard 2008 (AA1000AS)*, emitida por AccountAbility, para proporcionar una seguridad moderada sobre la aplicación de los principios establecidos en la norma AA1000 APS y los indicadores de desempeño de sostenibilidad (revisión moderada de tipo 2).

Nuestro trabajo ha consistido en la formulación de preguntas a la Dirección, revisión de los procesos para recopilar y validar los datos presentados en el IAI, así como en la aplicación de ciertos procedimientos analíticos y pruebas de revisión por muestreo, que se describen a continuación:

- Reuniones con el personal de Ferrovial para conocer los principios, sistemas y enfoques de gestión aplicados.
- Revisión de las actas de las reuniones del ejercicio 2015 del Consejo de Administración, de sus Comisiones y del Comité de Responsabilidad Corporativa.
- Revisión de las actuaciones realizadas en relación a la identificación y consideración de las partes interesadas a lo largo del ejercicio a través del análisis de la información interna y los informes de terceros disponibles.
- Análisis de la cobertura, relevancia e integridad de la IRC en función del entendimiento de Ferrovial de los requerimientos de los grupos de interés descritos en la sección "7.1 Principios de reporte".
- Revisión de la información relativa a los enfoques de gestión aplicados a cada grupo de contenidos.
- Análisis de la adaptación de los contenidos de la IRC a los recomendados en la Guía G4 de GRI y comprobación de que los indicadores incluidos en el IAI se corresponden con los recomendados por dicha Guía.
- Comprobación, mediante pruebas de revisión en base a la selección de una muestra, de la información cuantitativa y cualitativa correspondiente a los contenidos GRI y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información de Ferrovial.

Responsabilidades de Ferrovial y de Deloitte

- La formulación del IAI, así como el contenido del mismo, es responsabilidad de los Administradores de Ferrovial, los cuales son también responsables del diseño, implantación y mantenimiento de los sistemas de control interno de los que se obtiene la información. Nuestra responsabilidad es emitir un informe de revisión independiente de seguridad limitada basándonos en el trabajo realizado.
- Este informe ha sido preparado exclusivamente en interés de Ferrovial de acuerdo con los términos de nuestra Carta de Encargo.
- Hemos realizado nuestro trabajo de acuerdo con las normas de independencia requeridas por el Código Ético emitido por la International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA) basadas en los principios fundamentales de integridad, objetividad, competencia profesional, diligencia, confidencialidad y profesionalidad.
- Deloitte mantiene de acuerdo con el International Standard on Quality Control (ISQC 1), un sistema global de control de calidad que incluye políticas y procedimientos documentados en relación con el cumplimiento de requisitos éticos, normas profesionales y regulación aplicable.
- El alcance de una revisión es sustancialmente inferior al de un trabajo de seguridad razonable por tanto la seguridad proporcionada es también menor. El presente informe no puede entenderse como un informe de auditoría.
- El equipo de trabajo ha estado formado por profesionales expertos en revisiones de Informes de Responsabilidad Corporativa y específicamente en el desempeño económico, social y medioambiental, y en procesos de participación de grupos de interés.

Conclusiones

En la tabla de indicadores GRI-G4 se detallan los contenidos revisados, las limitaciones al alcance de la revisión y se identifican aquellos contenidos que no cubren todos los aspectos recomendados por la Guía G4, incluyendo los contenidos del Suplemento Sectorial de Construcción e Inmobiliaria. Como resultado de los procedimientos realizados y las evidencias obtenidas, salvo por los aspectos identificados en la tabla de Indicadores GRI-G4, no se ha puesto de manifiesto ningún asunto que nos haga creer que:

- La información de Responsabilidad Corporativa incluida en el IAI no haya sido preparada de acuerdo a las directrices de la Guía G4 de GRI en todos los aspectos significativos.
- Ferrovial no ha aplicado los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta, tal y como se describe en el capítulo "7.1 Principios de reporte" del IAI, de acuerdo con la norma AA1000 APS 2008:
 - ✓ Inclusividad: participación de los grupos de interés que permite su involucración en el desarrollo de un enfoque responsable de la sostenibilidad.
 - ✓ Relevancia: proceso de determinación de la materialidad que supone un entendimiento de los asuntos materiales o relevantes para el Grupo Ferrovial y sus grupos de interés.
 - ✓ Capacidad de respuesta: acciones y compromisos concretos con los que se responde a los aspectos materiales identificados.

Observaciones y Recomendaciones

Adicionalmente, hemos presentado a Ferrovial nuestras recomendaciones relativas a los aspectos de mejora en la gestión y la información de la RC y en la aplicación de los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta. A continuación se resumen las recomendaciones más significativas, las cuales no modifican las conclusiones expresadas en el presente informe:

Inclusividad y relevancia

Ferrovial actualiza cada dos años su estudio de materialidad por lo que, durante el ejercicio 2015 se han mantenido las líneas de actuación del Plan Estratégico de RC (Plan 20.16) y se ha trabajado en la definición de un cuadro de mando de seguimiento de las iniciativas de dichas líneas.

En 2016, el Comité de Responsabilidad Corporativa deberá hacer balance de los logros alcanzados con dicho Plan en el periodo 2013-2016, balance en el que sería recomendable evaluar la contribución del Plan a la generación de valor, a la mitigación de los riesgos del negocio y el grado de respuesta a las expectativas de los grupos de interés. Asimismo, los resultados de dicho balance y la experiencia adquirida deberían contribuir a la definición del nuevo Plan Estratégico de RC (Plan 20.19) que fije nuevos objetivos en materia de RC alineados con la estrategia del negocio.

Capacidad de respuesta

En los últimos años, Ferrovial ha venido fortaleciendo sus políticas y directrices en materia de Gobierno Corporativo. En esta línea, en 2015, el Consejo de Administración ha aprobado la estrategia recogida en la Política Fiscal de Ferrovial, que continua insistiendo en el cumplimiento de los principios y buenas prácticas tributarias. En aplicación de las mejores prácticas recomendadas por los estándares de información, y para poner de manifiesto la creación de valor de Ferrovial, sería conveniente seguir avanzando en la medición de la contribución fiscal del Grupo en cada uno de los países donde está presente.

Asimismo, en julio de 2015 el Consejo de Administración aprobó una nueva Política Corporativa de Seguridad y Salud laboral y se modificó la estructura organizativa y el reporte de forma que la información clave relacionada se eleve al Comité de Dirección y al Consejo de Administración. Estos avances ponen de manifiesto el compromiso de Ferrovial en esta materia y ponen las bases para seguir trabajando en el fortalecimiento de los procedimientos de reporte con el objetivo de perfeccionar la información, especialmente en lo que se refiere a empresas contratistas.

En 2015 Ferrovial ha desarrollado una metodología para el cálculo de la huella hídrica que ha supuesto un esfuerzo significativo por parte de los negocios en el proceso de identificación de riesgos y en la recopilación de información. Ferrovial debería continuar trabajando en la ampliación progresiva del alcance de dicha huella y en la mejora de los datos, de forma que esta información sirva en el futuro para la gestión efectiva de los recursos hídricos y pueda alcanzarse el objetivo de ampliar el alcance al 100% del Grupo en 2016.

Deloitte Advisory, S.L.



Helena Redondo
Madrid, 25 de febrero de 2016

 AA1000
Licensed Assurance Provider
000-14



CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS



ÍNDICE

| | | |
|----------|--|-----------|
| A | ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA DE LOS EJERCICIOS 2015 Y 2014 | 93 |
| B | CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DE LOS EJERCICIOS 2015 Y 2014 | 94 |
| C | ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL DE LOS EJERCICIOS 2015 Y 2014 | 95 |
| D | ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS EJERCICIOS 2015 Y 2014 | 96 |
| E | ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJO DE CAJA DE LOS EJERCICIOS 2015 Y 2014 | 97 |
| F | NOTAS A LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS DEL EJERCICIO 2015 | 98 |
| | SECCIÓN 1: PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN Y BASES DE PRESENTACIÓN | |
| 1.1 | ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN | 99 |
| 1.2 | ACTIVOS Y PASIVOS MANTENIDOS PARA LA VENTA | 100 |
| 1.3 | BASES DE PRESENTACIÓN Y POLÍTICAS CONTABLES | 100 |
| 1.4 | TIPO DE CAMBIO | 106 |
| 1.5 | INFORMACIÓN POR SEGMENTOS | 106 |
| | SECCIÓN 2: RESULTADOS DEL EJERCICIO: | |
| 2.1 | INGRESOS DE EXPLOTACIÓN | 107 |
| 2.2 | CONSUMOS Y OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN | 108 |
| 2.3 | GASTOS DE PERSONAL | 108 |
| 2.4 | RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN ANTES DE DETERIOROS Y ENAJENACIONES | 108 |
| 2.5 | DETERIOROS Y ENAJENACIONES DE INMOVILIZADO | 108 |
| 2.6 | RESULTADO FINANCIERO | 109 |
| 2.7 | PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA | 110 |
| 2.8 | IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES E IMPUESTOS DIFERIDOS | 110 |
| 2.9 | RESULTADO DE MINORITARIOS | 113 |
| 2.10 | RESULTADO NETO POR ACCIÓN | 113 |
| | SECCIÓN 3: ACTIVO NO CORRIENTE: | |
| 3.1 | FONDO DE COMERCIO Y ADQUISICIONES | 114 |
| 3.2 | ACTIVOS INTANGIBLES | 117 |
| 3.3 | INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS | 118 |
| 3.4 | INMOVILIZADO MATERIAL | 120 |
| 3.5 | INVERSIONES EN ASOCIADAS | 121 |
| 3.6 | ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES | 125 |
| | SECCIÓN 4: CAPITAL CIRCULANTE: | |
| 4.1 | EXISTENCIAS | 126 |
| 4.2 | DEUDORES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR A CORTO PLAZO | 126 |
| 4.3 | ACREEDORES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR A CORTO PLAZO | 127 |
| 4.4 | INFORMACIÓN RELATIVA A CONTRATOS DE CONSTRUCCIÓN Y OTROS (GRADO DE AVANCE) | 128 |
| | SECCIÓN 5: ESTRUCTURA DE CAPITAL Y FINANCIACIÓN: | |
| 5.1 | PATRIMONIO NETO | 131 |
| 5.2 | POSICIÓN NETA DE TESORERÍA | 135 |
| 5.3 | FLUJO DE CAJA | 140 |
| 5.4 | GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS Y CAPITAL | 141 |
| 5.5 | DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE | 144 |
| | SECCIÓN 6: OTROS DESGLOSES: | |
| 6.1 | INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS | 147 |
| 6.2 | DÉFICIT DE PENSIONES | 147 |
| 6.3 | PROVISIONES | 148 |
| 6.4 | OTRAS DEUDAS | 149 |
| 6.5 | PASIVOS CONTINGENTES, ACTIVOS CONTINGENTES Y COMPROMISOS | 149 |
| 6.6 | RETRIBUCIONES AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN | 155 |
| 6.7 | SISTEMAS RETRIBUTIVOS VINCULADOS A LAS ACCIONES | 158 |
| 6.8 | INFORMACIÓN SOBRE OPERACIONES CON VINCULADAS | 159 |
| 6.9 | SITUACIONES DE CONFLICTO DE INTERÉS | 162 |
| 6.10 | HONORARIOS AUDITORES | 162 |
| 6.11 | ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE | 162 |
| 6.12 | COMENTARIOS A LOS ANEXOS | 162 |

A. ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA DE LOS EJERCICIOS 2015 Y 2014

| Activo (millones de euros) | Nota | 2015 | 2014 |
|--|------|---------------|---------------|
| Activos no corrientes | | 16.821 | 19.426 |
| Fondo de comercio de consolidación | 3.1 | 1.885 | 1.982 |
| Activos intangibles | 3.2 | 234 | 223 |
| Inmovilizado en proyectos de infraestructuras | 3.3 | 8.544 | 10.757 |
| Activos modelo intangible | 3.3 | 6.957 | 9.290 |
| Activos modelo cuenta a cobrar | 3.3 | 1.587 | 1.467 |
| Inversiones inmobiliarias | | 15 | 6 |
| Inmovilizado material | 3.4 | 491 | 451 |
| Inversiones en asociadas | 3.5 | 3.237 | 3.317 |
| Activos financieros no corrientes | 3.6 | 755 | 856 |
| Préstamos a largo plazo a sociedades asociadas | | 411 | 375 |
| Caja restringida en proyectos de infraestructura y otros activos financieros | | 261 | 405 |
| Resto de cuentas a cobrar | | 83 | 76 |
| Impuestos diferidos | 2.8 | 1.254 | 1.438 |
| Derivados financieros a valor razonable largo plazo | 5.5 | 406 | 395 |
| Activos corrientes | | 8.563 | 6.048 |
| Activos clasificados como mantenidos para la venta | 1.2 | 2.418 | 2 |
| Existencias | 4.1 | 387 | 357 |
| Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes | 2.8 | 135 | 74 |
| Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo | 4.2 | 2.320 | 2.170 |
| Clientes por ventas y prestaciones de servicios | | 1.821 | 1.716 |
| Otras cuentas a cobrar a corto plazo | | 499 | 454 |
| Tesorería y equivalentes | 5.2 | 3.279 | 3.439 |
| Sociedades de proyectos de infraestructuras | | 306 | 396 |
| Caja restringida | | 36 | 59 |
| Resto de tesorería y equivalentes | | 270 | 337 |
| Sociedades ex-proyectos | | 2.973 | 3.043 |
| Derivados financieros a valor razonable corto plazo | 5.5 | 23 | 5 |
| TOTAL ACTIVO | | 25.384 | 25.473 |

| Pasivo y patrimonio neto (millones de euros) | Nota | 2015 | 2014 |
|---|------|---------------|---------------|
| Patrimonio neto | 5.1 | 6.541 | 6.021 |
| Patrimonio neto atribuible a los accionistas | | 6.058 | 5.672 |
| Patrimonio neto atribuible a los socios externos | | 483 | 349 |
| Ingresos a distribuir en varios ejercicios | 6.1 | 1.088 | 987 |
| Pasivos no corrientes | | 9.314 | 13.030 |
| Déficit de pensiones | 6.2 | 46 | 101 |
| Provisiones a largo plazo | 6.3 | 838 | 1.378 |
| Deuda financiera | 5.2 | 6.697 | 8.707 |
| Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras | | 5.320 | 7.331 |
| Obligaciones y deudas de sociedades ex-proyectos | | 1.376 | 1.375 |
| Otras deudas | 6.4 | 171 | 202 |
| Impuestos diferidos | 2.8 | 1.124 | 1.310 |
| Derivados financieros a valor razonable | 5.5 | 438 | 1.332 |
| Pasivos Corrientes | | 8.442 | 5.435 |
| Pasivos clasificados como mantenidos para la venta | 1.2 | 2.690 | 0 |
| Deuda financiera | | 1.385 | 1.368 |
| Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras | | 1.297 | 1.276 |
| Deudas con entidades de crédito sociedades ex-proyectos | | 88 | 92 |
| Derivados financieros a valor razonable | 5.5 | 259 | 100 |
| Pasivos por impuestos sobre las ganancias corrientes | | 138 | 56 |
| Acreeedores y otras cuentas a pagar a corto plazo | 4.3 | 3.346 | 3.437 |
| Acreeedores comerciales | | 1.996 | 1.940 |
| Anticipos de clientes y obra certificada por anticipado | | 887 | 1.013 |
| Otras cuentas a pagar a corto plazo | | 464 | 484 |
| Provisiones para operaciones de tráfico | 6.3 | 622 | 475 |
| TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO | | 25.384 | 25.473 |

Los activos intangibles y materiales y las inversiones inmobiliarias afectos de proyectos de infraestructuras se incluyen en la partida "Inmovilizado en proyectos de infraestructuras". Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte del Estado Consolidado de Situación Financiera a 31 de diciembre de 2015.

B. CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADAS DE LOS EJERCICIOS 2015 Y 2014

| (Millones de euros) | Nota | 2015 | | | 2014 | | |
|--|------|--|-----------------------------------|--------------|--|-----------------------------------|---------------|
| | | Antes de ajustes Valor Razonable | (*) Ajustes Valor Razonable | Total 2015 | Antes de ajustes Valor Razonable | (*) Ajustes Valor Razonable | Total 2014 |
| Cifra de ventas | | 9.701 | 0 | 9.701 | 8.802 | 0 | 8.802 |
| Otros ingresos de explotación | | 9 | 0 | 9 | 8 | 0 | 8 |
| TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN | 2.1 | 9.709 | 0 | 9.709 | 8.810 | 0 | 8.810 |
| Consumos | 2.2 | 1.143 | 0 | 1.143 | 1.131 | 0 | 1.131 |
| Otros gastos de explotación | 2.2 | 4.735 | 0 | 4.735 | 4.121 | 0 | 4.121 |
| Gastos de personal | 2.3 | 2.805 | 0 | 2.805 | 2.575 | 0 | 2.575 |
| TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN | | 8.683 | 0 | 8.683 | 7.828 | 0 | 7.828 |
| Resultado bruto de explotación | | 1.027 | 0 | 1.027 | 983 | 0 | 983 |
| Dotaciones a la amortización de inmovilizado | | 256 | 0 | 256 | 244 | 0 | 244 |
| Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado | | 770 | 0 | 770 | 738 | 0 | 738 |
| Deterioros y enajenación de inmovilizado | 2.5 | 185 | -54 | 131 | 0 | 5 | 5 |
| Resultado de explotación | | 955 | -54 | 901 | 738 | 5 | 743 |
| Resultado financiero financiación | | -463 | 0 | -463 | -373 | 0 | -373 |
| Resultado derivados y otros resultados financieros | | -12 | -188 | -200 | -11 | -9 | -20 |
| Resultado financiero de proyectos de infraestructuras | | -474 | -188 | -662 | -384 | -9 | -393 |
| Resultado financiero financiación | | -35 | 0 | -35 | -33 | 0 | -33 |
| Resultado derivados y otros resultados financieros | | 12 | 49 | 61 | -4 | 53 | 49 |
| Resultado financiero sociedades ex-proyectos | | -24 | 49 | 26 | -37 | 53 | 16 |
| Resultado financiero | 2.6 | -498 | -138 | -637 | -421 | 44 | -377 |
| Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia | 3.5 | 275 | 37 | 312 | 159 | -20 | 138 |
| Resultado consolidado antes de impuestos | | 732 | -155 | 577 | 476 | 28 | 504 |
| Impuesto sobre sociedades | 2.8 | 25 | 30 | 54 | -138 | -14 | -152 |
| Resultado consolidado procedente de actividades continuadas | | 757 | -126 | 631 | 338 | 15 | 352 |
| Resultado neto operaciones discontinuadas | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Resultado consolidado del ejercicio | | 757 | -126 | 631 | 338 | 15 | 352 |
| Resultado del ejercicio atribuido a socios externos | | 33 | 56 | 89 | 49 | 0 | 50 |
| Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante | | 790 | -70 | 720 | 387 | 15 | 402 |
| Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante (Básico / Diluido) | | | | 0,98/0,98 | | | 0,55/0,55 |

(*) 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).

C. ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL DE LOS EJERCICIOS 2015 Y 2014

| (Millones de euros) | 2015 | 2014 |
|--|------------|------------|
| a) Resultado consolidado del ejercicio | 631 | 352 |
| Atribuido a la Sociedad Dominante | 720 | 402 |
| Atribuido a socios externos | -89 | -50 |
| b) Ingresos y Gastos reconocidos directamente en patrimonio | 96 | 106 |
| Sociedades Integración Global | 191 | 27 |
| Impacto en reservas de instrumentos de cobertura | 69 | -85 |
| Impacto en reservas de planes de prestación definida (*) | 48 | -13 |
| Diferencias de conversión | 111 | 113 |
| Efecto impositivo | -38 | 12 |
| Sociedades Mantenidas para la venta | -11 | 0 |
| Impacto en reservas de instrumentos de cobertura | 15 | 0 |
| Impacto en reservas de planes de prestación definida (*) | 0 | 0 |
| Diferencias de conversión | -25 | 0 |
| Efecto impositivo | -1 | 0 |
| Sociedades Puesta en Equivalencia | -84 | 79 |
| Impacto en reservas de instrumentos de cobertura | 23 | -56 |
| Impacto en reservas de planes de prestación definida (*) | -1 | -58 |
| Diferencias de conversión | -95 | 173 |
| Efecto impositivo | -12 | 20 |
| c) Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias | 190 | 5 |
| Sociedades Integración Global | 188 | 0 |
| Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias | 244 | 0 |
| Efecto impositivo | -57 | 0 |
| Sociedades Puesta en Equivalencia | 2 | 5 |
| Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias | 3 | 7 |
| Efecto impositivo | -1 | -1 |
| a+b+c) total resultado global | 916 | 464 |
| Atribuido a la Sociedad Dominante | 898 | 471 |
| Atribuido a socios externos | 19 | -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 Cambios en el Patrimonio Neto a 31 de diciembre de 2015.

96 D. ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS EJERCICIOS 2015 Y 2014

| (Millones de euros) | Capital Social | Prima de Emisión | Prima de Fusión | Acciones Propias | Ajustes cambios de valor | Resultados Acumulados y otras reservas | Atribuido a los Accionistas | Atribuido a Socios Externos | Total Patrimonio Neto |
|---|----------------|------------------|-----------------|------------------|--------------------------|--|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------|
| Saldo a 31.12.2014 | 146 | 1.202 | 1.218 | -4 | -983 | 4.092 | 5.672 | 349 | 6.021 |
| Resultado consolidado del ejercicio | | | | | | 720 | 720 | -89 | 631 |
| Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio | | | | | 178 | | 178 | 108 | 285 |
| Total ingresos y gastos reconocidos | 0 | 0 | 0 | 0 | 178 | 720 | 898 | 19 | 916 |
| Acuerdo dividendo flexible | 2 | | | | | -269 | -267 | | -267 |
| Otros dividendos | | | | | | | 0 | -48 | -48 |
| Operaciones de autocartera | -2 | | -247 | -16 | | | -265 | | -265 |
| Retribución al accionista | 0 | 0 | -247 | -16 | 0 | -269 | -532 | -48 | -580 |
| Ampliaciones/reducciones capital | | | | | | | 0 | 100 | 100 |
| Sistemas retributivos vinculados a la acción | | | | | | -51 | -51 | -1 | -52 |
| Otros movimientos | | | -9 | 4 | | 76 | 71 | 64 | 136 |
| Otras transacciones | 0 | 0 | -9 | 4 | 0 | 25 | 20 | 164 | 184 |
| Saldo a 31.12.2015 | 146 | 1.202 | 963 | -16 | -805 | 4.567 | 6.058 | 483 | 6.541 |

| (Millones de euros) | Capital Social | Prima de Emisión | Prima de Fusión | Acciones Propias | Ajustes cambios de valor | Resultados Acumulados y otras reservas | Atribuido a los Accionistas | Atribuido a Socios Externos | Total Patrimonio Neto |
|---|----------------|------------------|-----------------|------------------|--------------------------|--|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------|
| Saldo a 31.12.2013 | 147 | 1.202 | 1.454 | 0 | -1.052 | 3.968 | 5.719 | 355 | 6.074 |
| Resultado consolidado del ejercicio | | | | | | 402 | 402 | -50 | 352 |
| Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio | | | | | 69 | | 69 | 42 | 111 |
| TOTAL INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS | 0 | 0 | 0 | 0 | 69 | 402 | 471 | -7 | 464 |
| Acuerdo dividendo flexible | 2 | | | | | -278 | -275 | | -275 |
| Otros dividendos | | | | | | | 0 | -37 | -37 |
| Operaciones de autocartera | -3 | | -235 | | | 3 | -235 | | -235 |
| Retribución al accionista | 0 | 0 | -235 | 0 | 0 | -275 | -510 | -37 | -547 |
| Ampliaciones/reducciones capital | | | | | | | 0 | 55 | 55 |
| Sistemas retributivos vinculados a la acción | | | | | | -13 | -13 | 0 | -13 |
| Otros movimientos | | | -1 | -4 | | 10 | 6 | -17 | -11 |
| Otras transacciones | 0 | 0 | -1 | -4 | 0 | -7 | -8 | 38 | 31 |
| Saldo a 31.12.2014 | 146 | 1.202 | 1.218 | -4 | -983 | 4.092 | 5.672 | 349 | 6.021 |

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte del Estado Consolidado de Cambios en el Patrimonio Neto a 31 de diciembre de 2015.

E. ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJO DE CAJA DE LOS EJERCICIOS 2015 Y 2014

| Millones de euros | Nota | 2015 | 2014 |
|---|------|--------------|--------------|
| Resultado Neto atribuible a la sociedad dominante | | 720 | 402 |
| Ajustes al resultado | | 307 | 581 |
| <i>Minoritarios</i> | | -89 | -50 |
| <i>Impuesto</i> | | -54 | 152 |
| <i>Resultado por equivalencia</i> | | -312 | -138 |
| <i>Resultado financiero</i> | | 637 | 377 |
| <i>Deterioro y enajenación inmovilizado</i> | | -131 | -5 |
| <i>Amortizaciones</i> | | 256 | 244 |
| Pago de Impuesto | | -61 | -19 |
| Variación fondo maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros) | | -234 | -120 |
| Cobro dividendos proyectos Infraestructuras | | 399 | 582 |
| Flujo de operaciones | 5.3 | 1.130 | 1.425 |
| Inversión en inmovilizado material/inmaterial | | -177 | -115 |
| Inversión proyectos Infraestructuras | | -556 | -365 |
| Adquisición de sociedades/ampliaciones de capital en sociedades puestas en equivalencia | | -106 | -390 |
| Inversión caja restringida largo plazo | | 85 | -29 |
| Desinversión proyectos Infraestructuras | | 0 | 0 |
| Desinversión/venta sociedades | | 74 | 11 |
| Flujo de inversión | 5.3 | -680 | -888 |
| Flujo antes de financiación | | 450 | 537 |
| Flujo de capital procedente de socios externos | | 119 | 59 |
| <i>Dividendo flexible</i> | | -267 | -275 |
| <i>Compra de Autocartera</i> | | -265 | -235 |
| Remuneración al accionista | | -532 | -510 |
| Dividendos a minoritarios de sociedades participadas | | -44 | -38 |
| Otros movimientos de fondos propios | | 0 | 0 |
| Flujo financiación propia | | -457 | -489 |
| Intereses pagados | | -354 | -310 |
| Intereses recibidos | | 10 | 16 |
| Aumento endeudamiento financiero | | 837 | 827 |
| Disminución endeudamiento financiero | | -580 | -314 |
| Variación endeudamiento mantenidos para la venta | | 0 | 0 |
| Flujo de financiación | 5.3 | -544 | -269 |
| Variación tesorería y equivalentes | 5.2 | -94 | 268 |
| Tesorería y equivalentes al inicio del periodo | | 3.439 | 3.070 |
| Tesorería y equivalentes al final del periodo | | 3.279 | 3.439 |
| Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes | | 36 | -101 |
| Variación tesorería y equivalentes mantenidos para la venta | | 30 | 0 |

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte del Estado Consolidado de Cambios en el Patrimonio Neto a 31 de diciembre de 2015.

F.NOTAS A LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS DEL EJERCICIO 2015

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

Los estados financieros consolidados de Ferrovial, han sido elaborados conforme a las normas IFRS aplicables en la Unión Europea. En la nota 1.3 de esta sección se desglosan las políticas contables aplicadas.

En el ejercicio 2015 no ha habido cambios en las políticas contables o nuevas normas aplicadas que hayan tenido efecto relevante.

ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD

Dentro de los desgloses que se presentan en estos estados financieros, destacan por su relevancia todos los relativos a la separación entre sociedades de proyectos de infraestructuras y resto (ver nota 1.1.2 para su definición). Igualmente destacan los relativos a dos de los principales activos del grupo, la participación en el 25% del capital de HAH, sociedad titular del aeropuerto de Heathrow y la participación en el 43,23% de la sociedad titular de la autopista ETR 407 en Toronto Canadá.

CAMBIOS EN EL PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN Y ACTIVOS Y PASIVOS MANTENIDOS PARA LA VENTA:

A lo largo del ejercicio 2015 han salido del perímetro de consolidación del grupo las sociedades titulares de las autopistas R-4 Madrid-Ocaña y AP-36 Ocaña La Roda (ver nota 1.1.3). Igualmente se han reclasificado al epígrafe de activos y pasivos clasificados como mantenidos para la venta (ver nota 1.2) los activos y pasivos de la autopista Chicago Skyway Concession y las autopistas irlandesas (M4-M6 y M3) respecto a las que se llegaron a acuerdos previos de venta en 2015, que a la fecha de formulación de las presentes Cuentas Anuales se encuentran en proceso de cierre definitivo.

El principal impacto en los estados financieros de estas operaciones es la reducción de los saldos de deuda financiera e inmovilizado en proyectos de infraestructuras del balance de situación financiera.

El detalle por sociedad es el siguiente:

| Sociedad | Deuda | Inmovilizado proyectos |
|-----------------------|---------------|------------------------|
| Autopistas Irlandesas | -316 | -442 |
| R4 Madrid Ocaña | -654 | -1.282 |
| AP36 Ocaña la Roda | -570 | -479 |
| Chicago Skyway | -1.483 | -1.647 |
| TOTAL | -3.023 | -3.850 |

Adicionalmente, la desconsolidación de las autopistas R4 Madrid Ocaña y AP36 Ocaña la Roda han supuesto un efecto en resultados de 77 y 64 millones de euros respectivamente, sin impacto en caja.

JUICIOS Y ESTIMACIONES

En este apartado se incluyen las principales estimaciones que Ferrovial ha utilizado para valorar sus activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos (ver nota 1.3.4).

TIPO DE CAMBIO

Aunque la moneda funcional de Ferrovial es el euro, una parte significativa de las actividades se realizan en países situados fuera de la zona euro, destacando la exposición al dólar americano y canadiense, la libra esterlina y el zloty polaco. A lo largo del ejercicio 2015 se ha producido una depreciación significativa del euro frente a dichas monedas, a excepción del caso del dólar canadiense respecto al que el euro se ha revaluado. Dicho impacto es relevante para entender la evolución de estos estados financieros. En la nota 1.4 de esta sección se desglosa la evolución de los tipos de cambio utilizados y, adicionalmente, se detalla el efecto de tipo de cambio en aquellas notas en las que el efecto es relevante.

1.1. BASES DE PRESENTACIÓN ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN

1.1.1. Bases de presentación

Las cuentas anuales consolidadas se presentan de acuerdo con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación al Grupo, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados del Grupo. El marco normativo es el establecido en las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) establecidas por el Reglamento (CE) nº 1606/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de julio de 2002.

1.1.2 Actividades de la Sociedad

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

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

- **Construcción:** Diseño y ejecución de todo de tipo de obras tanto públicas como privadas, destacando la ejecución de infraestructuras públicas.
- **Servicios:** Mantenimiento y conservación de infraestructuras, instalaciones y edificios; recogida y tratamiento de residuos y prestación de otro tipo de servicios públicos.
- **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 CINIF 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), y fundamentalmente la posición neta de tesorería y la información relativa al flujo de caja, donde se separa el flujo denominado “exproyectos” que agrupa los flujos generados por las actividades de construcción y servicios, los dividendos procedentes del capital invertido en los proyectos de infraestructuras y las inversiones o desinversiones en el capital de los mismos, y por otro lado el flujo de los proyectos que incluye los propios flujos generados por las sociedades titulares de estos.

También es importante destacar que dos de los principales activos del grupo corresponden a la participación del 25% en Heathrow Airport Holdings (HAH) sociedad titular del aeropuerto de Heathrow en Londres (Reino Unido) y al 43,23% en ETR 407 Sociedad titular de la autopista ETR 407 en Toronto (Canadá), que se consolidan por el método de puesta en equivalencia desde el ejercicio 2011 y 2010, respectivamente. Con el objeto de dar una información detallada sobre ambas sociedades en la Nota 3.5 relativa a participaciones por puesta en equivalencia, se incluye información relativa a la evolución del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias de ambas compañías, completando dicha información en otras Notas de la memoria con información que se considera de interés.

1.1.3. Cambios en el perímetro de consolidación

El principal cambio en el perímetro de consolidación en el ejercicio 2015, ha sido la desconsolidación de las sociedades titulares de los proyectos de las autopistas en España, R4 Madrid Ocaña y AP 36 Ocaña la Roda. Dicha desconsolidación se ha producido tras concluir que, debido a la evolución durante el ejercicio 2015 del proceso concursal en el que se encuentran involucradas dichas sociedades, no se tiene el control de ambas participadas conforme a las condiciones establecidas en la NIIF 10. El análisis de la evolución del proceso concursal y las conclusiones que de él se derivan sobre el cumplimiento de las condiciones de control, se analizan con detalle en la nota 6.5 relativa a pleitos y litigios.

Como resultado de dicha pérdida de control, Ferrovial ha reconocido, en sus estados financieros consolidados, un beneficio en el ejercicio 2015 de 140 millones de euros (64 millones AP 36 y 77 millones R4), sin impacto en caja, correspondiente a la reversión de las pérdidas que se habían reconocido en ejercicios anteriores por estos proyectos por encima del capital invertido y las garantías otorgadas. Tras este reconocimiento de beneficios, la pérdida acumulada reconocida en relación a la participación en estos proyectos alcanza los 53 y 220 millones de euros respectivamente y equivalen al capital invertido y a las garantías otorgadas desde el inicio de ambos proyectos. Adicionalmente se ha producido la desconsolidación de los activos y pasivos de dichas compañías por un valor de 494 y 1.325 millones de euros respectivamente, que incorporaban una deuda financiera por valor de 570 y 654 millones de euros.

Adicionalmente, en julio de 2015 se llegó a un acuerdo de venta sobre el 39,9% de la participación de la sociedad responsable del desarrollo del proyecto de la autopista I-77 en Carolina del Norte, Estados Unidos, reduciéndose por tanto la participación retenida al 50,1%. Esta operación ha supuesto una plusvalía de 18 millones de euros reconocida directamente en reservas al tratarse de una disminución de porcentaje sin que haya producido la pérdida de control de la sociedad.

Por otra parte, respecto a las sociedades consolidadas por puesta en equivalencia, con fecha 27 de mayo de 2015 se completó la operación de venta de la sociedad ITR Concession Company LLC, concesionaria

de la autopista Indiana Toll Road. El precio de venta por el 50% del que Ferrovial era titular ha sido de 46 millones de euros (50 millones de dólares), reconociéndose una plusvalía por el mismo importe al estar la participación completamente provisionada.

Adicionalmente, en el segmento de Servicios se han producido adquisiciones no relevantes de dos sociedades en Polonia y otra en Reino Unido por un importe total de 29 millones de euros.

1.2. ACTIVOS Y PASIVOS CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA

En los últimos meses del ejercicio 2015, se han firmado dos acuerdos de venta en relación a participaciones en proyectos dentro de la división de negocio de autopistas:

- El pasado 15 de septiembre se firmó un acuerdo de venta de un porcentaje mayoritario del capital de las sociedades titulares de dos proyectos en Irlanda, autopista M4-M6 (46%) y autopista M3 (75%), por un precio total de 61 millones de euros. Tras la venta de esta participación se mantendrá un porcentaje minoritario de un 20% en ambos proyectos.
- Adicionalmente, el pasado 13 de noviembre se firmó un acuerdo de venta de la totalidad de la participación (55%) en la autopista Chicago Skyway en Estados Unidos, por un precio de las acciones de la compañía de 261 millones de dólares (234 millones de euros).

A 31 de diciembre de 2015, ninguno de los dos acuerdos se habían completado, estando ambos pendientes de autorizaciones, y manteniéndose el control de los mismos a dicha fecha. A la fecha de formulación de las presentes Cuentas Anuales ambas operaciones se encuentran en proceso de cierre definitivo.

Con motivo de dichos acuerdos de venta, se han clasificado al epígrafe de activos y pasivos mantenidos para la venta, los activos y pasivos vinculados a estas sociedades.

El impacto de dicha reclasificación se refleja en la siguiente tabla:

| Activos | Chicago Skyway | Autopistas irlandesas | Total |
|---|----------------|-----------------------|--------------|
| Inmovilizado en proyectos | 1.647 | 442 | 2.089 |
| Caja restringida y tesorería y equivalentes | 113 | 30 | 143 |
| Otros activos | 129 | 58 | 187 |
| TOTAL ACTIVOS | 1.889 | 529 | 2.418 |

| Pasivos | Chicago Skyway | Autopistas irlandesas | Total |
|---|----------------|-----------------------|--------------|
| Deuda Financiera | 1.483 | 316 | 1.799 |
| Derivados financieros a valor razonable | 667 | 43 | 710 |
| Otros pasivos | 33 | 148 | 181 |
| TOTAL PASIVOS | 2.183 | 507 | 2.690 |

1.3 POLÍTICAS CONTABLES

1.3.1. Nuevas normas contables

1.3.1.a) Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones adoptadas por la Unión Europea de aplicación obligatoria por primera vez en el ejercicio 2015.

El 1 de enero de 2015 entró en vigor en la Unión Europea la modificación de NIC 19: Contribuciones de empleados a planes de prestación definida y mejoras a las NIIF Ciclos 2010-2012 y 2011-2013, ninguna de ella con impacto significativo en los estados financieros consolidados del ejercicio anual iniciado a partir del 1 de enero de 2015.

1.3.1.b) Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones de aplicación obligatoria en ejercicios posteriores a 2015:

Las nuevas normas, modificaciones e interpretaciones con posible impacto en el Grupo que han sido aprobadas por el IASB y que todavía no son de obligado cumplimiento son las siguientes:

| Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones | | Aplicación obligatoria ejercicios iniciados a partir de: |
|--|---|--|
| Pendientes de aprobación para su uso en la UE | | |
| NIIF 9 | Instrumentos Financieros | 1 enero de 2018 |
| NIIF 15 | Ingresos de contratos con clientes, incluyendo una modificación a la fecha efectiva | 1 enero de 2018 |
| Mejoras anuales | Ciclo 2012-2014 | 1 enero de 2016 |
| Modificación a NIIF 10 y NIC 28 | Venta o Aportación de Activos entre un Inversor y su Asociada o Negocio Conjunto | 1 enero de 2016 |
| Modificación a NIC 27 | El Método de la Participación en los Estados Financieros Separados | 1 enero de 2016 |
| Modificación a NIIF 11 | Contabilización de Adquisiciones de Participaciones en Operaciones Conjuntas | 1 enero de 2016 |
| Modificación a NIC 16 y NIC 38 | Clarificación de métodos aceptables de amortización y depreciación | 1 enero de 2016 |
| Modificación a NIC 1 | Iniciativa de información a revelar | 1 enero de 2016 |

De todas estas normas y modificaciones, las únicas que podrían tener un impacto significativo en los estados financieros del grupo son la NIIF 15 y NIIF 9, cuya entrada en vigor está prevista el 1 de enero de 2018, y cuyo posible impacto está siendo analizado actualmente.

1.3.2. Criterios de consolidación

Durante los ejercicios 2015 y 2014, la fecha de cierre contable de las cuentas anuales individuales de todas las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación es la misma o han sido homogeneizadas temporalmente para su coincidencia con las de la sociedad dominante.

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

En este sentido se detallan a continuación únicamente aquellos criterios de consolidación tomados por el Grupo consolidado al preparar las presentes Cuentas Anuales en el caso de que exista una

opción permitida por las NIIF o, en su caso, por su especificidad del sector en el que opera:

- Se consolidan por el método de integración proporcional aquellos contratos ejecutados mediante Uniones Temporales de Empresas o entidades similares que cumplen con los requerimientos de la NIIF 11 para ser clasificados como “Operaciones conjuntas”. Se considera que, en estos supuestos de control conjunto, existe un control directo por parte de los socios en los activos, pasivos, ingresos, gastos y responsabilidad solidaria en las mismas. Este tipo de negocios aportan al Grupo consolidado una cifra de activos, resultado y ventas de 499, 4 y 987 millones de euros (695, 108 y 861 millones de euros en 2014). De estas entidades, algunas de ellas podrían considerarse de importancia relativa para el Grupo, por superar el 0,5% de las ventas consolidadas:
 - 407 East Extension, entidad encargada del diseño y construcción de la autovía 407 Este en Toronto, Canadá. Participada al 50% por Ferrovial, aporta un importe de 148 millones de euros a las ventas consolidadas del Grupo.
 - Ferrovial Lagan JV, sociedad participada al 80% por Grupo Ferrovial, realiza los trabajos de diseño y construcción de las autopistas escocesas M8, M73 y M74, en el corredor de Edimburgo a Glasgow. Aporta unas ventas al grupo consolidado de 122 millones de euros.
 - Bam Ferrovial Kier JV, entidad similar a una UTE en el Reino Unido (sin personalidad jurídica), en la que participa Ferrovial en un 33,34%, realiza trabajos de túneles, estructura, acabados e instalaciones mecánicas y eléctricas de la estación de Farringdon en Londres, así como la construcción de las accesos y los túneles de las estaciones de Bond Steet y Tottenham, ambos dentro del proyecto de Crossrail. Esta entidad aporta 95 millones de euros a las ventas consolidadas del Grupo en 2015.
 - Flo JV, participada al 50% por el Grupo, es la sociedad encargada de la construcción de la Northern Line Extension, así como del Thames Tideway Tunnel Central, del metro y alcantarillado de Londres, respectivamente. Aporta unas ventas consolidadas de 53 millones de euros.
 - UTE Warrell Creek to Nambucca entre Ferrovial y Acciona, es el consorcio seleccionado para diseñar y construir un tramo de 19,5 kilómetros de la Autopista del Pacífico en Nueva Gales del Sur, Australia. Esta colaboración, en la que Grupo Ferrovial participa en un 50%, aporta unas ventas al grupo consolidado de 49 millones de euros.
- 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.
- 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 CINIF 12. El impacto en la cuenta de resultados de la no eliminación de estas transacciones ha sido de 93 millones de euros después de impuestos y minoritarios (59 millones de euros en 2014). El detalle de las operaciones que no son objeto de eliminación en base a lo indicado anteriormente, aparece desglosado en la nota 6.8 sobre operaciones con entidades vinculadas.

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

1.3.3. Políticas contables aplicadas por partidas de balance consolidado y de cuenta de resultados consolidada

En línea con lo indicado en el apartado 1.3.2 anterior, se detallan a continuación únicamente aquellas políticas tomadas por el Grupo consolidado al preparar las presentes Cuentas Anuales Consolidadas en el caso de que exista una opción permitida por las NIIF o, en su caso, por su especificidad del sector en el que opera o por su importancia relativa.

1.3.3.1. Inmovilizado Material, Inversiones Inmobiliarias y Activos Intangibles

- Con posterioridad al reconocimiento inicial, los elementos incluidos en los epígrafes “Activos intangibles”, “Inversiones inmobiliarias” e “Inmovilizado material” se valoran a su coste menos su correspondiente amortización acumulada y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado.
- El método lineal es el utilizado para el cálculo de la amortización de los bienes incluidos en los epígrafes “Activos intangibles”, “Inversiones inmobiliarias” e “Inmovilizado material”, excepto para determinada maquinaria del negocio de construcción que se amortiza de manera degesiva.

Los años utilizados por las sociedades consolidadas para amortizar cada tipo de elemento incluido en el epígrafe “Inmovilizado material” se sitúa básicamente en los siguientes rangos.

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

1.3.3.2. Inversiones en proyectos de infraestructuras

Dentro de este epígrafe se incluyen las inversiones realizadas en las infraestructuras por las sociedades titulares de proyectos de

infraestructuras en el ámbito de la CINIF 12 (fundamentalmente autopistas).

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 CINIF 12

Se incluyen en este epígrafe aquellos proyectos cuya retribución consiste en el derecho a cobrar las correspondientes tarifas en función del grado de utilización del servicio público.

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

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

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

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

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

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

Respecto a estos contratos, las principales hipótesis se corresponden con las estimaciones de tráfico y de inversiones de reposición, que se realizan anualmente por departamentos técnicos.

Se detallan a continuación los principales contratos de concesión de autopistas de peaje existentes a los que se aplica el modelo de activo intangible, así como su duración, estado de las mismas y método de consolidación aplicado:

Concesiones de Autopistas de Peaje Modelo Intangible:

| Sociedad Concesionaria | País | Años de concesión | Estado | Año de inicio (*) | Método Cons. |
|-------------------------------------|----------|-------------------|--------------|-------------------|--------------|
| Skyway Concession (1) | USA | 99 | Explotación | 2005 | Global |
| SH 130 Concession | USA | 50 | Explotación | 2012 | Global |
| NTE Mobility Partners, LLC | USA | 52 | Explotación | 2014 | Global |
| NTE Mobility Partners Seg 3 LLC (2) | USA | 43 | Construcción | 2013 | Global |
| LBJ Express | USA | 52 | Explotación | 2014 | Global |
| I-77 Mobility Partners LLC (3) | USA | 50 | Construcción | 2014 | Global |
| M-203 Alcalá O'Donnell | España | 30 | Construcción | 2005 | Global |
| Autopista del Sol | España | 55 | Explotación | 1999 | Global |
| Euroscut Azores | Portugal | 30 | Explotación | 2011 | Global |
| Eurolink Motorway Operations (1) | Irlanda | 30 | Explotación | 2005 | Global |
| Nea Odos | Grecia | 30 | Explotación | 2007 | PEE |
| Central Greece | Grecia | 30 | Explotación | 2008 | PEE |

(*) Año de inicio de la concesión (si está en explotación) o año de inicio de la construcción (si está en construcción).

(1) Reclasificado al epígrafe de activos y pasivos mantenidos para la venta (nota 1.2)

(2) El periodo de concesión es de 43 años desde el inicio de la explotación prevista para 2018.

(3) El periodo de la concesión es de 50 años a partir de la finalización de las obras de construcción, estimadas en 44 meses a partir del cierre financiero

No se incluye en esta tabla la concesión ETR-407 ya que dicha sociedad no aplica la CINIF 12.

PEE: Proyectos integrados por Puesta en Equivalencia.

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 CINIF 12, siendo el más significativo un contrato en la división de servicios a través de la sociedad "Autovía de Aragón Sociedad Concesionaria S.A." cuyo objeto es la rehabilitación y posterior mantenimiento de un tramo de la carretera de la Nacional II en España. Los principales contratos de Servicios serían los siguientes:

| Sociedad Concesionaria | País | Años de concesión | Año de inicio (*) | Método Cons. |
|-----------------------------|----------|-------------------|-------------------|--------------|
| Autovía Aragón | España | 19 años | 2007 | Global |
| Servicios Urbanos de Murcia | España | 20 años | 2011 | Global |
| PlanAlto Beirao | Portugal | 25 años | 2006 | Global |
| Ecoparc Can Mata (1) | España | 14 años | 2011 | Global |
| Gesmat (1) | España | 20 años | 2012 | Global |

(1) Se trata de modelos mixtos (Activo intangible / cuenta a cobrar).

Cuentas a cobrar Proyectos de Infraestructuras CINIF 12

Se recogen en este epígrafe, los acuerdos de concesión de servicios vinculados a infraestructuras en los que la retribución consiste en un derecho contractual incondicional de recibir efectivo u otro activo financiero, bien porque la entidad concedente garantice el pago de importes determinados, o bien porque garantice la recuperación del déficit entre los importes recibidos de los usuarios del servicio público y

los citados importes determinados. Se trata por tanto de acuerdos de concesión en los que el riesgo de demanda es asumido en su totalidad por la entidad concedente. En estos supuestos, el importe debido por la citada entidad concedente se contabiliza en el activo del balance como un préstamo o cuenta a cobrar.

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

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

El reconocimiento de esa remuneración financiera se basa en lo establecido en la NIC 18 "Ingresos de actividades ordinarias". Según esta norma, el ingreso de las actividades ordinarias debe ser aquel que surge en el curso de las actividades ordinarias originando un aumento de patrimonio. En este sentido, puede considerarse que las remuneraciones financieras en las concesiones de este tipo deben ser clasificados como ingresos ordinarios ya que forman parte de la actividad de la concesión y son devengados de forma regular y periódica.

A 31 de diciembre de 2015 y 2014 el importe de la remuneración financiera recogida como ventas asciende a 227 y 185 millones de euros respectivamente. Adicionalmente los gastos financieros asociados a la financiación de las concesiones en las que se aplica el modelo de activo financiero ascienden a 87 y 77 millones de euros.

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

Concesiones de Autopistas de peaje a las que se aplica el modelo cuentas a cobrar

| Sociedad Concesionaria | País | Años | Estado | Año de inicio (*) | Método Cons. |
|---|-------------|------|--------------|-------------------|--------------|
| Autopista Terrasa Manresa | España | 50 | Explotación | 1989 | Global |
| Auto-Estradas Norte Litoral | Portugal | 30 | Explotación | 2006 | Global |
| Autoestrada do Algarve, S.A. | Portugal | 30 | Explotación | 2004 | Global |
| Eurolink M3 (6) | Irlanda | 45 | Explotación | 2010 | Global |
| A66 Benavente - Zamora | España | 30 | Construcción | 2015 | PEE |
| A334 Autovía de Almazora | España | 30 | En Proyecto | 2012 | PEE |
| 407 East Extension (1) | Canadá | 30 | Construcción | 2012 | PEE |
| Scot Roads Partnership Project Limited M8 (5) | Reino Unido | 30 | Construcción | 2014 | PEE |
| Blackbird Infrastructure Group (2) (407 East Phase 2) | Canadá | 30 | Construcción | 2015 | PEE |
| Nexus Infr. Unit Trust (Toowoomba) (3) | Australia | 25 | Construcción | 2015 | PEE |
| Ruta del Cacao S.A.S | Colombia | 20 | Construcción | 2015 | PEE |

(1) El período de concesión es de 30 años a partir de la finalización de las obras de construcción, prevista para junio de 2016

(2) El período de concesión es de 30 años a partir de la finalización de las obras de construcción, prevista para diciembre de 2019

(3) El período de concesión es de 25 años a partir de la finalización de las obras de construcción, prevista para diciembre de 2018

(4) El período de concesión es de 20 años a partir de la finalización de las obras de construcción, prevista para junio de 2021

(5) El período de concesión es de 30 años a partir de la finalización de las obras de construcción, prevista para Septiembre de 2017. 20% a través de Cintra Infrastructure y 20% a través de Grupo Amey (División de Servicios).

(6) Reclasificado al epígrafe de activos y pasivos mantenidos para la venta (nota 1.2).

Resto de contratos a los que se aplica el Modelo cuenta a cobrar:

El resto de contratos a los que se aplica el Modelo cuenta a cobrar se encuentran en la división de Servicios y Construcción.

Con respecto a los contratos de Construcción, detallamos a continuación los más significativos:

| Sociedad Concesionaria | País | Años de concesión | Año de inicio (*) | Método Cons. |
|---|---------|-------------------|-------------------|--------------|
| Concesionaria de Prisiones Lledoners | España | 32 | 2008 | Global |
| Conc. Prisiones Figueras S.A.U. | España | 32 | 2011 | Global |
| Depusa Aragón, S.A. | España | 25 | 2015 | Global |
| Aparcamiento Budimex | Polonia | 30 años y 4 meses | 2012 | Global |
| Urbisca Ciudad de la Justicia Barcelona | España | 35 | 2003 | PEE |

Con respecto a la división de Servicios, destacamos a continuación los siguientes contratos:

| Sociedad Concesionaria | País | Años de concesión | Estado (*) | Año inicio | Método Cons. |
|---|-------------|-------------------|------------|------------|--------------|
| CTR Oris | España | 16 años | 1 | 2014 | Global |
| Juan Grande | España | 18 años | 3 | 2014 | Prop. |
| Salto del Negro | España | 16 años | 3 | 2014 | Prop. |
| Smart Hospital Cantabria | España | 20 años | 3 | 2014 | PEE |
| Toll Road IM08 DDS | Polonia | 6 años | | 2014 | Global |
| AmeyCespa WM East | Reino Unido | 28 años | 1 | 2008 | Global |
| AmeyCespa MK SPV | Reino Unido | 18 años | 2 | 2013 | Global |
| Amey (IOW) SPV Ltd | Reino Unido | 25 años | 3 | 2015 | Global |
| Madrid Calle 30 | España | 35 años | 1 | 2005 | PEE |
| Integrated Bradford Spv One Ltd | Reino Unido | 27 años | 1 | 2006 | PEE |
| Integrated Bradford Spv Two Ltd | Reino Unido | 27 años | 1 | 2009 | PEE |
| Amey Lagan Roads Ltd | Reino Unido | 30 años | 1 | 2007 | PEE |
| Amey Lighting Norfolk Limited | Reino Unido | 25 años | 1 | 2007 | PEE |
| E4D&G Project Co Ltd | Reino Unido | 32 años | 1 | 2008 | PEE |
| Amey Belfast Schools Partnership Pfi Co Ltd | Reino Unido | 31 años | 1 | 2008 | PEE |
| The Renfrewshire Schools Partnership Ltd | Reino Unido | 33 años | 1 | 2005 | PEE |
| Amey Birmingham Highways Ltd | Reino Unido | 25 años | 2 | 2010 | PEE |
| Amey Highways Lighting Manchester Limited | Reino Unido | 25 años | 1 | 2004 | PEE |
| Amey Highways Lighting Wakefield Limited | Reino Unido | 25 años | 1 | 2003 | PEE |
| Services Support A&S Ltd | Reino Unido | 30 años | 1 | 2004 | PEE |
| Sheffield PFI | Reino Unido | 25 años | 2 | 2012 | PEE |
| AmeyCespa (AWRP) SPV Ltd | Reino Unido | 29 años | 2 | 2014 | PEE |

(*) 1: Explotación, 2: Construcción, 3: construcción/explotación.

1.3.3.3. Otras partidas del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias

Tesorería y equivalentes sociedades de proyectos de infraestructuras: Caja restringida (nota 5.2).

Dentro de este apartado se incluyen inversiones de la misma naturaleza y vencimiento afectas a la financiación de determinados proyectos de infraestructuras, cuya disponibilidad está restringida por los contratos de financiación como garantía para hacer frente a determinadas obligaciones relativas al pago de intereses o principal de la deuda, así como al mantenimiento y operación de infraestructura.

Medición del valor razonable

El Grupo únicamente utiliza el criterio de reconocimiento a valor razonable en la valoración de los derivados financieros. En dicha valoración, se considera el riesgo de crédito de las partes que participan en el contrato. El impacto del riesgo de crédito se registrará contra resultados salvo que los derivados cumplan las condiciones para ser considerados coberturas eficientes, en cuyo caso se registrará contra reservas. El Grupo utiliza técnicas de valoración apropiadas en función de las circunstancias y del volumen de datos disponibles para cada elemento, tratando de maximizar el uso de elementos observables relevantes y evitando el uso de elementos no observables. En la medición del valor razonable, el Grupo establece una jerarquía del valor razonable que clasifica en los siguientes tres niveles los datos de entrada de las técnicas de valoración utilizadas:

- Nivel 1: Los datos son precios cotizados idénticos.
- Nivel 2: Datos distintos de los precios cotizados pero observables para los activos o pasivos de forma directa o indirecta.
- Nivel 3: datos de entrada no observables para el activo o pasivo.

Tal y como se detalla en la nota 5.5 de Derivados financieros, todos los derivados financieros del Grupo se encuadran en el Nivel 2.

Subvenciones de capital no reintegrables

Las subvenciones de capital no reintegrables se valoran por el importe concedido, registrándose en el estado consolidado de situación financiera en el epígrafe de Ingresos a distribuir en varios ejercicios (véase Nota 6.1), y se imputan al resultado del ejercicio de manera gradual en proporción a la depreciación experimentada durante el periodo por los activos financiados con dichas subvenciones, asignándose a la misma línea de amortizaciones. Desde el punto de vista del flujo de caja el importe de las subvenciones cobradas en el ejercicio se presenta neteando el importe de las inversiones realizadas.

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 los mismos plazos establecidos con los proveedores en el ciclo operativo del negocio, sin que se incorporen aplazamientos adicionales, ni existan garantías especiales otorgadas como prenda de los pagos a realizar.

1.3.3.4 Reconocimiento de ingresos

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

Actividad de Construcción

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

El grupo sigue habitualmente el criterio del examen del trabajo ejecutado, que se puede llevar a la práctica por la existencia en todos los contratos generalmente de una definición de todas y cada una de las unidades de obra y el precio al que se certifica cada una de estas, existiendo herramientas presupuestarias para el seguimiento de las desviaciones. Al final de cada mes se obtiene la medición de las unidades realizadas de cada una de las obras, registrando como ingreso la producción del mes. Los costes de ejecución de las obras se reconocen contablemente en función de su devengo, reconociendo como gasto los realmente incurridos en la ejecución de las unidades de obra realizadas, así como los que pudiéndose incurrir en el futuro deban ser imputados a las unidades de obra ahora ejecutadas. En determinadas jurisdicciones en las que el criterio aplicado conforme a la práctica generalmente aceptada es el recocimiento de ingresos basado en el grado de avance sobre costes, se aplica el porcentaje de costes incurridos respecto al total de costes estimados para determinar el reconocimiento de ingresos en función del margen para toda la vida del contrato.

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

Las modificaciones del contrato inicial requieren una aprobación técnica y económica por parte del cliente que permita a partir de ese momento la emisión de certificaciones y el cobro de esos trabajos adicionales. El criterio seguido por el grupo es no reconocer los ingresos por estos trabajos adicionales hasta que la aprobación de los mismos esté razonablemente asegurada y pueda ser medido con suficiente fiabilidad. Los costes asociados a estas unidades de obra se reconocen en el momento en que se producen los mismos. En el caso de que dichas modificaciones pasen a ser objeto de una disputa a nivel de arbitraje o tribunales no se reconocen ingresos adicionales y los ingresos reconocidos previamente se mantienen registrados exclusivamente si hay un informe jurídico que justifique la alta probabilidad de recuperación del importe sujeto a disputa.

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

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

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

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

Actividad de autopistas

Los contratos incluidos dentro de esta área de actividad, se registran atendiendo a lo establecido en la CINIIF 12 en la base a la cual se clasifican los activos afectos a dichos contratos en dos tipos: activo intangible cuenta a cobrar (se podría dar el caso de modelos mixtos) (ver nota 1.3.3.2).

Actividades de servicios

De forma general, los ingresos en contratos con diversas tareas y precios unitarios son registrados en la cuenta de resultados cuando los servicios son prestados, según la NIC 18 "Ingresos de actividades ordinarias". En el caso de contratos a largo plazo con pago único o pagos anuales, en los que la corriente de cobros no se corresponde con el devengo de los servicios prestados, el reconocimiento de ingresos y costes se realiza siguiendo el criterio de grado de avance, establecido tanto en la NIC 18 mencionada anteriormente, como en la NIC 11 "Contratos de Construcción", en función de los costes incurridos sobre el total de costes estimados y conforme a las políticas establecidas en el apartado de Actividades de construcción.

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 1.3.3.2.

1.3.4. Estimaciones y juicios contables

En las cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio 2015 se han utilizado estimaciones para valorar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos que figuran registrados en ellas. Básicamente, estas estimaciones se refieren a:

- Estimaciones para definir los criterios de consolidación de las sociedades participadas, siendo relevantes en el ejercicio los correspondientes a las autopistas R4 Madrid Ocaña y AP36 Ocaña la Roda, que se comentan en detalle en la nota 1.1.3. y 6.5.1.a.
- Evaluación de posibles contingencias por riesgos legales (ver nota 6.5 de pasivos contingentes y 6.3 de provisiones).

- Las estimaciones que se tienen en consideración a efectos del reconocimiento del resultado en contratos en los que aplica el grado de avance en los segmentos de construcción y servicios en relación a ,el resultado previsto al final del contrato, el importe de gastos a incurrir al final de la obra, la medición de la obra ejecutada en el periodo, o la razonabilidad sobre el reconocimiento de una modificación sobre el contrato inicial. Todos estos juicios y estimaciones son realizados por los responsables de la ejecución de las obras o contratos de servicios y posteriormente revisados en los diferentes niveles de la organización, así como sometidos a controles tendentes a asegurar la coherencia y razonabilidad de los criterios aplicados. (ver Nota 1.3.3.5 sobre reconocimiento de ingresos en la actividad de construcción y servicios).
- 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).
- La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos (ver nota 3.1 de Fondo de Comercio y 3.5 de Inversiones en Asociadas).
- Las proyecciones de evolución de los negocios que afectan a la estimación sobre recuperación de créditos fiscales y a la posible recuperabilidad de los mismos (ver nota 2.8 de situación fiscal).
- Estimaciones que tienen en cuenta los tráficos futuros de las autopistas a efectos de la elaboración información financiera de las mismas conforme a la CINIIF 12 (ver Notas 3.3 de inversiones en proyectos de infraestructuras y 6.3 de provisiones).
- Las hipótesis empleadas en el cálculo actuarial de los pasivos por pensiones y otros compromisos con el personal (ver nota 6.2 de déficit de pensiones).
- La valoración de las opciones sobre acciones y planes de entrega de acciones (ver nota 6.7 de sistemas retributivos vinculados a las acciones).

Estas estimaciones se realizaron en función de la mejor estimación disponible al 31 de diciembre de 2015 sobre los hechos analizados. No obstante, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas, lo que se haría, en su caso, de manera prospectiva conforme a lo establecido en la NIC 8.

1.3.5. Desgloses

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

1.4. TIPO DE CAMBIO

Como se ha comentado anteriormente, Ferrovial realiza operaciones fuera de la zona euro a través de diferentes filiales. Los tipos de cambio utilizados para la conversión de dichos estados financieros para su integración en el grupo consolidado son los siguientes:

- Partidas de balance (tipos de cambio de cierre de diciembre de 2015 y diciembre de 2014 para el periodo comparativo):

| Tipo de cambio de cierre | 2015 | 2014 | Variación 15/14 (*) |
|--------------------------|--------|--------|---------------------|
| Libra esterlina | 0,7375 | 0,7766 | -5,04% |
| Dólar americano | 1,0866 | 1,21 | -10,20% |
| Dólar canadiense | 1,5026 | 1,4054 | 6,92% |
| Zloty Polaco | 4,2659 | 4,2826 | -0,39% |
| Peso Chileno | 769,98 | 734,06 | 4,89% |

(*)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 2015 y diciembre de 2014 para el periodo comparativo):

| Tipo de cambio medio | 2015 | 2014 | Variación 15/14 (*) |
|----------------------|----------|----------|---------------------|
| Libra esterlina | 0,7237 | 0,8023 | -9,79% |
| Dólar americano | 1,1032 | 1,3209 | -16,48% |
| Dólar canadiense | 1,4233 | 1,4624 | -2,67% |
| Zloty Polaco | 4,1800 | 4,1954 | -0,37% |
| Peso Chileno | 727,7625 | 756,3258 | -3,78% |

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

En la nota 5.4 se explica cómo se gestiona el riesgo de la evolución del tipo de cambio. También se detalla el impacto por tipo de cambio en aquellas notas en las que este es relevante.

1.5. INFORMACIÓN POR SEGMENTOS

En el anexo III se presentan los balances y la cuenta de resultados por segmento de negocio, tanto para el ejercicio en curso como para el comparativo.

Adicionalmente, se incluye el desglose por segmentos en aquellos apartados en los que esta información sea relevante o sea requerido por la normativa contable.

SECCIÓN 2: RESULTADOS DEL EJERCICIO

Esta sección comprende las notas relacionadas con los resultados del ejercicio.

El resultado neto del ejercicio alcanza los 720 millones de euros, lo que supone un 79,1% de incremento con respecto al ejercicio 2014 (402 millones de euros).

Dicho incremento está afectado por una serie de resultados no recurrentes, relacionados fundamentalmente con desinversiones, derivados e impuestos, conforme al siguiente desglose y que se explican de forma más detallada en las notas indicadas en la tabla:

| Impactos no recurrentes 2015 | Rdo antes impuestos | Resultado Neto |
|--|---------------------|----------------|
| Impacto por derivados financieros (nota 2.6) | -140 | -55 |
| Desinversión, desconsolidación y deterioro de proyectos (nota 2.5) | 131 | 116 |
| Impactos no recurrentes Heathrow (nota 2.7) | 138 | 138 |
| Cambio estimación impuesto sociedades (nota 2.8) | 0 | 157 |
| Otros impactos | 17 | 18 |
| TOTAL | 145 | 373 |

Independientemente de estos impactos no recurrentes, tanto las ventas como el resultado de explotación, han crecido un 10,2% y un 4,3% respectivamente con respecto al ejercicio 2014. Excluyendo el impacto del tipo de cambio, dicha evolución ha sido del 3,1% y -3,4% respectivamente (ver Informe de Gestión para una explicación detallada de la evolución por divisiones de negocio).

2.1. INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

El detalle de los ingresos de explotación del grupo a 31 de diciembre de 2015 se desglosa a continuación:

| (Millones de euros) | 2015 | 2014 |
|--------------------------------------|--------------|--------------|
| Cifra de Ventas | 9.701 | 8.802 |
| Otros ingresos de explotación | 9 | 8 |
| TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN | 9.709 | 8.810 |

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 227 millones de euros (185 millones de euros en 2014), tal y como se describe en la Nota 1.3.3.3.

Dentro de otros ingresos de explotación se recoge el impacto de las subvenciones de explotación recibidas en el ejercicio por 9 millones de euros (8 millones de euros en 2014).

La distribución de la cifra de ventas por segmentos y su comparación con el ejercicio anterior es la siguiente:

| (Millones de euros) | 31/12/2015 | | | Variación 15/14 |
|---------------------|-----------------|------------------------|--------------|-----------------|
| | Ventas externas | Ventas entre segmentos | Total | |
| Construcción | 3.561 | 726 | 4.287 | 9% |
| Autopistas | 511 | 3 | 513 | 19% |
| Aeropuertos | 8 | 1 | 8 | -10% |
| Servicios | 4.891 | 6 | 4.897 | 11% |
| Resto y ajustes | 77 | -84 | -6 | -134% |
| TOTAL | 9.048 | 652 | 9.701 | 10% |

| (Millones de euros) | 2014 | | Total |
|---------------------|-----------------|------------------------|--------------|
| | Ventas externas | Ventas entre segmentos | |
| Construcción | 3.099 | 843 | 3.942 |
| Autopistas | 428 | 4 | 432 |
| Aeropuertos | 9 | 1 | 9 |
| Servicios | 4.396 | 6 | 4.401 |
| Resto y ajustes | 62 | -45 | 18 |
| TOTAL | 7.993 | 809 | 8.802 |

Las ventas entre segmentos que se quedan sin eliminar en el consolidado del grupo son las correspondientes a las ventas de la división de construcción a las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras tal y como se comenta en las notas 1.3.2 y 6.8.

El detalle de las ventas por segmento geográfico el siguiente:

| (Millones de euros) | 2015 | 2014 | Var. 15/14 |
|---------------------|--------------|--------------|------------|
| España | 2.694 | 2.709 | -15 |
| Reino Unido | 3.471 | 3.030 | 441 |
| E.E.U.U. | 1.385 | 1.310 | 75 |
| Canadá | 173 | 100 | 73 |
| Polonia | 1.263 | 1.203 | 60 |
| Resto | 714 | 451 | 263 |
| TOTAL | 9.701 | 8.802 | 899 |

2.2. CONSUMOS Y OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN

En el epígrafe de consumos se incluyen principalmente consumos de materias primas y la variación de existencias del ejercicio.

En otros gastos de explotación, están incluidos principalmente servicios prestados por terceros en concepto de subcontratas y servicios de profesionales independientes.

La suma de estos epígrafes ha experimentado un incremento de 625 millones respecto al ejercicio anterior, pasando de 5.253 millones de euros a 31 de diciembre de 2014 a 5.878 millones de euros a 31 de diciembre de 2015. Este incremento se explica fundamentalmente por la evolución de los tipos de cambio, que supone un impacto de 396 millones de euros.

2.3. GASTOS DE PERSONAL

La composición de los gastos de personal es la siguiente:

| (Millones de euros) | 2015 | 2014 | Var. |
|------------------------------------|--------------|--------------|------------|
| Sueldos y salarios | 2.286 | 2.116 | 170 |
| Seguridad Social | 459 | 417 | 42 |
| Aportaciones a planes de pensiones | 5 | 5 | 0 |
| Pagos basados en entrega acciones | 18 | 16 | 2 |
| Otros gastos sociales | 37 | 20 | 16 |
| TOTAL | 2.805 | 2.575 | 230 |

El crecimiento de los gastos de personal en un 9% en el ejercicio está en línea con el crecimiento de la actividad y el aumento de la plantilla.

La evolución del número de trabajadores a 31 de diciembre de 2015 y 2014 por categoría profesional y separando entre hombres y mujeres se muestra en la tabla siguiente:

| | 31/12/2015 | | | Var. 15/14 |
|-----------------------------------|---------------|---------------|---------------|------------|
| | Hombres | Mujeres | Total | |
| Consejeros ejecutivos | 2 | 0 | 2 | 0% |
| Alta dirección | 11 | 2 | 13 | 8% |
| Directivos | 365 | 53 | 418 | -7% |
| Titulados Sup. y de grado medio | 7.910 | 2.618 | 10.528 | 12% |
| Administrativos | 1.254 | 2.854 | 4.108 | 11% |
| Operarios y técnicos no titulados | 42.396 | 16.567 | 58.963 | 6% |
| TOTAL | 51.938 | 22.094 | 74.032 | 7% |

| | 31/12/2014 | | | Var. 14/13 |
|-----------------------------------|---------------|---------------|---------------|------------|
| | Hombres | Mujeres | Total | |
| Consejeros ejecutivos | 2 | 0 | 2 | 0% |
| Alta dirección | 11 | 1 | 12 | 0% |
| Directivos | 382 | 67 | 449 | 3% |
| Titulados Sup. y de grado medio | 7.147 | 2.281 | 9.428 | 6% |
| Administrativos | 1.123 | 2.573 | 3.696 | 3% |
| Operarios y técnicos no titulados | 39.675 | 15.826 | 55.501 | 4% |
| TOTAL | 48.340 | 20.748 | 69.088 | 5% |

La plantilla media por divisiones de negocio para los dos periodos comparativos es la siguiente:

| | 31/12/2015 | | | Var. |
|--------------|---------------|---------------|---------------|--------------|
| | Hombres | Mujeres | Total | |
| Construcción | 13.430 | 1.795 | 15.225 | 2.160 |
| Autopistas | 610 | 289 | 899 | -12 |
| Aeropuertos | 15 | 10 | 25 | -8 |
| Servicios | 36.123 | 19.025 | 55.148 | 1.612 |
| Resto | 277 | 210 | 487 | 64 |
| TOTAL | 50.455 | 21.329 | 71.784 | 3.816 |

| | 31/12/2014 | | |
|--------------|---------------|---------------|---------------|
| | Hombres | Mujeres | Total |
| Construcción | 11.528 | 1.537 | 13.065 |
| Autopistas | 606 | 305 | 911 |
| Aeropuertos | 22 | 11 | 33 |
| Servicios | 35.146 | 18.390 | 53.536 |
| Resto | 231 | 192 | 424 |
| TOTAL | 47.533 | 20.435 | 67.968 |

2.4. RESULTADO DE EXPLOTACIÓN ANTES DE DETERIOROS Y ENAJENACIONES

El resultado de explotación antes de deterioros y enajenaciones asciende a diciembre de 2015 a 770 millones de euros (738 millones de euros a diciembre de 2014), lo que supone un incremento del 4% con respecto al ejercicio anterior.

En el Informe de Gestión, se presenta un análisis detallado de la evolución de este epígrafe 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 2015:

Los importes reconocidos en la línea de deterioros y enajenaciones en el ejercicio 2015 han sido de 131 millones de euros, y se corresponden fundamentalmente a los siguientes conceptos:

-Desconsolidación de la participación en las autopistas Madrid Levante y R4 Madrid Sur, con un impacto de 64 y 77 millones de euros respectivamente (ver nota 1.1.3 relativo a cambios en el perímetro de consolidación). Este resultado no tiene impacto en caja. Tras este reconocimiento de beneficios, la pérdida acumulada reconocida en relación a la participación en estos proyectos alcanza los -53 y -220 millones de euros respectivamente y equivalen al capital invertido y a las garantías otorgadas desde el inicio de ambos proyectos.

-Resultado por la venta de la participación (50%) en la autopista ITR Indiana Toll Road (46 millones de euros), que hasta la fecha se integraba por puesta en equivalencia (ver nota 1.1.3).

-Resultado por deterioro del fondo de comercio asignado a la autopista Tarrasa Manresa (AUTEMA) por importe de -55 millones de euros. Ver nota 3.1.2

El impacto de estas operaciones en el resultado neto después de minoritarios e impuestos es muy similar al resultado antes de impuestos ya que el resultado por desconsolidación de las autopistas Madrid Levante y R4 Madrid Sur tiene su origen en pérdidas previamente reconocidas que no generaron deducibilidad fiscal y el deterioro del fondo de comercio de Autema no es fiscalmente deducible.

En el ejercicio 2014 sólo se reconocieron 5 millones por este concepto.

| (Millones de euros) | Impacto en resultado antes de impuestos | | | Impacto en el resultado neto |
|--|---|----------------------------|------------|------------------------------|
| | Antes de Ajustes de Valor Razonable | Ajustes de Valor Razonable | Total 2015 | |
| Madrid Levante | 64 | 0 | 64 | 64 |
| R4 Madrid Sur | 77 | 0 | 77 | 77 |
| Autema | 0 | -55 | -55 | -55 |
| Indiana Toll Road | 46 | 0 | 46 | 30 |
| Otros | -1 | 1 | -1 | 0 |
| Deterioro y resultados por enajenaciones de inmovilizado | 185 | -54 | 131 | 116 |

2.6. RESULTADO FINANCIERO

La siguiente tabla muestra en detalle la variación del resultado financiero por conceptos en 2015 y 2014. Se presenta separado el resultado de proyectos de sociedades ex-proyectos y dentro de cada uno de ellos se distingue entre resultado financiero por financiación, que incluye gastos financieros por créditos y préstamos con entidades de crédito y bonos, así como rendimientos generados por inversiones financieras y préstamos otorgados, y el resultado financiero por derivados y otros, que recoge el impacto de la valoración a valor razonable de las coberturas no eficientes, así como otros ingresos y gastos que no corresponden a financiación.

| (Millones de euros) | 2015 | 2014 | Var. |
|--|-------------|-------------|------------|
| Ingresos financieros por financiación | 1 | 1 | -50% |
| Gastos financieros por financiación | -463 | -374 | 24% |
| Resultado financiación de proyectos de infraestructuras | -463 | -373 | 24% |
| Resultado derivados (*) | -188 | -9 | 1919% |
| Otros resultados financieros | -12 | -11 | 7% |
| Resto resultado financiero proyectos de infraestructuras | -200 | -20 | 877% |
| Total Resultado financiero de proyectos de infraestructuras | -662 | -393 | 68% |
| Ingresos financieros por financiación | 21 | 24 | -12% |
| Gastos financieros por financiación | -56 | -56 | 0% |
| Resultado financiero por financiación sociedades ex-proyectos | -35 | -33 | 9% |
| Resultado derivados (*) | 49 | 53 | -7% |
| Resto de resultado financiero | 12 | -4 | -385% |
| Resto resultado financiero sociedades ex-proyectos | 61 | 49 | 26% |
| Total Resultado financiero de sociedades ex-proyectos | 26 | 16 | 60% |
| RESULTADO FINANCIERO | -637 | -377 | 69% |

(*) Incluidos en la columna de valor razonable de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada en resultado financiero por un total de -138 millones de euros.

a) **El resultado financiero por financiación de las sociedades proyecto de infraestructuras:** asciende en 2015 a -463 millones de euros (-373 millones de euros a 31 de diciembre de 2014). De este resultado -463 millones de euros corresponden al coste de la financiación externa de estas sociedades, que se ve ligeramente compensado por la remuneración devengada por los saldos mantenidos en tesorería y equivalentes e inversiones financieras a largo plazo (principalmente caja restringida) por importe de 1 millón de euros. Asimismo, se recoge también el efecto de las activaciones de gastos financieros de los proyectos en construcción, tal y como se muestra en el siguiente detalle:

| Resultado de financiación proyectos de infraestructuras (Millones de euros) | 2015 | 2014 |
|---|------|------|
| Gasto e ingreso financiero devengado | -523 | -461 |
| Gasto e ingreso activado en periodo de construcción | 60 | 88 |
| Gasto e ingreso financiero en PyG | -463 | -373 |

b) **Resto de resultado financiero de proyectos de infraestructuras:** se incluye el resultado por derivados y otros ajustes de valor razonable, fundamentalmente por el efecto de derivados no eficientes, entre las que destacan la interrupción de las coberturas contables de Autopista SH-130 (-139 millones de euros) y Autopista del Sol (-48 millones de euros) (ver Nota 5.5. Derivados). El resto de resultado financiero, por su parte, recoge diferencias de cambio y otros resultados con la consideración de financieros, pero no directamente vinculados a la financiación.

c) **El resultado por financiación las sociedades ex-proyectos** alcanza en el ejercicio los -35 millones de euros (-33 millones de euros a 31 de diciembre de 2014), correspondientes al coste de la deuda externa por -56 millones de euros y a los ingresos financieros obtenidos principalmente de las inversiones financieras realizadas por 21 millones de euros.

d) **El resto de resultado financiero de sociedades ex-proyectos** incluye los impactos por derivados y otros ajustes de valor razonable correspondientes fundamentalmente al impacto de los derivados que no se consideran eficientes, entre los que destacan los equity swaps que el grupo tiene contratados para cubrir el impacto patrimonial de los planes de opciones sobre acciones (ver Nota 6.6.7) con un impacto positivo en el año de 46 millones de euros, derivado de la mejora de la cotización de la acción. Dentro del apartado de resto de resultado financiero de sociedades ex-proyectos, se incluyen otros conceptos como costes de avales e intereses de demora.

El detalle a diciembre de 2015, el resto de resultado financiero de las sociedades ex-proyectos es el siguiente:

| Resto resultado financiero de sociedades ex-proyecto (Millones de euros) | 2015 | 2014 | Var. 15/14 |
|--|-----------|-----------|------------|
| Coste de avales | -34 | -33 | -1 |
| Intereses demora | 20 | 30 | -10 |
| Intereses préstamos a puestas en equivalencia | 25 | 0 | 25 |
| Otros | 1 | -1 | 2 |
| TOTAL | 12 | -4 | 16 |

2.7. PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA

La participación en los beneficios de las sociedades puestas en equivalencia del ejercicio 2015 asciende a 312 millones de euros (138 millones de euros en 2015). El detalle de las sociedades más significativas es el siguiente:

| Resultado sociedades puestas en equivalencia (Millones de euros) | 2015 | 2014 |
|--|------------|------------|
| HAH | 186 | 74 |
| 407 ETR | 82 | 54 |
| Resto | 44 | 10 |
| TOTAL | 312 | 138 |

Dentro de los resultados de HAH destacan en el ejercicio 2015 impactos no recurrentes relativos a ajustes de valor razonable, pensiones e impuestos por un importe de 138 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

A pesar de que en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio se reconoce un ingreso por impuesto sobre sociedades de 54 millones, para un resultado antes de impuestos de 577 millones de euros, existen unos efectos extraordinarios que distorsionan el cálculo de la tasa efectiva. Ajustando dichos efectos, la tasa fiscal efectiva que soportan los resultados de la actividad del grupo se sitúa en el 31%, tal y como a continuación se explica:

-El ingreso por impuesto sobre sociedades de 54 millones de euros, incluye un ingreso por el cambio en estimación de impuestos de ejercicios anteriores por importe de 157 millones de euros, fundamentalmente por la activación de bases imponibles negativas en Estados Unidos debido a que el impacto de las operaciones de venta de la autopista ITR Indiana toll road registrada en 2015 y la de la autopista Chicago Skyway, que se ha completado en el presente mes de febrero, permite utilizar unas bases imponibles negativas que en ejercicios anteriores no habían sido activadas porque su recuperabilidad se producía a muy largo plazo.

Excluyendo este impacto, el gasto por impuesto de sociedades sería de 103 millones.

-El resultado antes de impuestos está igualmente afectado por una serie de conceptos sobre los que no se registra impacto fiscal y que por lo tanto se deben ajustar para calcular la tasa efectiva. Estos impactos son:

- Resultado de sociedades integradas por puesta en equivalencia que conforme a la normativa contable se presentan ya netos de su impacto fiscal, por importe de 312 millones de euros.
- Resultados de Consolidación sin impacto fiscal, derivadas de criterios de consolidación contable que no tienen repercusiones fiscales y que corresponden a su vez a los siguientes conceptos por un importe de 66 millones de euros:

-Pérdidas de sociedades en Estados Unidos, integradas por integración global en las que el crédito fiscal se reconoce exclusivamente por el porcentaje de participación al tributar bajo el régimen de transparencia fiscal, siendo los sujetos pasivos del impuesto los accionistas de dichas sociedades por el porcentaje de participación que poseen en las mismas. El ajuste por este concepto sería de 119 millones de euros.

-Beneficio por la desconsolidación de los proyectos de las autopistas R4 Madrid Sur (-77 millones de euros) y Madrid Levante (-64 millones de euros), que como se indica en el apartado 2.5 corresponden a la reversión de pérdidas registradas en el pasado sobre las que no se reconoció impacto fiscal, por lo que su reversión tampoco lo genera, así como las pérdidas generadas por dichas sociedades en el ejercicio por importe de 33 millones de euros.

- Deterioro del fondo de comercio de Autema por 55 millones de euros que no genera un gasto deducible fiscalmente.

- Ajustando estos conceptos, tenemos un resultado antes de impuestos de 331 millones de euros, que compara con el gasto por impuesto de 103 millones de euros, y que implica una tasa efectiva de 31%. En las siguientes tablas se representa el detalle de la conciliación explicada para los ejercicios fiscales 2015 y 2014

| 2015 (Millones de euros) | España | Reino Unido | EE.UU. | Resto países | Total |
|---|------------|-------------|-------------|--------------|------------|
| Beneficio antes de impuestos | 191 | 230 | -8 | 164 | 577 |
| Resultado sociedades integradas por puesta en equivalencia | -3 | -215 | 0 | -94 | -312 |
| Resultados de consolidación sin impacto fiscal | -53 | 0 | 119 | 0 | 66 |
| Resultado fiscal | 135 | 15 | 111 | 70 | 331 |
| Gasto por impuesto del ejercicio | 57 | -11 | -128 | 27 | -54 |
| Cambio en la estimación del impuesto de ejercicios anteriores | -29 | 8 | 172 | 7 | 157 |
| Gasto por impuesto ajustado | 28 | -4 | 44 | 34 | 103 |
| <i>Tipo efectivo sobre resultado fiscal</i> | 21% | n.a. | 40% | 48% | 31% |
| <i>Tipo efectivo del país</i> | 28% | 20% | 35% | | 26% |

La diferencia entre la tasa efectiva real del 31% y la tasa teórica del 26% corresponde a la no deducibilidad fiscal de determinados conceptos, fundamentalmente pérdidas obtenidas en el extranjero por un importe de 64 millones de euros en base y 13 millones de euros en cuota.

| 2014 (Millones de euros) | España | Reino Unido | EE.UU. | Resto países | Total |
|---|------------|-------------|-----------|--------------|------------|
| Beneficio antes de impuestos | 85 | 233 | 3 | 183 | 504 |
| Resultado sociedades integradas por puesta en equivalencia | -7 | -80 | 0 | -52 | -138 |
| Resultados de consolidación sin impacto fiscal | 53 | 0 | 70 | 0 | 123 |
| Resultado fiscal | 131 | 153 | 73 | 131 | 489 |
| Gasto por impuesto del ejercicio | 65 | 19 | 30 | 38 | 152 |
| Cambio en la estimación del impuesto de ejercicios anteriores | -28 | 10 | 1 | 5 | -12 |
| Gasto por impuesto ajustado | 36 | 29 | 32 | 44 | 140 |
| <i>Tipo efectivo sobre resultado fiscal</i> | 28% | 19% | 43% | 33% | 29% |
| <i>Tipo efectivo del país</i> | 30% | 22% | 35% | | 28% |

El detalle del gasto por impuesto del ejercicio correspondiente al ejercicio 2015 y 2014 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) | 2015 | 2014 |
|--|------------|------------|
| Gasto por impuesto del ejercicio | -54 | 152 |
| Gasto por impuesto corriente | 307 | 101 |
| Gasto por impuesto diferido | -205 | 40 |
| Cambio en estimación del impuesto de ejercicios anteriores | -157 | 12 |

Cabe destacar que dentro del gasto por impuesto corriente se encuentra el relativo a sociedades en Estados Unidos, por importe de 230 millones de euros, que no generan impuesto a pagar dado que se compensará con créditos fiscales no utilizados en ejercicios anteriores. Por lo tanto, el impuesto a pagar en el ejercicio 2016 en relación a los resultados de 2015, se estima en 77 millones de euros. La diferencia entre estos 77 millones de euros y el saldo neto de las partidas reconocidas en "Activos por impuesto sobre las ganancias corrientes" (+135 millones de euros) y el saldo de "Pasivos por impuesto sobre las ganancias corrientes" (-138 millones de euros) corresponde a pagos realizados por anticipado durante el ejercicio 2015.

2.8.2. Movimiento de activos y pasivos diferidos

A continuación se detallan los movimientos de los activos y pasivos diferidos durante el ejercicio 2015.

| Activo (Millones de euros) | Balance 01/01/15 | Trasposos | Cambio en estimaciones ejercicios anteriores | Cargo/ abono cuenta de resultado | Cargo/ abono patrim. neto | Efecto tipo cambio y otros | Balance 31/12/15 |
|-------------------------------|------------------|-------------|--|----------------------------------|---------------------------|----------------------------|------------------|
| Créditos fiscales | 731 | -26 | 236 | -377 | 0 | 36 | 600 |
| Dif. criterio fiscal/contable | 394 | 22 | 12 | 28 | -2 | 4 | 459 |
| Dif. valoraciones patrimonio | 300 | -113 | 5 | 67 | -100 | 14 | 173 |
| Otros conceptos | 13 | 4 | 0 | 6 | 0 | 0 | 23 |
| TOTAL | 1.438 | -113 | 253 | -276 | -102 | 53 | 1.254 |

| Pasivo (Millones de euros) | Balance 01/01/15 | Trasposos | Cambio en estimaciones ejercicios anteriores | Cargo/ abono cuenta de resultado | Cargo/ abono patrim. neto | Efecto tipo cambio y otros | Balance 31/12/15 |
|-------------------------------|------------------|-------------|--|----------------------------------|---------------------------|----------------------------|------------------|
| Diferidos fondo de comercio | 194 | 1 | 0 | -2 | 0 | 4 | 197 |
| Dif. criterio fiscal/contable | 951 | -110 | 104 | -255 | -86 | 132 | 735 |
| Dif. valoraciones patrimonio | 90 | 1 | -1 | 7 | 6 | 0 | 104 |
| Otros conceptos | 75 | -4 | 1 | -1 | 17 | 2 | 89 |
| TOTAL | 1.310 | -113 | 104 | -251 | -63 | 138 | 1.124 |

Los principales movimientos se producen por los siguientes conceptos:

- Cambios en las estimaciones de ejercicios anteriores que corresponden principalmente a los impactos extraordinarios en el impuesto de sociedades que se comentan en la nota 2.8.1
- Cargo/Abono en resultados cuyo movimiento se debe fundamentalmente a el consumo de bases imponibles en Estados Unidos vinculados a la venta de la autopista ITR y los diferidos asociados.

Los impuestos diferidos existentes a 31 de Diciembre de 2015 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 600 millones de euros, de los cuales 567 millones corresponden a bases imponibles negativas activadas y el resto a deducciones pendientes de aplicar.

A continuación se presenta un detalle del total de bases imponibles negativas pendientes de compensar, desglosando el importe del crédito fiscal máximo y el crédito fiscal activado en base a los modelos de recuperación:

| País | Bases imponibles negativas | Periodo de prescripción | Crédito fiscal máximo | Crédito fiscal activado |
|----------------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------------|-------------------------|
| Grupo Consolidado Fiscal Español | 706 | No prescriben | 177 | 177 |
| Resto de España | 26 | No prescriben | 6 | 1 |
| Grupo Consolidado Fiscal EE.UU. | 938 | 2026-2037 | 404 | 375 |
| Resto | 299 | 2016-No prescriben | 76 | 14 |
| TOTAL | 1.969 | | 663 | 567 |

Además, Ferrovial tiene acreditadas deducciones por doble imposición, reinversión y otros conceptos pendientes de aplicar al 31 de diciembre de 2015 por importe de 203 millones de euros (192 millones en 2014) de los cuales se encuentran activados 33 millones de euros.

Grupo consolidado fiscal español:

El crédito por bases imponibles negativas pendiente de uso por parte del Grupo Consolidado en España se reduce como consecuencia de la Inspección del Impuesto sobre Sociedades de los ejercicios 2007 a 2011, por importe de 211 millones de euros, siendo el crédito pendiente a cierre de 2015 de 177 millones de euros (380 millones de euros en 2014). A efectos de comprobar la recuperabilidad del mismo, se ha realizado un modelo en el que se consideran los cambios introducidos en la Reforma Fiscal española de 2015 y se utilizan las últimas proyecciones de resultados disponibles de las sociedades del grupo. En base a este modelo se recuperarían la totalidad de los créditos fiscales generados por bases imponibles negativas, y los créditos por deducciones ya activados, por lo que se mantiene su activación en el balance.

Grupo consolidado fiscal EEUU:

Como se ha comentado en anteriores apartados, la venta de la autopista ITR (Indiana Toll Road) en 2015 ha supuesto un consumo significativo de las bases imponibles pendientes. Adicionalmente, y en relación al saldo pendiente a 31 de diciembre de 2015 (404 millones de euros), hay que considerar que la venta de la autopista Chicago Skyway, respecto a la que se llegó a un acuerdo previo de venta a finales de 2015 que actualmente se encuentra en proceso de cierre definitivo, va a implicar la recuperación del resto (375 millones de euros), que corresponde con la cifra activada a cierre del ejercicio.

b) Activos y pasivos por diferencias temporales entre criterio contable y fiscal

Esta partida corresponde al impacto fiscal generado por el hecho de que el criterio temporal de reconocimiento de determinados gastos o amortizaciones es distinto a efectos contables que fiscales.

Un activo por este concepto implica que determinados gastos han sido reconocidos contablemente antes que fiscalmente, por lo que la sociedad recuperará fiscalmente dichos gastos en ejercicios futuros. En sentido contrario un pasivo representa un gasto reconocido fiscalmente de forma más acelerada.

Destacan dentro de los activos diferidos existentes:

- Provisiones dotadas contablemente que no tienen efecto fiscal hasta su materialización (233 millones de euros).
- Diferidos originados como consecuencia de diferencias fiscales y contables en el reconocimiento de ingresos por importe de 79 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 (75 millones de euros).
- Amortizaciones contablemente aceleradas (45 millones de euros).

Dentro de los pasivos, el saldo corresponde fundamentalmente a:

- Diferencias entre provisiones fiscales y contables (376 millones de euros).
- Diferencias entre valores fiscales y contables de sociedades mantenidas para la venta (214 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 82 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 159 millones de euros y 93 millones de euros en el pasivo.

d) Impuestos diferidos por fondos de comercio

Se recogen los pasivos por impuestos diferidos relacionados con la deducción fiscal del fondo de comercio internacional, por importe de 197 millones de euros.

A continuación se detallan los movimientos de los activos y pasivos diferidos durante el ejercicio 2014:

| Activo (Millones de euros) | Balance 01/01/14 | Traspasos | Cambio en estimaciones ejercicios anteriores | Cargo/ abono cuenta de resultado | Cargo/ abono patrim. neto | Efecto tipo cambio y otros | Balance 31/12/14 |
|------------------------------------|---------------------|------------|---|---|------------------------------------|----------------------------------|---------------------|
| Créditos fiscales | 705 | -15 | -93 | 99 | 0 | 35 | 731 |
| Dif. criterio fiscal/contable | 403 | 21 | -13 | -16 | 0 | -1 | 394 |
| Dif. valoraciones patrimonio | 218 | -12 | -1 | 20 | 60 | 15 | 300 |
| Otros conceptos | 24 | -24 | -2 | 15 | 0 | 0 | 13 |
| TOTAL | 1.350 | -30 | -109 | 118 | 60 | 49 | 1.438 |

| Pasivo (Millones de euros) | Balance 01/01/14 | Traspasos | Cambio en estimaciones ejercicios anteriores | Cargo/ abono cuenta de resultado | Cargo/ abono patrim. neto | Efecto tipo cambio y otros | Balance 31/12/14 |
|------------------------------------|---------------------|-----------|---|---|------------------------------------|----------------------------------|---------------------|
| Diferidos fondo de comercio | 207 | -3 | -15 | 0 | 0 | 5 | 194 |
| Dif. criterio fiscal/contable | 801 | 10 | -49 | 135 | -1 | 55 | 951 |
| Dif. valoraciones patrimonio | 52 | 2 | -1 | -4 | 41 | 0 | 90 |
| Otros conceptos | 57 | -9 | -1 | 27 | 0 | 1 | 75 |
| TOTAL | 1.117 | 0 | -66 | 158 | 40 | 61 | 1.310 |

2.8.3. Ejercicios sujetos a comprobación fiscal

De los criterios que las autoridades fiscales pudieran adoptar en relación con los ejercicios abiertos a inspección, podrían derivarse pasivos fiscales de carácter contingente no susceptibles de cuantificación objetiva. Se considera que las posibles contingencias significativas de carácter tributario se encuentran adecuadamente provisionadas al cierre del ejercicio.

En la actualidad, no existen procesos de inspección abiertos dado que en este ejercicio 2015 se concluyó la inspección en España correspondiente a los ejercicios 2007 a 2011, relativo al Impuesto sobre Sociedades, IVA y Retenciones a cuenta del IRPF de rendimientos del trabajo, rendimientos profesionales y rendimientos de capital mobiliario. Se suscribieron principalmente Actas con Acuerdo y en Conformidad que aunque han disminuido el crédito de las bases imponibles pendientes de utilización comentadas en el punto 2.8.2 a) anterior, no han supuesto la liquidación de deuda tributaria para Ferrovial. Adicionalmente, se ha comunicado el inicio de expediente sancionador por indebida acreditación de bases imponible negativas, del cual se estima puede derivarse una deuda tributaria a pagar en 2016 de 7 millones de euros.

2.8.4 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 2015 son las que se indican en el Anexo II. Así mismo, la entidad se acogió en 2014 al régimen fiscal establecido en los artículos 107 y 108 de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre del Impuesto sobre Sociedades ("LIS"). Dado que la aplicación de dicho régimen tiene efecto en la tributación de los posibles dividendos o plusvalías obtenidos por los accionistas de la sociedad, se adjunta como Anexo I a estas cuentas anuales consolidadas, una nota descriptiva del tratamiento fiscal aplicable a los accionistas, así como información relativa a los resultados fiscales obtenidos por Ferrovial S.A que los accionistas deben conocer a efectos de la aplicación de dicho régimen.

2.9. RESULTADO DE MINORITARIOS

En el ejercicio 2015 el resultado atribuido a socios minoritarios asciende a 89 millones de euros (50 millones de euros a diciembre de 2014).

El detalle de los principales resultados por sociedad a diciembre de 2015 son los siguientes:

| Millones de euros | 2015 | 2014 | Var. 15/14 | % externos |
|---------------------------|-----------|-----------|------------|------------|
| Grupo Budimex | -23 | -18 | -5 | 40,9% |
| Autopista R4 Madrid Sur | 13 | 13 | 0 | 45,0% |
| Autopista Madrid Levante | 2 | 11 | -9 | 46,3% |
| Autopista del Sol | 8 | 3 | 5 | 20,0% |
| Autop. Terrasa Manresa | -11 | -12 | 1 | 23,7% |
| SH-130 Concession Company | 73 | 21 | 53 | 35,0% |
| Skyway Concession Co. | 28 | 22 | 6 | 45,0% |
| LBJ Infrastructure Group | 20 | 10 | 10 | 49,0% |
| NTE Mobility Partners | 14 | 4 | 10 | 43,3% |
| Resto sociedades | -35 | -5 | -31 | |
| TOTAL | 89 | 50 | 39 | |

2.10. RESULTADO NETO Y RESULTADO POR ACCIÓN

A continuación se presenta el cálculo del resultado básico por acción atribuido a la sociedad dominante:

| Millones de euros | 2015 | 2014 |
|--|-------------|-------------|
| Resultado neto atribuible a la sociedad dominante (millones euros) | 720 | 402 |
| Número medio ponderado de acciones en circulación (miles acciones) | 735.635 | 736.550 |
| Menos número medio acciones propias (miles de acciones) | -3.775 | -2.831 |
| Nº medio acciones para determinar bº básico por acción | 731.860 | 733.719 |
| Resultado básico por acción (euros) | 0,98 | 0,55 |

Resultado diluido por acción: Al 31 de diciembre de 2015 y a 31 de diciembre de 2014, en el grupo no existen acciones ordinarias potencialmente dilutivas ya que no ha existido emisión de deuda convertible y los sistemas retributivos vinculados a la acción o establecidos mediante entrega de opciones sobre acciones comentados en la Nota 6.7 de la presente memoria, no van a suponer ampliación de capital alguna para el grupo debido al funcionamiento de estos descrito en dicha Nota, y por lo tanto en ningún caso se prevé la existencia de efectos dilutivos debidos a dichos sistemas en el momento de su ejercicio por los empleados.

El resultado neto por segmento geográfico es el siguiente:

| Millones de euros | 2015 | 2014 | Var. 15/14 |
|-------------------|------------|------------|------------|
| España | 139 | 11 | 128 |
| Reino Unido | 241 | 225 | 16 |
| E.E.U.U. | 232 | 34 | 198 |
| Canadá | 70 | 64 | 6 |
| Polonia | 15 | 25 | -10 |
| Resto | 22 | 42 | -20 |
| TOTAL | 720 | 402 | 318 |

El resultado por segmento de negocio aparece en el anexo III.

SECCIÓN 3: ACTIVO NO CORRIENTE

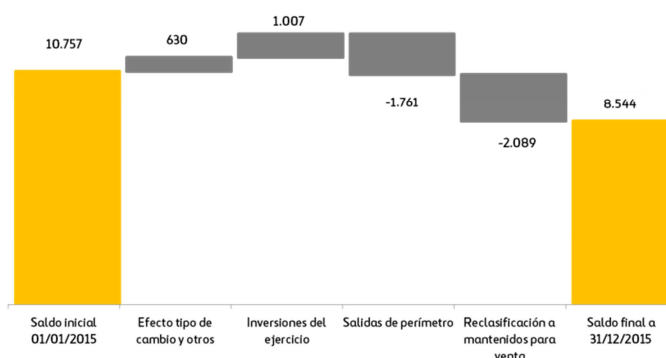
Esta sección comprende las notas relativas a activos no corrientes del balance, excluyendo los activos por impuestos diferidos (Sección 2) y los derivados financieros (Sección 5).

Los principales componentes del activo no corriente a diciembre de 2015 en Ferrovial son, el fondo de comercio de consolidación (1.885 millones de euros) que representa el 7% del total del activo, la partida "Inversiones en proyectos de infraestructuras" (8.544 millones de euros), que supone un 34% del total del activo (ver nota 3.3), y las inversiones en asociadas (ver nota 3.5), por 3.237 millones de euros (relativas fundamentalmente a la inversión en HAH y 407ETR) que representa el 13% del total del activo.

En relación a la evolución del fondo de comercio, se produce una disminución de 100 millones de euros, principalmente por el deterioro registrado en el ejercicio en relación al fondo de comercio de Autema -55 millones y a la reclasificación al epígrafe de activos mantenidos para la venta del importe asignado a la autopista Chicago Skyway (-121 millones de euros), neteándose ambos efectos en parte por la evolución del tipo de cambio.

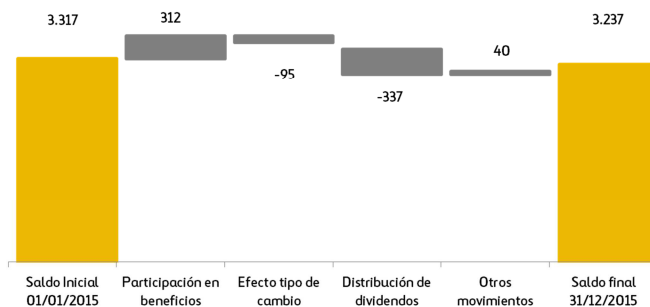
En cuanto a la evolución del inmovilizado de proyectos de infraestructuras, la reducción de la cifra con respecto al ejercicio anterior, se debe fundamentalmente a la salida del perímetro de diferentes sociedades de proyectos, impacto neteado por la evolución del tipo de cambio y las inversiones realizadas en el ejercicio:

Variación Inmovilizado en Proyectos:



Respecto a la evolución de la partida de inversiones en asociadas, se produce una disminución de 75 millones de euros, originado fundamentalmente por las distribuciones de dividendos por importe de 337 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 del dólar canadiense (-95 millones de euros), neteado en parte por la participación en los beneficios de estas sociedades (312 millones de euros).

Variación en Inversiones en asociadas:



3.1. FONDO DE COMERCIO Y ADQUISICIONES

A continuación se presenta un cuadro con la evolución del Fondo de Comercio durante el ejercicio 2015:

| (Millones de euros) | Saldos al 31/12/14 | Var. de perímetro | Deterioros | Tipo de cambio | Saldos al 31/12/15 |
|---------------------|--------------------|-------------------|------------|----------------|--------------------|
| Servicios | 1.430 | 3 | 0 | 50 | 1.483 |
| Amey | 962 | 3 | 0 | 51 | 1.016 |
| Servicios España | 433 | 0 | 0 | 0 | 433 |
| Resto | 36 | 0 | 0 | -1 | 35 |
| Construcción | 184 | 0 | 0 | 13 | 197 |
| Webber | 115 | 0 | 0 | 13 | 128 |
| Budimex | 69 | 0 | 0 | 0 | 69 |
| Autopistas | 369 | -121 | -55 | 12 | 205 |
| Euroscut Algarve | 15 | 0 | 0 | 0 | 15 |
| Ausol | 70 | 0 | 0 | 0 | 70 |
| Autema | 175 | 0 | -55 | 0 | 120 |
| Chicago Skyway | 109 | -121 | 0 | 12 | 0 |
| TOTAL | 1.983 | -118 | -55 | 75 | 1.885 |

3.1.1. Movimientos en el ejercicio

Las principales variaciones en el Fondo de Comercio durante el ejercicio 2015 corresponden a:

- La reclasificación a la línea de Activos mantenidos para la venta del fondo de comercio asignado a Chicago Skyway, por haberse alcanzado un acuerdo de venta de la totalidad de la participación (55%) sobre dicha sociedad, tal y como se menciona en la nota 1.1.2 relativa a Cambios en el perímetro de consolidación, por importe de 121 millones de euros.
- El deterioro del fondo de comercio asignado a la autopista Tarrasa Manresa (AUTEMA), por importe de 55 millones de euros.
- la evolución de los tipos de cambio de la libra y el dólar descritos en la nota 1.4, ha supuesto un incremento del Fondo de Comercio por importe de 75 millones de euros, de los que 51 corresponden al Fondo de Comercio asignado a Amey.

3.1.2. Test de deterioro de los fondos de comercio

A. Fondos de Comercio de Servicios (Amey, Ferrovial Servicios España y Steel):

Metodología y tasa de descuento

Para realizar el test de deterioro del fondo de comercio de Amey y Ferrovial Servicios España, por importe de 1.016 y 433 millones de euros al 31 de diciembre de 2015 respectivamente (962 y 433 millones de euros al 31 de diciembre de 2014), se usan proyecciones de flujos del proyecto en un periodo de cinco años, calculando un valor residual basado en el flujo del último año proyectado, siempre y cuando ese flujo sea representativo de un flujo normalizado, y aplicando una tasa de crecimiento que en ningún caso es superior a la estimada a largo plazo para el mercado en que opera cada sociedad. El fondo de comercio del Resto Servicios, 35 millones de euros, se compone principalmente por el generado por la adquisición de la sociedad chilena de servicios a la minería Steel, de 26,6 millones de euros. El test de deterioro se ha realizado de forma similar al comentado anteriormente.

Para el descuento de los flujos se utiliza una tasa de descuento basada en el coste medio ponderado del capital (WACC) para ese tipo de activos. Ferrovial utiliza para valorar compañías una tasa libre de riesgo tomando como referencia habitualmente el bono soberano a 10 años en función de la localización y una prima de mercado del 5,5% basándose en estudios sobre primas históricas exigidas a largo plazo (principalmente Dimson, Marsh & Staunton). En relación a la tasa libre de riesgo, señalar que la compañía piensa que la cotización actual de los bonos soberanos en algunos países puede estar distorsionada a la baja. Para los test de deterioro se ha utilizado como tasa libre de riesgo una tasa normalizada del 2,56% en el Reino Unido (Amey) y del 2,68% para España (Ferrovial Servicios España), lo que supone un ajuste al alza frente a la cotización de los bonos soberanos a 31 de diciembre de 2015 de 60 puntos básicos en el Reino Unido y 91 puntos básicos en España. En Chile se ha utilizado una tasa libre de riesgo del 4,66% (coincidente con la cotización del bono soberano chileno a diez años). Por otra parte, para recoger el riesgo de cada compañía, se han seleccionado portafolios de compañías comparables para obtener unas betas desapalancadas. Las betas resultantes de este análisis se han contrastado con otras fuentes habitualmente utilizadas por analistas y bancos de inversión (Barra Beta, Bloomberg, etc.).

Las tasas de descuento (WACC) utilizadas para calcular el test de deterioro son 6,8% en el Reino Unido y 6,9% en España (frente a las tasas del año anterior de 7,3% y 7,6%, respectivamente). La tasa de descuento utilizada en el test de deterioro de Steel es del 8,8% (frente al 8,2% del año anterior).

Principales factores que afectan a la valoración y evolución frente al año anterior y presupuesto

Los flujos proyectados están basados en las últimas estimaciones aprobadas por la compañía, los cuales tienen en cuenta la evolución histórica reciente. Los principales factores que afectan a las proyecciones de flujo de efectivo de la división de Servicios son las proyecciones de ingresos y los márgenes previstos sobre los mismos. Dichas proyecciones se basan en cuatro componentes fundamentales:

- a) La cartera de contratos existentes, que determina con seguridad un alto porcentaje de los ingresos en los próximos años. La cartera de contratos en 2015 se ha mantenido en niveles similares al año anterior en el Reino Unido, mientras que en España se ha visto reducida en un 9% por el menor volumen de contratación debido a la ralentización de la licitación pública en un año marcado por diversos procesos electorales.

- b) La consecución de nuevos contratos, que se calcula aplicando un ratio de éxito (basado en datos históricos de la compañía y expectativas del mercado) sobre la estimación de los contratos que se van a licitar los próximos años.

- c) La estimación de los márgenes futuros, que se basa en los márgenes históricos de la compañía ajustados por determinados factores que pueden afectar a los mercados a futuro. En 2015, el margen del Resultado Bruto de Explotación (RBE) en la división de Servicios sufrió una caída de más de un 19%, principalmente por la aportación negativa del contrato de Birmingham, situándose el margen en un 6,4% frente al 8,8% del ejercicio anterior

En el caso de Reino Unido, excluyendo el impacto del contrato de Birmingham y otros extraordinarios, el margen se mantendría en línea con el ejercicio anterior. No obstante, el plan de negocio de Amey contempla unas perspectivas más conservadoras frente a las del test de deterioro del año anterior.

El resultado de explotación de Ferrovial Servicios España se ha comportado durante 2015 en línea con lo estimado en el Presupuesto (que sirvió como punto de partida del modelo del test de deterioro del pasado ejercicio) y con el margen RBE del año anterior, 10,7%. El plan de negocio contempla la consolidación de la mejora de márgenes alcanzada hasta la fecha.

- d) La tasa de crecimiento a perpetuidad ("g"), dato basado en las perspectivas de los mercados y sectores en los que opera la compañía. La hipótesis utilizada en todos los casos es del 2%, cifra similar a las estimaciones de inflación a largo plazo en los tres casos.

Resultados del test de deterioro

La valoración de Amey que se desprende del modelo de test de deterioro es un 234% superior a su valor contable (frente al 376% del año anterior). En el caso de Ferrovial Servicios España, el exceso es de un 66% (frente al 39% del ejercicio anterior).

La valoración de Steel que se obtiene del modelo de test de deterioro es un 18% superior a su valor contable.

Análisis de sensibilidad

Para estos fondos de comercio se realizan adicionalmente análisis de sensibilidad, principalmente en relación al margen bruto de explotación, a la tasa de descuento y crecimiento a perpetuidad, con el objetivo de asegurarse de que posibles cambios en la estimación no tienen repercusión en la posible recuperación de los fondos de comercio registrados.

En concreto se ha realizado un escenario pesimista con un crecimiento a perpetuidad del 1% (en lugar del 2%) y una reducción del margen bruto de explotación de 100 puntos básicos. La valoración que se desprende en este escenario presenta una holgura frente al valor contable del 129% en Amey y del 33% en Ferrovial Servicios España, no presentando holgura en el caso de Steel.

Partiendo de esta premisa, se informa que la valoración se igualaría al valor en libros en caso de que la reducción del margen respecto al caso base fuese de 357 puntos básicos para Amey y 316 puntos básicos para Ferrovial Servicios España, dejando la hipótesis del crecimiento a perpetuidad en el 1%.

Por último, señalar que tanto en el caso de Amey como en Ferrovial Servicios España, en un escenario donde se mantengan los márgenes

y se asuma un crecimiento a perpetuidad nulo (frente al 2%), no existiría deterioro.

B. Fondos de comercio de Construcción (Webber y Budimex):

Metodología y tasa de descuento

El importe de los fondos de comercio de Webber y Budimex asciende, al 31 de diciembre de 2015, a 128 y 69 millones de euros, respectivamente (115 y 69 millones de euros al 31 de diciembre de 2014).

En el caso de Webber se ha seguido una metodología similar a la mencionada para las sociedades de servicios, utilizando una tasa de descuento (WACC) de 8,2% (misma tasa que en 2014), y una tasa de crecimiento a perpetuidad del 2% (al igual que en 2014). En el WACC anterior se ha utilizado una tasa libre de riesgo del 2,27%, en línea con la cotización del bono americano a 10 años a 31 de diciembre de 2015.

En el caso de Budimex, al ser una sociedad cotizada en la bolsa de Varsovia, el análisis de una posible pérdida en el valor del Fondo de Comercio se ha realizado comprobando que el valor de cierre de cotización de la compañía es superior a su valor contable más el valor del fondo de comercio asignado, sin que de dicho análisis se haya puesto de manifiesto la existencia de un deterioro.

Principales factores que afectan a la valoración y evolución frente al año anterior y presupuesto

Los flujos proyectados están basados en las últimas estimaciones aprobadas por la compañía, los cuales tienen en cuenta la evolución histórica reciente. Los principales factores que afectan a las proyecciones de flujo de efectivo de Webber son las proyecciones de ingresos y los márgenes de explotación previstos sobre los mismos. Dichas proyecciones se basan en cuatro componentes fundamentales, similares a los descritos en el apartado anterior de Servicios (la cartera de contratos existentes, la consecución de nuevos contratos, la estimación de los márgenes futuros y la tasa de crecimiento a perpetuidad). Cabe señalar que los márgenes de explotación proyectados son más reducidos que los históricos de los últimos años, situándose en línea con los márgenes medios del sector. Respecto a la tasa de crecimiento a perpetuidad se ha utilizado el 2%, cifra similar a las estimaciones de inflación a largo plazo en Estados Unidos sin considerar el crecimiento real de la economía.

En cuanto al cumplimiento de las proyecciones del plan de negocio, cabe señalar que en el ejercicio 2015 Webber ha mejorado el margen de explotación del Presupuesto que sirvió de punto de partida del modelo del test de deterioro del pasado ejercicio. En relación al ejercicio 2014, el margen RBE ha mejorado de 8,7% a 13,8% en 2015.

Resultados del test de deterioro

En el caso de Webber, la valoración que se desprende del modelo del test de deterioro es un 26% superior a su valor contable.

El valor de cotización de Budimex a 31 de diciembre de 2015 es un 393% superior a su valor contable.

Análisis de sensibilidad

Para el fondo de comercio de Webber se ha realizado un análisis de sensibilidad, especialmente con relación al margen de explotación, a

la tasa de descuento y crecimiento a perpetuidad, con el objetivo de asegurarse de que posibles cambios en la estimación, no tienen repercusión en la posible recuperación del fondo de comercio registrado.

En concreto se ha realizado un escenario pesimista con un crecimiento a perpetuidad del 1% y una reducción del margen de explotación de 50 puntos básicos. La valoración que se desprende en este escenario presenta un holgura del 13% frente al valor contable.

Partiendo de esta premisa, se informa que la valoración se igualaría al valor en libros en caso de que la reducción del margen respecto al caso base fuese de 153 puntos básicos, dejando la hipótesis del crecimiento a perpetuidad ("g") en el 1%.

Por último, indicar que en un escenario en el que se mantengan los márgenes y se asuma un crecimiento a perpetuidad nulo (frente al 2%), no existiría deterioro.

En relación a Budimex, debido a la holgura mencionada de su capitalización bursátil sobre su valor contable, la compañía cree 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 2015 a 205 millones de euros (369 millones de euros al 31 de diciembre de 2014). Dicho fondo de comercio tiene su origen en la operación de fusión realizada en 2009 entre Ferrovial S.A y Cintra S.A., y corresponde a la adquisición del porcentaje de participación de los accionistas minoritarios de Cintra. La asignación del fondo de comercio generado por la diferencia entre el precio de adquisición de dicha participación y su valor en libros, se hizo calculando la diferencia entre el valor razonable de las principales acciones en sociedades concesionarias que en dicho momento tenía Cintra S.A y el valor en libro de las mismas, ajustada por el porcentaje adquirido.

El valor recuperable de las autopistas ha sido calculado como el mayor entre el valor razonable menos los costes estimados de venta o el valor en uso. Para calcular el valor recuperable de sociedades concesionarias con una estructura financiera independiente y una duración limitada, se realiza una valoración descontando los flujos esperados para el accionista hasta el final de la concesión. El grupo cree que para reflejar el valor en uso deben utilizarse modelos que consideren toda la vida concesional al tratarse de activos con fases muy diferenciadas de inversión y crecimiento, y existe visibilidad para utilizar un plan económico financiero específico para cada una durante la vida de la concesión. No se estima en estas valoraciones, por tanto, ningún valor residual. Las proyecciones han sido actualizadas en función de la evolución histórica y peculiaridades de cada activo, utilizando herramientas de modelización a largo plazo para estimar tráfico, mantenimiento extraordinario, etc.

Para determinar la tasa de descuento señaladas en la tabla posterior, se utiliza una tasa libre de riesgo normalizada que toma como referencia habitualmente el bono a 30 años en función de la localización de cada sociedad concesionaria, una beta que considera el nivel de apalancamiento y riesgo del activo y una prima de mercado del 5,5%. A continuación se muestra una tabla con la tasa de descuento utilizada para cada activo en 2015 y 2014:

| Tasa descuento (coste del equity ó Ke) | 2015 | 2014 |
|--|------|------|
| Autema | 7,9% | 7,2% |
| Algarve | 7,6% | 9,3% |
| Ausol | 8,1% | 8,5% |

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. Dichas proyecciones son diferentes 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 la Administración Concedente (activo financiero). En el caso de los proyectos de activo intangible, dependen de la evolución del tráfico y de las tarifas. Las tarifas dependen a su vez de la inflación o cualquier otro índice establecido en el acuerdo concesional para actualizar las tarifas. Entre las autopistas con fondo de comercio, Ausol es la única a la que se aplica el modelo de activo intangible. Algarve y Autema se rigen por acuerdos de concesión en los que el riesgo de demanda es asumido en su totalidad por el Concedente y, por tanto, se aplica el modelo de activo financiero.

Para elaborar las proyecciones de tráfico se utilizan herramientas de modelización a largo plazo donde se tienen en cuenta datos procedentes de fuentes públicas (o externas) y el comportamiento esperado del activo en base al histórico de tráfico. Primero se estima el crecimiento esperado de vehículos en el corredor, que depende del crecimiento de la población y la motorización (señalar que el crecimiento de vehículos pesados suele crecer en línea con el PIB Nacional). Una vez estimado el tráfico del corredor, se calcula el nivel de captación de la autopista de peaje.

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. Señalar a modo ilustrativo que los ingresos reales de las autopistas que tienen asignados fondo de comercio en 2015 mejoraron en todos los casos el Presupuesto.

En 2015, los ingresos de Ausol han crecido un 11,4% frente al ejercicio 2014 y un 10,9% frente al Presupuesto.

En Algarve y Autema, proyectos clasificados como activo financiero, al tratarse de pagos predeterminados por el Concedente, las únicas incertidumbres están relacionadas con el riesgo de crédito de la contraparte y posibles penalizaciones por el servicio.

Resultados del test de deterioro

En Ausol y Algarve, las valoraciones presentan una holgura frente al valor en libros del 254% y 81% respectivamente (frente al 126% y 73% del año anterior).

En Autema se ha registrado en el ejercicio un deterioro en el fondo de comercio por importe de 55 millones de euros. Dicho deterioro tiene su origen en el posible impacto del cambio del régimen concesional de la autopista acordado por la Generalitat de Cataluña mediante Decreto 161/2015, que ha sido objeto de recurso por parte de la sociedad al considerar que el mismo no tiene fundamento legal, tal y como se describe en la nota 6.5.1. relativa a pasivos contingentes y litigios. En base a la posición legal de la compañía, el escenario que se ha asumido para el cálculo del deterioro considera que tras ganar el

litigio se reciben los importes pendientes de cobro, atendiendo al régimen concesional previo, de manera progresiva los siguientes años. Tras el registro de esta provisión por deterioro, el valor neto de los activos y pasivos vinculados a este proyecto es cercano a cero.

Análisis de sensibilidad

Un caso más pesimista de Ausol, con ingresos entre un 10-15% inferiores a los proyectados, presenta una holgura del 136% frente al valor en libros.

En Algarve, dado que se trata de una autopista de pago por disponibilidad, se ha realizado sensibilidades a la tasa de descuento. En el caso de considerar la tasa de 2014, 9,3%, que se corresponde con 170 puntos básicos por encima de la tasa de 2015, la holgura frente al valor en libros sería de casi un 60%.

3.2. ACTIVOS INTANGIBLES

El saldo a cierre de 2015 de los activos intangibles distintos de los proyectos de infraestructuras, asciende a 234 millones de euros (223 millones de euros en 2014), sin que se hayan producido variaciones significativas.

En este epígrafe se recogen fundamentalmente derechos de carácter contractual que han surgido en el proceso de adquisición de determinadas compañías en el segmento de Servicios, en concreto:

- Valoración de la cartera de contratos y las relaciones con clientes de Enterprise (Reino Unido) por importe de 101 millones de euros (104 millones de euros a diciembre de 2014).
- Derechos en relación a contratos distintos de los que recoge el ámbito de la CNIF12, por importe de 100 millones de euros a diciembre de 2015 (87 millones a diciembre de 2014) de los que los más significativos son, el surgido en 2005 como consecuencia del contrato de gestión y asistencia técnica en el metro de Londres, y el derecho surgido en 2010 a operar una planta de residuos en Reino Unido con motivo de la adquisición de Donarbon.

Adicionalmente existen registradas en el grupo en este epígrafe aplicaciones informáticas por importe de 25 millones de euros (21 millones de euros en diciembre de 2014).

No se han producido pérdidas o reversiones de deterioros de estos activos durante el ejercicio 2015.

3.3. INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

3.3.1. Activos modelo intangible

| (Millones de euros) | Saldo al 01/01/15 | Total Adiciones | Total Retiros | Var. perímetro y Trasp. | Efecto tipo de cambio | Saldos al 31/12/15 |
|--|-------------------|-----------------|---------------|-------------------------|-----------------------|--------------------|
| Autopistas España | 2.615 | 4 | -13 | -1.813 | 0 | 793 |
| Autopistas USA | 6.098 | 725 | 0 | -1.763 | 704 | 5.764 |
| Resto Autopistas | 982 | 0 | -3 | -595 | 0 | 384 |
| Inversión Autopistas | 9.695 | 729 | -16 | -4.171 | 704 | 6.941 |
| Amortización acumulada | -575 | -60 | 3 | 384 | -14 | -261 |
| Provisiones por deterioro | -144 | 0 | 0 | 116 | 0 | -28 |
| Inversión neta Autopistas | 8.976 | 631 | -13 | -3.671 | 728 | 6.651 |
| Inversión resto Proyectos de infraestructura | 453 | 16 | 0 | 16 | 0 | 485 |
| Amortización resto Proyectos de infraestructura | -139 | -26 | 0 | -14 | 0 | -179 |
| Total inversión neta resto proyectos de infraestructura | 314 | -10 | 0 | 2 | 0 | 306 |
| TOTAL INVERSIÓN | 10.147 | 745 | -16 | -4.154 | 704 | 7.426 |
| Total amortización y provisión | -858 | -86 | 3 | 485 | -14 | -469 |
| Total inversión neta | 9.290 | 660 | -13 | -3.669 | 690 | 6.957 |

Las variaciones más significativas en 2015 son las siguientes:

La evolución del tipo de cambio ha supuesto un aumento de los saldos de balance de estos activos de 690 millones de euros (748 millones en 2014), en su totalidad provocada por la evolución del cambio del euro frente al dólar en las autopistas americanas.

Por lo que respecta a la inversión en autopistas españolas excluido el tipo de cambio, el impacto más significativo se corresponde con las variaciones de perímetro en relación, por un lado, a la desconsolidación de las autopistas AP36 Ocaña la Roda y R4 Madrid Ocaña, cuyos activos concesionales ascienden a 535 millones de euros y 1.334 millones de euros respectivamente (479 y 1.282 millones de euros respectivamente netos de amortizaciones). Ver nota 1.1.3 sobre cambios en el perímetro de consolidación. Este hecho implica la eliminación de las provisiones asociadas a estas autopistas por 118 millones de euros.

En relación a las Autopistas Americanas, el impacto más significativo se corresponde con el traspaso de los activos concesionales de la autopista Skyway Concession Company LLC. al epígrafe de activos mantenidos para la venta (ver nota 1.1) por 1.763 millones de euros (1.647 millones de euros neto de amortizaciones). Adicionalmente, se han producido incrementos de activos significativos en las autopistas North Tarrant Express 72 millones de euros (379 millones de euros en 2014), la extensión de la autopista North Tarrant Express Extension por 256 millones de euros (69 millones de euros en 2014) y LBJ por 362 millones de euros (455 millones de euros en 2014). Dentro del total de la inversión correspondiente a estas autopistas, existe un saldo a 31 de diciembre de 2015 de 575 millones de euros (1.236 millones de euros en 2014) de inmovilizado en curso.

En el resto de autopistas, se produce el traspaso de los activos concesionales de la autopista irlandesa Eurolink Motorway Operation (M4-M6), Ltd. por un total de 332 millones de euros (260 millones de euros netos de amortización). Adicionalmente, en octubre de 2015 se concluyó la renegociación del contrato de la autopista Autoestrada do Algarve con el gobierno portugués. Con este nuevo acuerdo, la concesión ha pasado a ser un contrato de pago por disponibilidad, lo que supone la eliminación del riesgo de demanda y por tanto, el cambio de tratamiento contable al modelo de cuenta a cobrar (ver nota 2.5.3). Esto ha supuesto un traspaso por importe de 263 millones de euros (175 millones de euros netos de amortización) al mencionado epígrafe de activos modelo cuenta a cobrar (ver nota 3.3.2).

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 asociadas a la Autovía de Aragón Sociedad Concesionaria, S.A. por una inversión neta de 138 millones de euros (148 millones en 2014), 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 101 millones de euros (162 millones en 2014).

En el epígrafe de provisiones por deterioro, se incluyen provisiones por pérdidas de valor estimadas de aquellos contratos que no tienen asignado un fondo de comercio. El cálculo de estos posibles deterioros se realizan conforme al mismo criterio indicado en el apartado 3.1.

En el caso de las sociedades proyecto, todos sus activos concesionales están garantizando la deuda existente (ver Nota 5.2). Los intereses activados al respecto en el año 2015 aparecen detallados en la Nota 2.6.

El movimiento de estos activos durante 2014 fue el siguiente:

| (Millones de euros) | Saldo al 01/01/14 | Total Adiciones | Total Retiros | Variación perímetro/Traspasos | Efecto tipo de cambio | Saldos al 31/12/14 |
|--|-------------------|-----------------|---------------|-------------------------------|-----------------------|--------------------|
| Autopistas España | 2.608 | 11 | -5 | 0 | 0 | 2.615 |
| Autopistas USA | 4.439 | 902 | -1 | 0 | 758 | 6.098 |
| Resto Autopistas | 980 | 2 | 0 | 0 | 0 | 982 |
| Inversión Autopistas | 8.027 | 915 | -6 | 0 | 758 | 9.695 |
| Amortización acumulada | -504 | -57 | 0 | 0 | -14 | -575 |
| Provisiones por deterioro | -162 | 0 | 7 | 11 | 0 | -144 |
| Inversión neta Autopistas | 7.362 | 858 | 1 | 11 | 744 | 8.976 |
| Inversión resto Proyectos de infraestructura | 390 | 43 | -1 | 21 | 0 | 453 |
| Amortización resto Proyectos de infraestructura | -114 | -23 | 1 | -4 | 0 | -139 |
| Total inversión neta resto proyectos de infraestructura | 277 | 20 | 0 | 17 | 0 | 314 |
| TOTAL INVERSIÓN | 8.418 | 958 | -7 | 21 | 758 | 10.147 |
| Total amortización y provisión | -779 | -80 | 8 | 7 | -14 | -858 |
| Total inversión neta | 7.639 | 878 | 1 | 28 | 744 | 9.290 |

3.3.2. Activos modelo cuenta a cobrar

Se detallan a continuación los movimientos al 31 de diciembre de 2015 y 31 de diciembre 2014:

| Movimientos (Millones de euros) | Cuentas a cobrar proyectos de infraestructuras 2015 | Cuentas a cobrar proyectos de infraestructuras 2014 |
|-------------------------------------|--|--|
| Saldo a inicio del ejercicio | 1.467 | 1.341 |
| Adiciones | 386 | 229 |
| Retiros | -286 | -83 |
| Traspasos y otros | 12 | -27 |
| Variaciones de perímetro | 0 | 0 |
| Efecto tipo de cambio | 7 | 8 |
| Saldo a final del ejercicio | 1.586 | 1.467 |

Nota: saldos presentados netos de provisiones

En relación a los traspasos y otros producidos en el ejercicio 2015, se encuentran por un lado, una minoración por -182 millones de euros en relación a los activos clasificados como mantenidos para la venta

de la autopista Eurolink Motorway Operation (M3), Ltd. (ver nota 1.1.), y por otro lado, se han traspasado a este epígrafe los activos de la autopista Autoestrada do Algarve, S.A. por un total de 175 millones de euros, ver nota 3.3.1. anterior.

En relación a la cuenta a cobrar relativa al proyecto de Autema, hay que destacar el cambio que la Generalitat de Cataluña ha introducido en el régimen concesional del proyecto (ver nota 6.5). Como se indica en la nota mencionada, la sociedad considera que dicha modificación no es conforme a derecho y ha procedido a recurrir el Decreto en el que se acordaba la modificación. Dado que se considera que hay argumentos legales muy sólidos para ganar dicho recurso se ha decidido mantener registrado el proyecto como una cuenta a cobrar. Adicionalmente se ha realizado un test de deterioro respecto al fondo de comercio que dicho proyecto tenía asignado registrándose una pérdida por importe de 55 millones de euros (ver nota 3.1.2). Basándose en las mismas hipótesis utilizadas para el cálculo del test de deterioro del fondo de comercio, se ha concluido que no existe un deterioro sobre la cuenta a cobrar registrada a cierre del ejercicio.

| Sociedad concesionaria | País | Años de concesión | Año de inicio | Saldos a 31/12/2015 | | Total 2015 | Saldos a 31/12/2014 | | Total 2014 |
|---|-------------|-------------------|---------------|-------------------------------|---|---------------|-------------------------------|---|---------------|
| | | | | Cuenta a cobrar a largo plazo | Cuenta a cobrar a corto plazo (Nota 4.2) | | Cuenta a cobrar a largo plazo | Cuenta a cobrar a corto plazo (Nota 4.2) | |
| Autopista Terrasa Manresa, S.A | España | 50 | 1986 | 552 | 39 | 591 | 544 | 38 | 582 |
| Auto-Estradas Norte, S.A. | Portugal | 30 | 2001 | 291 | 48 | 339 | 279 | 52 | 331 |
| Autoestrada do Algarve, S.A. | Portugal | 30 | 2001 | 155 | 40 | 194 | 0 | 0 | 0 |
| Eurolink M3 | Irlanda | 45 | 2007 | 0 | 0 | 0 | 206 | 31 | 237 |
| Autopistas | | | | 998 | 126 | 1.124 | 1.029 | 120 | 1149 |
| Concesionaria de Prisiones Lledoners | España | 32 | 2008 | 70 | 1 | 71 | 72 | 1 | 73 |
| Concesionaria de Prisiones Figueras | España | 32 | 2011 | 116 | 3 | 120 | 120 | 4 | 124 |
| Depusa Aragón | España | 25 | 2015 (*) | 3 | 0 | 3 | | | |
| Budimex Parking Wroctaw | Polonia | 30 | 2012 | 11 | 0 | 11 | 11 | 0 | 11 |
| Construcción | | | | 200 | 5 | 204 | 202 | 5 | 207 |
| Hospital de Cantabria | España | 20 | 2006-2013 | 79 | 3 | 83 | 37 | 7 | 44 |
| Plantas de tratamiento de residuos en España | España | 15-22 | 2010-2012 | 58 | 12 | 70 | 43 | 12 | 55 |
| Plantas de tratamiento de residuos en Reino Unido | Reino Unido | 18-28 | 2008-2013 | 252 | 0 | 252 | 156 | 0 | 156 |
| Servicios | | | | 389 | 15 | 404 | 236 | 20 | 255 |
| TOTAL GRUPO | | | | 1.586 | 146 | 1.732 | 1.467 | 145 | 1.611 |

(*) Año de otorgamiento de la concesión.

3.4. INMOVILIZACIONES MATERIALES

El movimiento de los saldos que componen el epígrafe de Inmovilizado material del balance de situación consolidado ha sido el siguiente:

| Movimientos durante 2015 (Millones de euros) | Terrenos y Construcciones | Instalaciones Técnicas y Maquinarias | Otras instalac., utillaje y mobiliario | Total |
|--|---------------------------|--------------------------------------|--|--------|
| Inversión: Saldo al 01.01.2015 | 162 | 844 | 637 | 1.643 |
| Altas | 6 | 72 | 86 | 165 |
| Bajas | -5 | -70 | -40 | -115 |
| Variaciones de perímetro y trasposos | 4 | -3 | -10 | -8 |
| Efecto tipo de cambio | 6 | 15 | 2 | 23 |
| Saldos al 31.12.2015 | 174 | 859 | 675 | 1.707 |
| Amortización acumulada y deterioros al 01.01.2015 | -35 | -672 | -485 | -1.192 |
| Dotación amortización | -8 | -63 | -42 | -113 |
| Bajas | 1 | 55 | 29 | 84 |
| Variaciones de perímetro y trasposos | -3 | 6 | 6 | 10 |
| Efecto tipo de cambio | -1 | -9 | -2 | -12 |
| Deterioros Inmovilizado Material | 0 | 0 | 6 | 6 |
| Saldos al 31.12.2015 | -47 | -682 | -488 | -1.217 |
| Valor neto contable 31.12.2015 | 127 | 176 | 187 | 490 |

Las variaciones más significativas en 2015 son las siguientes:

Adiciones:

Del total de adiciones por 165 millones de euros, las más significativas se han producido en el segmento de Servicios por 117 millones de euros en relación a inversiones realizadas destinadas a la ampliación de capacidad de vertederos, a la instalación de nuevas plantas de transferencia y tratamiento de residuos, así como a la renovación de elementos de limpieza, transporte y luminarias asociados a los contratos vigentes. Por otra parte, en el segmento de Construcción, se han realizado adquisiciones por un total de 43 millones de euros, en relación a la maquinaria específica de obra.

Adicionalmente a lo anterior, durante el ejercicio 2015 el impacto de la variación del tipo de cambio del euro frente al dólar y a la libra han supuesto un incremento en el inmovilizado material de 23 millones de euros.

Bajas o Retiros:

Se producen 115 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, 30 millones de euros se registran en la división de construcción y 83 millones de euros en la división de servicios.

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 61 millones de euros (67 millones en 2014), asociado fundamentalmente a la división de Servicios.

El grupo tiene formalizadas pólizas de seguros para cubrir los posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de su inmovilizado material, así como las posibles reclamaciones que se le puedan presentar por el ejercicio de su actividad, entendiéndose que dichas pólizas cubren de manera suficiente los riesgos a los que están sometidos.

El detalle del inmovilizado en curso asciende a 21 millones de euros (12 millones de euros en 2014) asociado a la división de Servicios en su totalidad.

Al 31 de diciembre de 2015, dentro del epígrafe de inmovilizaciones materiales se incluye un importe de 126 millones de euros (110 millones en 2014) que corresponde fundamentalmente al valor neto contable de activos pignorados en la división de servicios (asociados a un vertedero en Reino Unido por 101 millones euros) y Cespa S.A. por 14 millones de euros como garantía de pasivos financieros contratados con entidades de crédito.

El detalle por segmento de negocio de las adiciones de inmovilizado material ha sido el siguiente:

| (Millones de euros) | 2015 | 2014 |
|---------------------|------|------|
| Construcción | 43 | 28 |
| Autopistas | 5 | 3 |
| Servicios | 117 | 75 |
| TOTAL | 165 | 106 |

| Movimientos durante 2014 (Millones de euros) | Terrenos y Construcciones | Instalaciones Técnicas y Maquinarias | Otras instalac., utillaje y mobiliario | Total |
|--|---------------------------|--------------------------------------|--|--------|
| Inversión: Saldo al 01.01.2014 | 151 | 816 | 626 | 1.593 |
| Altas | 10 | 48 | 48 | 106 |
| Bajas | -2 | -31 | -37 | -69 |
| Variaciones de perímetro y trasposos | -3 | -7 | -3 | -13 |
| Efecto tipo de cambio | 6 | 18 | 3 | 27 |
| Saldos al 31.12.2014 | 162 | 844 | 637 | 1.643 |
| Amortización acumulada y deterioros al 01.01.2014 | -30 | -623 | -457 | -1.110 |
| Dotación amortización | -5 | -61 | -46 | -113 |
| Bajas | 1 | 24 | 24 | 49 |
| Variaciones de perímetro y trasposos | 1 | -1 | 0 | -1 |
| Efecto tipo de cambio | -1 | -11 | -2 | -14 |
| Deterioros Inmovilizado Material | 0 | 0 | -3 | -3 |
| Saldos al 31.12.2014 | -35 | -672 | -485 | -1.192 |
| Valor neto contable 31.12.2014 | 127 | 172 | 152 | 451 |

3.5. INVERSIONES EN ASOCIADAS

El detalle de la inversión en sociedades puestas en equivalencia al cierre del ejercicio 2015 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%).

| 2015 (Millones de euros) | HAH (25%) | 407ETR (43,23%) | Resto | Total |
|--|--------------|-----------------|------------|--------------|
| Saldo 31.12.14 | 1.062 | 2.188 | 66 | 3.317 |
| Participación en el resultado | 186 | 82 | 44 | 312 |
| Dividendos cobrados y devoluciones de fondos propios | -90 | -228 | -19 | -337 |
| Diferencias de cambio | 41 | -133 | -2 | -95 |
| Otros | 14 | 0 | 26 | 40 |
| Saldo 31.12.15 | 1.213 | 1.909 | 116 | 3.237 |

La evolución de este epígrafe se explica fundamentalmente por el reparto de dividendos, neteado en parte por la participación en el resultado positivo del ejercicio (312 millones de euros), y por la depreciación del euro frente a la libra esterlina y su apreciación respecto al dólar canadiense principalmente, que provoca un impacto negativo de 95 millones de euros.

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 2015.

Igualmente, dado que ambas participaciones fueron revalorizadas en el momento en que se produjo la pérdida de control, en cumplimiento de lo establecido en el p.40 y siguientes de la NIC 28, anualmente se realiza un análisis sobre la posible existencia de indicios de deterioro.

3.5.1. Detalles de información relativa a HAH

a. Análisis de Deterioro

Respecto a la valoración de este activo es importante destacar que las diferentes operaciones de venta de participaciones en esta sociedad realizadas en los últimos ejercicios son un indicador de la no existencia de deterioro. En concreto, en la última operación de venta del 8,65% de HAH, realizada por Ferrovial en el ejercicio 2013, el precio por el que se realizó la transacción es un 27% superior al valor en libros consolidado en la actualidad y un 8% si ajustásemos el impacto, de la venta de los aeropuertos de Glasgow, Southampton y Aberdeen.

La evolución en 2015 ha sido positiva, destacando la mejora del tráfico y del resultado bruto de explotación del 1,5% y 18,7%, respectivamente frente al Presupuesto 2015, utilizado como primer año de proyección en el test de deterioro en el ejercicio anterior, y un crecimiento del RAB en el año del 0,4%, situándose en 14.921 millones de libras. Asimismo, el tráfico y el resultado bruto de explotación se han situado un 2,2% y 19,7% por encima de los obtenidos en 2014, respectivamente.

A pesar de ello, y considerando que la plusvalía registrada en el momento de la pérdida de control fue asignada fundamentalmente a fondo de comercio, se ha realizado un test de deterioro de la inversión.

Las principales hipótesis utilizadas para la valoración del activo a efectos del test de deterioro han sido las siguientes:

- Se ha considerado el último plan de negocio aprobado por la compañía. Dicho plan se basa en la rentabilidad por activos fijada por el regulador para el presente quinquenio (Q6: 2014-2018) del 5,35%, lo que supone una bajada anual de tarifas de -1,5% (factor "x") + inflación (RPI) hasta diciembre de 2018.
- En cumplimiento de lo establecido en la NIC 36 párrafo 44, no se ha considerado el desarrollo de los posibles planes de ampliación de capacidad del aeropuerto de Heathrow (proyecto tercera pista). No obstante, señalar que la Comisión designada por el Gobierno Británico para analizar las opciones de ampliación de capacidad (Davies Commission) emitió su informe el 1 de julio de 2015 en el que recomienda la construcción de la tercera pista en Heathrow como mejor opción para ampliar la capacidad aeroportuaria del Reino Unido. Este informe no es vinculante y el Gobierno británico tiene pendiente la toma de una decisión al respecto.
- El valor de la inversión se ha calculado descontando los flujos de caja futuro según el plan de negocio siguiendo la metodología Adjusted Present Value (APV) hasta 2048 y aplicando un múltiplo de salida ese año. La tasa de descuento desapalancada (K_u) es en torno al 7% (similar al año anterior) y el escudo fiscal generado por la deuda se descuenta al coste de la deuda.

El resultado de dicha valoración es superior al valor contable. Adicionalmente se han realizado sensibilidades a las principales variables (tasa de descuento, inflación a largo plazo y múltiplo de salida) y en todos los casos el importe de la valoración es superior al valor en libros.

Por otra parte, señalar que la valoración media que realizan los analistas de Bolsa que siguen Ferrovial (más de 20 analistas) es un 35% superior a su valor contable.

En base a las valoraciones internas realizadas y a las valoraciones de los analistas, así como a la evolución positiva del activo en el ejercicio y a las referencias de valor de las últimas transacciones realizadas por terceros, se ha concluido que no existen indicios de deterioro en el ejercicio.

b. Evolución Balance de Situación y Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2015-2014

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 2015.

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 2015 son 1 EUR=0,73749 GBP (0,7766 en 2014) para saldos de balance y 1 EUR=0,72374 GBP (0,8023 en 2014) para Pérdidas y Ganancias.

Balance de Situación

| HAH (100%) Mill. GBP | 2015 | 2014 | Var. 15/14 |
|-------------------------------------|---------------|---------------|-------------|
| Activos no corrientes | 16.431 | 16.433 | -2 |
| Fondo de comercio | 2.753 | 2.753 | 0 |
| Inmov. en Proy. de infraestructuras | 13.347 | 13.460 | -112 |
| Activos financieros no corrientes | 31 | 26 | 5 |
| Activos por superávit de pensiones | 104 | 0 | 104 |
| Impuestos diferidos | 0 | 0 | 0 |
| Derivados financieros | 173 | 172 | 2 |
| Otros activos no corrientes | 23 | 23 | -1 |
| Activos corrientes | 996 | 774 | 222 |
| Clientes y cuentas a cobrar | 775 | 426 | 349 |
| Derivados financieros | 0 | 2 | -2 |
| Tesorería y equivalentes | 210 | 336 | -126 |
| Otros activos corrientes | 11 | 10 | 1 |
| TOTAL ACTIVO | 17.428 | 17.207 | 220 |
| Patrimonio neto | 1.255 | 978 | 277 |
| Pasivos no corrientes | 14.729 | 14.860 | -131 |
| Provisiones para pensiones | 28 | 228 | -200 |
| Deuda financiera | 12.661 | 12.385 | 276 |
| Impuestos diferidos | 922 | 896 | 26 |
| Derivados financieros | 1.103 | 1.334 | -231 |
| Otros pasivos no corrientes | 15 | 17 | -2 |
| Pasivos corrientes | 1.444 | 1.369 | 75 |
| Deuda financiera | 986 | 929 | 57 |
| Deudas operaciones de tráfico | 358 | 412 | -54 |
| Derivados financieros | 90 | 1 | 89 |
| Otros pasivos corrientes | 10 | 26 | -16 |
| TOTAL PASIVO | 17.428 | 17.207 | 220 |

- Patrimonio Neto

El patrimonio neto asciende a 31 de diciembre de 2015 a 1.255 millones de libras y experimenta un incremento de 277 millones de libras respecto al ejercicio anterior. De forma adicional al resultado del ejercicio de 538 millones de libras, cabe señalar como principales movimientos el impacto positivo de 36 millones de libras registrado en reservas por derivados eficientes y planes de pensiones y el reparto de dividendos a sus accionistas por importe de 300 millones de libras.

El 25% de los fondos propios de la participada no se corresponden con el valor contable de la participación, ya que esta incluye también el importe de la plusvalía generada al valorar a valor razonable la participación retenida, tras la operación de desinversión del 5,88% de esta sociedad llevada a cabo en octubre de 2011. Dicha revalorización fue asignada como mayor valor del fondo de comercio. De esta manera, para obtener el valor en libras de Ferrovial, sería necesario incrementar el 25% de los fondos propios anteriormente presentados (314 millones de libras), en el importe de la mencionada revalorización (581 millones de libras), lo que supone un total de 895 millones de libras, que convertidas al tipo de cambio de cierre (1 EUR = 0,73749 GBP) equivalen a los 1.213 millones de euros de participación.

- Deuda financiera

La deuda financiera de HAH (corto y largo plazo) se sitúa a 31 de diciembre de 2015 en 13.647 millones de libras, lo que supone un incremento de 333 millones de libras respecto al ejercicio anterior (13.314 millones de libras a 31 de diciembre de 2014). Este aumento se debe principalmente al efecto de:

- Emisión de bonos por 1.021 millones de libras, colocaciones privadas de 150 millones de libras y disposición del Heathrow Finance term facility por 125 millones de libras.
- Amortización de bonos por importe de -660 millones de libras, repago de -78 millones de libras en el Heathrow Finance Facility loan y amortización de -39 millones de libras del préstamo BEI.
- Reducción de -187 millones de libras como consecuencia de ajustes de valor razonable y tipo de cambio.

- Derivados financieros a valor razonable

La cartera de derivados de HAH cuenta a 31 de diciembre de 2015 con unos notacionales totales de 12.743 millones de libras, entre los que se incluyen derivados de tipo de interés (IRS) por un notacional de 2.963 millones de libras, cross currency swaps (cobertura de bonos emitidos en moneda extranjera) por un notacional de 4.364 millones de libras y derivados indexados a la inflación (ILS) por un notacional de 5.416 millones.

La variación de la valoración neta (posición de activo y de pasivo) de estos instrumentos financieros ha supuesto una disminución de pasivo de 142 millones de libras en el ejercicio. Los principales impactos corresponden a:

- Liquidaciones de caja (pagos netos) de 179 millones de libras
- Devengo de gastos financieros (resultado por financiación) por -53 millones de libras
- Ajustes por cambios de valor de estos instrumentos (resultado valor razonable) por -53 millones de libras, debido principalmente a los index linked swaps, interest rate swaps y cross currency swaps (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).
- Efecto en reservas de 70 millones de libras en las coberturas eficientes

Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2015-2014

En la tabla adjunta se presenta la evolución de la cuenta de resultados de HAH en los ejercicios 2015 y 2014.

| HAH (100%) Mill. GBP | 2015 | 2014 | Var. 15/14 |
|---|--------------|------------|------------|
| Ingresos de explotación | 2.767 | 2.692 | 76 |
| Gastos de explotación | -922 | -1.151 | 229 |
| Resultado bruto de explotación | 1.845 | 1.541 | 304 |
| Dotaciones a la amortización | -719 | -616 | -103 |
| Resultado de explotación antes de deterioro y enajenaciones | 1.126 | 925 | 201 |
| Deterioros y enajenación de inmovilizado | 5 | 0 | 5 |
| Resultado de explotación | 1.131 | 924 | 206 |
| Resultado financiero | -571 | -860 | 290 |
| Resultado antes de impuestos | 560 | 64 | 496 |
| Impuesto sobre beneficios | -22 | -21 | -1 |
| Resultado operaciones continuadas | 538 | 43 | 495 |
| Resultado operaciones discontinuadas | 0 | 358 | -358 |
| Resultado neto | 538 | 401 | 137 |
| Resultado asignable a Ferrovial (Mill. Euros) | 186 | 74 | 112 |

Dentro de los resultados del ejercicio 2015, son de señalar determinados impactos positivos no recurrentes, destacando el impacto generado por los ajustes de valor razonable por derivados de 113 millones de libras después de impuestos (39 millones de euros en el resultado neto asignable a Ferrovial) y el impacto por el cambio de tasa impositiva en el Reino Unido, del 20% actual al 18% previsto para 2017 (91 millones de libras, 32 millones de euros atribuibles a Ferrovial). Cabe señalar asimismo un ingreso extraordinario de 237 millones de libras (67 millones de euros netos para Ferrovial) para reconocer la disminución de la provisión por pensiones tras el acuerdo con los sindicatos por el que se limita la revisión anual de la inflación a partir del momento de la jubilación. El total de estos impactos no recurrentes ha supuesto, por lo tanto, 138 millones de euros en el resultado neto atribuible en 2015 a Ferrovial.

En 2014, en la línea actividades discontinuadas se recogía fundamentalmente la plusvalía obtenida por la venta de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton (318 millones de libras para el 100% de HAH; 51 millones de euros para Ferrovial).

3.5.2. Detalles de información relativa a 407 ETRa. Análisis de deterioro

Respecto a la valoración de esta concesión, es importante destacar que durante 2015 la autopista se ha comportado mejor de lo que estaba estimado en el Presupuesto utilizado como base partida del test de deterioro en el ejercicio anterior, habiendo mejorado las ventas respecto al mismo en un 1,9%. Frente a 2014, las ventas se incrementaron un 12,9% debido a la subida de tarifas de un 10% y a una mejora en tráfico del 3,3%. En la misma línea, el resultado bruto de explotación (EBITDA) ha mejorado respecto al ejercicio anterior en un 14,2% y frente al Presupuesto un 2,5%.

Señalar que tanto la valoración interna que realiza Ferrovial de esta concesión, como la valoración media que realizan los analistas de Bolsa que siguen Ferrovial (más de 20 analistas) es superior a más de 3 veces su valor contable.

Teniendo en cuenta la evolución comentada, y el hecho de que la plusvalía registrada en el momento de la pérdida de control fue asignada a mayor valor de la concesión y es objeto de amortización, conforme a lo indicado en el párrafo 40 de la NIC 28, no se ha considerado necesario realizar un test de deterioro detallado.

b. Evolución Balance de Situación y Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2015-2014 relativa a este grupo de sociedades a 31 de diciembre de 2015 y 2014.

Estos datos corresponden al 100% de la compañía y están presentados en millones de dólares canadienses. Los tipos de cambio utilizados en 2015 son 1 EUR=1,5026 CAD (1,4054 en 2014) para saldos de balance y 1 EUR=1,4232 CAD (1,4624 en 2014) para pérdidas y ganancias.

Balance de Situación 2015-2014

| 407 ETR (100%) Mill. CAD | 2015 | 2014 | Var. 14/13 |
|-------------------------------------|---------------|---------------|-------------|
| Activos no corrientes | 4.398 | 4.468 | -70 |
| Inmov. en Proy. de infraestructuras | 3.965 | 3.970 | -6 |
| Activos financieros no corrientes | 338 | 312 | 26 |
| Impuestos diferidos | 94 | 184 | -90 |
| Otros activos no corrientes | 1 | 1 | 0 |
| Activos corrientes | 730 | 735 | -5 |
| Deudores y otras cuentas a cobrar | 156 | 150 | 6 |
| Tesorería y equivalentes | 575 | 585 | -10 |
| TOTAL ACTIVO | 5.128 | 5.203 | -75 |
| Patrimonio neto | -2.641 | -2.202 | -440 |
| Pasivos no corrientes | 6.733 | 6.355 | 378 |
| Deuda financiera | 6.256 | 5.904 | 353 |
| Impuestos diferidos | 477 | 451 | 25 |
| Pasivos corrientes | 1.036 | 1.050 | -13 |
| Deuda financiera | 953 | 966 | -14 |
| Acreedores y otras cuentas a pagar | 83 | 83 | 0 |
| TOTAL PASIVO | 5.128 | 5.203 | -75 |

Se describen a continuación las principales variaciones experimentadas en el balance de situación de la 407 ETR a 31 de diciembre de 2015, frente al ejercicio anterior:

- Deuda financiera: El conjunto de deuda financiera aumenta con respecto a Diciembre de 2014 en 339 millones de dólares provocado principalmente por la emisión de bonos en el mes de marzo por importe nominal de 150 millones de dólares (Serie 15-A1 con vencimiento en 2045), otra serie emitida en el mes de mayo por importe nominal de 500 millones de dólares canadienses (Serie 15-A2 con vencimiento en 2046), y por la disposición de líneas de crédito por importe de 197 millones de dólares. Estos aumentos se ven compensados por cancelación de la serie de bonos 10-A1 que venció el pasado mes de Junio de 2015 por un importe nominal de 500 millones dólares. Adicionalmente y sin impacto en el total de la deuda financiera existe una reclasificación de largo plazo a corto plazo por el vencimiento de bonos en Diciembre de 2016 de la serie 99-A4 por importe de 283 millones de dólares.
- Patrimonio neto: El patrimonio neto experimenta una reducción de 440 millones de dólares respecto al ejercicio anterior, correspondiendo a la incorporación del resultado positivo del ejercicio por 311 millones de dólares y a la reducción consecuencia del pago del dividendo a los accionistas por importe de 750 millones de dólares.

El 43% 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% de los fondos propios anteriormente presentados (-1.142 millones de dólares canadienses), en el importe de la mencionada revalorización y del fondo de comercio (2.691 y 1.319 millones de dólares canadienses respectivamente) que supone un total de 2.868 millones de dólares canadienses, que convertidos al tipo de cambio de cierre (1 EUR = 1,5026 CAD) equivalen a los 1.909 millones de euros de participación.

Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2015-2014

En la tabla adjunta se presenta la evolución de la cuenta de resultados de 407 ETR en los ejercicios de diciembre 2015 y diciembre 2014:

| 407 ETR (100%) MILL. CAD | 2015 | 2014 | Var. 15/14 |
|--------------------------------|-------|------|------------|
| Ingresos de explotación | 1.002 | 888 | 115 |
| Gastos de explotación | -162 | -152 | -10 |
| Resultado bruto de explotación | 840 | 736 | 104 |
| Dotaciones a la amortización | -86 | -78 | -8 |
| Resultado de explotación | 754 | 657 | 97 |
| Resultado financiero | -327 | -355 | 28 |
| Resultado antes de impuestos | 427 | 303 | 124 |
| Impuesto sobre beneficios | -116 | -80 | -36 |
| Resultado neto | 311 | 223 | 88 |

La principal variación en la cuenta de resultados se produce en la línea del Resultado de Explotación (+115 millones dólares) como consecuencia de un aumento de tarifas.

3.5.3. Resto de sociedades asociadas

El desglose del resto de sociedades asociadas con el detalle del valor consolidado de las mismas y los datos requeridos por la NIIF 12, puede consultarse en el Anexo II.

El movimiento durante el ejercicio de la participación sobre estas sociedades ha sido el siguiente:

| 2015 (Millones de euros) | Resto |
|--|------------|
| Saldo 31.12.14 | 66 |
| Participación en el resultado | 44 |
| Dividendos cobrados y devoluciones de fondos propios | -19 |
| Diferencias de cambio | -2 |
| Otros | 26 |
| Saldo 31.12.15 | 116 |

La principal sociedad incluida dentro del resto del saldo de sociedades asociadas, es AGS Airports, sociedad titular de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton. El valor neto contable de AGS asciende a 323 millones de euros, suma de la inversión de 9 millones de euros registrada en este epígrafe y el valor del préstamo participativo que está registrado por 314 Millones de euros en el epígrafe de "préstamos a sociedades asociadas, ver nota 3.6 Activos Financieros No Corrientes).

Dentro de la participación en el resultado destaca la aportación de las joint ventures de Amey (15 millones de euros), de la sociedad titular de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton. (AGS) (14 millones de euros), 407 East Development (7 millones de euros), FMM Company (7 millones de euros) y otras asociadas (1 millón de euros).

Los dividendos cobrados, por su parte, corresponden a la División de Servicios, principalmente procedentes de las joint ventures de Amey, de FMM Company y de Calle 30. Los otros impactos corresponden principalmente a inversiones en nuevos proyectos de la división de Autopistas (Autopista Toowoomba en Australia por 11 por millones de euros, Ruta del Cacao en Colombia por 3 millones de euros y otras por 3 millones de euros) y Construcción (2 millones de euros).

Hay determinadas sociedades del grupo Amey cuyo valor en libros es cero. En relación a estas obligaciones y de acuerdo con la NIC 28, existe una provisión por importe de 9 millones de euros, registrada en el epígrafe de provisiones a largo plazo (nota 6.3).

3.5.4. Otros desgloses de información relativos a sociedades puestas en equivalencia

No existen limitaciones significativas a la capacidad de las asociadas para transferir fondos a la dominante en forma de dividendos o devolución de deuda o anticipos, distintas de las que pueden surgir de los contratos de financiación de dichas sociedades o de la propia situación financiera de las mismas y no existen pasivos contingentes relacionados con dichas sociedades que pudieran resultar asumidos por el Grupo.

Las sociedades más significativas en la que teniendo una participación inferior al 20% se aplica el método de puesta en equivalencia son, la sociedad Madrid Calle 30, y Amey Ventures Investment Limited (AVIL) debido a que, si bien Ferrovial solamente ostenta una participación indirecta del 10% y tiene la facultad de elegir a un miembro del Consejo de Administración en ambos casos, conserva la posibilidad de bloquear decisiones importantes en materias que no son de carácter protectorio.

No existen sociedades significativas en las que teniendo una participación superior al 20% no se aplique el método de puesta en equivalencia.

Las garantías otorgadas por sociedades del Grupo en favor de sociedades por puesta en equivalencia se desglosan en la Nota 6.5.

El movimiento de los saldos de este epígrafe del balance de situación durante el ejercicio 2014 es el siguiente:

| 2014 (Millones de euros) | HAH (25%) | 407ETR (43,23%) | Resto | Total |
|--|--------------|-----------------|-----------|--------------|
| Saldo 31.12.13 | 1.261 | 2.260 | 41 | 3.562 |
| Variaciones de % de participación | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Participación en el resultado | 74 | 54 | 10 | 138 |
| Dividendos cobrados y devoluciones de fondos propios | -341 | -216 | -9 | -566 |
| Diferencias de cambio | 81 | 90 | 2 | 173 |
| Eliminación resultados con asociadas | 51 | | -51 | 0 |
| Otros | -63 | 0 | 74 | 10 |
| Saldo 31.12.14 | 1.062 | 2.188 | 66 | 3.317 |

3.6. ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES

Se detallan a continuación los movimientos al 31 de diciembre de 2015:

| Movimientos durante 2015 (Millones de euros) | Préstamos a largo plazo a sociedades asociadas | Caja restringida en proyectos de infraestructuras y otros activos financieros | Resto de cuentas a cobrar a largo plazo | Total |
|---|--|---|---|------------|
| Saldo al 01/01/2015 | 375 | 405 | 76 | 856 |
| Adiciones | 24 | 114 | 51 | 189 |
| Retiros | 0 | -126 | -9 | -135 |
| Trasposos a mantenidos para la venta y otros | -4 | -162 | -18 | -184 |
| Efecto tipo de cambio | 16 | 31 | -17 | 30 |
| Saldo al 31/12/2015 | 411 | 261 | 83 | 755 |

Nota: saldos presentados netos de provisiones

- La partida “Préstamos a largo plazo a sociedades asociadas” recoge fundamentalmente el préstamo concedido a AGS por importe de 314 millones de euros, así como préstamos participativos a empresas asociadas por importe de 38 millones de euros (38 millones de euros en 2014) y otros créditos ordinarios a empresas asociadas por 58 millones de euros (21 millones de euros en 2014).
- 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. En la Nota relativa a Posición Neta de Tesorería (Nota 5.2) se encuentran detallados los principales saldos y variaciones registradas en esta partida.

- Por último, la partida “Resto de cuenta a cobrar” comprende:
 - Créditos comerciales a cobrar con clientes públicos, los cuales se encuentran renegociados a largo plazo por 75 millones de euros (62 millones de euros en 2014), fundamentalmente asociados a la división de servicios.
 - Depósitos y fianzas a largo plazo por importe de 8 millones de euros (7 millones de euros a diciembre de 2014).

Se presenta a continuación a efectos informativos el movimiento de estas partidas para el ejercicio 2014:

| Movimientos durante 2014 (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 01/01/2014 | 71 | 377 | 91 | 539 |
| Altas | 1 | 67 | 21 | 89 |
| Bajas | -5 | -71 | -40 | -116 |
| Trasposos | -8 | 0 | 5 | -3 |
| Variaciones de perímetro | 310 | 0 | -5 | 305 |
| Efecto tipo de cambio | 6 | 32 | 5 | 43 |
| Saldo 31/12/2014 | 375 | 405 | 76 | 856 |

SECCIÓN 4: CAPITAL CIRCULANTE

Esta sección comprende las notas relativas a deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo (nota 4.2) y acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo (nota 4.3), así como de las existencias (nota 4.1).

El saldo neto de dichas partidas (activo – pasivo) refleja un saldo pasivo de 639 millones de euros. Excluyendo el efecto de tipo de cambio y los cambios de perímetro, el saldo pasivo se reduce en 155 millones de euros, fundamentalmente por la evolución del saldo de Acreedores y otras cuentas a pagar (157 millones de euros), donde destaca la reducción del saldo de Obra Certificada por Anticipado por las obras de construcción finalizadas en el ejercicio, que en parte se netea por el aumento del saldo de anticipos de clientes.

| (millones euros) | Dic. 2014 | Tipo Cambio | Cambios Perímetro | Otros | Dic. 2015 |
|--|-------------|-------------|-------------------|------------|-------------|
| Existencias | 357 | 8 | 0 | 22 | 387 |
| Deudores y otras cuentas a cobrar a CP | 2.170 | 51 | 123 | -24 | 2.320 |
| Acreedores y otras cuentas a pagar CP | -3.437 | -84 | 18 | 157 | -3.346 |
| TOTAL | -909 | -25 | 141 | 155 | -639 |

4.1. EXISTENCIAS

La composición del saldo de existencias a 31 de diciembre de 2015 y 2014 es la siguiente:

| | Saldo 31/12/2015 | Saldo 31/12/2014 | Variación 15/14 |
|--|------------------|------------------|-----------------|
| Existencias comerciales | 246 | 203 | 43 |
| Materias primas y otros aprovisionamientos | 98 | 104 | -6 |
| Gastos iniciales e instalaciones generales | 43 | 50 | -7 |
| TOTAL | 387 | 357 | 30 |

De las existencias comerciales registradas a 31 de diciembre de 2015, 215 millones de euros corresponden a la actividad de Inmobiliaria en Polonia (168 millones de euros en 2014), cuya variación en el año de 43 millones de euros corresponde fundamentalmente a la compra de suelo.

En cuanto a materias primas y otros aprovisionamientos, 70 millones corresponden a la división de construcción fundamentalmente a través de sus filiales en Estados Unidos y Canadá por importe de 46 millones de euros (44 millones en 2014) y Budimex por importe de 13 millones de euros (15 millones de euros en 2014). Adicionalmente, la división de Servicios tiene registradas a cierre de 2015, 27 millones de euros, fundamentalmente a través de su filial Amey por importe de 25 millones de euros (27 millones de euros en 2014).

Finalmente, en lo que respecta a los gastos iniciales e instalaciones generales a 31 de diciembre de 2015, se encuentran registrados principalmente en la división de construcción, por un importe de 42 millones de euros (46 millones de euros en 2014).

Esta sección incluye también (nota 4.4) el desglose relativo a los contratos que ejecutan las divisiones de Construcción y Servicios y que se registran mediante el método del grado de avance (ver nota 1.3.3.4). Es importante analizar los desgloses relativos a este tipo de contratos, especialmente por las diferencias entre la facturación realizada y los ingresos reconocidos en el ejercicio.

| (millones euros) | Dic. 2014 | Tipo Cambio | Otros | Dic. 2015 |
|--|-----------|-------------|-------|-----------|
| Obra ejecutada pendiente de certificar (Nota 4.2. a) | 751 | 27 | -4 | 775 |
| Obra Certificada por Anticipado | -774 | -31 | 256 | -549 |
| Contratos registrados por grado de avance, neto | -23 | -4 | 252 | 226 |
| Retenciones (Nota 4.2. a) | 59 | 1 | 15 | 75 |
| Anticipos | -178 | 0 | -62 | -240 |
| Importe neto de anticipos y retenciones | -119 | 1 | -47 | -165 |

La evolución en el ejercicio viene marcada por la reducción de la Obra Certificada por Anticipado y el aumento de los anticipos de clientes ya comentados.

4.2. DEUDORES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR A CORTO PLAZO

Se presenta a continuación el detalle del epígrafe a 31 de diciembre de 2015 y 2014:

| Conceptos (Millones de euros) | dic-14 | Tipo Cambio | Cambios perímetro | Otros | dic-15 |
|---|--------------|-------------|-------------------|------------|--------------|
| Clientes por ventas y prestaciones de servicios | 1.716 | 44 | 132 | -71 | 1.821 |
| Otras cuentas a cobrar | 454 | 8 | -8 | 46 | 499 |
| TOTAL DEUDORES | 2.170 | 51 | 123 | -24 | 2.320 |

a) Clientes por ventas y prestación de servicios

La composición de los saldos de clientes a 31 de diciembre de 2015 y 2014 es como sigue:

| Conceptos (Millones de euros) | dic-14 | Tipo Cambio | Cambios perímetro | Otros | dic-15 |
|--|--------------|-------------|-------------------|------------|--------------|
| Clientes | 1.212 | 16 | 132 | -106 | 1.253 |
| Obra Ejecutada Pendiente de Certificar | 751 | 27 | 0 | -4 | 775 |
| Retenciones por garantía | 59 | 1 | 0 | 15 | 75 |
| Provisiones | -306 | -1 | 0 | 24 | -283 |
| CLIENTES POR VENTAS Y PRESTACIONES DE SERVICIOS | 1.716 | 44 | 132 | -71 | 1.821 |

El epígrafe de Clientes por ventas y prestaciones de servicios ha experimentado un incremento de 105 millones de euros, pasando de un saldo de 1.716 millones de euros a 31 de diciembre de 2014 a 1.821

millones de euros a 31 de diciembre de 2015. El impacto del cambio de perímetro, 132 millones de euros, corresponde a la deuda que la división de Construcción tiene con la sociedad concesionaria R4 Madrid Ocaña, partida que hasta la fecha era objeto de eliminación, al ser la contraparte una empresa del grupo, y que aflora ahora en el balance al haber desconsolidado la sociedad concesionaria (ver nota 1.1.3). Dicho saldo está totalmente provisionado.

Excluyendo ese impacto y el de tipo de cambio, la partida de clientes por ventas y prestaciones de servicios se reduce en 71 millones de euros, principalmente por los cobros producidos en la división de Construcción.

Es de destacar que a 31 de diciembre de 2014 se encontraban deducidos del epígrafe “Clientes por ventas y prestaciones de servicios” 118 millones de euros correspondientes a activos que habían sido dados de baja de balance mediante contratos de *factoring* en la división de Construcción, al considerar que cumplen las condiciones establecidas en el párrafo 20 de la NIC 39 sobre bajas de activos financieros. A 31 de diciembre de 2015 no se ha deducido ningún importe por este concepto.

A continuación se detallan las principales deudas que existen con clientes, desglosando por tipo de deudor.

| | Construcción | | Servicios | | Resto y Ajustes | | Total | |
|-------------------|--------------|-------------|--------------|-------------|-----------------|-------------|--------------|-------------|
| Públicos | 321 | 49% | 668 | 55% | 13 | n.a. | 1.003 | 55% |
| Privados | 196 | 30% | 484 | 40% | 1 | n.a. | 681 | 37% |
| Grupo y Asociadas | 144 | 22% | 72 | 6% | -78 | n.a. | 138 | 8% |
| TOTAL | 661 | 100% | 1.224 | 100% | -63 | N.A. | 1.821 | 100% |

En base a este detalle se puede observar que el 55% de los clientes del grupo son administraciones públicas, correspondiendo el resto a clientes privados.

Para la gestión del riesgo de crédito derivado de dicho tipo de clientes, el grupo tiene establecidas medidas tanto previas a la contratación tales como consultas a registros de morosidad, ratings, estudios de solvencia, etc, como durante la ejecución de las obras (seguimiento de incidencias contractuales, impagos, etc.).

La variación de la provisión de tráfico ha sido como sigue:

| Movimiento de la provisión (Millones de Euros) | 2015 | 2014 |
|--|------------|------------|
| Saldo inicial | 306 | 317 |
| Variaciones de perímetro | 0 | 0 |
| Cargos a la cuenta de resultados | -9 | -5 |
| Dotaciones | 22 | 20 |
| Reversiones | -31 | -26 |
| Aplicaciones | -15 | -9 |
| Efecto tipo de cambio | -1 | -1 |
| Trasposos y otros | 0 | -3 |
| Saldo final | 283 | 306 |

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 2015 y 2014 es como sigue:

| Conceptos (Millones de euros) | dic-14 | Tipo Cambio | Cambios perímetro | Otros | dic-15 |
|---|------------|-------------|-------------------|-----------|------------|
| Anticipos entregados a proveedores | 105 | 4 | 0 | 25 | 134 |
| Deudores varios | 114 | 3 | 3 | -7 | 113 |
| Cuentas a cobrar proyectos infraestructuras | 145 | 0 | 0 | 1 | 146 |
| Créditos con las Administraciones Públicas | 90 | 0 | -11 | 27 | 107 |
| OTRAS CUENTAS A COBRAR | 454 | 8 | -8 | 46 | 499 |

En el epígrafe Deudores varios se encuentran recogidas fundamentalmente las deudas cuyo origen es distinto de la actividad habitual, por importe de 68 millones de euros (78 millones a diciembre de 2014). 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 3.3.2. Las principales variaciones en este epígrafe se producen por la inclusión de los saldos de la cuenta a cobrar a corto plazo de Euroscut do Algarve como consecuencia del cambio de activo intangible a modelo de cuenta a cobrar descrito en dicha nota, que se ve parcialmente compensado por la reclasificación del balance de Eurolink M3 a la línea de Activos clasificados mantenidos para la venta.

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 2015 y 2014:

| Conceptos (Millones de euros) | dic-14 | Tipo Cambio | Cambios perímetro | Otros | dic-15 |
|---|--------------|-------------|-------------------|-------------|--------------|
| Acreeedores comerciales | 1.940 | 46 | -3 | 13 | 1.996 |
| Obra Certificada por Anticipado y Anticipos de Clientes | 1.013 | 31 | 0 | -157 | 887 |
| Otras deudas no comerciales | 484 | 7 | -15 | -12 | 464 |
| ACREEDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR | 3.437 | 84 | -18 | -157 | 3.346 |

a) Acreedores comerciales

A continuación se presenta el desglose del epígrafe de acreedores comerciales a 31 de diciembre de 2015 y 2014:

| Conceptos (Millones de euros) | dic-14 | Tipo Cambio | Cambios perímetro | Otros | dic-15 |
|--|--------------|-------------|-------------------|-----------|--------------|
| Acreedores comerciales | 1.453 | 44 | -3 | 30 | 1.524 |
| Acreedores comerciales enviados a confirming | 267 | 0 | 0 | -16 | 251 |
| Retenciones realizadas a proveedores | 220 | 3 | 0 | -1 | 221 |
| ACREEDORES COMERCIALES | 1.940 | 46 | -3 | 13 | 1.996 |

La partida de acreedores comerciales experimenta un incremento de 13 millones de euros respecto al saldo registrado a 31 de diciembre de 2014, excluyendo el impacto por tipo de cambio y los cambios de perímetro. Dicha variación tiene su origen fundamentalmente en el negocio de Servicios en el Reino Unido.

Dentro del epígrafe de Acreedores comerciales se encuentran registrados los saldos pendientes de pago a proveedores que se realizan mediante contratos de confirming (ver nota 1.3.3.4 sobre políticas contables), por importe de 251 millones de euros (267 millones de euros a 31 de diciembre de 2014).

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 ha sido de 48 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 el ejercicio:

| 2015 | Días |
|--|------------------------|
| Periodo medio de pago a proveedores | 48 |
| Ratio de operaciones pagadas | 48 |
| Ratio de operaciones pendientes de pago | 53 |
| | Importe (euros) |
| Total Pagos realizados | 1.007.118.250 |
| Total Pagos pendientes | 54.792.695 |

No se presenta información comparativa, al amparo de lo dispuesto en la Disposición adicional única de la citada Resolución.

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 informativos 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 registrada por diversas sociedades de las divisiones de Construcción y Servicios relativas a contratos cuyo reconocimiento de ingresos se realiza en función del grado de avance, según se describe en las Notas 1.3.3.4. y 4.4.
- Los anticipos recibidos de clientes, por importe de 337 millones de euros (239 millones de euros a 31 de diciembre de 2014), de los cuales 97 millones de euros (61 millones de euros a 31 de diciembre de 2014) corresponden a anticipos recibidos por el negocio de Inmobiliaria en Polonia; y 240 millones de euros (178 millones de euros a 31 de diciembre de 2014) corresponden a anticipos recibidos por sociedades de las divisiones de Construcción y Servicios relativos a contratos registrados por el método del grado de avance, detallados en la nota 4.4.

d) Otras deudas no comerciales

El detalle del epígrafe "Otras deudas no comerciales" es el siguiente:

| Conceptos (Millones de euros) | dic-14 | Tipo Cambio | Cambios perímetro | Otros | dic-15 |
|------------------------------------|------------|-------------|-------------------|------------|------------|
| Remuneraciones pendientes de pago | 154 | 2 | 0 | -5 | 151 |
| Deudas con Hacienda Pública | 235 | 5 | -1 | 14 | 253 |
| Otros acreedores | 94 | 0 | -13 | -21 | 60 |
| OTRAS DEUDAS NO COMERCIALES | 484 | 7 | -15 | -12 | 464 |

En epígrafe Remuneraciones pendientes de pago se recogen las retribuciones del personal devengadas y no pagadas durante el ejercicio, por importe de 151 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 CONTRATOS DE CONSTRUCCIÓN Y OTROS CONTRATOS REGISTRADOS POR EL MÉTODO DEL GRADO DE AVANCE

El reconocimiento de ingresos en los contratos de construcción así como en determinados contratos de servicios se realiza en función de su grado de avance conforme a los criterios establecidos en la NIC11, según se describe en la Nota 1.3.3. Resumen de las principales políticas contables.

Como se indica en dicha Nota sistemáticamente se analiza contrato a contrato la diferencia entre los ingresos reconocidos y los importes efectivamente facturados al cliente. Si la facturación es menor que los ingresos reconocidos la diferencia se registra como un activo denominado Obra Ejecutada Pendiente de Certificar, dentro del epígrafe de Clientes por ventas (ver Nota 4.2) mientras que si el nivel de reconocimiento de ingresos va por detrás del importe facturado se reconoce un pasivo "Obra Certificada por Anticipado, dentro del epígrafe de Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar a corto plazo.

Adicionalmente, en determinados contratos de construcción se acuerdan pagos en concepto de anticipos que son pagados por el cliente al inicio del contrato y cuyo saldo se va liquidando contra las diferentes certificaciones en la medida que la obra se está ejecutando (dichos saldos figuran en el pasivo del balance dentro del epígrafe acreedores comerciales (Nota 4.3.a).

En contrapartida a los anticipos, en determinados contratos el cliente retiene parte del precio a abonar en cada una de las certificaciones en garantía del cumplimiento de determinadas obligaciones del contrato no produciéndose la devolución de las mismas hasta la liquidación definitiva del contrato (dichos saldos figuran en el activo del balance dentro del epígrafe Clientes por Ventas y prestaciones de servicios, Nota 4.2).

A diferencia del concepto de obra ejecutada pendiente de certificar y de obra certificada por anticipado, los anticipos y las retenciones son saldos que implican un impacto en caja futuro, ya que en el caso de los anticipos se producirá un menor cobro a futuro en la medida en que los mismos son descontados de las certificaciones, mientras que las retenciones implicarán mayor cobro futuro, ya que los clientes procederán a la devolución en la medida en que las obras sean liquidadas.

A continuación se presenta un desglose de los importes reconocidos por estos conceptos a 31 de diciembre de 2015 y de 2014:

| Conceptos (Millones de euros) | dic-14 | Tipo Cambio | Otros | dic-15 |
|--|-------------|-------------|------------|-------------|
| Obra ejecutada pendiente de certificar (Nota 4.2. a) | 751 | 27 | -4 | 775 |
| Obra Certificada por Anticipado | -774 | -31 | 256 | -549 |
| Contratos registrados por grado de avance, neto | -23 | -4 | 252 | 226 |
| Retenciones (Nota 4.2. a) | 59 | 1 | 15 | 75 |
| Anticipos | -178 | 0 | -62 | -240 |
| Importe neto de anticipos y retenciones | -119 | 1 | -47 | -165 |

Por otro lado, la disminución de la cifra de Obra Certificada por Anticipado, excluyendo tipo de cambio y perímetro (256 millones de euros), tiene su origen en las obras de Construcción finalizadas en el ejercicio.

Finalmente, en relación con los anticipos recibidos, durante el ejercicio 2015 se ha producido un incremento de 62 millones de euros, relativos a adjudicaciones en el negocio internacional.

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 posición neta de tesorería (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 mantiene en línea con el ejercicio anterior, compensándose el incremento por el resultado neto consolidado, con la remuneración del ejercicio al accionista.

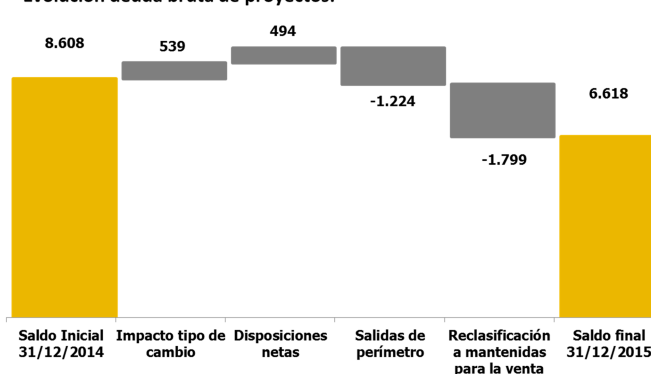
| Patrimonio atribuido a los accionistas | Millones euros |
|--|----------------|
| Saldo Inicial 31/12/2014 | 5.672 |
| Resultado neto | 720 |
| Ingresos y gastos reconocidos | 178 |
| Remuneración accionista | -532 |
| Otros | 20 |
| Saldo final 31/12/2015 | 6.058 |

La posición neta de tesorería de Ferrovial ex proyectos se mantiene en una caja positiva neta de 1.514 millones de euros, similar a la de diciembre de 2014 (1.632 millones de euros). Dicha evolución se analiza a través del flujo de caja (nota 5.3), donde se ve que se ha generado un flujo de actividad (operaciones – inversiones) que ha permitido un crecimiento del 4% en la remuneración al accionista.

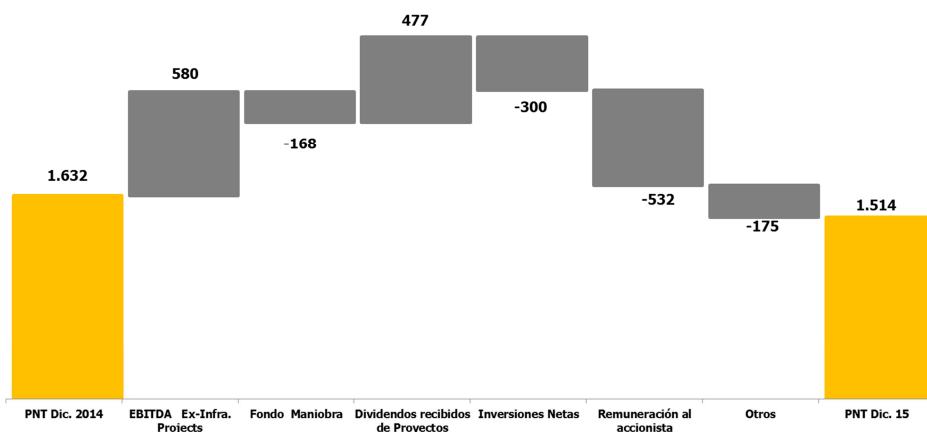
Esta posición neta de tesorería permite mantener una holgura muy significativa respecto al objetivo de mantener un grado de rating *investment grade*, donde la compañía considera una métrica relevante el mantenimiento de un ratio Deuda Neta (deuda bruta menos caja) exproyectos sobre resultado bruto de explotación más dividendos procedentes de proyectos no superior a 2 veces. El rating actual de Ferrovial se mantiene en BBB.

Con respecto a la deuda bruta de proyectos, se produce una disminución significativa provocada principalmente por la desconsolidación de la autopista AP36 Ocaña la Roda y R4 Madrid Ocaña, así como la reclasificación a pasivos mantenidos para la venta de la autopista Chicago Skyway y de las autopistas irlandesas Eurolink M4 M6 y M3):

Evolución deuda bruta de proyectos:



Evolución Flujo de Caja ex proyectos:



5.1. PATRIMONIO NETO

Se detallan a continuación los principales impactos netos de impuestos que afectan a la variación en el patrimonio neto durante el ejercicio 2015 y que explican las variaciones del mismo entre diciembre 2014 y diciembre 2015:

| 2015 | Atribuido a los Accionistas | Atribuido a Socios Externos | Total Patrimonio Neto |
|--|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------|
| Patrimonio neto a 31/12/2014 | 5.672 | 349 | 6.021 |
| Resultado consolidado del ejercicio | 720 | -89 | 631 |
| Ingresos y gastos reconocidos en el patrimonio Sdades. Int. Global | 146 | 45 | 191 |
| <i>Impacto en reservas de instrumentos de cobertura</i> | <i>45</i> | <i>3</i> | <i>48</i> |
| <i>Impacto en reservas de planes de prestación definida</i> | <i>31</i> | <i>0</i> | <i>31</i> |
| <i>Diferencias de conversión</i> | <i>70</i> | <i>42</i> | <i>111</i> |
| Ingresos y gastos reconocidos en el patrimonio Mant. Para la venta | 1 | -12 | -11 |
| <i>Impacto en reservas de instrumentos de cobertura</i> | <i>10</i> | <i>5</i> | <i>14</i> |
| <i>Impacto en reservas de planes de prestación definida</i> | <i>0</i> | <i>0</i> | <i>0</i> |
| <i>Diferencias de conversión</i> | <i>-8</i> | <i>-17</i> | <i>-25</i> |
| Ingresos y gastos reconocidos en el patrimonio Sdades. P. Equivalencia | -84 | 0 | -84 |
| <i>Impacto en reservas de instrumentos de cobertura</i> | <i>14</i> | <i>0</i> | <i>14</i> |
| <i>Impacto en reservas de planes de prestación definida</i> | <i>-4</i> | <i>0</i> | <i>-4</i> |
| <i>Diferencias de conversión</i> | <i>-95</i> | <i>0</i> | <i>-95</i> |
| Importes transferidos a la Cuenta de Resultados Sdades. Int. Global | 113 | 75 | 188 |
| Importes transferidos a la Cuenta de Resultados Sdades. P. Equivalencia | 2 | 0 | 2 |
| Total ingresos y gastos reconocidos | 898 | 19 | 916 |
| <i>Acuerdo dividendo flexible/Dividendos</i> | <i>-267</i> | <i>-48</i> | <i>-315</i> |
| <i>Operaciones de autocartera</i> | <i>-265</i> | <i>0</i> | <i>-265</i> |
| Retribución al accionista | -532 | -48 | -580 |
| <i>Ampliaciones y reducciones de capital</i> | <i>0</i> | <i>100</i> | <i>100</i> |
| <i>Sistemas retributivos vinculados a la acción</i> | <i>-51</i> | <i>-1</i> | <i>-52</i> |
| <i>Otros movimientos</i> | <i>71</i> | <i>64</i> | <i>136</i> |
| Otras transacciones | 20 | 164 | 184 |
| PATRIMONIO NETO A 31/12/15 | 6.058 | 483 | 6.541 |

A continuación se detallan los principales movimientos en fondos propios durante el ejercicio 2015, cuya evolución ha supuesto un incremento de 386 millones de euros en el patrimonio atribuible a los accionistas.

Resultado consolidado del ejercicio de 720 millones de euros para la sociedad dominante.

Los ingresos y gastos reconocidos en patrimonio corresponden a:

- Instrumentos de cobertura: Reconocimiento de las diferencias de valor de los instrumentos derivados contratados designados como coberturas, en su parte eficiente, detallados en la Nota 5.5 y cuyo impacto ha sido de 45 millones de euros netos de impuestos para la sociedad dominante en las sociedades consolidadas por integración global, de 10 millones de euros en las Mantenidas para la venta y de 14 millones de euros en las sociedades consolidadas por puesta en equivalencia (principalmente Heathrow Airport Holdings), lo que supone un impacto total de 69 millones de euros para la sociedad dominante.
- 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 total para la sociedad dominante ha sido de 27 millones de euros netos de impuestos (31 millones de euros en sociedades consolidadas por integración global por Amey y -4 millones de euros en las sociedades por puesta en equivalencia (HAH/AGS).
- Diferencias de conversión: Las divisas en las que Ferrovial mantiene una mayor exposición en términos de patrimonio neto (dólar canadiense y libra esterlina principalmente), tal y como se detalla en la Nota 5.4, han experimentado una evolución contraria en el ejercicio. Así, la depreciación del dólar canadiense ha supuesto unas diferencias de conversión de -141 millones de euros. Por su parte, la apreciación de la libra esterlina y el dólar estadounidense han generado un impacto positivo de 91 millones de euros y 22 millones de euros, respectivamente. El impacto del resto de monedas es de -5 millones de euros. Del total de la variación de este epígrafe para la sociedad dominante (-33 millones de euros), -95 millones de euros corresponden a sociedades por puesta en equivalencia (principalmente 407 ETR y Heathrow Airports Holdings) y 62 millones de euros a sociedades por integración global y Mantenidas para la venta.
- Importes transferidos a la Cuenta de Resultados: recoge la materialización en la cuenta de pérdidas y ganancias de las reservas de derivados correspondientes a Autopista del Sol (32 millones de euros) y Autopista SH-130 (81 millones de euros) por integración global, y Autopista A66 Benavente Zamora (2 millones de euros) por puesta en equivalencia, lo que hace un total de 115 millones de euros. Estas concesiones están acometiendo procesos de refinanciación de su deuda, en los que se prevé que los flujos de las deudas proyectadas no se correspondan con los previstos en el diseño inicial de los derivados, lo que ha provocado la ruptura de las correspondientes relaciones de cobertura.

Retribución al accionista:

- Dividendo Flexible: La Junta General Ordinaria de Accionistas de Ferrovial, S.A. celebrada el 27 de marzo de 2015 aprobó, por segundo 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 2015 se han ejecutado dos ampliaciones de capital con las siguientes características:

- En mayo de 2015, se emitieron 5.306.164 nuevas acciones contra reservas por su valor nominal de 0,20 euros por acción, lo que supone un aumento de capital de 1 millón de euros, y se compraron derechos de suscripción gratuita por importe de 116 millones de euros, lo que implica un pago por acción de 0,304 euros.
 - En noviembre de 2015, se emitieron 6.299.690 nuevas acciones contra reservas por su valor nominal de 0,20 euros por acción, lo que supone un aumento de capital de 1 millón de euros, y se compraron derechos de suscripción gratuita por importe de 151 millones de euros, lo que implica un pago por acción de 0,398 euros.
 - El importe que por este concepto aparece en la anterior tabla corresponde a -267 miles de euros.
- Compra de autocartera: La Junta General de Accionistas de Ferrovial S.A celebrada el 27 de marzo de 2015 aprobó, un plan de compra de autocartera cuyo objeto era la posterior reducción de capital mediante su amortización. Esta operación se describe en los apartados a) y c) siguientes y que ha tenido un impacto en fondos propios de -265 millones de euros.

Otras transacciones:

- Ampliaciones de capital de socios externos: Aumento de fondos propios atribuibles a socios externos de 100 millones de euros, principalmente en las sociedades americanas de Cintra LBJ, NTE 1-2, NTE 3A-3B y I-77 Mobility Partners.
- Sistemas retributivos vinculados a la acción por -51 millones de euros, tal y como se describe en el apartado d) Sistemas retributivos vinculados a la acción.

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 2015 el capital social asciende a 146.442.214,80 euros y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. Está integrado por 732.211.074 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 | 732.389.174 | 146.477.834,80 |
| Dividendo flexible | 11.605.854 | 2.321.170,80 |
| Reducción de capital | -11.783.954 | -2.356.790,80 |
| ACCIONES FINAL | 732.211.074 | 146.442.214,80 |

A 31 de diciembre de 2015, la única sociedad que ostenta una participación superior al 10% es Rijn Capital BV, con el 20,212%, 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 2015 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 958 millones de euros. Ambas partidas tienen la consideración de reservas de libre disposición.

c) Acciones propias

A 31 de diciembre de 2014 el número de acciones en autocartera ascendía a 245.821 acciones. A lo largo del ejercicio 2015 se han producido las siguientes variaciones:

| OPERACIÓN REALIZADA/OBJETIVO | Nº ACCIONES | Nº ACCIONES APLICADAS AL OBJETIVO | TOTAL Nº ACCIONES |
|--|-------------|-----------------------------------|-------------------|
| SALDO 31 DIC. 2014 | | | 245.821 |
| Autocartera para reducción de capital | 11.783.954 | 11.783.954 | - |
| Autocartera discrecional | 760.990 | - | 760.990 |
| Autocartera para sistemas de retribución | 7.171.989 | -7.417.810 | -245.821 |
| Acciones recibidas dividendo flexible | 193.515 | - | 193.515 |
| Otra autocartera | 300 | - | 300 |
| SALDO 31 DIC. 2015 | | | 954.805 |

- La Junta General de Accionistas de Ferrovial S.A celebrada el 27 de Marzo de 2015 aprobó, un plan de compra de autocartera por importe máximo de 250 millones de euros y cuyo objeto era la posterior reducción de capital mediante su amortización. Fruto de dicho acuerdo a lo largo del ejercicio 2015 se han comprado 11.783.954 acciones propias a un precio medio de 21,2 euros por acción, lo que implica un desembolso total de 249 millones de euros, y posteriormente se ha acordado una reducción de capital por el mismo número de acciones, lo que implica una disminución de la cifra de capital social por valor de 2 millones de euros, habiéndose aplicado la diferencia entre ambos importes (-247 miles de euros, contra reservas de libre disposición (prima de fusión).

- Adicionalmente, se han adquirido 760.990 acciones propias en concepto de compra de autocartera discrecional por un importe de 16 millones de euros. El Consejo de Administración tiene previsto proponer a la Junta General de Accionistas, cuando esta se convoque, la aplicación de estas acciones a una nueva reducción de Capital.

- Tal y como se menciona de forma detallada en el siguiente apartado d), a lo largo del ejercicio se han comprado 7.171.899 acciones propias en ejecución de diferentes sistemas retributivos vinculados a la acción, habiendo aplicado a su finalidad 7.417.810 lo que implica un movimiento neto de -245.821 acciones.

- Por último en ejecución de los diferentes acuerdos de dividendo flexible anteriormente mencionados se han recibido 193.815 acciones.

Tras estos movimientos, a 31 de diciembre de 2015 se dispone de 954.805 acciones propias, con un valor de 16 millones de euros.

d) Sistemas retributivos vinculados a la acción

Como se ha mencionado anteriormente, durante el ejercicio 2015 se han adquirido un total de 7.171.989 acciones, correspondientes a un 0,98 % del capital y con valor nominal total de 1,4 millones de euros, en ejecución de sistemas retributivos vinculados al precio de la acción, habiendo aplicado por dicho concepto 7.417.810 acciones (ver nota 6.7). Las 7.417.810 acciones corresponden a:

-6.022.774 acciones han sido compradas y posteriormente vendidas en relación a los planes de opciones sobre acciones ejecutados en el año. Dichas operaciones han generado un efecto en patrimonio de -35,8 millones de euros.

-1.073.600 han sido compradas y posteriormente entregadas en ejecución de los planes de entregas de acciones vinculadas a objetivos (ver nota 6.7) vencidas en el ejercicio. El impacto en fondos propios de estas compras ha sido de -16 millones de euros.

- El importe restante hasta 321.436, corresponde fundamentalmente a acciones entregadas por un sistema retributivo que permite a determinados empleados recibir parte de su retribución variable mediante entrega de acciones hasta un importe máximo de 12.000 euros por empleado (Plan 12.000).

El impacto total en patrimonio de estos sistemas retributivos ha sido en el año de -51 millones de euros y corresponde a los conceptos anteriormente indicados, neteados por un aumento de fondos propios +18 millones de euros como contrapartida del gasto reconocido en el año por el devengo del plan de entrega de acciones vinculada a objetivos y por un impacto negativo en fondos propios -12 millones de euros por las retenciones por impuesto de la renta de las personas físicas en relación a los planes de entregas de acciones vinculadas a objetivos vencidas en el ejercicio.

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 34 millones de euros y un impacto en el resultado financiero por valor razonable de 46 millones de euros.

e) Ajustes por cambio de valor

En el epígrafe denominado "ajustes por cambio de valor" del Estado consolidado de cambios en el patrimonio neto, cuyo saldo a 31 de diciembre de 2015 es de -805 millones de euros, se incluye principalmente el importe acumulado en reservas de los ajustes por valoración de derivados (-708 millones de euros), planes de pensiones (-359 millones de euros) y diferencias de conversión (-32 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 5.399 millones de euros (4.902 millones en 2014). 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.

g) Propuesta de aplicación de resultados

Está previsto que el Consejo de Administración proponga a la Junta General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad que se convoque oportunamente, la siguiente aplicación de resultado de FERROVIAL, S.A., sociedad individual:

| | |
|---|----------------|
| Resultado de FERROVIAL, S.A., sociedad individual (euros) | 132.875.229,80 |
| Aplicación (euros) | |
| A Reservas Voluntarias (euros) | 132.875.229,80 |

La Reserva legal se encuentra totalmente constituida.

h) Sociedades ajenas al grupo con participaciones significativas en filiales

A 31 de diciembre de 2015, las sociedades más significativas integradas por global con participación de otros socios igual o superior al 10% en el capital suscrito de las sociedades del grupo, son las siguientes:

| Filial del Grupo Ferrovial | % Ajeno | Accionista Ajeno |
|--|-----------------------|--|
| Construcción | | |
| Budimex S.A. | 41% | Cotiza en Bolsa |
| Servicios | | |
| Gestión Medioambiental de Toledo, S.A. | 40% | Consortio de Servicios Públicos Medioambientales de la Provincia de Toledo |
| Smart Hospital Cantabria, S.A. | 15% | Siecsa Construcción y Servicios, S.A. |
| Ingeniería Ambiental Granadina, S.A. | 20% | Ayuntamiento de Granada |
| Ecoparc del Mediterrani, S.A. | 32%-20% | Urbaser – Tractament i Selecció de Residus, S.A. |
| Autopistas | | |
| Autopista del Sol, C.E.S.A. | 20% | Unicaja |
| Autopista Terrasa-Manresa, S.A. | 23,72% | Acesa (Autopista Concesionaria Española, S.A.) |
| Eurolink Motorway Operation N4/N6 Ltd. | 34% | DIF Infra 3 M4 Ireland Ltd. |
| Inversora de Autopistas de Levante, S.L. | 40%-5% | Sacyr Concesiones, S.L. - Kutxa |
| Inversora de Autopistas del Sur S.L. | 35% - 10% | Sacyr Concesiones, S.L. - Inversiones Corporativas, S.A. |
| LBJ Infrastructure Group Holding LLC | 26,4576%-15,9424-6,6% | LBJ Blocker (APG)- Meridiam Infrastructure S.a.r.l. (MI LBJ)- Dallas Police and Fire Pension System |
| NTE Mobility Partners Holding LLC | 33,33% - 10% | Meridiam Infrastructure S.a.r.l. - Dallas Police and Fire Pension System |
| NTE Mobility Partners SEG 3 Holding LLC | 13,94%-10%-25,96% | Meridiam Infrastructure NTE 3A/3B LLC-Dallas Police and Fire Pension System-NTE Segments 3 Blocker, Inc. (APG) |
| NTE Mobility Partners SEG 2-4 LLC | 25% | Meridiam Infrastructure S.a.r.l |
| SH 130 Concession Company, LLC | 35% | Zachry Toll Road 56 LLP |
| Skyway Concession Company Holding LLC | 45% | MIG Chicago Holdings LLC |
| I-77 Mobility Partners Holding LLC | 29,90%-10%-10% | GCM Investments - Aberdeen Infrastructures Investments Interstate 77 LLC - John Laing |

Se presentan a continuación los principales movimientos del epígrafe de Patrimonio neto atribuible a intereses minoritarios durante el ejercicio 2015.

| Sociedad | Saldo 31.12.2014 | Resultado | Derivados | Dif. conversión | Dividendos | Ampl. Capital | Otros impactos | Saldo 31.12.2015 |
|--------------------------------------|------------------|------------|-----------|-----------------|------------|---------------|----------------|------------------|
| Budimex | 46 | 23 | 0 | 0 | -16 | 0 | 0 | 54 |
| Gestion Medioambiental de Toledo | -1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -1 |
| SMART Hospital Cantabria | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Ingeniería Ambiental Granadina | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| Ecoparc del Mediterrani | 6 | 1 | 0 | 0 | -1 | 0 | 0 | 6 |
| Autopista del Sol | -3 | -8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | -3 |
| Autopista Terrasa Manresa | 137 | 11 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 149 |
| Eurolink Motorway Operation (N4-N6) | -6 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | -1 | -4 |
| Autopista Madrid Levante | -52 | -2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 54 | 0 |
| Autopista R4 Madrid-Sur | -3 | -13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 | 0 |
| LBJ Infrastructure Group | 198 | -20 | 0 | 24 | 0 | 46 | 0 | 248 |
| NTE Mobility Partners | 134 | -14 | 0 | 15 | 0 | 3 | 0 | 138 |
| NTE Mobility Partners Segments 3 LLC | 29 | -1 | 0 | 4 | 0 | 52 | 0 | 84 |
| NTE Mobility Partners Segments 2-4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| SH-130 Concession Company | -13 | -73 | 0 | -2 | 0 | 0 | 67 | -21 |
| SCC Holding LLC. | -70 | -3 | 0 | -8 | 0 | 0 | 0 | -81 |
| Skyway Concession Co. LLC. | -75 | -25 | 3 | -9 | 0 | 0 | 0 | -106 |
| I-77 Mobility Partners | 0 | -2 | 0 | 0 | 0 | 0 | -6 | -7 |
| Otros | 19 | 35 | 3 | 1 | -27 | -1 | -8 | 22 |
| TOTAL | 349 | -89 | 8 | 25 | -44 | 100 | 135 | 483 |

Cabe señalar, además de los movimientos correspondientes al resultado del ejercicio, derivados, diferencias de conversión, dividendos y ampliaciones de capital, el impacto que se produce como consecuencia de la desconsolidación en el ejercicio de Autopista (e Inversora) R4 Madrid

Sur (15 millones de euros) y Autopista (e Inversora) Madrid Levante (54 millones de euros). Tal y como se describe en la Nota 1.1.3 de Cambios en el perímetro de consolidación, dichas sociedades han sido excluidas del perímetro de consolidación tras concluir que, debido a la evolución durante el ejercicio 2015 del proceso concursal en el que se encuentran involucradas, no se tiene el control de ambas participadas conforme a las condiciones establecidas en la NIIF 10.

Asimismo, se recoge también en la columna de otros impactos, la porción atribuible a socios externos del traspaso a resultados de las reservas acumuladas por derivados de Autopista SH-130, tras la interrupción de la contabilidad de coberturas de dichos instrumentos anteriormente mencionada.

5.2. POSICIÓN NETA DE TESORERÍA

Con el objeto de mostrar un análisis de la situación de endeudamiento neto del Grupo, se presenta en el siguiente cuadro un desglose de la Posición Neta de Tesorería, separando las sociedades proyecto y el resto de sociedades. Por Posición Neta de Tesorería se entiende el saldo de las partidas incluidas en tesorería y equivalentes (incluida la caja restringida a corto plazo) y la caja restringida a largo plazo de proyectos de infraestructuras, minorado por el importe de las deudas financieras (deuda bancaria y obligaciones) tanto a corto como a largo plazo.

| Posición neta tesorería 2015 | Deuda bancaria/Bonos | Tesorería y equivalentes y caja restringida | Posición Neta Externa | Intragrupo | Total |
|------------------------------|----------------------|---|-----------------------|------------|---------------|
| Ex proyectos | -1.464 | 2.973 | 1.509 | 6 | 1.514 |
| Sociedades proyectos | -6.618 | 567 | -6.051 | -6 | -6.057 |
| Total | -8.082 | 3.540 | -4.542 | 0 | -4.542 |

5.2.1. Proyectos de infraestructuras

a) Tesorería y equivalentes y caja restringida

Los contratos de financiación de los proyectos de infraestructuras establecen en ocasiones la obligación de constituir determinadas cuentas restringidas cuya disponibilidad está limitada para hacer frente a determinadas obligaciones en el corto o en el largo plazo relativas al pago del principal o intereses de la deuda así como al mantenimiento y operación de la infraestructura.

Dicha caja restringida se clasifica a corto o a largo plazo en función de si la misma se debe de mantener restringida por un periodo inferior o superior a un año. En todo caso, dichos fondos son invertidos en productos financieros de alta liquidez y que devengan intereses variables. El tipo de producto financiero en el que hay que invertir dichos fondos también está limitado en base a los requisitos de los contratos de financiación o en caso de no existir restricciones en un contrato de financiación, en base a la política de colocación de excedentes de grupo.

Los saldos a corto plazo se incluyen en el balance dentro de la partida de tesorería y equivalentes, mientras que los saldos a largo plazo se incluyen dentro de la partida de activos financieros.

Se produce una disminución neta en la caja restringida a largo plazo y corto plazo de -121 millones de euros con respecto a diciembre de 2014, de los cuales -113 millones se corresponden a Skyway Concession Co. Llc, y -7 millones corresponden a la Autopista irlandesa (M4-M6) puestas en mantenida para la venta (ver nota 1.1).

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) | 31.12.2015 | | | Variación 15/14 | | |
|------------------------|--------------|----------------|--------------|-----------------|----------------|---------------|
| | Bonos | Deuda bancaria | Total | Bonos | Deuda bancaria | Total |
| Largo plazo | 1.353 | 3.967 | 5.320 | -956 | -1.055 | -2.011 |
| Autopistas Americanas | 1.256 | 2.069 | 3.325 | -955 | -361 | -1.317 |
| Autopistas Españolas | | 654 | 654 | 0 | -490 | -490 |
| Autopistas Portuguesas | 97 | 620 | 718 | -1 | -45 | -46 |
| Resto de Autopistas | | 0 | 0 | 0 | -309 | -309 |
| Construcción | | 140 | 140 | 0 | -3 | -3 |
| Servicios | | 484 | 484 | 0 | 155 | 155 |
| Corto plazo | 1 | 1.297 | 1.297 | 0 | 22 | 21 |
| Autopistas Españolas | | 470 | 470 | 0 | -728 | -728 |
| Autopistas Americanas | | 735 | 735 | 0 | 735 | 735 |
| Resto | 1 | 92 | 92 | 0 | 15 | 15 |
| TOTAL | 1.354 | 5.264 | 6.618 | -957 | -1.033 | -1.990 |

| (Millones de euros) | 31.12.2014 | | |
|------------------------|--------------|----------------|--------------|
| | Bonos | Deuda bancaria | Total |
| Largo plazo | 2.309 | 5.022 | 7.331 |
| Autopistas Americanas | 2.211 | 2.430 | 4.642 |
| Autopistas Españolas | | 1.144 | 1.144 |
| Autopistas Portuguesas | 98 | 666 | 764 |
| Resto de Autopistas | | 309 | 309 |
| Construcción | | 144 | 144 |
| Servicios | | 329 | 329 |
| Corto plazo | 1 | 1.275 | 1.276 |
| Autopistas Españolas | | 1.198 | 1.198 |
| Autopistas Americanas | | | |
| Resto | 1 | 77 | 78 |
| TOTAL | 2.310 | 6.297 | 8.608 |

La deuda de proyectos de infraestructura disminuye en -1.990 millones de euros con respecto a diciembre de 2014, variación que se produce fundamentalmente por las siguientes razones:

- Reclasificación de la deuda asociada a las autopistas Chicago Skyway y Autopistas irlandesas (M3 y M4-M6) puestas en mantenida para la venta (ver nota 1.1) por -1.483 millones de euros y -316 millones de euros respectivamente.

- Desconsolidación de la deuda asociada a la autopista AP36 Ocaña La Roda y R4 Madrid Ocaña por -1.224 millones de euros (Ver nota 1.1).
- Mayor disposición de la deuda ya formalizada a cierre del ejercicio 2014 por 494 millones de euros, de los cuales 89 millones de euros corresponde a la autopista I-77 Mobility Partners, 83 millones de euros corresponden a la autopista LBJ, 64 millones de euros en NTE Extension, 64 millones en SH-130 y 47 millones North Tarrant Expres. Adicionalmente se han dispuesto 86 millones en la planta de tratamiento de residuos de Milton Keynes (Amey) y 69 millones en la planta de Murcia.
- Incremento de la deuda provocado por la depreciación del euro frente al dólar americano (ver nota 1.4), que ha supuesto un mayor valor de la misma por importe de 539 millones de euros a 31 de diciembre de 2015.

A continuación se presenta un resumen de las principales características de la deuda de cada uno de los proyectos:

Autopistas Americanas:

SH -130

La deuda se compone de una financiación bancaria sindicada en tres tramos: Tramo A para financiar parte de la construcción por importe de 686 millones de USD, dispuesto en su totalidad a 31 de diciembre de 2015 con vencimiento final en 2038 (LIBOR 6 meses 0,357%+1,65%); un Tramo B de liquidez que asciende a 35 millones de USD dispuesto en su totalidad (LIBOR 6 meses 0,357%+1,65%). Además, cuenta con un tramo de deuda TIFIA (The Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act) dispuesto en su totalidad a 31 de diciembre de 2013 para financiar parte de la construcción por 550,9 millones de USD (430 millones de USD Principal y 120,9 millones de USD intereses capitalizados) con vencimiento final en el año 2047 (Tipo fijo del 4,46%). Asimismo, la concesionaria cuenta con un derivado de tipo de interés vinculado con la deuda bancaria de notional 711,6 millones de USD y tipos fijos entre el 5,17% y el 5,22% cuyo vencimiento se sitúa en 2038. El valor razonable del derivado contratado (registrado en el epígrafe de derivados financieros, ver nota 5.5) asciende a -141 millones de euros a cierre del ejercicio.

Tal y como se indicaba en las Cuentas Anuales Consolidadas de 2014 debido a la evolución negativa del tráfico respecto al previsto en el cierre financiero, la sociedad se encuentra actualmente inmersa en un proceso de reestructuración de su deuda, fruto del cual había llegado a un acuerdo de "waiver" con las entidades financieras por el cual se retrasaba el pago de los intereses pendientes hasta enero de 2016. Vencido dicho plazo el acuerdo de "waiver" se ha renovado hasta el 29 de febrero de 2016 permaneciendo las condiciones del resto de la deuda sin variación -a excepción de la capitalización de los intereses devengados- y continuando mientras tanto el proceso de renegociación abierto. En base a dicha situación, la deuda se ha clasificado como deuda a corto plazo (excepto los préstamos TIFIA) y el derivado asociado no se ha considerado como cobertura contable con un impacto negativo en la cuenta de resultados de 153,0 millones de dólares (ver nota 2.6.).

North Tarrant Express Managed Lanes – NTE

La financiación del proyecto se realiza a través de una emisión de bonos PAB (Private Activity Bonds) por 400 millones de USD con vencimiento final en 2039 (a un tipo fijo del 7,50% 60 millones de USD con 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 2015 con un perfil de repago a 35 años desde la entrada en explotación por 726,1 millones de USD a un tipo fijo del 4,52% (650,0 millones de USD Principal, 76,1 millones de USD intereses capitalizados), con vencimiento final en 2050.

NTE Mobility Partners Seg 3 LLC

Durante el mes de septiembre 2013 se alcanzó el cierre financiero del contrato de concesión de la ampliación de la autopista North Tarrant Express (NTE) en Texas. La deuda se ha estructurado mediante la emisión de 274 millones de USD en Private Activity Bonds (PABs), con vencimientos a 25 y 30 años (tipo fijo del 7,00% sobre 128 millones de USD y 6,75% sobre 146 millones USD) y un préstamo TIFIA de 531 millones de USD, cuyo importe dispuesto a 31 de diciembre de 2015 asciende a 70,3 millones de USD a un tipo fijo del 3,84% (69,8 millones de USD Principal, 0,5 millones de USD intereses capitalizados), con vencimiento final en 2054.

LBJ

La sociedad concesionaria está financiada a través de una emisión de bonos PAB (Private Activity Bonds) por 615 millones de USD con vencimiento final en 2040 (tipo fijo del 7,00% sobre 473 millones de USD de los que 418,9 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 a 35 años desde la puesta en operación, cuyo importe dispuesto a 31 de diciembre de 2015 asciende a 951,5 millones de USD a un tipo fijo del 4,22% (850,0 millones de USD de Principal y 101,5 millones de USD de intereses capitalizados), con vencimiento final en 2050.

I-77 Mobility Partners

La sociedad concesionaria está financiada a través de una emisión de bonos PAB (Private Activity Bonds) por 100 millones de USD (tipo fijo del 5,00%) de los que 7 tienen vencimiento final entre 2026 y 2030, 13 millones tienen vencimiento final en 2037 y 80 millones tienen vencimiento final en 2054. Cuenta también con un préstamo TIFIA de 189 millones de USD a un tipo fijo del 3,04% y vencimiento final en 2053 que no está dispuesto a cierre del ejercicio.

Autopistas Españolas:

Ausol I y II

La deuda se estructura en dos préstamos sindicados (i) AUSOL I con un notional de 348,4 millones de euros y (ii) AUSOL II con un notional de 121,9 millones de euros, ambos con vencimiento final en 2016 y con un tipo de EURIBOR 6 meses 0,062%+ 3,50%. Adicionalmente, Ausol tiene un derivado con un notional de 246,1 millones de euros y un tipo fijo del 3,7975%, que vence en el año 2022 registrado en el epígrafe de derivados financieros con un valor a diciembre de 2015 de 48 millones de euros (ver nota 5.5). La sociedad se encuentra actualmente en proceso de refinanciación de su deuda, estando prevista la emisión de un bono a tipo fijo en los próximos meses.

A la espera del cierre de la refinanciación, la deuda se mantiene a corto plazo y el derivado no se ha considerado como cobertura contable a cierre del ejercicio al estar prevista la emisión de la deuda a tipo fijo, lo que ha supuesto un impacto negativo en la cuenta de resultados de 47,6 millones de euros.

Cintra Inversora Autopistas de Cataluña / A. Terrasa Manresa

Tras la refinanciación en 2008 mediante estructuración sindicada, la sociedad está financiada mediante un préstamo que se compone de un Tramo A y un Tramo B con un límite que asciende a 300 y 316 millones de euros respectivamente y ambas con un tipo del EURIBOR 6 meses 0,050%+ 1,40%. Ambos tramos están dispuestos en su totalidad, siendo su vencimiento final en el año 2035. Adicionalmente la sociedad tiene concedida una línea de liquidez de 80 millones de euros de la que ha dispuesto 42,8 millones de euros (tipo EURIBOR 6 meses 0,050%+ 1,40%). Cabe señalar asimismo que esta sociedad cuenta con un derivado de 606 millones de euros de nomenclatura, tipo asegurado del 4,735% y con vencimiento en 2035. El valor razonable del derivado (registrado en el epígrafe de derivados financieros, ver nota 5.5) contratado asciende a -303,4 millones de euros a cierre del ejercicio. Adicionalmente, según se menciona en la Nota 5.5, Autema tiene contratado 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. La valoración de este derivado a cierre del ejercicio 2015 asciende a 355 millones de euros y cuenta con un nomenclatura de 51 millones de euros, registrado en el epígrafe de derivados financieros (nota 5.5).

Autopistas Portuguesas:Euroscut Algarve

Operación estructurada en dos tramos garantizados por Syncora Guarantee Inc; bonos por importe de 101 millones de euros con vencimiento final en 2027 (a un tipo fijo del 6,40%) y tramo de deuda

BEI por importe de 89,6 millones de euros y vencimiento final en 2025 (a un tipo fijo del 6,50%).

Euroscut Azores

Financiación bancaria sindicada con vencimiento final en 2033, por un importe vivo a 31 de diciembre de 2015 que asciende a 342,7 millones de euros (a un tipo de interés EURIBOR 6 meses 0,050%+ 0,80%). En relación a esta deuda, la concesionaria tiene contratado un derivado con un nomenclatura de 296,0 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 -87,7 millones de euros a cierre del ejercicio.

Auto-Estradas Norte Litoral

Estructura financiera basada en un préstamo sindicado por un importe vivo de 241,7 millones de euros, con vencimiento final en el año 2026 (a un tipo de interés EURIBOR 6 meses 0,0625%+1,25%). Adicionalmente, la sociedad cuenta con un derivado de 173,7 millones de euros de nomenclatura y un tipo fijo del 3,69%, con vencimiento en 2026. El valor razonable del derivado (registrado en el epígrafe de derivados financieros, ver nota 5.5) contratado asciende a -33 millones de euros a cierre del ejercicio.

b.2) Vencimientos por divisa y valor razonable de la deuda de proyectos de infraestructura

| | Divisa | Valor Razonable 2015 | Valor Razonable 2014 | Saldo Contable 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 o más | Total Vencimientos |
|--|--------|----------------------|----------------------|---------------------|------------|-----------|------------|-----------|-----------|--------------|--------------------|
| Obligaciones proyectos de Infraestructuras | | 1.605 | 2.539 | 1.354 | 0 | 1 | 3 | 5 | 6 | 1.364 | 1.379 |
| AUTOPISTAS | | 1.605 | 2.539 | 1.354 | 0 | 1 | 3 | 5 | 6 | 1.364 | 1.379 |
| | USD | 1.507 | 2.440 | 1.256 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.278 | 1.278 |
| | EUR | 98 | 99 | 98 | 0 | 1 | 3 | 5 | 6 | 86 | 101 |
| Deudas con entidades de crédito proyectos de infraestructuras | | 5.264 | 5.264 | 5.264 | 547 | 42 | 198 | 64 | 70 | 4.422 | 5.343 |
| AUTOPISTAS | | 4.593 | 4.593 | 4.593 | 502 | 28 | 41 | 44 | 50 | 3.998 | 4.662 |
| | USD | 2.804 | 2.804 | 2.804 | 0 | 0 | 1 | 2 | 2 | 2.854 | 2.859 |
| | EUR | 1.790 | 1.790 | 1.790 | 502 | 28 | 40 | 42 | 48 | 1.144 | 1.803 |
| CONSTRUCCIÓN | | 147 | 147 | 147 | 5 | 2 | 2 | 2 | 2 | 136 | 148 |
| | EUR | 147 | 147 | 147 | 5 | 2 | 2 | 2 | 2 | 136 | 148 |
| SERVICIOS | | 524 | 524 | 524 | 40 | 12 | 155 | 18 | 19 | 288 | 532 |
| | GBP | 209 | 209 | 209 | 2 | 3 | 141 | 1 | 1 | 66 | 214 |
| | EUR | 315 | 315 | 315 | 38 | 9 | 14 | 17 | 18 | 222 | 318 |
| TOTAL DEUDA FINANCIERA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS | | 6.869 | 7.803 | 6.618 | 548 | 42 | 201 | 68 | 76 | 5.786 | 6.722 |

Las discrepancias existentes entre el total de vencimientos de la deuda bancaria y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2015 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable (fundamentalmente intereses devengados no pagados y aplicación del método del coste amortizado). Los vencimientos de la deuda no

incluyen intereses. El valor razonable recogido en la tabla anterior es calculado como sigue:

- Para obligaciones a tipo fijo, sujetas a cambios de valor por variaciones de los tipos de interés de mercado: al estar cotizadas en un mercado activo, se utiliza la valoración en dicho mercado.

- Para deuda con entidades de crédito contratadas a tipo fijo, igualmente sujetas a cambios de valor por variaciones de los tipos: como descuento de los flujos futuros de la deuda a un tipo de interés de mercado, calculado mediante un modelo de valoración interno.
- Por último, para la deuda con entidades de crédito contratada a un tipo de interés variable: se considera que no existen diferencias significativas entre el valor razonable de esta y su valor contable por lo que se incluye este último.

b.3) 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:

| 2015 (Millones de euros) | Límite de deuda | Dispuesto | Disponible | Deuda contable |
|-------------------------------|-----------------|--------------|------------|----------------|
| Autopistas | 6.497 | 6.041 | 456 | 5.947 |
| Autopistas Estados Unidos | 4.562 | 4.138 | 424 | 4.059 |
| Autopistas Españolas | 1.161 | 1.129 | 32 | 1.124 |
| Resto de autopistas | 775 | 775 | 0 | 764 |
| Construcción | 169 | 148 | 21 | 147 |
| Servicios | 568 | 532 | 36 | 524 |
| TOTAL DEUDA FINANCIERA | 7.234 | 6.722 | 512 | 6.618 |

| 2014 (Millones de euros) | Límite de deuda | Dispuesto | Disponible | Deuda contable |
|-------------------------------|-----------------|--------------|------------|----------------|
| Autopistas | 8.756 | 8.195 | 561 | 8.118 |
| Autopistas Estados Unidos | 5.204 | 4.705 | 499 | 4.652 |
| Autopistas Españolas | 2.368 | 2.350 | 18 | 2.342 |
| Resto de autopistas | 1.184 | 1.140 | 44 | 1.124 |
| Construcción | 149 | 149 | 0 | 148 |
| Servicios | 499 | 354 | 145 | 341 |
| TOTAL DEUDA FINANCIERA | 9.405 | 8.699 | 706 | 8.608 |

Las discrepancias existentes entre el total de la deuda dispuesta y de la deuda contable a 31 de diciembre de 2015 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable (fundamentalmente intereses devengados no pagados y aplicación del método del coste amortizado).

De los 512 millones disponibles (706 millones a 31 de diciembre de 2014), 424 millones corresponden fundamentalmente a deudas no dispuestas para financiar autopistas en construcción en Estados Unidos. Cabe mencionar que este importe disponible está asociado exclusivamente a los proyectos, de acuerdo a la propia naturaleza y funcionamiento de los mismos, tal y como se comenta a continuación.

b.4) Garantías y covenants de la deuda de proyectos

La deuda clasificada como deuda de proyectos corresponde a deuda sin recurso a los accionistas de los proyectos o con recurso limitado a las garantías otorgadas. Las garantías otorgadas por filiales de Ferrovial en relación a la deuda de estos proyectos se describen en la Nota 6.5 de pasivos contingentes. Aquellos préstamos otorgados a sociedades de proyectos como operaciones puente para una posterior ampliación de capital de los socios, y que están completamente garantizados por éstos (denominados Equity Bridge Loans), se clasifican como Deuda excluidos proyectos de infraestructuras (ver Nota 5.2.2. a continuación).

A fecha 31 de diciembre de 2015 todas las sociedades concesionarias de autopistas cumplen con los *covenants* significativos vigentes, excepto en:

- SH-130. Tal y como se comenta en el punto b.1 anterior, el acuerdo de "waiver" en relación al pago de los intereses de la deuda se ha renovado hasta febrero de 2016 permaneciendo las condiciones del resto de la deuda sin variación y continuando mientras tanto el proceso de renegociación abierto.

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) | 2015 | | | Variación 15/14 | | |
|--|--------------|-------------|--------------|-----------------|-------------|-----------|
| | Largo plazo | Corto plazo | Total | Largo plazo | Corto plazo | Total |
| Deuda Corporativa | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Bonos y Obligaciones | 1.298 | 28 | 1.327 | 0 | 0 | 0 |
| Prestamos puente Financiación de Proyectos | 15 | 0 | 15 | 1 | 0 | 1 |
| Resto | 63 | 59 | 123 | -5 | 4 | -1 |
| TOTAL DEUDA FINANCIERA EX PROYECTOS | 1.376 | 88 | 1.464 | -4 | 4 | -1 |

| 2014 (Millones de euros) | Bonos | Deuda bancaria | Total |
|--|--------------|----------------|--------------|
| Deuda Corporativa | 0 | 0 | 0 |
| Bonos y Obligaciones | 1.298 | 29 | 1.327 |
| Prestamos puente Financiación de Proyectos | 14 | 0 | 14 |
| Resto | 63 | 63 | 126 |
| TOTAL DEUDA FINANCIERA EX PROYECTOS | 1.375 | 92 | 1.467 |

Deuda corporativa, Bonos y Obligaciones y préstamos puente de financiación de proyectos

La deuda ex proyectos se compone fundamentalmente de tres bonos corporativos emitidos el 30 de enero de 2013, el 29 de mayo de 2013 y el 9 de julio del ejercicio 2014 por importe nominal de 500 (cupón del 3,375%), 500 (cupón del 3,375%) y 300 millones de euros (cupón del 2,5%) y vencimientos en 2018, 2021 y 2024 respectivamente (ver apartado a.2 a continuación). Con respecto a los Préstamos Puente de Financiación de Proyectos por 15 millones de euros, se corresponden a la financiación de la Planta de tratamiento de residuos de Milton Keynes en Amey que se considera con recurso al estar garantizada por los socios.

Resto

En la línea de Resto se encuentran fundamentalmente los créditos bancarios y leasing financiero de la división de Servicios por 49 millones de euros y 44 millones de euros respectivamente (42 millones de euros y 39 millones de euros en 2014) y de la división de Construcción por 38 millones de euros y 6 millones de euros respectivamente (27 millones de euros y 6 millones de euros en 2014).

a.2) Vencimientos por divisa y valor razonable de la deuda excluidos proyectos de infraestructuras

| Deuda financiera | Divisa | Valor Razonable 2015 | Saldo Contable 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 o más | Total vencimientos |
|---|--------|----------------------|---------------------|-----------|-----------|------------|----------|-----------|------------|--------------------|
| Deuda Corporativa y bonos | | 1.390 | 1.327 | 0 | 0 | 500 | 0 | 0 | 800 | 1.300 |
| | EUR | 1.390 | 1.327 | 0 | 0 | 500 | 0 | 0 | 800 | 1.300 |
| Resto | | 138 | 138 | 34 | 10 | 2 | 9 | 12 | 37 | 104 |
| | EUR | 57 | 57 | 16 | 9 | 0 | 0 | 0 | 3 | 29 |
| | GBP | 56 | 56 | 16 | 0 | 0 | 1 | 6 | 27 | 50 |
| | PLZ | 16 | 16 | 1 | 0 | 0 | 1 | 4 | 8 | 15 |
| | CLP | 9 | 9 | 0 | 0 | 2 | 6 | 2 | 0 | 10 |
| TOTAL DEUDA FINANCIERA EXCLUIDOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS | | 1.528 | 1.464 | 34 | 10 | 502 | 9 | 12 | 837 | 1.404 |

Las diferencias existentes entre el total de vencimientos de la deuda bancaria y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2015 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 al valor razonable de los bonos corporativos, dado que son obligaciones a tipo fijo y estar cotizados en un mercado activo, se ha utilizado la cotización a fecha de análisis del mismo. De manera complementaria, se han contratado derivados de tipos de interés asociados a dichos bonos por un nominal de 250 millones de euros, tal y como se menciona en la Nota 5.5.

Conforme al criterio indicado, el total del valor razonable de las deudas bancarias y bonos excluidos proyectos de infraestructuras a 31 de diciembre de 2015 se estima en 1.530 millones de euros (1.561 millones de euros a 31 de diciembre de 2014).

Respecto a los vencimientos de 2016 ascienden a 34 millones de euros y corresponden fundamentalmente a la deuda asociada a sociedades del grupo Amey por 16 millones de euros. Los vencimientos de la deuda no incluyen intereses.

a.3) Información sobre límites y disponible

A continuación se presenta un cuadro comparativo que permite analizar el importe de deuda financiera no dispuesta al cierre del ejercicio:

| (Millones de euros) | 2015 | | | |
|-------------------------------|-----------------|--------------|--------------|-------------------|
| | Límite de deuda | Dispuesto | Disponible | Deuda consolidada |
| Deuda Corporativa | 2.560 | 1.300 | 1.260 | 1.327 |
| Resto | 404 | 104 | 300 | 140 |
| TOTAL DEUDA FINANCIERA | 2.964 | 1.404 | 1.560 | 1.466 |

| (Millones de euros) | 2014 | | | Deuda consolidada |
|-------------------------------|-----------------|--------------|------------|-------------------|
| | Límite de deuda | Dispuesto | Disponible | |
| Deuda Corporativa | 2.051 | 1.301 | 750 | 1.327 |
| Resto | 314 | 113 | 201 | 140 |
| TOTAL DEUDA FINANCIERA | 2.365 | 1.414 | 951 | 1.467 |

Las diferencias existentes entre el total de la deuda bancaria y de la deuda contable a 31 de diciembre de 2015 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable.

Dentro del saldo disponible de la deuda corporativa se incluye la ampliación del límite de la línea de circulante por un total de 510 millones de euros, sin disponer, con vencimiento en 2020.

a.4) Rating corporativo

Las agencias de calificación financiera Standard&Poors y Fitch han emitido su opinión sobre la calificación financiera de la deuda corporativa de Ferrovial a diciembre 2014, situándose en un BBB y BBB con perspectiva estable respectivamente y, por tanto, dentro de la categoría de "Grado de inversión".

b) Tesorería y equivalentes del resto de sociedades

El criterio seguido a efectos de la clasificación de Tesorería y Equivalentes tanto a corto plazo como a largo plazo es el mismo que el seguido en las Cuentas Anuales del 2014, correspondiendo a cuentas bancarias e inversiones de alta liquidez sujetas a riesgo de tipo de interés. Su evolución se analiza en la Nota 5.3 de Flujo de Caja.

Asimismo, a 31 de diciembre se encuentran constituidas una serie de cuentas restringidas por 84 millones de euros, compuestas fundamentalmente por 37 millones de euros en la división corporativa vinculados a determinados contratos de derivados "equity swaps", así como 41 millones en la división de inmobiliaria asociada a las promociones en curso de Budimex.

5.3. FLUJO DE CAJA

El estado financiero de flujo de caja ha sido elaborado conforme a los criterios establecidos en la NIC 7. En la presente nota se realiza un desglose adicional. Dicho desglose se realiza conforme a los criterios internos establecidos por la compañía a efectos de la evolución de sus negocios, que en algunos casos difieren de los criterios establecidos en la NIC 7. Los principales criterios aplicados son:

- El Grupo separa, con el objeto de poder dar una explicación más apropiada de la tesorería generada, el flujo de caja entre los “flujos de caja excluidos los proyectos de infraestructuras”, que consideran las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras como una participación financiera, consignando por lo tanto como flujo de inversiones las inversiones en capital de dichas sociedades y como flujo de operaciones los retornos obtenidos de dichas inversiones (dividendos / 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. La columna de ajustes corresponde a la eliminación de los impactos por las inversiones en capital y dividendos / devoluciones de capital comentados.
- 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”.
- Dicho flujo intenta explicar la evolución de la posición neta de tesorería, como saldo neto de deuda financiera y tesorería y equivalentes y caja restringida. Este criterio, también difiere del establecido en la NIC 7, que explica la variación de la tesorería y equivalentes.
- El flujo de operaciones, se presenta partiendo del Resultado Bruto de Explotación analizando en qué medida dicho resultado se convierte en caja a través de la “Variación del fondo de maniobra” que recoge la variación en balance no sólo de las partidas de deudores y acreedores a corto plazo, sino también de otras partidas que tienen impacto en el flujo de operaciones. Una explicación más detallada sobre la evolución del flujo de operaciones se presenta en el informe de gestión.

| Diciembre 2015 (Millones de euros) | Flujo de caja excluidas proyectos de infraestructuras | Flujo de caja proyectos de infraestructuras | Eliminaciones | Flujo de caja consolidado |
|---|--|--|---------------|---------------------------|
| RBE | 580 | 447 | 0 | 1.027 |
| Cobro dividendos | 477 | 0 | -78 | 399 |
| Variación fondo de maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros) | -168 | -67 | 0 | -234 |
| Flujo de operaciones antes de impuestos | 889 | 380 | -78 | 1.191 |
| Pago de impuestos del ejercicio | -29 | -31 | 0 | -61 |
| Flujo de operaciones | 860 | 349 | -78 | 1.130 |
| Inversión | -374 | -556 | 92 | -839 |
| Desinversión | 74 | 0 | 0 | 74 |
| Flujo de inversión | -300 | -556 | 92 | -765 |
| Flujo de actividad | 560 | -208 | 13 | 366 |
| Flujo de intereses | -35 | -309 | 0 | -344 |
| Flujo de capital procedente de socios externos | -1 | 212 | -92 | 119 |
| <i>Dividendo flexible</i> | <i>-267</i> | <i>0</i> | <i>0</i> | <i>-267</i> |
| <i>Compra de autocartera</i> | <i>-265</i> | <i>0</i> | <i>0</i> | <i>-265</i> |
| Remuneración al accionista | -532 | 0 | 0 | -532 |
| Dividendos a minoritarios de sociedades participadas | -40 | -83 | 78 | -44 |
| Variación tipo de cambio | -23 | -498 | 0 | -521 |
| Variación préstamos puente (financiación proyectos) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Otros movimientos de deuda (no flujo) | -47 | 2.691 | 0 | 2.644 |
| Flujo de Financiación | -678 | 2.014 | -13 | 1.322 |
| Variación posición neta de tesorería | -118 | 1.806 | 0 | 1.688 |
| Posición inicial | 1.632 | -7.862 | 0 | -6.230 |
| Posición final | 1.514 | -6.057 | 0 | -4.542 |

| Diciembre 2014 (Millones de euros) | Flujo de caja excluidas proyectos de infraestructuras | Flujo de caja proyectos de infraestructuras | Eliminaciones | Flujo de caja consolidado |
|---|--|--|---------------|---------------------------|
| RBE | 594 | 388 | 0 | 983 |
| Cobro dividendos | 615 | 0 | -33 | 582 |
| Variación fondo de maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros) | -138 | 18 | 0 | -120 |
| Flujo de operaciones antes de Impuestos | 1.071 | 406 | -33 | 1.444 |
| Pago de impuestos del ejercicio | -42 | -20 | 0 | -62 |
| Devolución impuestos ejercicios anteriores | 42 | 0 | 0 | 42 |
| Flujo de operaciones | 1.072 | 386 | -33 | 1.425 |
| Inversión | -581 | -365 | 77 | -870 |
| Desinversión | 24 | 0 | -13 | 11 |
| Flujo de inversión | -557 | -365 | 63 | -859 |
| Flujo de actividad | 514 | 21 | 30 | 566 |
| Flujo de intereses | -30 | -263 | 0 | -293 |
| Flujo de capital procedente de socios externos | 1 | 121 | -63 | 59 |
| <i>Dividendo flexible</i> | -275 | 0 | 0 | -275 |
| <i>Compra de autocartera</i> | -235 | 0 | 0 | -235 |
| Remuneración al accionista | -510 | 0 | 0 | -510 |
| Dividendos a minoritarios de sociedades participadas | -30 | -41 | 33 | -38 |
| Variación tipo de cambio | 85 | -518 | 0 | -433 |
| Variación préstamos puente (financiación proyectos) | -14 | 0 | 0 | -14 |
| Otros movimientos de deuda (no flujo) | -60 | -155 | 0 | -215 |
| Flujo de Financiación | -557 | -856 | -30 | -1.444 |
| Variación posición neta de tesorería | -43 | -835 | 0 | -878 |
| Posición inicial | 1.675 | -7.027 | 0 | -5.352 |
| Posición final | 1.632 | -7.862 | 0 | -6.230 |

En el Informe de gestión se incluye información detallada sobre la evolución del Flujo de Caja.

5.4. GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS Y CAPITAL

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

A continuación se presentan las políticas que sigue Ferrovial en la gestión de cada uno de estos riesgos, información sobre la exposición del Grupo a cada uno de ellos y un análisis de sensibilidad a la variación de las diferentes variables.

a. Tipos de interés

a.1 Gestión del riesgo de tipo de interés

El negocio de Ferrovial está sujeto a ciclos económicos y la gestión del riesgo a tipo de interés lo tiene en consideración, donde en momentos de bajos tipos de interés se garantizan dichos niveles a futuro a nivel exproyectos. A nivel proyecto las entidades financieras y agencias de rating requieren un mayor porcentaje de la deuda a tipo fijo. Dichas estrategias se articulan mediante la emisión de deuda a tipo fijo o la contratación de derivados financieros de cobertura, cuyo desglose se presenta en la Nota 5.5 relativa a Derivados Financieros a Valor Razonable. Mediante dichas coberturas se busca optimizar el gasto financiero soportado por el Grupo.

a.2 Exposición al riesgo de tipo de interés

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

| Deudas (Millones de euros) | 2015 | | | |
|-------------------------------|-------------------|------------------|---------------------|-----------------------------|
| | Total Deuda Bruta | % deuda cubierta | Deuda neta expuesta | Impacto resultado +100 p.b. |
| Sociedades Exproyectos | 1.465 | 78% | 324 | 3 |
| Autopistas (*) | 5.947 | 92% | 466 | 5 |
| Construcción | 147 | 93% | 11 | 0 |
| Servicios | 524 | 94% | 33 | 0 |
| Sociedades Proyectos | 6.618 | 92% | 510 | 5 |
| DEUDA TOTAL | 8.083 | 90% | 834 | 8 |

| Deudas (Millones de euros) | 2014 | | | |
|-------------------------------|-------------------|------------------|---------------------|-----------------------------|
| | Total Deuda Bruta | % deuda cubierta | Deuda neta expuesta | Impacto resultado +100 p.b. |
| Sociedades Exproyectos | 1.467 | 60% | 584 | 6 |
| Autopistas (*) | 6.920 | 90% | 689 | 7 |
| Construcción | 148 | 93% | 11 | 0 |
| Servicios | 341 | 88% | 40 | 0 |
| Sociedades Proyectos | 7.410 | 90% | 740 | 7 |
| DEUDA TOTAL | 8.877 | 85% | 1.324 | 13 |

(*) Para el cálculo del porcentaje de deuda cubierta de los Proyectos de Infraestructuras de autopistas, no se ha tenido en cuenta la deuda de la autopista R4 y OLR debido a que se encontraban para 2014 en proceso de concurso de acreedores y los derivados relativos a dichas deudas han sido cancelados en su mayor parte.

Adicionalmente, hay que tener en cuenta que dentro de los resultados por puesta en equivalencia se incorporan los resultados relativos a la participación en el 25% de HAH y del 43,23% de la 407 ETR. Como se detalla en la Nota 3.5 de esta memoria, ambas sociedades tienen un volumen significativo de deuda, estando cubierta frente a fluctuaciones de tipo de interés en un 80% y un 100%, respectivamente.

En base a la información anterior, en las sociedades integradas por global, un aumento lineal de 100 puntos básicos en las curvas de tipo de interés existentes en mercado a 31 de Diciembre de 2015, produciría un mayor gasto financiero en cuenta de resultados estimado de 8 millones de euros, de los que 5 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 -6 millones de euros.

Adicionalmente, es necesario considerar cambios en la valoración de los derivados financieros contratados, que aparecen indicados en la Nota 5.5 de la presente memoria.

Respecto a estos instrumentos de cobertura de tipo de interés, una disminución lineal de 100 puntos básicos en las curvas de tipo de interés existentes en mercado a 31 de Diciembre de 2015, produciría en lo que se refiere a las coberturas eficientes, un impacto de -339 millones de euros netos en los fondos propios de la sociedad dominante (-140 en sociedades consolidadas por puesta en equivalencia y -199 millones en sociedades de integración global).

b. Tipo de cambio

b.1 Gestión del tipo de cambio

Ferrovial analiza la evolución de los tipos de cambio tanto a corto plazo como a largo plazo, estableciendo mecanismos de seguimiento como tipos de cambio de equilibrio, que junto a la exposición neta por divisa planificada para los siguientes años tanto por dividendos a cobrar como aportaciones a fondos propios en nuevos proyectos, permite definir su estrategia de cobertura. Dichas coberturas se realizan mediante la utilización de depósitos en divisas o la contratación de derivados (ver nota 5.5 para más detalle).

b.2 Exposición a variaciones de tipo de cambio

El valor de los activos, pasivos, intereses minoritarios y fondos propios asignables a la entidad dominante denominados por tipo de divisa, ajustados por los forwards de tipo de cambio, anteriormente indicados, correspondientes a cada divisa, se desglosa en la siguiente tabla para diciembre de 2015:

| Moneda (Millones de euros) | 2015 | | | |
|-------------------------------|---------------|---------------|------------------------|--------------------|
| | Activos | Pasivos | FFPP Soc. Dominante | Socios Externos |
| Euro | 7.916 | 6.441 | 1.302 | 173 |
| Libra esterlina | 4.338 | 2.023 | 2.315 | 0 |
| Dólar americano | 9.426 | 8.668 | 502 | 256 |
| Dólar canadiense | 2.032 | 353 | 1.680 | 0 |
| Zloty Polaco | 1.227 | 1.014 | 160 | 54 |
| Peso Chileno | 177 | 120 | 57 | 0 |
| Otros | 267 | 225 | 43 | 0 |
| TOTAL GRUPO | 25.384 | 18.843 | 6.058 | 483 |

En la nota 1.4 se presenta el detalle de la evolución de los tipos de cambio de cierre en el ejercicio. Fruto de esta evolución, el impacto por diferencias de conversión en patrimonio a 31 de diciembre de 2015 ha sido de -33 millones de euros para la sociedad dominante y 25 millones de euros para los socios externos. De los mencionados -33 millones de euros, -141 millones de euros corresponden a la evolución del dólar canadiense, 91 millones de euros a la libra esterlina, 22 millones de euros al dólar estadounidense y -5 millones a otras monedas.

Adicionalmente, Ferrovial estima que una apreciación en la cotización del euro del 10% a cierre del ejercicio, respecto a las principales monedas en las que el grupo mantiene inversiones, produciría un impacto en fondos propios de la sociedad dominante de -524 millones de euros, de los que el 49% correspondería al impacto de la libra esterlina y el 36% al del dólar canadiense. Dicha variación del Euro supondría un impacto en el total de los activos de -1.911 millones de euros de los que el 55% provendría de las inversiones en dólar americano, el 25% de la libra esterlina y el 12% del dólar canadiense.

Adicionalmente el desglose del resultado neto atribuible a la sociedad dominante por cada tipo de divisa para 2015 y 2014 se recoge en el siguiente cuadro.

| Moneda (Millones de euros) | Rdo. Neto | |
|-------------------------------|------------|------------|
| | 2015 | 2014 |
| Euro | 186 | 92 |
| Libra esterlina | 266 | 225 |
| Dólar americano | 232 | 34 |
| Dólar canadiense | 70 | 64 |
| Zloty Polaco | 15 | 25 |
| Peso Chileno | -10 | 1 |
| Otros | -40 | -40 |
| TOTAL GRUPO | 720 | 402 |

En la nota 1.4 se presenta el detalle de la evolución de los tipos de cambio medios del ejercicio. A este respecto el impacto en la cuenta de resultados de una revaluación del Euro del 10% hubiera supuesto un impacto de -64 millones de euros.

c. Riesgo de crédito y de contrapartida

c.1 Gestión del riesgo de crédito

En la gestión de este riesgo, Ferrovial hace un seguimiento continuado del rating de las diferentes contrapartes, estableciendo criterios de diversificación, requisitos mínimos de rating para las contrapartidas financieras y seguimiento y selección del riesgo de crédito de los clientes.

c.2 Exposición al riesgo de crédito

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

| | 2015 | 2014 | Var. 15/14 |
|--|----------|-----------|------------|
| Inversiones en activos financieros (1) | 991,36 | 1.132,80 | -141,44 |
| Activos financieros no corrientes | 2.341,26 | 2.323,60 | 17,66 |
| Derivados Financieros Netos (pasivo) | -267,48 | -1.031,50 | 764,02 |
| Clientes y otras cuentas a cobrar | 2.434,93 | 2.244,00 | 190,93 |

(1) Incluidos en Tesorería y Equivalentes

d. Riesgo de liquidez**d.1 Gestión del riesgo de liquidez**

El Grupo ha establecido los mecanismos necesarios que recogen las previsiones de generación y necesidades de caja previstas, para asegurar la solvencia, tanto de los diferentes cobros y pagos a corto plazo como a las obligaciones a atender a largo plazo.

d.2 Exposición a riesgo de liquidezEx Proyectos

A 31 de diciembre de 2015 se dispone de una tesorería y equivalentes por importe de 2.973 millones de euros (3.103 millones de euros en 2014). Adicionalmente se disponían a dicha fecha de líneas de crédito no dispuestas por importe de 1.560 millones de euros (951 millones de euros en 2014).

Proyectos de infraestructura

A 31 de diciembre de 2015 se dispone de una tesorería y equivalentes (incluyendo caja restringida a corto plazo) por importe de 306 millones de euros (396 millones de euros en 2014). Adicionalmente se disponían a dicha fecha de líneas de créditos no dispuestos por importe de 512 millones de euros (706 millones de euros en 2014) principalmente con el objeto de cubrir necesidades de inversión comprometida.

e. Riesgo de renta variable

Ferrovial se encuentra expuesto al riesgo vinculado a la evolución del precio de su propia acción respecto a los sistemas retributivos vinculados a la acción que tiene otorgados (ver nota 6.7). Para cubrir el riesgo de apreciación de la acción, Ferrovial tiene contratados equity – swaps cuyo detalle se indica en la 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 4 millones de euros positivos/negativos en el resultado neto de Ferrovial.

f. Riesgo de inflación

Gran parte de los ingresos de los proyectos de infraestructuras, están vinculados a tarifas que varían directamente en función de la

inflación. Esto es aplicable tanto a los tarifas de los contratos de autopistas como de los aeropuertos de HAH, consolidados por puesta en equivalencia.

Por lo tanto, un escenario de aumento de la inflación repercutiría en un aumento de la valoración de este tipo de activos.

A diferencia de los activos de la compañía, los derivados financieros contratados en HAH cuyo objetivo es convertir deuda a tipo fijo en deuda indexada a la inflación, desde un punto de vista contable, se valoran a valor razonable con cambios en resultados ya que se consideran derivados no eficientes. En este sentido un aumento de 100 p.b en toda la curva de inflación tendría un impacto en el resultado neto de Ferrovial a su porcentaje de -150 millones de euros.

Adicionalmente en el caso de la concesionaria de autopistas Autema, existe un derivado vinculado a la inflación que se considera cobertura contable, en el que un aumento de 100 pb en toda la curva de inflación tendría un impacto en reservas de -110 millones de euros.

g. Gestión de capital

El grupo busca la relación entre deuda y capital que permita optimizar el coste salvaguardando la capacidad de seguir gestionando sus actividades recurrentes así como la capacidad de seguir creciendo en nuevos proyectos con el objetivo de crear valor para los accionistas.

En cuanto al nivel de deuda financiera, Ferrovial tiene como objetivo mantener un bajo nivel de endeudamiento, a nivel de deuda excluidos proyectos, que le permita sostener un nivel de rating de "investment grade o grado de inversión". Para el cumplimiento de dicho objetivo tiene establecido una política financiera clara y acorde, donde una métrica relevante hace referencia al mantenimiento de un ratio Deuda Neta (deuda bruta menos caja) exproyectos sobre Resultado Bruto de Explotación más dividendos procedentes de proyectos no superior a 2 veces.

A 31 de diciembre de 2015, la Posición Neta de Tesorería es positiva (mayor activo que pasivo) por lo que la diferencia respecto al ratio máximo establecido es muy relevante. A efectos de dicho ratio el concepto de Deuda Neta 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.

5.5. DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE

a) Desglose por tipo de derivado, variaciones, vencimientos y principales características

En la siguiente tabla se presenta el detalle los valores razonables de los derivados contratados a 31 de diciembre de 2015 y 2014, así como el vencimiento de los nacionales con los que están vinculados (se presentan los vencimientos de nacionales con signo positivo y los aumentos futuros ya contratados con signo negativo):

| Tipo de Instrumento (Millones de euros) | Valor razonable | | Vencimientos nacionales | | | | | TOTAL |
|--|--------------------|--------------------|-------------------------|-----------|-----------|-----------|--------------------|--------------|
| | Saldos al 31/12/15 | Saldos al 31/12/14 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 y posteriores | |
| SALDOS EN EL ACTIVO | 430 | 400 | 1.362 | -2 | -2 | -3 | 311 | 1.666 |
| Index linked Swaps Autopistas | 355 | 351 | -2 | -2 | -2 | -3 | 61 | 51 |
| Interest Rate Swaps Corporativos | 15 | 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 250 | 250 |
| Equity swaps (*) | 43 | 30 | 74 | 0 | 0 | 0 | 0 | 74 |
| Derivados tipo cambio Corporativos | 7 | 1 | 694 | 0 | 0 | 0 | 0 | 694 |
| Resto derivados | 11 | 0 | 597 | 0 | 0 | 0 | 0 | 597 |
| SALDOS EN EL PASIVO | 697 | 1.431 | 193 | 56 | 50 | 53 | 2.177 | 2.529 |
| Interest Rate Swaps Autopistas | 613 | 1.318 | 18 | 17 | 24 | 27 | 1.899 | 1.984 |
| Derivados tipo cambio Corporativos | 0 | 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Resto derivados | 84 | 91 | 175 | 39 | 26 | 26 | 278 | 545 |
| SALDOS NETOS (PASIVO) | -267 | -1.031 | 1.555 | 54 | 47 | 50 | 2.489 | 4.195 |

Los vencimientos de los flujos de caja que conforman el valor razonable del derivado son los siguientes:

| Tipo de Instrumento (Millones de euros) | Valor razonable | | Vencimientos flujos | | | | | TOTAL |
|--|--------------------|--------------------|---------------------|------------|------------|------------|--------------------|-------------|
| | Saldos al 31/12/15 | Saldos al 31/12/14 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 y posteriores | |
| SALDOS EN EL ACTIVO | 430 | 400 | 70 | 12 | 12 | 13 | 323 | 430 |
| Index linked Swaps Autopistas | 355 | 351 | 6 | 8 | 10 | 11 | 320 | 355 |
| Interest Rate Swaps Corporativos | 15 | 17 | 4 | 3 | 3 | 2 | 3 | 15 |
| Equity swaps (*) | 43 | 30 | 43 | 0 | 0 | 0 | 0 | 43 |
| Derivados tipo cambio Corporativos | 7 | 1 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| Resto derivados | 11 | 0 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 |
| SALDOS EN EL PASIVO | 697 | 1.431 | 113 | 91 | 82 | 72 | 340 | 697 |
| Interest Rate Swaps Autopistas | 613 | 1.318 | 85 | 78 | 71 | 63 | 315 | 613 |
| Derivados tipo cambio Corporativos | 0 | 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Resto derivados | 84 | 91 | 28 | 12 | 11 | 9 | 25 | 84 |
| SALDOS NETOS (PASIVO) | -267 | -1.031 | -43 | -79 | -69 | -59 | -17 | -267 |

(*) 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 nacional total de 1.984 millones de euros a 31 de diciembre de 2015.

En su conjunto, la valoración a valor razonable de estas coberturas ha pasado de -1.318 millones de euros a diciembre de 2014 a -613 millones de euros en el presente ejercicio, debido principalmente a la reclasificación de los derivados de Chicago Skyway, Eurolink M3 y Eurolink N4/N6 al epígrafe de Mantenidos para la venta por importe de 710 millones de euros y a la ligera tendencia alcista de los tipos de interés a largo plazo en la zona euro.

Con carácter general estos derivados se consideran eficientes, por lo que las variaciones de su valor razonable se registran en reservas, suponiendo un impacto positivo de 67 millones de euros (47 millones después de impuestos y socios externos atribuibles a la sociedad dominante). Asimismo, cabe señalar, que se ha realizado la transferencia a la cuenta de resultados de 244 millones de euros correspondientes a las reservas acumuladas de los derivados de Autopista SH-130 y Autopista del Sol (113 millones de euros en reservas atribuibles a la sociedad dominante). Las relaciones de cobertura de estos swaps han sido interrumpidas en el ejercicio como consecuencia de los procesos de refinanciación a los que están siendo sometidas, en las que se espera que las características de las nuevas deudas contratadas difieran sustancialmente de las consideradas en el diseño inicial de los derivados.

El movimiento de liquidaciones y devengos ha supuesto un impacto de -203 millones de euros en el resultado financiero y una salida de caja neta de 201 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, con un notional de 51 millones de euros. Esta cobertura, considerada eficiente, ha supuesto un impacto en reservas de 7 millones de euros (4 millones después de impuestos atribuibles a la sociedad dominante).

Derivados de Corporación

Interest Rate Swaps Corporativos

El Grupo tiene contratados, en relación con las emisiones de bonos realizadas en 2013, derivados de tipo de interés por un notional de 250 millones de euros, con vencimiento en 2021. Estos derivados, al convertir parte del tipo de interés fijo del bono en interés variable, constituyen una cobertura económica de valor razonable parcial de las emisiones de bonos mencionadas, cumpliendo las condiciones para el tratamiento como cobertura contable.

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 2015, estos derivados cuentan con un notional de 5,6 millones de acciones, que en base al precio de ejercicio de los equity swaps (precio al que se tienen que liquidar con las entidades financieras) supone un notional total de 74 millones de euros. Han supuesto un impacto de 46 millones en resultado financiero por valor razonable y una entrada de caja de 34 millones de euros.

Derivados de tipo de cambio Corporativos

Corresponden a coberturas de riesgo de tipo de cambio corporativas, destinadas fundamentalmente a cubrir la volatilidad de flujos futuros en moneda extranjera (principalmente libra esterlina y dólar americano). Su notional asciende a 694 millones de euros a 31 de diciembre de 2015, de los cuales 477 millones corresponden al dólar americano y 217 millones a la libra esterlina, y tienen vencimiento a corto plazo.

b) Principales impactos en resultado y patrimonio

Se muestra a continuación el movimiento contable de los principales derivados contratados en sociedades por integración global, detallando valor razonable a 31 de diciembre de 2015 y 2014 y sus impactos en reservas, resultado y otras partidas de balance.

| Tipo de Instrumento (Millones de euros) | Valor razonable | | | Impactos | | | | | | | | Total |
|--|-------------------|-------------------|------------|-------------------------|-----------------------------|--|-------------------------|------------|---------------------|---|------------|-------|
| | Saldo al 31/12/15 | Saldo al 31/12/14 | Var. | Impacto en reservas (I) | Traspasos a resultados (II) | Impacto en rdo por Valor Razonable (III) | Impacto en rdo fin (IV) | Caja (V) | Tipo de cambio (VI) | Otros impactos balance o cuenta de rdos (VII) | | |
| Index linked Swaps Autopistas | 355 | 351 | 3 | 7 | 0 | 0 | 0 | -4 | 0 | 1 | 3 | |
| Interest Rate Swaps Autopistas | -613 | -1.318 | 705 | 67 | 244 | -186 | -189 | 116 | -85 | 738 | 705 | |
| Interest Rate Swaps Corporativos | 15 | 17 | -3 | 0 | 0 | 2 | 0 | -5 | 0 | 1 | -3 | |
| Equity swaps | 43 | 30 | 12 | 0 | 0 | 46 | 0 | -34 | 0 | 0 | 12 | |
| Derivados tipo cambio Corporativos | 7 | -21 | 28 | -1 | 0 | -2 | 0 | 106 | -76 | 0 | 28 | |
| Otros derivados | -74 | -91 | 18 | 12 | 0 | 1 | -14 | 25 | -7 | -1 | 17 | |
| TOTAL | -267 | -1.031 | 764 | 85 | 244 | -139 | -203 | 204 | -168 | 738 | 764 | |

Los derivados se registran por su valor de mercado a la fecha de contratación, y a valor razonable en fechas posteriores. La variación de valor de estos derivados se registra contablemente de la siguiente manera:

- Para aquellos derivados considerados de cobertura, la variación de este valor razonable durante el ejercicio se registra con contrapartida en reservas (columna I).
- Para aquellos derivados que no tienen carácter de cobertura contable o considerados especulativos, la variación de valor razonable se registra como un ajuste de valor razonable en la cuenta de resultados del grupo (columna II), detallándose separadamente en la cuenta de resultados.
- Por otro lado, se señalan como “impacto en resultado financiero” (columna III) los impactos en el resultado financiero por financiación resultantes de los flujos de intereses devengados durante el ejercicio.
- Se indica en la columna “Caja” (columna IV) las liquidaciones netas de cobros y pagos producidas durante el ejercicio.
- También se presenta separadamente el impacto obtenido por diferencia de los tipos de cambio de cierre entre diciembre de 2015 y 2014 (columna V).
- Finalmente, se muestran en la columna “otros impactos” los impactos en resultado de explotación u otros impactos no considerados anteriormente (columna VI).

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 internamente, no obstante se contrastan en todo caso con aquellas que se reciben de los bancos contrapartida de las operaciones, con carácter mensual.

Respecto a los Equity Swaps, éstos se valoran como la suma de la diferencia entre la cotización de mercado del título en la fecha de

cálculo y el precio unitario de liquidación pactado al inicio, multiplicada por el número de títulos objeto del contrato; y el valor presente del coste de financiación acordado en el contrato.

Respecto al resto de instrumentos, se valoran procediendo a la cuantificación de los flujos futuros de pagos y cobros netos, descontados a valor presente, con las siguientes particularidades:

- Interest rate swaps: la estimación de estos flujos futuros cuya referencia sea variable, se realiza empleando las proyecciones que el mercado cotice en la fecha de valoración; y la actualización de cada flujo se lleva a cabo utilizando el tipo cupón cero de mercado adecuado al plazo de su liquidación y moneda existente a la fecha de valoración.
- Index Linked Swaps: la estimación de sus flujos futuros se realiza proyectando el comportamiento futuro implícito en las curvas del mercado cotizadas en la fecha de valoración, tanto para las referencias de tipo de interés, como para las referencias de inflación. Para el descuento, como en los casos anteriormente tratados, se emplean los tipos de descuento a cada uno de los plazos de liquidación de flujos y moneda, obtenidos a la fecha de valoración.

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 NIF 13, dichas estimaciones se realizan conforme a los siguientes criterios:

Respecto a los flujos a pagar por las entidades financieras se considera con carácter general la prima de riesgo de crédito aplicable al rating crediticio de la entidad.

Respecto a los flujos a pagar por la propia entidad del grupo, si dicha entidad tiene rating, se considera la prima de riesgo de crédito atribuible a dicho rating, y en el caso de que la entidad del grupo no tenga rating, se realiza un análisis de los ratios de solvencia de dicha entidad y en base a la información pública sobre criterios para determinar el rating, se determina un nivel de rating hipotético y por lo tanto una prima de riesgo. Dicha prima de riesgo podría ser modificada a futuro si se produjera una modificación sustancial de la situación de solvencia de la entidad.

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 (6.5.1), destacando en el ejercicio 2015 la evolución del concurso de acreedores de las autopistas R4 y AP36 Ocaña la Roda, así como las garantías otorgadas (6.5.2), haciendo especial hincapié en las garantías otorgadas por sociedades ex proyectos a favor de sociedades proyecto.

Igualmente, se analiza la evolución de otros pasivos distintos del circulante y de las deudas financieras, como los compromisos por pensiones (nota 6.2) y las provisiones (nota 6.3).

6.1. INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS

El importe total de este epígrafe a cierre del ejercicio 2015 asciende a 1.088 millones de euros (987 millones de euros en 2014), de los que 1.078 millones de euros corresponden a subvenciones de capital recibidas de las administraciones cedentes en proyectos de infraestructuras, fundamentalmente en la división de Autopistas por 1.056 millones de euros y en la división de servicios por 21 millones de euros.

La principal variación del ejercicio se produce en las sociedades LBJ Infrastructure Group y NTE Mobility Partner, filiales de Cintra en EEUU, que han recibido subvenciones adicionales en el ejercicio por importe de 94 y 24 millones de euros respectivamente compensado por una disminución de 126 millones de euros consecuencia de reclasificar a pasivos mantenidos para la venta las subvenciones recibidas por la autopista irlandesa Eurolink Motorway M4-M6.

Adicionalmente se ha producido un incremento en las sociedades de Estados Unidos de 96 millones de euros debido a la apreciación del dólar con respecto al euro.

Estas subvenciones de capital se imputan al resultado del ejercicio con el mismo criterio con el que se amortizan los activos a los que están afectas. El impacto en el flujo de caja de estas subvenciones se presenta neteando la cifra de inversiones.

6.2. DÉFICIT DE PENSIONES

En este epígrafe se encuentra registrado el déficit de planes de pensiones y otros premios de jubilación a empleados, e incluye tanto los planes de prestación definida, como los de aportación definida. La provisión reconocida en balance asciende a 46 millones de euros (101 millones de euros al 31 de diciembre de 2014). De dicho importe, 44 millones de euros (99 millones de euros al 31 de diciembre de 2014) corresponden a planes de prestación definida del Grupo Amey en el Reino Unido.

| Planes de prestación definida grupo Amey (Millones de euros) | 2015 | 2014 |
|--|-----------|-----------|
| Pasivo reconocido en balance | | |
| Obligación al cierre del ejercicio | 999 | 1.003 |
| Valor razonable de activos afectos al final del ejercicio | 955 | 904 |
| DÉFICIT DE PENSIONES AMEY | 44 | 99 |

El Grupo Amey tiene 9 planes de prestación definida cubriendo un total de 6.562 trabajadores y 10 planes de aportación definida cubriendo un total de 13.201 empleados. Los movimientos más significativos durante 2015 que provocan una mejora del déficit de 55 millones de euros son:

- Impacto por pérdidas y ganancias actuariales de +47 millones de euros que supone una disminución del déficit de pensiones (menor pasivo) reconocido contra patrimonio neto: Por la parte de las obligaciones se produce una mejora de hipótesis actuariales principalmente por el aumento de la rentabilidad esperada de activos y tasa de descuento. 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 +24 millones de euros que supone una disminución del déficit de pensiones (menor pasivo). Las aportaciones ordinarias ascendieron a 5 millones de euros mientras que las aportaciones extraordinarias destinadas a mejorar el déficit de pensiones fueron de 19 millones de euros.
- Impacto negativo en pérdidas y ganancias por importe de -10 millones de euros que suponen un aumento del déficit de pensiones (mayor pasivo) y que se detalla en el apartado b) de la presente Nota.
- Impacto negativo por efecto de tipo de cambio de -6 millones de euros que supone incremento del déficit.

Adicionalmente y sin efecto en el déficit de pensiones, existen reducciones y liquidaciones como consecuencia del pago de las obligaciones contraídas con los trabajadores que suponen por tanto una disminución de la obligación al cierre del ejercicio y una reducción por el mismo importe de los activos afectos. Durante el ejercicio 2015 dichas reducciones y liquidaciones ascendieron a 35 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) | 2015 | 2014 |
|---|-----------|------------|
| Ganancias/pérdidas actuariales en obligaciones | 66 | -69 |
| Ganancias/pérdidas actuariales en activos por la diferencia entre la rentabilidad esperada al inicio del ejercicio y la rentabilidad real | -18 | 56 |
| IMPACTO EN PATRIMONIO RECONOCIDO | 47 | -13 |

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 | 2015 | 2014 |
|---|-------|-------|
| Incremento salarial | 2,40% | 2,40% |
| Tasa de descuento | 3,90% | 3,60% |
| Tasa inflación esperada | 3,15% | 3,10% |
| Rentabilidad esperada activos | 3,90% | 3,60% |
| Mortalidad (años) | 86-93 | 86-91 |

Las hipótesis de mortalidad utilizadas para el Grupo Amey en el cálculo de las obligaciones por pensiones están basadas en las Tablas Actuariales de Mortalidad, y viene a ser el equivalente a estimar una esperanza de vida de entre 86 y 93 años.

En cuanto a los activos afectos a los planes de pensiones de prestación definida, se presenta a continuación una tabla resumen de su composición por tipos de activos a valor razonable para los ejercicios 2015 y 2014:

| Planes de prestación definida grupo Amey (Millones de euros) | 2015 | 2014 |
|---|------------|------------|
| Activos afectos al plan (Valor razonable) | | |
| Instrumentos de capital | 370 | 317 |
| Instrumentos de deuda | 511 | 358 |
| Inmuebles | 61 | 56 |
| Efectivo y Otros | 13 | 173 |
| TOTAL ACTIVOS AFECTOS AL PLAN | 955 | 904 |

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) | 2015 | 2014 |
|---|------------|----------|
| Impacto en resultados antes impuestos | | |
| Coste de los servicios del ejercicio corriente | -5 | -6 |
| Coste por intereses | -38 | -39 |
| Rendimiento esperado de los activos | 35 | 35 |
| Otros | -1 | 14 |
| TOTAL INCLUIDO EN CUENTA DE RESULTADOS | -10 | 3 |

c) Revisiones actuariales completas

En el Grupo Amey se realizan valoraciones actuariales completas cada tres años, dependiendo del plan, habiéndose realizado las últimas revisiones para todos los planes entre 2013 y 2014.

| | 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 1 de enero de 2015 | 100 | 497 | 170 | 451 | 162 | 1.378 | 475 | 1.853 |
| Variaciones de perímetro y reclasificaciones a mantenido para venta | 6 | -459 | -95 | 0 | 0 | -547 | 2 | -545 |
| Dotaciones: | 10 | 0 | 39 | 45 | 77 | 171 | 237 | 408 |
| <i>Por resultado de explotación</i> | 7 | 0 | 32 | 41 | 77 | 157 | 237 | 395 |
| <i>Por resultado financiero</i> | 3 | 0 | 7 | 3 | 0 | 13 | 0 | 13 |
| Reversiones: | -3 | 0 | -15 | -70 | -32 | -120 | -121 | -241 |
| <i>Por resultado de explotación</i> | -3 | 0 | -12 | -58 | -32 | -105 | -121 | -225 |
| <i>Por resultado financiero</i> | 0 | 0 | -3 | 0 | 0 | -3 | 0 | -3 |
| <i>Por Impuesto de Sociedades</i> | 0 | 0 | 0 | -12 | 0 | -12 | 0 | -12 |
| Incrementos / (Disminuciones) con contrapartida en activos concesionales | 0 | -8 | 0 | 0 | 0 | -8 | 0 | -8 |
| Trasposos y otros | 1 | 0 | -2 | -11 | -31 | -44 | 22 | -23 |
| Diferencia de tipo de cambio | 0 | 0 | 3 | 0 | 3 | 7 | 7 | 14 |
| Saldo al 31 de diciembre de 2015 | 113 | 30 | 99 | 416 | 179 | 837 | 622 | 1.459 |

Se detalla a continuación la naturaleza e importe de las principales provisiones registradas:

En base a dicha revisión, se han reducido las aportaciones extraordinarias a aportar para los próximos años.

Para el ejercicio 2016 las aportaciones ordinarias acordadas con los fideicomisarios han ascendido a 6 millones de euros. Mientras que las contribuciones extraordinarias pasarán de 19 millones de euros en 2015 a 18 millones de euros en 2016.

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. | 4 | 3 | 83 | 66 |
| - 50 p.b. | -4 | -3 | -95 | -76 |

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:

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.

Provisión para expropiaciones

Corresponde a la provisión por expropiaciones registrada por las autopistas españolas, por importe total de 30 millones de euros (497 millones de euros a 31 de diciembre de 2014). La disminución registrada en el epígrafe se debe fundamentalmente a la desconsolidación de las autopistas R4 Madrid Ocaña (452 millones de euros a 31 de diciembre de 2014) y AP36 Ocaña la Roda (7 millones de euros a 31 de diciembre de 2014). Adicionalmente, la provisión por expropiaciones registrada en la Autopista del Sol se ha reducido en 8 millones de euros, debido a la actualización de las estimaciones realizadas.

Provisión para reposición CINIF 12

Se recogen en este epígrafe las provisiones para inversiones de reposición establecidas por la CINIF 12 (nota 1.3.3.2). El saldo de este epígrafe ha pasado de un saldo de 170 millones de euros a diciembre de 2014 a 99 millones de euros a 31 de diciembre de 2015, experimentado una disminución de 70 millones de euros. Esta disminución se debe fundamentalmente a la desconsolidación de las autopistas R4 Madrid Ocaña (31 millones de euros) y AP36 Ocaña la Roda (22 millones de euros); así como la reclasificación a mantenidos para la venta de la autopista Chicago Skyway (34 millones de euros) y el cambio de la autovía Autostrada do Algarve a modelo de cuenta a cobrar (8 millones de euros).

Provisiones para pleitos y reclamaciones de carácter tributario

Se registran en este epígrafe:

- Provisiones destinadas a cubrir los posibles riesgos resultantes de pleitos y litigios en curso, por importe de 170 millones de euros (175 millones de euros a diciembre 2014).
- Provisiones por reclamaciones de carácter tributario (246 millones de euros, 277 millones de euros a diciembre 2014) 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.

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 179 millones de euros a 31 de diciembre de 2015 (162 millones de euros a 31 de diciembre de 2014).

Provisiones a corto plazo

Corresponde principalmente a la División de Construcción, por provisiones para terminación, retirada y pérdidas de obra por importe de 493 millones de euros (416 millones de euros a 2014).

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 153 millones de euros (151 millones de euros a 31 de diciembre de 2014), de los cuales 103 millones corresponden a la división de Autopistas, 39 millones corresponden a la división de Servicios y 11 millones a la división de Construcción.
- Depósitos y fianzas a largo plazo por importe de 8 millones de euros (22 millones de euros a 31 de diciembre de 2014). La variación de este saldo durante el ejercicio se debe fundamentalmente a las desconsolidaciones de las autopistas Madrid Sur y Ocaña La Roda, que ha supuesto una disminución de 19 millones de euros.
- Pasivos comerciales a largo plazo de la actividad de Servicios en el Reino Unido por importe de 11 millones de euros (11 millones de euros a 31 de diciembre de 2014).

6.5. PASIVOS Y ACTIVOS CONTINGENTES Y COMPROMISOS

6.5.1. Litigios

En el desarrollo de sus actividades, el grupo está sujeto a posibles pasivos contingentes de diferente naturaleza. Dichos pasivos contingentes se materializan en pleitos o litigios sobre los que se reconoce una provisión en base a la mejor estimación de los desembolsos que se espera sean necesarios para liquidar la obligación. Por lo tanto no se prevé que surjan pasivos significativos distintos de aquellos que ya están provisionados y que puedan suponer un efecto material adverso.

A continuación se describen los litigios más relevantes, en términos del importe, en las diferentes divisiones de negocio del Grupo:

a) Litigios en relación al negocio de Autopistas

Situación del proceso concursal de la autopistas AP 36 Ocaña-La Roda y Radial 4 Madrid-Ocaña.

Principales hechos acaecidos en el ejercicio 2015

a) Autopista AP 36 Ocaña-La Roda

A lo largo del ejercicio 2015 se han producido importantes hitos en la evolución del proceso concursal abierto en relación a la sociedad concesionaria y a la sociedad titular de las acciones de la concesionaria. En concreto:

El pasado 23 de enero, la Abogacía del Estado, en representación de Seittsa, sociedad participada 100% por el Gobierno español, presentó ante al Juzgado de lo Mercantil una propuesta de convenio, cuyos principales aspectos son los siguientes:

- Constituir una propuesta de carácter global con el objeto de dar una solución a todas las sociedades concesionarias de autopistas que se encontraban en la misma situación. De hecho la validez de la misma quedaba supeditada a que fuese aceptada por todas las sociedades concesionarias, entre las que se incluye no sólo la autopista AP 36,

sino también la sociedad titular de la autopista Radial 4 Madrid-Ocaña.

- Seittsa pasaría a ser la sociedad titular de todas las concesiones administrativas relativas a las autopistas afectadas.

- Asumiendo Seittsa las deudas con terceros de dichas sociedades concesionarias, si bien con determinadas quitas sobre el importe nominal de las mismas. En concreto se proponía una quita del 100% para las deudas con los accionistas y una quita del 50,99% para las deudas con las entidades financieras, además de otra serie de condiciones sobre el aplazamiento de las mismas.

En la práctica la solución propuesta, implicaba que los accionistas no recuperarían ningún importe en relación al capital invertido en los proyectos.

El 24 de febrero de 2015 el Juzgado Mercantil competente rechazó mediante auto la propuesta de convenio presentada por la abogacía del estado, y en especial aprobó las siguientes medidas:

- No admitir a trámite las propuestas de convenio por existir defectos insubsanables.

- Dejar sin efecto la fase de convenio en el proceso concursal y abrir la fase de liquidación, dejando sin efecto el señalamiento de la junta de acreedores que estaba prevista para el 4 de marzo de 2015,

- Dejar en suspenso las facultades de administración y disposición de las sociedades concesionarias y su accionista único, de tal forma que la gestión y administración de ambas sociedades se transfirió a los administradores concursales al haberse producido el cese del Consejo de Administración.

Contra dicho auto, la abogacía del estado, interpuso recurso de apelación, que fue aceptado a trámite por parte del Juzgado de lo Mercantil con fecha 31 de julio de 2015 (notificado el 4 de septiembre).

En el recurso de apelación, la abogacía del estado rebatía los argumentos del Juzgado, e insistía en la aplicación de la propuesta de convenio de Seittsa como única solución a la situación de las sociedades afectadas.

Con fecha 21 de septiembre, parte de los bancos financiadores del proyecto, presentaron escrito de oposición al recurso interpuesto por la abogacía del estado. En dicho escrito alegaban que el plan de viabilidad en el que se basaba la propuesta de Seittsa era irrealizable y que la única alternativa viable es la liquidación de las sociedades, mediante el pago de la Responsabilidad Patrimonial de la Administración (RPA) por parte del Estado.

A fecha de formulación de estas cuentas anuales, el mencionado recurso de apelación no ha sido objeto de resolución por la Audiencia Provincial de Madrid.

b) Autopista Radial 4

A diferencia del caso de la autopista AP 36, la situación procesal de la autopista Radial 4, es totalmente diferente en la medida en que se encuentra en discusión la confección del listado de acreedores y determinación de los pasivos de la compañía, todo ello en la fase inicial del proceso concursal. Dicho retraso se justifica en parte por la complejidad del proceso expropiatorio en este caso, comparado con la AP36, y en la posible cautela por parte del Juzgado competente en avanzar en el proceso, a la espera de que se vislumbre una solución definitiva en procesos similares en relación con el carácter privilegiado en los créditos otorgados por las entidades financieras.

No obstante, y a pesar de que el proceso judicial no ha avanzado de forma significativa, en el ejercicio 2015, Ferrovial ha tenido

conocimiento, a través del proceso de la AP 36, en este ejercicio de la posición final del Gobierno reflejada en la propuesta del convenio de Seittsa, como la posición de algunos bancos acreedores en varios de los proyectos con el objeto de evitar la firma de dicho convenio y a cambio entrar en un proceso de liquidación mediante la ejecución de la RPA.

Situación actual de ambos proyectos e implicaciones sobre la obligación de integrar los mismos en los estados financieros consolidados del grupo

Situación de proyectos

Desde un punto de vista económico y partiendo de la información de la que se ha tenido conocimiento a lo largo del ejercicio 2015, se puede concluir que actualmente sólo caben dos vías respecto a la resolución del concurso de acreedores, o finalmente prospera la propuesta de la Administración a través del convenio propuesto por Seittsa, escenario en el que los accionistas no recuperarían ningún importe de la inversión realizada, o prospera la posición de determinados bancos que implicaría la liquidación de las concesiones mediante el mecanismo de la RPA, escenario en el que los accionistas no recuperarían tampoco ningún importe de la inversión realizada ya que la suma del importe de la RPA garantizado junto con en el de otros activos realizables en el contrato concesional es, en ambos casos, inferior a las deudas de las compañías con los acreedores, por lo que no existiría ningún remanente en favor de dichos accionistas. En concreto, en el caso de la autopista Radial 4 el importe de la RPA es de 700 millones de euros y el de otros activos realizables de 13 millones de euros lo que supondría un total de valor realizable de 713 millones de euros frente a una deuda total de 1.273 millones de euros en la que se incluye principalmente 654 millones del valor nominal de la deuda financiera y 438 millones de euros de deudas pendientes por las expropiaciones realizadas. Así mismo, en el caso de la AP 36 el importe de los activos realizables es de 464 millones de euros que incluyen principalmente 449 millones de euros correspondientes a la RPA siendo su deuda total de 604 millones de euros cuyo principal componente es la deuda financiera pendiente de importe nominal de 585 millones de euros.

Por otro lado tampoco existen obligaciones pendientes de desembolso por parte de los accionistas, adicionales a los importes ya desembolsados y la única garantía adicional al capital invertido es la relativa a la R4 por importe de 14 millones de euros, cantidad que está debidamente provisionada, por lo que se puede concluir que actualmente los accionistas de ambos proyectos no están expuestos ni a posibles beneficios adicionales que se puedan derivar de la resolución de la situación concursal ni a pérdidas adicionales, distintas del capital y de las garantías ya provisionadas.

Implicaciones sobre la obligación de consolidar ambos proyectos

La NIIF 10, es la norma que define la existencia de control a efectos de determinar la obligación o no de consolidar los estados financieros de una sociedad participada. Dicha norma, en su párrafo 5 establece tres condiciones que se tienen que cumplir de forma conjunta para concluir que existe una relación de control y por lo tanto obligación de consolidar. Estas tres condiciones son:

1-Existencia de control político, que implica la capacidad de nombrar a la mayoría del órgano de gobierno de la compañía o de controlar sus decisiones de otra forma.

2-Exposición a posibles beneficios o pérdidas originadas por dicha participación.

3-Capacidad de utilizar el control político anteriormente mencionado para poder influir en la exposición a esos beneficios de la participación.

La no existencia de alguna de estas tres condiciones implica la obligación de no consolidar la sociedad participada.

Del análisis realizado anteriormente, se puede concluir que en ambos casos, y tras la evolución de lo ocurrido en 2015 (ver apartados anteriores), en los dos proyectos no se cumplen las condiciones 2 y 3 mencionadas, ya que no existe una exposición real a posibles beneficios o pérdidas por la participación en el activo (las dos soluciones abiertas no afectarían a la exposición patrimonial de los accionistas), y adicionalmente no existe capacidad real de utilizar el control político para influir en esa exposición.

-Respecto a la condición 1, en el caso de la AP36, no se cumple claramente al haberse producido en el ejercicio la destitución del Consejo de Administración y el nombramiento como únicos administradores a los administradores concursales en su función de liquidadores, y en el caso de la R4, aunque se mantienen de manera formal los administradores nombrados por los accionistas, su capacidad de decisión está sometida a restricciones severas y duraderas, ya que los administradores concursales tienen que autorizar o dar la conformidad a cualquier acto de los administradores, estando también limitada la capacidad de los mismos con motivo de la prenda de las acciones de la sociedad concesionaria, de la que son titulares las entidades financiadoras, en tanto en cuanto que dicha prenda exige el consentimiento de las entidades financiadoras en el caso de que los administradores tomasen decisiones que pudiese perjudicar dicha garantía.

En base a lo anteriormente indicado, considerando que no existen garantías ni litigios no provisionados en relación a estos proyectos, y tal como se indica en la nota 1.1.2 de los presentes estados financieros se ha considerado que se ha producido una pérdida de control y se ha procedido a desconsolidar ambos.

c) Autopista Terrasa Manresa (Autema):

Tal y como se mencionó en la Nota 34 "Acontecimientos posteriores al cierre" de las Cuentas Anuales Consolidadas de 2014, en enero de 2015 la Generalitat de Cataluña notificó a Autema su intención de modificar el régimen concesional del proyecto, establecido en virtud del Decreto 137/1999, pasando de un régimen en el que la Generalitat se compromete a abonar a la sociedad concesionaria la diferencia entre los peajes recaudados y el excedente de explotación fijado en el Plan Económico Financiero, a un sistema por el que la retribución obtenida por parte del concesionario dependerá del número de usuarios de la infraestructura, subvencionando la Generalitat parte del peaje abonado por el usuario. El pasado 14 de julio la Generalitat de Cataluña publicó oficialmente el Decreto 161/2015 en el que se recoge la modificación del contrato concesional de la autopista. La sociedad considera que existen argumentos muy sólidos para concluir que la Administración, al dictar el Decreto 151/2015, ha extralimitado claramente los límites de la potestad de modificación de los contratos por lo que ha procedido a recurrir el mencionado Decreto ante el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña.

Con motivo de esta modificación del régimen concesional y teniendo en cuenta la sólida posición legal contra dicha modificación, se ha procedido a mantener la clasificación de esta concesión como activo financiero. No obstante, se ha revisado el test de deterioro del fondo de comercio que dicho activo tenía asignado y se ha registrado un deterioro de 55 millones en base a las hipótesis mencionadas en el apartado 3.1.2.

d) Autopista M-203:

Con fecha 24 de Abril de 2014 la Concesionaria formuló demanda ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid solicitando la resolución del contrato de concesión por incumplimiento de la administración concedente y la anulación de las penalidades impuestas a la concesionaria. Tras la contestación presentada por la Comunidad de Madrid y, una vez celebrada la fase de prueba, las actuaciones del pleito se dieron por concluidas para la emisión de

sentencia. El 12 de febrero de 2015 se ha notificado la sentencia por la que se estima íntegramente el recurso contencioso-administrativo interpuesto, es decir, estima la resolución del contrato de concesión solicitada por la Concesionaria, y reconoce un derecho a compensación económica derivado de dicha resolución de contrato, anulando la Orden de Imposición de penalidades de 6 de agosto de 2013. Dicha sentencia ha sido recurrida en casación por la Comunidad de Madrid.

A 31 de diciembre de 2015 el valor neto contable de este activo es de 46 millones de euros, neto de una provisión de 16 millones de euros. El mencionado valor en libros es el importe que la sociedad considera como recuperable de la Administración ajustado por el riesgo de ejecución de determinadas garantías aportadas en relación con este proyecto (Ver nota 6.5.2).

e) Autopista I-77 Carolina del Norte Estados Unidos:

I-77 Mobility Partners LLC ha sido codemandado junto con la Autoridad de Transporte de dicho estado (NCDOT) en un procedimiento que persigue la nulidad del contrato de concesión (*Comprehensive Agreement*) firmado por I-77 Mobility Partners LLC y NCDOT, relativo a una autopista de acceso a Charlotte en régimen de managed lane. Las pretensiones de los demandantes han sido desestimadas por el juez con fecha 8 de enero 2016. Los demandantes tienen actualmente abierto el plazo para apelar la decisión. En el caso de que prosperase este recurso, el impacto sería la anulación del contrato de concesión actualmente otorgada a la sociedad I 77, anulación que generaría un derecho a la indemnización de daños y perjuicios para la sociedad concesionaria. La inversión a 31 de diciembre en este proyecto en el que se tiene un 50,1% es de 2 millones de euros.

b) Litigios relacionados con el negocio de Construcción

La división de Construcción del Grupo tiene abiertos diversos litigios relativos fundamentalmente a posibles defectos en la construcción de las obras realizadas y a reclamaciones por responsabilidad civil.

El importe total provisionado por dichos riesgos a 31 de diciembre de 2015 es de 161 millones de euros (163 millones de euros en 2014) y corresponde a un total de aproximadamente 148 litigios. Los principales litigios por su importe en esta área de actividad son los siguientes:

- Muelle del Prat: Corresponde a una reclamación relativa a la obra de la nueva terminal de contenedores del Puerto de Barcelona. Dicha obra fue ejecutada por Ferrovial Agroman en UTE con otras empresas. La demanda fue interpuesta por el Puerto de Barcelona en septiembre de 2011 contra todas las empresas que participaban en la ejecución, por importe de 97 millones de euros y el motivo son daños generados por un accidente ocurrido durante los trabajos de construcción. En 2013 se dicta sentencia que estima parcialmente la demanda interpuesta por el cliente, condenando solidariamente a los demandados al pago de 20,9 millones de euros más intereses. En el primer semestre de 2014 las compañías aseguradoras cubrieron parcialmente el pago de la sentencia anterior. La parte no cubierta se encuentra pendiente de recurso de apelación presentado por los miembros partícipes de la citada UTE, sin que a cierre del ejercicio se haya dictado sentencia sobre dicho recurso
- Arbitraje en relación a las obras del aeropuerto de Varsovia: Corresponde a una reclamación dirigida a la UTE formada por Ferrovial Agroman y a Budimex por cancelación del contrato de ejecución de la terminal 2 del aeropuerto de Varsovia. En 2007

el cliente ejecuto un aval otorgado por 13,5 millones de euros e interpuso una demanda contra la UTE constructora por un importe total de 67 millones de euros. La UTE constructora por su lado presento reclamaciones al cliente por la ejecución ilegal del aval y por cantidades pendientes de cobro por un importe de 54,5 millones de euros. En septiembre de 2012 y tras una resolución positiva de la corte arbitral (confirmada en 2013 por el Tribunal Supremo) el cliente ha procedido a devolver el aval ejecutado y a abonar los intereses devengados desde que se produjo la ejecución. El asunto de fondo sigue pendiente de resolución por parte de la corte arbitral.

c) Litigios relacionados con el negocio de Servicios

Respecto al negocio de Servicios en el Reino Unido, el principal litigio en el ejercicio 2015 es el relativo al contrato que Amey mantiene con el Ayuntamiento de Birmingham para la rehabilitación y mantenimiento de distintas infraestructuras por un periodo de 25 años. En relación al mismo, el pasado 9 de julio de 2015, se dictó una primera resolución de un tercero (“adjudicator”) dentro del proceso de resolución de disputas previsto en el contrato (proceso denominado “adjudication”), según la cual declaró que el alcance de los trabajos en la fase inicial de inversión debería haber sido más amplio al realizado y que las partes debían iniciar un proceso de análisis y determinación de los trabajos adicionales a ejecutar así como su cuantificación. Con fecha 18 de agosto Amey ha recurrido esa resolución al considerar que existen sólidos argumentos legales que acreditan que la resolución inicial es incorrecta. Está previsto que se dicte sentencia en relación a este recurso en la primera mitad del ejercicio 2016. Al cierre del ejercicio se considera que los riesgos asociados a esta disputa se encuentran suficientemente cubiertos en los presentes estados financieros.

Adicionalmente respecto al negocio de servicios en el Reino Unido, es de destacar también proceso de liquidación del contrato de Servicios con Cumbria County Council (CCC). Con motivo de la terminación del contrato en 2012 Amey reclamó al cliente un importe de 27,2 millones de libras, y en respuesta a dicha reclamación CCC interpuso una contra reclamación por importe de 22,4 millones de libras. En noviembre del 2013, Amey inició un procedimiento judicial al respecto que se espera se resuelva en el ejercicio 2016. El valor de la reclamación de Amey asciende a 27 millones de libras existiendo una contra reclamación de CCC por importe de 19 millones de libras.

Respecto al negocio de Servicios en España, el principal litigio que la sociedad tiene abierto a diciembre de 2015, es el relativo a una Resolución del Consejo Nacional de Mercados y la Competencia notificada el pasado 15 de enero de 2015, por la que se impone a las sociedades del grupo Cespa y Cespa G.R. y a otras empresas del sector de gestión de residuos y saneamiento urbano, una sanción por la participación en un acuerdo de reparto del mercado. En concreto la sanción impuesta a Cespa S.A. y Cespa G.R. asciende a 13,6 millones de euros. La Audiencia Nacional no se ha pronunciado a 31 de diciembre respecto al recurso que el Grupo interpuso el 11 de marzo del 2015 en contra del expediente sancionador del CNMC. En opinión de los asesores legales de la compañía existen argumentos muy sólidos para la impugnación de dicha resolución, por lo que en base a dichos argumentos, el Grupo ha decidido no registrar ningún tipo de provisión en relación a este litigio.

d) Litigios de carácter fiscal

Como se indica en la Nota 6.3. las compañías del grupo mantienen diversas provisiones de carácter fiscal por las diferentes

interpretaciones a las normas fiscales que pudieran darse en los diferentes países donde opera el grupo.

e) Otros litigios

Además de los litigios indicados anteriormente, es de destacar la existencia de determinadas reclamaciones por parte de Promociones Habitat S.A en relación con las garantías otorgadas bajo el contrato de compraventa de Ferrovial Inmobiliaria S.A., pendientes de resolución o de pago, cuyo importe se encuentra, a la fecha, debidamente provisionado en los estados financieros.

6.5.2. Garantías

a) Aavales bancarios y otras garantías otorgadas por compañías aseguradoras

En el desarrollo de sus actividades, el grupo está sujeto a posibles pasivos contingentes, por su naturaleza inciertos, relativos a la responsabilidad que se deriva de la ejecución de los diversos contratos que constituyen la actividad de sus divisiones de negocio.

Para cubrir dicha responsabilidad, el grupo tiene otorgados avales bancarios y otras garantías otorgadas por entidades aseguradoras. A 31 de diciembre de 2015, el saldo otorgado era de 4.827 millones de euros (4.620 millones de euros en 2014).

A continuación se presenta una tabla desglosando dicha cifra por áreas de negocio.

| (Millones de euros) | 2015 | 2014 |
|---------------------|--------------|--------------|
| Construcción | 3.106 | 3.074 |
| Autopistas | 290 | 177 |
| Servicios | 925 | 994 |
| Aeropuertos | 8 | 28 |
| Resto | 499 | 348 |
| TOTAL | 4.827 | 4.620 |

Las partidas más significativas son las garantías otorgadas en la actividad de Construcción (3.106 millones de euros) y Servicios (925 millones de euros), que cubren la responsabilidad por la correcta ejecución de los contratos de construcción o prestación de servicios donde intervienen sociedades del grupo. Los beneficiarios de estos avales o garantías son los clientes de dichos contratos, fundamentalmente administraciones públicas, clientes privados y sociedades participadas titulares de proyectos de infraestructuras.

Respecto a este tipo de responsabilidades, señalar que, en determinados casos, no están cubiertas por garantías otorgadas por bancos o entidades aseguradoras, sino por garantías otorgadas por otras compañías del grupo distintas de las que ejecutan directamente los contratos. Adicionalmente, parte de dichos riesgos están cubiertos con contratos de seguros, como seguros de responsabilidad civil o de vicios de construcción.

Por último indicar que dentro del importe total de avales del grupo recogido en la anterior tabla, 392 millones de euros garantizan las inversiones comprometidas en el capital de proyectos de infraestructuras, como se menciona en la nota 6.5.3.

b) Garantías otorgadas por unas sociedades a favor de otras dentro del grupo

Como anteriormente se ha comentado, en general existen garantías otorgadas entre empresas del grupo para cubrir responsabilidades frente a terceros, bien sea por relaciones contractuales, comerciales o financieras.

Aunque este tipo de garantías no tienen efecto a nivel del grupo consolidado, existen determinadas garantías otorgadas por sociedades ex proyecto a sociedades proyecto (ver nota 1.1.2.) que, debido a la calificación de la deuda de proyectos como deuda sin recurso, resulta relevante indicar (ver b.1. Garantías de Capital Contingente).

Igualmente existen otras garantías otorgadas a sociedades integradas por puesta en equivalencia que es relevante detallar (ver b.2.)

b.1) Garantías otorgada por sociedades ex proyectos a sociedades proyecto en relación a la deuda de estos proyectos, que podrían implicar en el futuro desembolsos adicionales de capital si llegasen a cumplir los eventos garantizados (Garantías de Capital Contingente)

Dentro de las garantías prestadas por sociedades ex proyecto a sociedades proyecto, existen dos tipos de garantías:

-Aquellas garantías que responden de la ejecución correcta del contrato de construcción o prestación de servicios y que se encuentran incluidas dentro de las mencionadas en la nota 6.5.2.a) anterior.

-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 2015 en favor de proyectos integrados por Integración Global, detallando la sociedad beneficiaria, el concepto que cubre la garantía y el importe máximo de las mismas. Señalar que los importes que se indican son los que corresponden a Ferrovial:

| Sociedad Beneficiaria (Proyecto) | Concepto Garantía | Importe |
|--|---|------------|
| Auto-Estradas Norte Litoral | Garantía limitada a cubrir sobrecostos de expropiaciones | 1 |
| Azores | Garantía aportación capital en situación de desequilibrio patrimonial de la concesionaria entre 2014 y 2017 | 3 |
| Ausol | Garantía para cubrir Servicio de Deuda por déficit de caja hasta 30 millones de euros. Igualmente cubre amortización anticipada a vencimiento hasta 18 millones de euros. Límite máximo conjunto de 30 millones de euros | 30 |
| Subtotal Garantías Proyectos Cintra | | 35 |
| 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 | 75 |
| 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 | 71 |
| Subtotal Garantías Proyectos Construcción | | 146 |
| Servicios Urbanos Murcia | Garantía técnica de obtención del certificado de acto presunto de obtención de licencia, actuaciones en relación a la autorización ambiental y otorgamiento de un derecho real de prenda hasta un límite conjunto de 70 millones de euros. Garantía técnica de 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 | | 251 |

No existen avales garantizando este capital contingente.

De los importes señalados en la tabla anterior, a 31 de diciembre de 2015, están provisionadas las garantías correspondientes a la autopista de Azores por 3 millones de euros, que han sido desembolsados en enero de 2016.

Adicionalmente se desglosan los importes relativos a las garantías de la misma naturaleza que corresponden al porcentaje de participación en relación a la financiación de los proyectos de infraestructuras que se integran por Puesta en Equivalencia, cuya deuda, por lo tanto, no se integra en los Estados Financieros Consolidados del Grupo.

| Sociedad Beneficiaria | Concepto Garantía | Importe |
|--|--|-----------|
| Serrano Park (Cintra) | Garantía limitada para cubrir las cuentas de reservas del servicio de la deuda y de mantenimiento en caso de déficit de caja | 4 |
| URBICSA (Construcción) | Garantía técnica por incumplimiento para cubrir las cuentas de reserva del servicio de la deuda. No cubre en caso de insolvencia (falta de pago) o incumplimiento del Concedente | 53 |
| TOTAL GARANTÍAS PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS PUESTA EN EQUIVALENCIA | | 56 |

b.2) Otras garantías otorgadas a favor de sociedades integradas por Puesta en Equivalencia distintas de las sociedades de proyecto

Determinados contratos de construcción y servicios se ejecutan por sociedades integradas por puesta en equivalencia, que habitualmente se crean con el objeto de ejecutar contratos licitados previamente por sus socios. En este caso, los socios de dichas sociedades otorgan garantías para responder de la ejecución de estos contratos. Las responsabilidades garantizadas son similares a las indicadas en el apartado 6.5.2.a).

Entre estas garantías destacan las otorgadas en la división de Servicios en favor de diversas sociedades integradas por puesta en equivalencia que alcanzan un importe total de 1.309 millones de euros, siendo las más relevantes las relacionadas con contratos con el Ministerio de Defensa y Justicia británicos. Señalar que el importe anterior corresponde al volumen de trabajos pendientes por ejecutar por el porcentaje de participación de Ferrovial

c) Garantías reales sobre activos propios

Las garantías reales sobre activos propios se describen en:

- Garantías sobre activos fijos, ver Nota 3.4.
- Garantías sobre depósitos o caja restringida, ver Nota 5.2.

d) Garantías recibidas de terceros

31 de diciembre de 2015 Ferrovial cuenta con garantías recibidas de terceros por un total de 860 millones de euros, fundamentalmente provenientes de la división de construcción en relación al cumplimiento de determinados derechos de los que son titulares principalmente las sociedades de Ferrovial Agroman en Estados Unidos por un importe total de 661 millones de euros, Grupo Budimex por 83 millones de euros y resto de sociedades constructoras por 106 millones de euros.

6.5.3. Compromisos

Según se describe en la Nota 1.1., los proyectos de infraestructuras desarrollados por el grupo, se desarrollan a través de contratos a largo plazo, en los que la sociedad titular del proyecto en el que el grupo participa, bien solo o con otros socios, y es el propio proyecto al que se adscribe la deuda externa necesaria para su financiación sin recurso del accionista de los proyectos o con recurso limitado a las garantías otorgadas, en las condiciones señaladas en la Nota 5.2. Desde un punto de vista de gestión, Ferrovial, por lo tanto, considera los compromisos de inversión en el capital de dichos proyectos, ya que la inversión en los activos está financiada por la propia deuda de los mismos.

a) Compromisos de inversión

Se muestran a continuación los compromisos de inversión asumidos por el grupo en relación a los fondos propios de sus proyectos:

| (Millones de euros) | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 y siguientes | TOTAL |
|---|------------|-----------|------------|----------|-----------|-------------------|------------|
| Inversiones proyectos infraestructuras Integración Global | 103 | 66 | 119 | 0 | 0 | 21 | 309 |
| Autopistas | 84 | 64 | 118 | 0 | 0 | 21 | 287 |
| Servicios | 18 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 18 |
| Construcción | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| Inversiones proyectos infraestructuras Puesta Equivalencia | 75 | 28 | 38 | 0 | 10 | 0 | 152 |
| Autopistas | 49 | 21 | 0 | 0 | 10 | 0 | 81 |
| Servicios | 26 | 7 | 38 | 0 | 0 | 0 | 71 |
| Total inversiones en proyectos de infraestructuras | 178 | 94 | 157 | 0 | 10 | 21 | 460 |

A 31 de diciembre de 2015 los compromisos totales de inversión ascienden a 460 millones de euros (555 millones de euros en 2014). La disminución en los compromisos de inversión está relacionado con los desembolsos realizados durante el ejercicio en proyectos de autopistas en Estados Unidos y con la realización de otras inversiones en Servicios.

Como se ha indicado en el apartado 6.5.2.a) de esta nota, parte de estos compromisos, en concreto 392 millones de euros, están garantizados con avales. Igualmente, se incluyen 37 millones de euros en las garantías mencionadas en el apartado b.1) correspondientes a capital contingente cuyo desembolso se considera probable.

Señalar que, aunque no figura incluido dentro de los compromisos de la tabla superior, en relación al proyecto de la autopista I-77, se están garantizando los compromisos de inversión de otro socio por importe de 70 millones de euros. A cambio de otorgar esta garantía y, en caso de que este socio no haga frente a sus desembolsos, su participación se diluirá en la parte proporcional a los desembolsos que no haya realizado.

Adicionalmente, en la división de Servicios existen compromisos de adquisición de inmovilizado material por importe de 92 millones de euros (185 millones de euros en 2014), en relación, principalmente, a la adquisición de maquinaria o construcción de plantas de tratamiento, y 28 millones de euros relacionado con compra de empresas correspondiente fundamentalmente a la adquisición del 30% restante de la sociedad chilena Steel por 14 millones de euros, el cual se encuentra provisionado. A continuación se presenta un calendario de estos compromisos de la división de Servicios:

| (Millones de euros) | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 y siguientes | TOTAL |
|-----------------------------------|-----------|-----------|-----------|----------|----------|-------------------|------------|
| Adquisición Inmovilizado Material | 57 | 12 | 12 | 2 | 2 | 7 | 92 |
| Adquisición Empresas | 23 | 1 | 1 | 2 | 0 | 1 | 28 |
| TOTAL SERVICIOS | 80 | 13 | 13 | 4 | 2 | 8 | 120 |

Señalar que estos últimos compromisos de la división de Servicios no están garantizados mediante avales.

Por último indicar que el 6 de diciembre de 2015, Ferrovial, a través de Ferrovial Servicios, presentó una oferta pública para la adquisición del 100% de las acciones de la compañía australiana Broadspectrum por un precio en efectivo de 1,35 dólares australianos por acción, lo que supondría una inversión de 715 millones de dólares australianos (aproximadamente 490 millones de euros). La oferta está sujeta a la adquisición de un porcentaje mínimo del 50,01% del capital social de Broadspectrum y a otras condiciones habituales.

No se han otorgado garantías en relación a esta OPA, cuya fecha de aceptación finaliza el 7 de marzo de 2016.

b) Compromisos por arrendamiento operativo y financiero

El gasto reconocido en la cuenta de resultados durante el ejercicio 2015 correspondiente a arrendamientos operativos asciende a 376 millones de euros (299 millones de euros en 2014).

Los pagos mínimos totales futuros por los arrendamientos operativos no cancelables como arrendatario son los siguientes:

| 2015 (Millones euros) | Corporación | Construcción | Autopistas | Servicios | Aeropuertos | Total |
|--------------------------|-------------|--------------|------------|------------|-------------|------------|
| Menos de un año | 4 | 30 | 3 | 64 | 0 | 101 |
| Entre uno y cinco años | 13 | 40 | 3 | 115 | 0 | 171 |
| Más de cinco años | 0 | 11 | 0 | 39 | 0 | 50 |
| Arrendatario | 18 | 80 | 6 | 219 | 0 | 322 |

| 2014 (Millones euros) | Corporación | Construcción | Autopistas | Servicios | Aeropuertos | Total |
|--------------------------|-------------|--------------|------------|------------|-------------|------------|
| Menos de un año | 4 | 21 | 3 | 40 | 0 | 68 |
| Entre uno y cinco años | 15 | 21 | 4 | 69 | 0 | 108 |
| Más de cinco años | 3 | 1 | 0 | 9 | 0 | 12 |
| Arrendatario | 22 | 42 | 7 | 117 | 0 | 189 |

No existen compromisos significativos en el grupo como arrendador en contratos de arrendamientos operativos.

c) Compromisos medioambientales

Se considera actividad medioambiental cualquier operación cuyo propósito principal sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medio ambiente.

Los gastos derivados de la protección y mejora del medio ambiente se imputan a resultados en el ejercicio en que se incurren, con independencia del momento en el que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada de naturaleza medioambiental, no cubiertas por las pólizas de seguros suscritas, se constituyen en el momento del nacimiento de la responsabilidad o de la obligación que determina la indemnización o pago. Dentro de estas provisiones destacan por su importancia las provisiones para clausura de vertederos mencionadas en la nota 6.3 y cuyo saldo a 31 de diciembre de 2015 es de 113 millones de euros (100 millones en 2014).

6.6. RETRIBUCIONES DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

6.6.1. Retribuciones estatutarias del Consejo de Administración

El actual régimen retributivo de la Sociedad, regulado en el artículo 56 de sus Estatutos Sociales, consiste en la fijación por la Junta de una cantidad anual y total para todos los miembros del Consejo de Administración, estableciendo una retribución de carácter fijo y otra por asistencia a las diferentes reuniones del Consejo y a sus diferentes Comisiones. La retribución queda exclusivamente vinculada a su nivel de responsabilidad y dedicación, 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, el resumen global de cómo se aplicó la política de retribuciones durante el ejercicio 2015, así como el detalle de las retribuciones individuales devengadas por cada uno de los Consejeros durante el ejercicio 2015.

El cuadro siguiente muestra de manera individualizada la retribución estatutaria de los miembros del Consejo de Administración devengada durante los ejercicios 2015 y 2014. Esta tabla no incluye la retribución percibida por los Consejeros Ejecutivos por el ejercicio de sus funciones ejecutivas en la Compañía, las cuales son desarrolladas en el apartado 6.6.2. Destacar que la partida relativa a Remanente incluida en el cuadro relativo a 2014 corresponde con la retribución de carácter variable devengada hasta junio de ese año con el anterior sistema retributivo.

| Consejero (a) (Miles de euros) | 2015 | | | Total |
|---|-----------------|------------|------------------------------------|--------------|
| | Asignación Fija | Dietas | Asignación Fija Complementaria (1) | |
| Rafael del Pino y Calvo-Sotelo | 35 | 112 | 92 | 239 |
| Santiago Bergareche Busquet | 35 | 66 | 81 | 181 |
| Joaquín Ayuso García | 35 | 67 | 58 | 159 |
| Iñigo Meirás Amusco | 35 | 56 | 46 | 137 |
| Juan Arena de la Mora | 35 | 66 | 46 | 147 |
| María del Pino y Calvo-Sotelo | 35 | 54 | 46 | 135 |
| Santiago Fernández Valbuena | 35 | 50 | 46 | 131 |
| José Fernando Sánchez-Junco Mans | 35 | 64 | 46 | 145 |
| Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo (desde 29.10.2015) | 6 | 12 | 8 | 26 |
| Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo (desde 29.10.2015) | 6 | 12 | 8 | 26 |
| Howard Lance (desde 18.10.2014) | 35 | 30 | 46 | 111 |
| Oscar Fanjul Martín (desde 31.07.2015) | 15 | 19 | 19 | 53 |
| Jaime Carvajal Urquijo (hasta 30.07.2015) | 20 | 47 | 27 | 94 |
| Portman Baela, S.L. (hasta 09.09.2015) | 24 | 31 | 32 | 87 |
| Karlovy S.L. (hasta 29.10.2015) | 29 | 24 | 38 | 91 |
| TOTAL | 415 | 708 | 638 | 1.762 |

(1) La Asignación Fija Complementaria es una retribución estatutaria que se abona en un único pago una vez finalizado el ejercicio, siendo los importes en 2015 para el Presidente del Consejo 92 mil €, Vicepresidente Primero 80,5 miles €, Vicepresidente Segundo 57,5 miles € y resto de miembros del Consejo 46 miles €. 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.

(1) Asignación Fija + Asignación Fija Complementaria Ajustada desde 1 de julio de 2014.

(2) Remanente desde 1 de enero hasta 30 de junio de 2014.

(a) Permanencia en el cargo. A falta de indicación, el ejercicio completo.

6.6.2. Retribución individualizada de los Consejeros Ejecutivos

a) Retribuciones devengadas en los ejercicios 2015 y 2014.

Los dos Consejeros que tenían la condición de Ejecutivos en 2015 devengaron la siguiente retribución por el ejercicio de sus funciones, independientemente de las retribuciones mencionadas en el apartado anterior. Se incluye también información relativa al Vicepresidente Segundo que, aunque en los ejercicios 2015 y 2014 no ejerció funciones ejecutivas, ha ejercido opciones sobre acciones otorgadas en el ejercicio 2008 cuando era Consejero Ejecutivo.

| Consejero (a) (Miles de euros) | 2014 | | | Total |
|------------------------------------|---------------------|------------|---------------|--------------|
| | Asignación Fija (1) | Dietas | Remanente (2) | |
| Rafael del Pino y Calvo-Sotelo | 75 | 127 | 46 | 248 |
| Santiago Bergareche Busquet | 70 | 68 | 40 | 178 |
| Joaquín Ayuso García | 60 | 64 | 28 | 152 |
| Íñigo Meirás Amusco | 55 | 61 | 23 | 139 |
| Jaime Carvajal Urquijo | 55 | 60 | 23 | 137 |
| Portman Baela, S.L. | 55 | 55 | 23 | 132 |
| Juan Arena de la Mora | 55 | 71 | 23 | 148 |
| María del Pino y Calvo-Sotelo | 55 | 64 | 23 | 141 |
| Santiago Fernández Valbuena | 55 | 37 | 23 | 115 |
| José Fernando Sánchez-Junco Mans | 55 | 64 | 23 | 141 |
| Karlovy S.L. | 55 | 44 | 23 | 121 |
| Gabriele Burgio (hasta 16.12.2014) | 52 | 59 | 23 | 133 |
| Howard Lance (desde 18.12.2014) | 3 | 6 | 0 | 9 |
| TOTAL | 698 | 779 | 319 | 1.795 |

| Retribuciones Consejeros Ejecutivos | Retribución Fija | Retribución Variable | 2015 (Miles de euros) | | | | Total 2015 |
|-------------------------------------|------------------|----------------------|------------------------------------|---------------------------------------|----------------|------------------------|---------------|
| | | | Consejos otras sociedades filiales | Ejercicio Opciones sobre acciones (2) | Primas S. Vida | Planes de acciones (1) | |
| Rafael del Pino y Calvo-Sotelo | 1.335 | 1. 2.034 | 0 | 0 | 6 | 2.323 | 5.698 |
| Joaquín Ayuso García (3) | 0 | 2. 0 | 31 | 3.685 | 0 | 0 | 3.716 |
| Íñigo Meirás Amusco | 1.100 | 3. 1.837 | 0 | 3.475 | 3 | 2.323 | 8.738 |
| TOTAL | 2.435 | 4. 3.871 | 31 | 7.160 | 9 | 4.646 | 18.152 |

(1) En marzo de 2015, habiéndose cumplido íntegramente las condiciones acordadas, se ha abonado un número de acciones equivalente a las unidades asignadas en 2012, una vez practicadas las retenciones correspondientes. Se comunicó a la CNMV con fecha 18 de marzo de 2015

(2) El nº de opciones ejercidas en 2015 por Íñigo Meirás asciende a 538.000.

(3) El nº de opciones ejercidas en 2015 por Joaquín Ayuso asciende a 409.600. Este Plan de Stock Options 2008, del que conserva aún derechos, le fue otorgado cuando era Consejero Ejecutivo.

La información relativa al ejercicio 2014 se presenta en la siguiente tabla

| Retribuciones Consejeros Ejecutivos | Retribución Fija | Retribución Variable | 2014 (Miles de euros) | | | | Total 2014 |
|-------------------------------------|------------------|----------------------|------------------------------------|-----------------------------------|----------------|------------------------|---------------|
| | | | Consejos otras sociedades filiales | Ejercicio Opciones sobre acciones | Primas S. Vida | Planes de acciones (1) | |
| Rafael del Pino y Calvo-Sotelo | 1.175 | 2.128 | 0 | 0 | 6 | 2.054 | 5.363 |
| Joaquín Ayuso García (2) | 0 | 0 | 5 | 1.372 | 0 | 0 | 1.377 |
| Íñigo Meirás Amusco | 970 | 1.910 | 0 | 132 | 3 | 2.054 | 5.070 |
| TOTAL | 2.145 | 4.038 | 5 | 1.505 | 9 | 4.109 | 11.810 |

(1) En marzo de 2014, habiéndose cumplido íntegramente las condiciones acordadas, se ha abonado un número de acciones equivalente a las unidades asignadas en 2011, una vez practicadas las retenciones correspondientes. Se comunicó a la CNMV con fecha 18 de marzo de 2014.

(2) Joaquín Ayuso ha ejercido derechos sobre el Plan de Stock Options 2008. Este plan, del que conserva aún derechos, le fue otorgado cuando era Consejero Ejecutivo.

b) Sistemas de retribución ligados a la evolución de la acción

El detalle de los planes de opciones sobre acciones y planes de entrega de acciones vinculados a objetivos otorgados a los Consejeros Ejecutivos y vivos a 31 de diciembre de 2015 es el siguiente:

| Planes de Opciones sobre acciones Consejeros Ejecutivos Situación a 31.12.2015 | Opciones sobre acciones | Nº de acciones equivalentes | Precio de ejercicio € | % Capital Social | |
|--|-------------------------|--------------------------------|-----------------------|------------------|-------|
| Rafael del Pino y Calvo-Sotelo | Plan 2008 | 1.179.600 | 1.179.600 | 11,69 | 0,16% |
| Joaquín Ayuso García | Plan 2008 | 200.000 | 200.000 | 11,69 | 0,03% |
| Íñigo Meirás Amusco | Plan 2008 | 20.000 | 20.000 | 11,69 | 0,00% |

| Plan Entrega Acciones vinculado a Objetivos Consejeros Ejecutivos Situación a 31.12.2015 | Unidades | Nº de derechos de voto | % derechos de voto | |
|--|-----------------|------------------------|--------------------|-------|
| Rafael del Pino y Calvo-Sotelo | Asignación 2013 | 104.650 | 104.650 | 0,01% |
| | Asignación 2014 | 78.500 | 78.500 | 0,01% |
| | Asignación 2015 | 69.800 | 69.800 | 0,01% |
| Íñigo Meirás Amusco | Asignación 2013 | 104.650 | 104.650 | 0,01% |
| | Asignación 2014 | 78.500 | 78.500 | 0,01% |
| | Asignación 2015 | 69.800 | 69.800 | 0,01% |

Las características generales de ambos Planes se encuentran detalladas en la Nota 6.7 de la presente memoria, relativa a sistemas retributivos vinculados a la acción.

6.6.3. Retribución de los miembros del Consejo de Administración por pertenencia a otros órganos de administración de sociedades del grupo o asociadas

Los Consejeros de Ferrovial, S.A., Joaquín Ayuso García y Howard Lee Lance, a su vez son miembros de los órganos de administración de otras sociedades del grupo o asociadas, habiendo percibido en 2015 por este concepto 31 miles de euros cada uno (en 2014, 5 miles de euros correspondientes a Joaquín Ayuso García).

6.6.4. Fondos y planes de pensiones o primas de seguros de vida

Al igual que en 2014, durante el ejercicio 2015 no se ha realizado aportación alguna en concepto de fondos o planes de pensiones a favor de antiguos o actuales miembros del Consejo de Administración de la Sociedad, ni por la pertenencia de los Consejeros de Ferrovial, S.A. a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de sociedades del grupo y asociadas. De la misma forma, no se han contraído obligaciones por estos conceptos durante el año.

Por lo que se refiere al pago de primas de seguros de vida, la Sociedad tiene suscritas pólizas de seguro en cobertura del riesgo de fallecimiento (que supusieron en 2015 el pago de 9 miles de euros y 9 miles de euros en 2014), de las que son beneficiarios los Consejeros Ejecutivos. No se han satisfecho primas de seguros de vida por la pertenencia de los Consejeros de Ferrovial, S.A. a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de sociedades del grupo y asociadas.

6.6.5. Anticipos y créditos

A 31 de diciembre de 2015 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 2015 la siguiente retribución:

| Retribuciones de la Alta Dirección (Miles de euros) | 2015 | 2014 |
|--|---------------|---------------|
| Retribución fija | 5.006 | 4.472 |
| Retribución variable | 5.431 | 5.360 |
| Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos | 8.626 | 7.691 |
| Ejercicio de planes retributivos de planes de opciones sobre acciones y/o otros instrumentos financieros (ver descripción) | 5.988 | 3.080 |
| Retribución en tanto que miembros de órganos de administración de otras sociedades del grupo, multigrupo o asociadas | 29 | 21 |
| Aportaciones a fondos o planes de pensiones u obligaciones contraídas por estos conceptos | [-] | [-] |
| Primas de seguro | 17 | 15 |
| Otros (1) | 1.899 | |
| TOTAL | 26.996 | 20.639 |

(1) Desvinculación de un miembro de Alta Dirección (cifra no exenta a efectos de IRPF); cantidad cubierta por el seguro colectivo de ahorro mencionado en la nota 6.6.7.

Las retribuciones expresadas corresponden a los titulares de los cargos siguientes: Secretario General, Director General Económico-Financiero, Director General de Recursos Humanos, Director General de Construcción, Director General de Inmobiliaria, Director General de Servicios, Director General de Aeropuertos, Director General de Autopistas, Director General de Sistemas de Información e Innovación, Director de Auditoría Interna, Director de Comunicación y Responsabilidad Corporativa y Directora de Estrategia Corporativa. No se incluye la retribución de los miembros de la Alta Dirección que han sido al tiempo Consejeros Ejecutivos por haber quedado indicada en el apartado 6.6.2.

Asimismo, la Sociedad tiene implantado un sistema de retribución flexible, denominado "Plan de Retribución Flexible", que proporciona a los empleados la posibilidad de modificar de forma voluntaria su paquete retributivo de acuerdo a sus necesidades personales, sustituyendo parte de la retribución por la entrega de determinadas retribuciones en especie. Entre estos productos se incluye un seguro colectivo de vida y ahorro vinculado a jubilación. Los partícipes pueden solicitar que una parte de su retribución bruta anual sea satisfecha por la Compañía, en concepto de prima, a una póliza de seguro colectivo de vida y ahorro vinculado a jubilación. Por este concepto la Alta Dirección ha solicitado a la Compañía aportaciones

por valor de 153 miles de euros en sustitución de las retribuciones mencionadas en el cuadro anterior (en 2014 103 miles de euros).

6.6.7. Otra información sobre la retribución

Con relación a los miembros de la Alta Dirección, incluido un Consejero Ejecutivo, los contratos entre Sociedad y Directivo contemplan de forma expresa el derecho a percibir las indemnizaciones establecidas en el artículo 56 del Estatuto de los Trabajadores en caso de despido improcedente.

A 31.12.2015 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 doce integrantes de la Alta Dirección, incluido un Consejero Ejecutivo. Este concepto consiste en una retribución extraordinaria que sólo se hará efectiva cuando ocurra alguna de las siguientes circunstancias:

- Desvinculación del Alto Directivo por mutuo acuerdo al alcanzar una determinada edad.
- Despido improcedente o abandono de la empresa a iniciativa de ésta sin mediar causa de despido, con anterioridad a la fecha en la que el Alto Directivo alcance la edad inicialmente acordada, si fuese de importe superior a la que resulte de la aplicación del Estatuto de los Trabajadores.
- Fallecimiento o invalidez del Alto Directivo.

Para la cobertura de tal incentivo, la compañía anualmente realiza aportaciones a un seguro colectivo de ahorro, del que la propia Sociedad resulta ser tomador y beneficiario, cuantificadas según un determinado porcentaje de la retribución total dineraria de cada Alto Directivo. La cuantía de las aportaciones realizadas durante el ejercicio 2015 ha ascendido a 2.259 miles de € (1.947 miles € en 2014), de los que 496 miles de € corresponden a Consejeros Ejecutivos.

Ocasionalmente se producen contrataciones en ámbitos directivos no pertenecientes a la Alta Dirección, principalmente extranjeros, en las que se han utilizado cláusulas que contemplan indemnizaciones para casos de despido improcedente.

6.7. SISTEMAS RETRIBUTIVOS VINCULADOS A ACCIONES

a) Sistema retributivo mediante entrega de opciones sobre acciones

Hasta el 2008 Ferrovial utilizó como sistema retributivo la entrega de opciones sobre acciones. Los planes de opciones sobre acciones vivos a 31 de diciembre de 2015 son los siguientes:

| Participes | Fecha Aprobación | Fecha Plazo Máximo Ejecución | Precio Ej. | Op. Vivas 2015 |
|--|------------------|------------------------------|------------|------------------|
| Altos Directivos 08 - Ferrovial | 26/04/2008 | 25/04/2016 | 11,69 € | 1.627.600 |
| NUMERO DE ACCIONES AL FINAL DEL EJERCICIO | | | | 1.627.600 |

Estos planes de opciones sobre acciones incluyen los mencionados anteriormente en la nota 6.6 sobre retribuciones a los Consejeros Ejecutivos y miembros de la alta dirección.

Todos los planes de opciones sobre acciones contienen un plazo para obtener el derecho a su ejercicio de 3 años desde la fecha de concesión de las mismas y un periodo de ejercicio propiamente dicho de 5 años siempre que se cumplan unas tasas mínimas de rentabilidad sobre fondos propios consolidados o determinados ratios de rentabilidad sobre activos productivos.

El resumen del movimiento de los planes de opciones sobre acciones de la sociedad de 2015 y 2014, se detalla a continuación:

| | 2015 | 2014 |
|--|------------------|------------------|
| Número de opciones al inicio del ejercicio | 8.153.024 | 13.866.644 |
| Planes concedidos | 0 | 0 |
| Renuncias y otros | -76.750 | -173.600 |
| Vencimiento planes | -242.400 | -3.061.400 |
| Opciones ejercitadas | -6.206.274 | -2.478.620 |
| Número de opciones al final del ejercicio | 1.627.600 | 8.153.024 |

Las opciones ejercitadas durante el ejercicio han supuesto un impacto en patrimonio neto de -36 millones de euros. En paralelo se han ejercitado equity swaps que han supuesto un impacto en patrimonio neto de 46 millones de euros y un impacto positivo en caja de 34 millones de euros (ver nota 5.5 sobre derivados financieros).

Al encontrarse los anteriores planes en periodo de ejercicio no generan gastos de personal de forma regular.

b) Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos

El 19 de diciembre de 2012, el Consejo de Administración aprobó un plan retributivo vigente por 3 años consistente en la entrega de acciones de Ferrovial, S.A. El número total de acciones que podrán concederse anualmente al amparo de este Plan no podrá exceder de 1.900.000, representativas del 0,26% del capital social de Ferrovial, S.A., y estará vinculado a la permanencia en la compañía durante un plazo de tres años (salvo circunstancias especiales) y de la obtención durante este periodo de maduración de unas tasas calculadas en función de la relación entre el resultado bruto de explotación y los activos netos productivos, al flujo de actividad y al retorno total para el accionista en relación con un grupo de comparación. El número de acciones vivas de este segundo plan a 31 de diciembre de 2015 es de 3.844.520 acciones.

El resumen de los movimientos en los mencionados sistemas retributivos durante los ejercicios 2015 y 2014 es el siguiente:

| | 2015 | 2014 |
|--|------------------|------------------|
| Número de acciones al inicio del ejercicio | 4.451.888 | 5.200.825 |
| Planes concedidos | 1.132.766 | 1.282.811 |
| Planes liquidados | -1.674.439 | -1.893.350 |
| Renuncias y otros | -40.321 | -112.904 |
| Acciones ejercitadas | -25.374 | -25.494 |
| Número de acciones al final del ejercicio | 3.844.520 | 4.451.888 |

Estos planes de entrega de acciones incluyen los mencionados anteriormente en la nota 6.6 sobre retribuciones a los Consejeros Ejecutivos y miembros de la alta dirección.

Los gastos de personal registrados en relación con estos sistemas retributivos ascienden durante el ejercicio 2015 a 18 millones de euros (16 millones de euros en 2014), con contrapartida en patrimonio neto.

Estos planes se valoran como un futuro, por lo que se descuenta al valor de la acción a fecha de otorgamiento el valor actual de los dividendos previstos hasta fecha de entrega utilizando para dicho descuento una tasa de rentabilidad equivalente al coste medio de la deuda para el plazo de entrega de los mismos, y liquidables en acciones, por lo que son valorados en el momento inicial de otorgamiento y no se reestima el valor sobre el inicialmente calculado, imputándose el mismo a gastos de personal con contrapartida en reservas.

Durante el ejercicio 2015 se han liquidado planes equivalentes a 1,7 millones de acciones. Dichos planes han supuesto un impacto en caja para la sociedad de -20 millones por el pago de las acciones netas de impuestos, y -12 millones de euros por las retenciones del impuesto sobre la renta de las personas físicas, lo que ha supuesto un impacto en patrimonio neto de -32 millones de euros.

Por último, el Consejo de Administración ha aprobado un nuevo programa de retribución vigente por 3 años y consistente en la entrega de acciones de Ferrovial, S.A. El coste anual del Plan no podrá exceder de 22 millones de euros y estará vinculado a la permanencia en la compañía durante un plazo de tres años (salvo circunstancias especiales) y de la obtención durante este periodo de maduración de las siguientes métricas:

i) Resultado Bruto Explotación/Activos productivos medios (representa el 70% del total). Se conseguirá el máximo incentivo, para el otorgamiento de 2016, si, la media de este ratio al final del ciclo de tres años supera el 10,5%, no retribuyéndose por debajo del 9%.

ii) Retorno Total para el Accionista en relación a un grupo de comparación (representa el 30% del total). Se conseguirá el máximo del incentivo para el otorgamiento de 2016, si al cabo de los tres años la situación de Ferrovial respecto al grupo de comparación se encuentra entre los 5 primeros lugares, no retribuyéndose por debajo de la mediana de dicho grupo.

La asignación de las mismas se producirá durante el primer trimestre de 2016. En lo que se refiere a los Consejeros Ejecutivos, dicho plan se someterá a la aprobación de la Junta General de Accionistas.

6.8. INFORMACIÓN SOBRE OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS

Aprobación de transacciones. Información sobre operaciones vinculadas

La regulación de las transacciones que eventualmente se realicen entre Ferrovial o las sociedades de su grupo y los Consejeros o sus personas vinculadas aparece en las siguientes normas:

- El artículo 229 apartado 1 a) del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital. Obliga a los administradores, como regla general, a abstenerse de realizar, por existir conflicto de interés, transacciones con la Sociedad.
- Los artículos 529 ter apartado 1 h) de la Ley de Sociedades de Capital y 38.3 t) de los Estatutos Sociales. Atribuyen con carácter indelegable al Consejo de Administración, previo informe de la Comisión de Auditoría y Control, la aprobación de las operaciones que la Sociedad o sociedades de su grupo realicen

con Consejeros, o con accionistas titulares, de forma individual o concertadamente con otros, de una participación significativa, incluyendo accionistas representados en el Consejo de Administración de la Sociedad o de otras sociedades que formen parte del mismo grupo, o con personas a ellos vinculadas.

El artículo 230 apartado 2, párrafo 2º, de la Ley de Sociedades de Capital atribuye la competencia para autorizar dichas operaciones a la Junta General en caso de que el valor de la transacción sea superior al 10% de los activos sociales.

- El artículo 529 ter 1 h) de la Ley de Sociedades de Capital señala que solo se exceptúan de esta aprobación las operaciones que reúnan simultáneamente las 3 características siguientes: a) que se realicen en virtud de contratos cuyas condiciones estén estandarizadas y se apliquen en masa a un elevado número clientes; b) que se realicen a precios o tarifas establecidos con carácter general por quien actúe como suministrador del bien o servicio de que se trate; y c) que su cuantía no supere el 1% de los ingresos anuales de la Sociedad.
- El Reglamento del Consejo de Administración recoge esta regulación legal en su artículo 38. Dicho artículo señala también que en el caso de transacciones ordinarias con la Sociedad o sus filiales, bastará que el Consejo de Administración apruebe, de forma genérica, la línea de operaciones.

En materia de información sobre operaciones vinculadas deben tenerse asimismo en cuenta las siguientes normas:

- Los artículos 229.3 de la Ley de Sociedades de Capital y 37.3 del Reglamento del Consejo de Administración, que imponen mencionar en la memoria las situaciones de conflicto de interés en que incurran los Consejeros; entre ellas, las transacciones mencionadas en el primer párrafo anterior.
- El artículo Primero apartado 1 de 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, que impone la inclusión en los informes financieros semestrales de información cuantificada de todas las operaciones realizadas por la Sociedad con partes vinculadas.
- Por último, el artículo Tercero apartado 1 de dicha Orden considera operaciones vinculadas toda transferencia de recursos, servicios u obligaciones entre las partes vinculadas con independencia de que exista o no contraprestación.

Operaciones Vinculadas

A continuación se indican las principales operaciones que, dentro del tráfico o giro de la Sociedad y de su grupo y en condiciones de mercado, se han efectuado en 2015 con distintas partes vinculadas.

En aquellos casos en que no es posible indicar el beneficio o pérdida de la transacción, por corresponder a la entidad o persona prestadora, se ha indicado esta circunstancia con un asterisco (*).

a) Accionistas significativos

Se señalan, de forma individualizada, las transacciones que se han efectuado en el ejercicio 2015 con los accionistas significativos, con miembros del "grupo familiar de control" existente hasta agosto de

2015(1): (excepto aquellas personas físicas integrantes del mismo que son al tiempo Consejeros o representantes de Consejeros de la Sociedad, respecto de los cuales la información figura en el epígrafe

siguiente) o con entidades que guardan vinculación accionarial con personas pertenecientes a dicho "grupo familiar de control":

| Nombre/ Denominación | Operaciones con Accionistas Significativos | | | 2015 | | | 2014 | | |
|--|--|----------------------------|--|---------|---------------------|-------|---------|---------|---------|
| | Entidad del Grupo Ferrovial | Naturaleza de la operación | Tipo de la operación | Importe | Beneficio o Pérdida | Saldo | Importe | Importe | Importe |
| Miembros del "grupo familiar de control"/ entidades vinculadas a ellos | Ferrovial Agroman S.A. / filiales | Comercial | Ejecución de obras de construcción y reformas | 268 | 202 | 7 | 37 | 49 | 0 |
| | Ferrovial Servicios S.A. / filiales | Comercial | Prestación de la gestión integral de servicios en oficinas de Madrid | 355 | 53 | 18 | 449 | 67 | 133 |
| | Ferrovial Servicios S.A. / filiales | Comercial | Gestión Integral de Servicios | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 |

(1) Mediante hecho relevante remitido a la CNMV el 4 de agosto de 2015 (nº 227311), se pusieron en conocimiento del mercado las comunicaciones recibidas por la Sociedad, para su difusión inmediata, en primer lugar, de su principal accionista, Portman Baela, S.L. y de su matriz, Karlovy, S.L., en relación con la venta de su participación total en el capital social de FERROVIAL a sus socios directos e indirectos; en segundo lugar, de su accionista Rijn Capital BV en relación con la liquidación de la venta futura de acciones de FERROVIAL y la devolución del préstamo de valores concedido en el marco de la citada venta concertados por Rijn Capital BV con Mediobanca – Banca di Credito Finanziario S.p.A.; y en tercer lugar de Menosmares, S.L.U., Rijn Capital BV, Soziancor, S.L.U. y Siemprelara, S.L.U. en relación con la participación última de sus socios de control en el capital social de FERROVIAL.

b) Operaciones con Consejeros, Alta Dirección y Sociedades Vinculadas

En 2015 se han registrado las operaciones con Consejeros, representantes de Consejeros y miembros de la Alta Dirección de la Sociedad que a continuación se indican. Adicionalmente, se señalan las transacciones concluidas con sociedades que han tenido la consideración de vinculadas a los anteriores (si tuvieron esa consideración durante una parte del año, se indican las operaciones realizadas durante dicho periodo):

| Operaciones con consejeros, alta dirección y sociedades vinculadas (1 de 2) (Miles de euros) | | | | 2015 | | | 2014 | | |
|--|-------------------------------------|----------------------------|--|---------|---------------------|-------|---------|---------------------|-------|
| Nombre/ Denominación | Entidad del Grupo Ferrovial | Naturaleza de la operación | Tipo de la operación | Importe | Beneficio o Pérdida | Saldo | Importe | Beneficio o Pérdida | Saldo |
| D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo | Ferrovial Servicios S.A. / Filiales | Comercial | Servicios de mantenimiento, limpieza y jardinería | 16 | 1 | 8 | 16 | 2 | 2 |
| | Ferrovial Agroman / Filiales | Comercial | Ejecución de obras de construcción y reformas | 53 | 4 | 105 | 211 | 9 | 105 |
| Dª. María del Pino y Calvo Sotelo | Ferrovial Agroman / Filiales | Comercial | Reformas inmobiliarias | 4 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| D. Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo | Ferrovial Agroman / Filiales | Comercial | Ejecución de obras de construcción y reformas | 53 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| D. Álvaro Echániz | Ferrovial Agroman / Filiales | Comercial | Reformas inmobiliarias | (-) | (-) | (-) | 4 | 0 | 0 |
| D. Joaquín Ayuso García | Ferrovial Agroman / Filiales | Comercial | Reformas inmobiliarias | 4 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 |
| Aena | Sociedades del Grupo Ferrovial | Comercial | Arrendamiento de inmuebles y material de mantenimiento | 53 | (*) | 2 | 28 | (*) | -3 |
| | Ferrovial Servicios S.A. / Filiales | Comercial | Prestación de servicios de mantenimiento, recogida de residuos y jardinería | 1.786 | 64 | 0 | 1.522 | 103 | 1.600 |
| | Ferrovial Agroman / Filiales | Comercial | Ejecución de obras de construcción | (-) | (-) | (-) | 1.397 | 0 | 0 |
| Almirall Laboratorios | Ferrovial Servicios S.A. / Filiales | Comercial | Prestación de servicios de recogida de residuos | 8 | 1 | 2 | 12 | 2 | 3 |
| Aviva | Sociedades del Grupo Ferrovial | Comercial | Contratación de pólizas de seguros | 2.259 | (*) | 0 | 1.962 | (*) | 0 |
| Maxam Europe y sociedades de su grupo | Ferrovial Agroman / Filiales | Comercial | Recepción de suministros de explosivos y detonantes | 816 | (*) | -87 | 266 | (*) | 35 |
| Everis y sociedades de su grupo | Ferrovial Servicios S.A. / Filiales | Comercial | Recepción de servicios de comunicación | 835 | (*) | -54 | 674 | (*) | 0 |
| Asea Brown Boveri | Sociedades del Grupo Ferrovial | Comercial | Recepción de servicios de reparación y conservación de equipos y mantenimiento | 240 | (*) | -9 | 1.396 | (*) | -179 |

(*) No se indica beneficio o pérdida por corresponder a la entidad o persona prestadora.

| Operaciones con consejeros, alta dirección y sociedades vinculadas (2 de 2) (Miles de euros) | | | | 2015 | | | 2014 | | |
|---|--|----------------------------------|--|---------|------------------------|---------|---------|------------------------|---------|
| Nombre/ Denominación | Entidad del Grupo Ferrovial | Naturaleza de la operación | Tipo de la operación | Importe | Beneficio o Pérdida | Saldo | Importe | Beneficio o Pérdida | Saldo |
| Telefónica y sociedades de su grupo | Sociedades del Grupo Ferrovial | Comercial | Recepción de servicios de telecomunicaciones | 20.509 | (*) | -1.882 | 23.963 | (*) | -1.691 |
| | Corporación | Comercial | Refacturación costes cancelación | 1.938 | 0 | 1.336 | 1.545 | 0 | 0 |
| | Ferrovial Agroman / Filiales | Comercial | Ejecución de obras de construcción y reformas | 77 | 466 | 0 | 298 | 539 | 276 |
| | Ferrovial Servicios S.A. / Filiales | Comercial | Prestación de servicios de mantenimiento y recogida residuos | 3.035 | 402 | 1.121 | 3.381 | 439 | 1.143 |
| Marsh y sociedades de su grupo | Sociedades del Grupo Ferrovial | Comercial | Recepción de servicios consultoría y seguros | 1.719 | (*) | -123 | (-) | (-) | (-) |
| Meliá Hotels y sociedades de su grupo | Sociedades del Grupo Ferrovial | Comercial | Recepción de servicios de hostelería | 2 | (*) | -1 | 3 | (*) | -1 |
| | Ferrovial Servicios S.A. / Filiales | Comercial | Prestación de servicios de mantenimiento y recogida residuos | 92 | 6 | 30 | 46 | 3 | 17 |
| | Ferrovial Agroman / Filiales | Comercial | Ejecución de obras de construcción y reformas | 10.750 | -367 | 8.059 | 0 | 0 | 0 |
| Bankia | Sociedades del Grupo Ferrovial | Comercial | Recepción de servicios financieros | 1.235 | (*) | 0 | (-) | (-) | (-) |
| | Sociedades del Grupo Ferrovial | Comercial | Acuerdos de financiación. Garantía | 295.300 | (*) | 295.300 | 266.800 | (*) | 0 |
| | Sociedades del Grupo Ferrovial | Comercial | Intereses percibidos | 66 | 66 | 0 | 30 | 30 | 0 |
| | Sociedades del Grupo Ferrovial | Comercial | Pago de Intereses | 5.698 | (*) | 0 | 8.482 | (*) | 0 |
| | Sociedades del Grupo Ferrovial | Comercial | Saldo dispuesto de líneas de aval | 132.700 | (*) | 132.700 | 208.800 | (*) | 208.800 |
| | Sociedades del Grupo Ferrovial | Comercial | Operaciones derivados | 11.078 | (*) | 0 | 10.322 | (*) | 0 |
| | Ferrovial Servicios S.A. / Filiales | Comercial | Prestación de servicios de mantenimiento | 8 | 1 | 5 | 51 | 3 | 17 |
| Bankinter | Sociedades del Grupo Ferrovial | Comercial | Recepción de servicios financieros | 17 | (*) | 0 | (-) | (*) | (-) |
| | Sociedades del Grupo Ferrovial | Comercial | Pago de Intereses | 1.189 | (*) | 0 | 15 | (*) | 0 |
| | Sociedades del Grupo Ferrovial | Comercial | Intereses percibidos | 317 | 317 | 0 | 9 | 9 | 0 |
| | Sociedades del Grupo Ferrovial | Comercial | Saldo dispuesto de líneas de aval | 3.000 | (*) | 3.000 | 100 | (*) | 100 |
| | Sociedades del Grupo Ferrovial | Comercial | Acuerdos de financiación | 7.100 | (*) | 0 | 11.500 | (*) | 0 |
| | Ferrovial Servicios S.A. / Filiales | Comercial | Prestación de servicios de mantenimiento | 168 | 6 | 35 | 88 | 10 | 45 |
| Bimaran | Ferrovial Agroman / Filiales | Comercial | Ejecución de obras de construcción y reformas | 282 | 191 | 0 | (-) | (-) | (-) |
| Fundación Seres | Corporación | Comercial | Donación | 18 | (*) | 0 | 18 | (*) | 0 |
| Lafarge Holcim | Ferrovial Agroman / Filiales | Comercial | Adquisición de cemento | 8.844 | (*) | -545 | (-) | (*) | (-) |
| La Rioja Alta | Ferrovial Servicios S.A. / Filiales | Comercial | Recepción de servicios de alimentación | 1 | (*) | 0 | 0 | (*) | 0 |
| Panda Security | Ferrovial Agroman / Filiales | Comercial | Recepción de servicios informáticos | 4 | (*) | 0 | 4 | (*) | 0 |
| Summit | Ferrovial Agroman / Filiales | Comercial | Adquisición de herramientas y material eléctrico | 2 | (*) | 0 | (-) | (*) | (-) |
| Zurich Insurance | Sociedades del Grupo Ferrovial | Comercial | Contratación de pólizas de seguros | 7.774 | (*) | 2 | 178 | (*) | 0 |
| | Ferrovial Servicios S.A. / Filiales | Comercial | Alquiler de oficinas | 300 | (*) | -6 | 442 | (*) | -9 |
| | Ferrovial Servicios S.A. / Filiales | Comercial | Prestación de servicios de mantenimiento y limpieza | 9 | 1 | 8 | 33 | 2 | 10 |

La información sobre remuneraciones y operaciones de préstamos con Consejeros y Alta Dirección puede consultarse en la Nota 6.6.

c) Operaciones entre compañías del grupo

Se mencionan a continuación operaciones efectuadas entre sociedades de Ferrovial, S.A. que, pertenecientes en todo caso al tráfico habitual en cuanto a su objeto y condiciones, no han sido eliminadas en el proceso de elaboración de los estados financieros consolidados de la Sociedad por la razón siguiente.

Como se explica detalladamente en la Nota 1.3.2. los saldos y transacciones relativos a obras de construcción realizadas por el área de construcción a favor de sociedades concesionarias de infraestructuras del grupo no son eliminadas en dicho proceso de elaboración de los estados financieros consolidados puesto que, a nivel consolidado, este tipo de contratos se califican como contratos de construcción en los que las obras se entienden realizadas -a medida que están siendo ejecutadas- frente a terceros, ya que se considera que el titular final de la obra tanto desde un punto de vista económico como jurídico es la administración concedente.

En el ejercicio 2015, 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 439.532 miles de euros (637.212 miles de euros en 2014), reconociendo como ventas por dichas obras un importe de 652.303 miles de euros (808.536 miles de euros en 2014).

El beneficio no eliminado en el proceso de consolidación derivado de estas operaciones asignable al porcentaje que Ferrovial, S.A. ostenta en las sociedades concesionarias receptoras de las obras y neto de impuestos y de intereses de minoritarios ha sido en 2015 de 93.359 miles de euros. En 2014 supuso 58.722 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 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 en la Ley 12/2010 de 30 de junio, de Auditoría de cuentas, a continuación se informa del total de honorarios por “servicios de auditoría” y de “otros servicios de consultoría” prestados por los auditores de los Estados Financieros de las sociedades del grupo, para los ejercicios 2015 y 2014 tanto por el auditor principal correspondiente a Ferrovial S.A. como para el resto de auditores en todas sus sociedades participadas tanto en España como en Exterior.

Dentro del apartado “Honorarios por servicios de auditoría” se incluyen los siguientes conceptos:

- “Servicios de auditoría” corresponde a los servicios por la auditoría legal propiamente dicha.
- “Servicios relacionados con la auditoría” corresponde a servicios distintos de la auditoría legal que por ley o regulación sólo pueden ser presentados por el auditor de la compañía, por ejemplo la revisión de información financiera en las emisiones de bonos y a servicios que por su naturaleza es habitual que los realice el auditor de la compañía, por ejemplo la revisión de las declaraciones fiscales.

El total de “Otros servicios de consultoría” prestados por el auditor principal sobre el total de servicios de auditoría, han supuesto para el ejercicio 2015 un 12% sobre el importe de honorarios por servicios de auditoría en 2015.

| Auditor principal (Millones de euros) | 2015 | 2014 |
|--|------------|------------|
| Honorarios por servicios de auditoría | 5,0 | 4,4 |
| Servicios de auditoría | 4,6 | 3,8 |
| Servicios relacionados con la auditoría | 0,4 | 0,6 |
| Otros servicios de consultoría | 0,6 | 0,8 |

6.11. ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE

A la fecha de formulación de los presentes estados financieros no se ha producido ningún hecho posterior de carácter significativo.

6.12. ANEXOS

ANEXO I

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 2015

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 2015 y los impuestos pagados en el extranjero correspondientes a estas, han sido (en euros):

a) Exención por dividendos y rendimientos de fuente extranjera

a.1 Exención por dividendos de fuente extranjera

| | | |
|------------------------|---------|----------------|
| Ferrovial, S.A. | | 463.404 |
| Dividendo Hellas Toll | 463.404 | |
| Total | | 463.404 |

a.2 Exención por rendimientos de Establecimientos Permanentes en el extranjero

No se han obtenido rendimientos de Establecimientos Permanentes en el extranjero susceptibles de aplicar la exención.

b) Exención por plusvalías de fuente externa

No se han obtenido plusvalías susceptibles de aplicar la exención recogida en el artículo 21 de la LIS, ya que las ventas efectuadas (i) o bien se han efectuado entre sociedades del grupo, y se han eliminado en el consolidado fiscal, (ii) o bien se han puesto de manifiesto en operaciones de reestructuración societaria que han sido acogidas al régimen de neutralidad fiscal previsto en el artículo 76 y siguientes de la Ley del impuesto.

No obstante, las plusvalías que se habrían puesto de manifiesto fiscalmente caso de no resultar aplicables estos regímenes (consolidación o neutralidad fiscal) han sido:

b.1 Eliminaciones de plusvalías por ventas intragrupo de sociedades extranjeras:

| | |
|---------------|----------------|
| Ferrovial, SA | -73.944 |
| TOTAL | -73.944 |

b.2 Plusvalías diferidas generadas en procesos de reestructuración societaria:

| | |
|---------------|----------------------|
| Ferrovial, SA | 3.304.500.185 |
| TOTAL | 3.304.500.185 |

Con la finalidad de facilitar a los accionistas de Ferrovial la aplicación del régimen fiscal descrito, la Sociedad ha efectuado una valoración de mercado al cierre del ejercicio de sus participaciones (directas, e indirectas a través de la participación en otras entidades acogidas a este régimen fiscal especial) en entidades no residentes y en establecimientos permanentes en el extranjero, que cumplen los requisitos para poder aplicar la exención de las rentas de fuente extranjera establecidas en los art. 21 y 22 de la LIS.

El resultado de esta valoración supone que del total del valor de mercado de Ferrovial, dichos activos representan un 88,70% del mismo. A 31 de diciembre de 2014 este porcentaje ascendía a 90%.

Tributación del Dividendo Flexible de Ferrovial

Durante el ejercicio 2015 Ferrovial S.A. ha llevado a cabo dos programas de retribución al accionista bajo el esquema denominado "Ferrovial Dividendo Flexible", que permite a los accionistas de la Sociedad la opción, a su libre elección, de (i) recibir acciones liberadas de la Sociedad de nueva emisión; (ii) transmitir en el mercado los derechos de asignación gratuita que reciban por las acciones que posean; o (iii) recibir un importe en efectivo mediante la transmisión a Ferrovial de los citados derechos de asignación gratuita.

A continuación se exponen las principales implicaciones fiscales de estos programas, sobre la base de la normativa tributaria vigente en territorio común y de la interpretación efectuada por la Dirección General de Tributos a través de la contestación a diversas consultas vinculantes.

Entrega de acciones nuevas: La entrega de las acciones nuevas tendrá la consideración, a efectos fiscales, de entrega de acciones liberadas y, por tanto, no constituye renta a efectos del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas ("IRPF"), del Impuesto sobre Sociedades ("IS") o del Impuesto sobre la Renta de no Residentes ("IRNR"), independientemente de que los perceptores de dichas acciones actúen a través de establecimiento permanente en España o no. La entrega de las acciones nuevas no está sujeta a retención o ingreso a cuenta. El valor de adquisición, tanto de las acciones nuevas como de las acciones de las que procedan, resultará de repartir el valor de adquisición a efectos fiscales de la cartera entre el número de acciones, tanto las antiguas como las liberadas que correspondan. La antigüedad de las acciones liberadas será la que corresponda a las acciones de las que procedan. Consecuentemente, en caso de una posterior transmisión, la renta que se obtenga se calculará por referencia a este nuevo valor.

Venta de derechos de asignación gratuita en el mercado: En el supuesto de que los accionistas vendan sus derechos de asignación gratuita en el mercado, el importe obtenido no estará sujeto a retención o ingreso a cuenta y tendrá el régimen fiscal que se indica a continuación (hasta 2017):

a) En el IRPF y en el IRNR aplicable a accionistas sin establecimiento permanente en España, el importe obtenido en la transmisión en el mercado de los derechos de asignación gratuita sigue el mismo régimen establecido por la normativa fiscal para los derechos de suscripción preferente. En consecuencia, el importe obtenido en la transmisión de los derechos de asignación gratuita disminuye el valor de adquisición a efectos fiscales de las acciones de las que deriven dichos derechos, en aplicación del artículo 37.1.a) de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del IRPF y de la disposición final sexta de la Ley 26/2014, de 27 de noviembre por la que se modifica la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del IRPF, el texto refundido de la Ley del IRNR aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2004, de 5 de marzo, y otras normas tributarias. De

esta forma, si el importe obtenido en la transmisión de los derechos de asignación gratuita fuese superior al valor de adquisición de los valores de los cuales proceden, la diferencia tendrá la consideración de ganancia patrimonial para el transmitente en el período impositivo en que se produzca; todo ello sin perjuicio de la potencial aplicación a los sujetos pasivos del IRNR sin establecimiento permanente de los convenios para evitar la doble imposición suscritos por España a los que pudieran tener derecho o de las exenciones que puedan serles aplicables conforme a la normativa interna española.

b) En el IS y en el IRNR aplicable a accionistas con establecimiento permanente en España, en la medida en que se cierre un ciclo mercantil completo, se tributará conforme a lo que resulte de la normativa contable aplicable y, en su caso, de los regímenes especiales que apliquen a los accionistas sujetos a los anteriores impuestos.

Venta a Ferrovial de los derechos de asignación gratuita: Por último, en el supuesto de que los titulares de los derechos de asignación gratuita decidan acudir al Compromiso de Compra de Ferrovial, el régimen fiscal aplicable al importe obtenido en la transmisión a Ferrovial de los derechos de asignación gratuita recibidos en su condición de accionistas será el siguiente:

- (i) Si el accionista es una persona física residente fiscal en España, o una persona jurídica que no cumple con los requisitos para aplicar la exención prevista en el art. 21 de la Ley 27/2014, del Impuesto sobre Sociedades, el régimen fiscal aplicable será el mismo que se aplica a los dividendos distribuidos, directamente, en metálico y, por tanto, estarán sometidos a la retención correspondiente.
- (ii) Si el accionista es una persona física o jurídica no residente fiscal en España ni en un paraíso fiscal, y no cuenta con un establecimiento permanente en territorio español, el importe obtenido no está sujeto a tributación en España en aplicación del Capítulo XIII del Título VII de la Ley 27/2014 del Impuesto sobre Sociedades y, por tanto, no está sometido a retención fiscal. En estos supuestos para aplicar este régimen será necesario que el accionista acredite su residencia fiscal mediante la aportación del correspondiente certificado otorgado por la Administración Tributaria correspondiente.
- (iii) Si el accionista es una persona jurídica residente fiscal en España o siendo no residente cuenta con un establecimiento permanente en territorio español, y cumple con los requisitos para aplicar la exención prevista en el art. 21 de la Ley 27/2014, del Impuesto sobre Sociedades, el importe obtenido estará exento de tributación en España y, por tanto, no estará sometido a retención fiscal.

Debe tenerse en cuenta que la tributación de las distintas opciones relacionadas con el esquema denominado "Ferrovial Dividendo Flexible" que se exponen no explicita todas las posibles consecuencias fiscales. Por ello, se recomienda que los accionistas consulten con sus asesores fiscales el impacto fiscal específico del esquema propuesto y que presten atención a las modificaciones que pudieran producirse, tanto en la legislación vigente como en sus criterios de interpretación, así como a las circunstancias particulares de cada accionista o titular de derechos de asignación gratuita

ANEXOS II. EMPRESAS ASOCIADAS (sociedades integradas por el procedimiento de Puesta en Equivalencia) (Millones de euros)

El porcentaje de participación y el Valor Puesta en equivalencia Consolidado se corresponden con la aportación de cada una de las "Empresas" en el Consolidado del Grupo.

| Empresa | Empresa matriz | % Participación | Valor Puesta en equivalencia Consolidado | Activos | Pasivos | Ingresos | Resultado | Auditor |
|--|--|-----------------------|--|---------|---------|----------|-----------|---------|
| CONSTRUCCIÓN | | | | | | | | |
| ESPAÑA | | | | | | | | |
| Participaciones asociadas Ferrovial Agroman (*): | | | | | | | | |
| Boremer, S.A. | Ferrovial Agroman, S.A. | entre 22% y 50,0% | 3 | 404 | 322 | 41 | 2 | |
| Sociedad Concesionaria BAI0 Tecnológica Lena, S.L. | Cadagua, S.A. | 50,00% | 0 | 16 | 20 | 2 | -2 | ■ |
| Via Olmedo Pedralba, S.A. | Ferrovial Agroman, SA | 50,00% | 2 | 4 | 0 | 0 | -0 | |
| Urbs Iudex Caudicibus, S.A. | Ferrovial Agroman, SA | 50,00% | 0 | 0 | 1 | 0 | -0 | |
| | Ferrovial Agroman, SA | 25,20% | 0 | 14 | 13 | 3 | -0 | ■ |
| | Ferrovial Agroman, SA | 22,00% | 0 | 369 | 288 | 36 | 4 | ■ |
| POLONIA | | | | | | | | |
| Participaciones asociadas Budimex (*): | | | | | | | | |
| PPHU Promas Sp. z o.o. | Budimex, S.A. | entre 26,3% y 30% | 1 | 3 | 1 | 2 | 0 | |
| Tecreasa Sp. z o.o. w likwidacji | Budimex SA | 26,3% | 0 | 3 | 1 | 2 | 0 | |
| | Budimex SA | 30,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | -0 | |
| OMAN | | | | | | | | |
| Muscat City Desalination Company SAOC | Cadagua Al Ghubrah | 10,0% | 4 | 280 | 241 | 20 | -15 | ■ |
| International Water Treatment LLC | Cadagua, S.A. | 375% | 0 | 21 | 60 | 43 | -4 | ■ |
| Muscat City Desalination O&M CO LLC | Cadagua, S.A. | 7,0% | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | ■ |
| AEROPUERTOS | | | | | | | | |
| REINO UNIDO | | | | | | | | |
| FCP Topco Limited (*) | Hubco Netherlands B.V. | 25,00% | 1.213 | 26.780 | 21.929 | 3.824 | 743 | ■ |
| ACS Airports Holdings Limited | Faero UK Holding Limited | 50,00% | 9 | 1.641 | 1.620 | 269 | 27 | ■ |
| AUTOPISTAS | | | | | | | | |
| ESPAÑA | | | | | | | | |
| Serrano Park, S.A. | Cintra Infraestructuras, S.E. | 50,00% | -7 | 101 | 108 | 5 | -4 | ■ |
| A-334 Autovía del Almazora | Cintra Infraestructuras, S.E. | 23,75% | 1 | 7 | 1 | 1 | -0 | ■ |
| A66 Benavente - Zamora | Cintra Infraestructuras, S.E. | 25,00% | 10 | 216 | 178 | 49 | -15 | ■ |
| Bip & Drive S.A. | Cintra Infraestructuras, S.E. | 25,00% | 2 | 12 | 2 | 16 | -2 | |
| CANADÁ | | | | | | | | |
| 407 International Inc / 407 East Development GGP: | | | | | | | | |
| 407 International Inc. | 4352238 Cintra Canada Inc. | entre 43,23% / 50,0% | 1.920 | 4.368 | 6.103 | 1.072 | 233 | |
| 407 East Development Group General Partnership | 4352238 Cintra Canada Inc. | 43,23% | 1.909 | 3.413 | 5.171 | 704 | 219 | ■ |
| OMR and R407 East Development Group General Partnership | Cintra 407 East Development Group Inc. | 50,00% | 11 | 692 | 669 | 246 | 14 | ■ |
| Blackbird Maintenance 407 GP (a) | Cintra OM&R 407 East Development Group Inc | 50,00% | 1 | 4 | 1 | 4 | 2 | ■ |
| Blackbird Inf. 407 GP (a) | Blackbird Maintenance 407 Cintra GP | 50,00% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Blackbird Inf. 407 GP (a) | Blackbird Inf. 407 Cintra | 50,00% | -1 | 259 | 262 | 118 | -2 | |
| GRECIA | | | | | | | | |
| Nea Odos, S.A. (ii) | Ferrovial, S.A. | 21,40% | 0 | 826 | 751 | 75 | 0 | ■ |
| Central Greece Motorway (ii) | Ferrovial, S.A. | 21,40% | 0 | 1.039 | 974 | 11 | 0 | ■ |
| Hellas Tolls, S.A. | Ferrovial, S.A. | 33,3% | 0 | 4 | 5 | 3 | -1 | |
| REINO UNIDO | | | | | | | | |
| Scot Roads Partnership Holdings LTD | Cintra UK | 20,00% | 0 | 0 | - | - | - | ■ |
| Scot Roads Partnership Finance LTD | Scot Roads Partnership Holdings LTD | 20,00% | 0 | 337 | 337 | - | - | ■ |
| Scot Roads Partnership Project LTD | Scot Roads Partnership Holdings LTD | 20,00% | 0 | 336 | 336 | - | - | ■ |
| AUSTRALIA | | | | | | | | |
| Nexus Infraestructures Unit Trust (a) | Cintra Toowoomba LTD | 40,00% | 12 | 28 | 8 | 75 | -0 | ■ |
| COLOMBIA | | | | | | | | |
| Ruta del Cacao (a) | Cintra Infraestructuras Colombia | 40,0% | 3 | 31 | 25 | 0 | -1 | ■ |
| SERVICIOS | | | | | | | | |
| ESPAÑA | | | | | | | | |
| Participaciones asociadas Servicios (*): | | | | | | | | |
| Nevasa | Sitkol, S.A. | entre 9,23% y 50,00% | 22 | 864 | 860 | 196 | 66 | |
| Concesionaria Madrid Calle 30 S.A. | Empresa de Mantenimiento y Explotación M-30 | 49,00% | 0 | 18 | 18 | 4 | 0 | ■ |
| Ingeniería Urbana S.A. | Cespa, S.A. | 10,00% | 12 | 592 | 592 | 124 | 55 | ■ |
| Empresa de Mantenimiento y Explotación M-30 S.A. | Cespa, S.A. | 35,00% | 4 | 18 | 18 | 5 | 1 | ■ |
| Aetec, S.A. | Ferrovial Servicios, S.A. | 50,00% | 0 | 210 | 210 | 30 | 11 | ■ |
| Necropolis de Valladolid | Ferrosfer Infraestructuras, S.A. | 9,23% | 0 | 1 | 1 | 0 | -0 | |
| FerroNats Air Traffic Services, S.A. | Sitkol, S.A. | 49,00% | 4 | 7 | 3 | 1 | 0 | ■ |
| Novalis Medioambiente S.A. | Ferrovial Servicios, S.A. | 50,00% | 2 | 7 | 7 | 13 | 2 | ■ |
| Nora, S.A. | Cespa Gestion Residuos S.A. | 50,00% | -0 | 4 | 4 | 2 | -0 | |
| Vialnet Vic., S.L. | Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A | 40,00% | 1 | 7 | 7 | 9 | 0 | ■ |
| Recolrida de Residuos D'Osona S.L | Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A | 49,00% | 0 | 1 | 1 | 2 | 0 | ■ |
| Valdedominguez 2000, S.A. | Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A | 45,00% | 1 | 3 | 3 | 7 | 0 | |
| | Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A | 20,00% | -1 | 14 | 14 | 3 | -3 | ■ |
| PORTUGAL | | | | | | | | |
| Participaciones asociadas Ferrovial Serviços, SA (*) | | | | | | | | |
| Valor R&B Industrial Resíduos, Lda | Ferrovial Serviços, SA | entre 20,00% y 45,00% | 1 | 26 | 25 | 8 | -0 | |
| Ecoberão, SA | Ferrovial Serviços, SA | 45,00% | 1 | 5 | 4 | 1 | -0 | |
| Ferrovial Serviços, Egeco Tecnologia e Ambiente, Amândio Carvalho e Gabriel Couto, ACE | Ferrovial Serviços, SA | 20,00% | 0 | 20 | 20 | 6 | 0 | ■ |
| | Ferrovial Serviços, SA | 35,00% | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | |
| REINO UNIDO | | | | | | | | |
| Participaciones asociadas Amey (*): | | | | | | | | |
| GE0 Amey PECS Limited | Amey Community Limited | 2% / 50,00% | 32 | 560 | -540 | 595 | 13 | ■ |
| Amey Ventures Investments Ltd | Amey Investments Ltd | 50,00% | 0 | 18 | -19 | 56 | 1 | ■ |
| AHL Holdings (Manchester) Ltd | Amey Ventures Investments Ltd | 99,7% | 0 | 6 | -6 | 0 | -0 | ■ |
| Amey Highways Lighting (Manchester) Ltd | AHL Holdings (Manchester) Ltd | 5,00% | 0 | 2 | -2 | 0 | -0 | ■ |
| Amey Highways Lighting (Wakefield) Ltd | AHL Holdings (Manchester) Ltd | 5,00% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |
| Amey Highways Lighting (Wakefield) Ltd | Amey Ventures Investments Ltd | 5,00% | 0 | 1 | -1 | 0 | 0 | ■ |
| ALC (Superholdco) Ltd | AHL Holdings (Wakefield) Ltd | 5,00% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |
| ALC (IFMC) Ltd | AHL Holdings (Wakefield) Ltd | 5,00% | 0 | 14 | -10 | 20 | 6 | ■ |
| ALC (Holdco) Ltd | Amey Ventures Investments Ltd | 5,00% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |
| ALC (SPC) Ltd | ALC (Superholdco) Ltd | 5,00% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |
| Amey Belfast Schools Partnership Holdco Ltd | ALC (Holdco) Ltd | 5,00% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |
| Amey Belfast Schools Partnership PFI Co Ltd | Amey Ventures Investments Ltd | 10,00% | 0 | 15 | -15 | 1 | -0 | ■ |
| Amey Birmingham Highways Holdings Ltd | Amey Belfast Schools Partnership HoldCo Ltd | 10,00% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |
| Amey Birmingham Highways Ltd | Amey Ventures Asset Holdings Ltd | 33,33% | 0 | 125 | -129 | 28 | -1 | ■ |
| Amey FMP Belfast Strategic Partnership Holdco Ltd | Amey Ventures Asset Holdings Ltd | 33,33% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |
| Amey FMP Belfast Strategic Partnership SP Co Ltd | Amey Ventures Management Services Ltd | 10,00% | 0 | 1 | -1 | 5 | 0 | ■ |
| Amey Lagan Roads Holdings Ltd | Amey FMP Belfast Strategic Partnership Holdco Ltd | 10,00% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |
| Amey Lagan Roads Financial plc | Amey Ventures Investments Ltd | 5,00% | 0 | 19 | -20 | 1 | -0 | ■ |
| Amey Lagan Roads Ltd | Amey Ventures Investments Ltd | 5,00% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |
| Amey Lighting (Norfolk) Holdings Ltd | Amey Lagan Roads Holdings Ltd | 5,00% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |
| Amey Lighting (Norfolk) Ltd | Amey Ventures Investments Ltd | 10,00% | 0 | 5 | -4 | 1 | 0 | ■ |
| E4D & G HOLDCO Ltd | Amey Ventures Investments Ltd | 10,00% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |
| E4D & G Project Co Ltd | Amey Ventures Investments Ltd | 10,00% | 0 | 13 | -13 | 1 | 0 | ■ |
| EduAction (Waltham Forest) Ltd (IP) | E4D & G Holdco Ltd | 4,25% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |
| Integrated Bradford Hold Co One Ltd | Amey plc | 50,00% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |
| Integrated Bradford Hold Co One Ltd | Amey Ventures Investments Ltd | 6,52% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |
| Integrated Bradford PSP Ltd (IP) | Integrated Bradford LEPLtd | 50,00% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |
| Integrated Bradford Hold Co Two Ltd | Integrated Bradford LEPLtd | 6,00% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |
| Integrated Bradford LEP Ltd | Amey Ventures Asset Holdings Ltd | 40,00% | 0 | 23 | -23 | 5 | 0 | ■ |
| Integrated Bradford LEP Fin Co One Ltd | Integrated Bradford PSP Ltd | 40,00% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |
| Integrated Bradford SPV One Ltd | Integrated Bradford LEPLtd | 6,52% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |
| Integrated Bradford SPV Two Ltd | Integrated Bradford Hold Co One Ltd | 6,00% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |
| RSP (Holdings) Ltd | Integrated Bradford Hold Co Two Ltd | 50,00% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |
| The Renfrewshire Schools Partnership Ltd | Amey Ventures Investments Ltd | 35,00% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |
| Services Support (Avon & Somerset) Holdings Ltd | RSP (Holdings) Ltd | 3,50% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |
| Services Support (Avon & Somerset) Ltd | Amey Ventures Investments Ltd | 2,00% | 0 | 2 | -2 | 0 | 0 | ■ |
| | Services Support (Avon & Somerset) Holdings Ltd | 2,00% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |

| Empresa | Empresa matriz | % Participación | Valor Puesta en equivalencia Consolidado | Activos | Pasivos | Ingresos | Resultado | Auditor |
|--|---|-----------------|--|---------|---------|----------|-----------|---------|
| Amey Hallam Highways Holdings Limited | Amey Ventures Asset Holdings Ltd | 33,33% | 0 | 85 | -86 | 54 | -0 | ■ |
| Amey Hallam Highways Limited | Amey Hallam Highways Holdings Ltd | 33,33% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |
| Carillion Amey Limited | Enterprise Managed Services Limited | 49,90% | 0 | 45 | -38 | 153 | 0 | ■ |
| Carillion Amey (Housing Prime) Limited | Enterprise Managed Services Limited | 33,30% | 0 | 10 | -4 | 58 | 0 | ■ |
| Leighton Boral Amey Qld Pty Limited | Amey Consulting Australia Pty Limited | 20,00% | 0 | 3 | -2 | 18 | 1 | ■ |
| Leighton Boral Amey NSW Pty Limited | Amey Consulting Australia Pty Limited | 22,20% | 0 | 1 | -1 | 5 | 0 | ■ |
| Keolis Amey Docklands Limited | Amey Rail Limited | 30,00% | 0 | 9 | -5 | 37 | 2 | ■ |
| AmeyCespa (AWRP) Holding Co Limited | Amey Ventures Asset Holdings Ltd | 16,67% | 0 | 34 | -34 | 16 | 0 | ■ |
| AmeyCespa (AWRP) SPV Limited | AmeyCespa (AWRP) Holding Co Limited | 16,67% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |
| Scot Roads Partnership Holdings Limited | Amey Ventures Asset Holdings Ltd | 20,00% | 0 | 52 | -52 | 31 | 0 | ■ |
| Scot Roads Partnership Project Limited | Scot Roads Partnership Holdings Limited | 20,00% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |
| Scot Roads Partnership Finance Limited | Scot Roads Partnership Holdings Limited | 20,00% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |
| MTCNovo Ltd | Novo Community Limited | 50,00% | 0 | 4 | 65 | 4 | 4 | ■ |
| The Thames Valley Community Rehabilitation Company Ltd | MTCNovo Ltd | 50,00% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |
| The London Community Rehabilitation Company Ltd | MTCNovo Ltd | 50,00% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |
| The Liverpool Joint Catholic and Church of England Academies Trust | Member only (not for profit company) | N/A | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |
| AmeyWebber LLC | Amey OW Limited | 50,00% | 0 | 0 | 3 | -0 | 0 | ■ |
| AmeyCespa (MK) Holding Co Limited | Amey Ventures Asset Holdings Ltd | 50,00% | 0 | 77 | -76 | 37 | 0 | ■ |
| AmeyCespa (MK) SPV Limited | AmeyCespa (MK) Holding Co Limited | 50,00% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |
| QATAR | | | | | | | | |
| Participaciones asociadas Ferrovial Servicios (*): | | 49,0% | 13 | 48 | 48 | 113 | 15 | ■ |
| Ferrovial Qatar LLC | Ferrovial Servicios, S.A. | 49,0% | 3 | 12 | 12 | 14 | 2 | ■ |
| FMM Company LLC | Ferrovial Servicios, S.A. | 49,0% | 9 | 36 | 36 | 99 | 14 | ■ |
| INMOBILIARIA | | | | | | | | |
| ESPAÑA | | | | | | | | |
| Promociones Hábitat (i) | Ferrovial FISA, S.A. | 20,00% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | ■ |
| Total Valor Puesta en Equivalencia Consolidado | | | 3.237 | | | | | |

| | |
|---|---|
| ■ Deloitte | ■ Ernst & Young |
| ■ BDO | ■ Deloitte LLP |
| ■ HLB Lebrija Álvarez y Cia S.C. | ■ KPMG LLP |
| ■ Valdés, García, Marín & Martínez, Llp | ■ KPMG |
| ■ Deloitte Polska Sp. z o.o. Sp. k. | ■ Gabinete Técnico de Auditoría y Consultoría, S.A. |
| ■ BDO LLP | ■ VR Audit |
| ■ Mahinder Puri & Company | ■ Martins Pereira, João Careca & Associados, SROC, Lda. |
| ■ HBD Accountancy Services | ■ Grant Thornton |
| ■ Baker Tilly | ■ HBD Accountancy Services |
| ■ In-House | ■ PWC |

(i) Sin información de los interventores

(ii) La participación de Ferrovial S.A. se mantiene en el 33% pero los derechos políticos corresponden al 21,4%. CEK Holding Real Estate Construction SA 57,2% y ACS 21,4% (derechos políticos).

(*) Hacén referencia al total de las participaciones asociadas y los activos, pasivos, ingresos y resultado corresponden a la totalidad de las cifras agregadas

(*) Sociedad cabecera de ADI Finance 1, y 2 que a su vez mantienen la participación al 100% sobre Heathrow Holdco Ltd (HAH).

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 2015 y 2014. 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 2015 (millones de euros)

| Activo | Construcción | Autopistas | Aeropuertos | Servicios | Resto | Total |
|--|--------------|---------------|--------------|--------------|---------------|---------------|
| Activos no corrientes | 846 | 11.300 | 1.515 | 3.064 | 96 | 16.821 |
| Fondos de comercio | 197 | 205 | 0 | 1.483 | 0 | 1.885 |
| Activos intangibles | 5 | 5 | 0 | 221 | 2 | 234 |
| Inmovilizado en proyectos de infraestructuras | 203 | 7.878 | 0 | 692 | -229 | 8.544 |
| Inversiones inmobiliarias | 6 | 0 | 0 | 0 | 10 | 15 |
| Inmovilizado material | 111 | 16 | 0 | 352 | 10 | 491 |
| Inversiones en sociedades asociadas | 7 | 1.940 | 1.222 | 69 | 0 | 3.237 |
| Activos financieros no corrientes | 24 | 274 | 286 | 143 | 27 | 755 |
| Impuestos diferidos | 294 | 633 | 6 | 103 | 219 | 1.254 |
| Derivado financieros a valor razonable largo plazo | 0 | 349 | 0 | 0 | 58 | 406 |
| Activos corrientes | 4.002 | 3.900 | 963 | 1.885 | -2.187 | 8.563 |
| Activos clasificados como mantenidos para la venta | 0 | 2.418 | 0 | 0 | 0 | 2.418 |
| Existencias | 131 | 9 | 0 | 29 | 218 | 387 |
| Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes | 16 | 36 | 3 | 31 | 49 | 135 |
| Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo | 810 | 488 | 13 | 1.390 | -380 | 2.320 |
| Tesorería y equivalentes | 3.044 | 937 | 948 | 431 | -2.081 | 3.279 |
| Créditos con empresas del grupo | 1.353 | 612 | 931 | 75 | -2.971 | 0 |
| Resto | 1.691 | 326 | 17 | 355 | 890 | 3.279 |
| Derivados financieros a valor razonable corto plazo | 1 | 11 | 0 | 4 | 7 | 23 |
| TOTAL ACTIVO | 4.848 | 15.200 | 2.478 | 4.949 | -2.091 | 25.384 |
| Pasivo y Patrimonio neto | | | | | | |
| Patrimonio neto | 1.245 | 3.752 | 2.437 | 1.561 | -2.455 | 6.541 |
| Patrimonio neto atribuible a los accionistas | 1.254 | 3.336 | 2.437 | 1.546 | -2.515 | 6.058 |
| Patrimonio neto atribuible a los socios externos | -8 | 416 | 0 | 15 | 60 | 483 |
| Ingresos a distribuir en varios ejercicios | 1 | 1.056 | 0 | 30 | 0 | 1.088 |
| Pasivos no corrientes | 478 | 6.007 | 0 | 1.716 | 1.113 | 9.314 |
| Déficit de pensiones | 2 | 0 | 0 | 44 | 0 | 46 |
| Provisiones a largo plazo | 189 | 172 | 0 | 326 | 151 | 838 |
| Deuda financiera | 160 | 4.696 | 0 | 1.030 | 810 | 6.697 |
| Deudas con empresas del grupo | 2 | 0 | 0 | 485 | -488 | 0 |
| Resto | 157 | 4.696 | 0 | 545 | 1.298 | 6.697 |
| Otras deudas | 11 | 105 | 0 | 55 | 0 | 171 |
| Impuestos diferidos | 98 | 667 | 0 | 207 | 152 | 1.124 |
| Derivados financieros a valor razonable | 17 | 367 | 0 | 54 | 0 | 438 |
| Pasivos corrientes | 3.123 | 4.385 | 41 | 1.641 | -749 | 8.442 |
| Pasivos clasificados como mantenidos para la venta | 0 | 2.690 | 0 | 0 | 0 | 2.690 |
| Deuda financiera | 43 | 1.307 | 43 | 384 | -392 | 1.385 |
| Deudas con empresas del grupo | 9 | 55 | 43 | 312 | -419 | 0 |
| Resto | 34 | 1.253 | 0 | 72 | 27 | 1.385 |
| Derivados financieros a valor razonable corto plazo | 13 | 247 | 0 | 0 | 0 | 259 |
| Pasivos por impuestos sobre sociedades | 39 | -23 | -3 | 28 | 98 | 138 |
| Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo | 2.536 | 164 | 1 | 1.110 | -464 | 3.346 |
| Provisiones para operaciones de tráfico | 493 | 0 | 0 | 120 | 10 | 622 |
| TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO | 4.848 | 15.200 | 2.478 | 4.949 | -2.091 | 25.384 |

Balance de situación por segmentos de negocio: Ejercicio 2014 (millones de euros)

| Activo | Construcción | Autopistas | Aeropuertos | Servicios | Resto | Total |
|--|--------------|---------------|--------------|--------------|---------------|---------------|
| Activos no corrientes | 752 | 14.484 | 1.379 | 2.779 | 32 | 19.426 |
| Fondos de comercio | 184 | 369 | 0 | 1.430 | 0 | 1.982 |
| Activos intangibles | 5 | 7 | 0 | 206 | 5 | 223 |
| Inmovilizado en proyectos de infraestructuras | 205 | 10.375 | 0 | 564 | -387 | 10.757 |
| Inversiones inmobiliarias | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| Inmovilizado material | 97 | 20 | 0 | 323 | 10 | 451 |
| Inversiones en sociedades asociadas | 6 | 2.198 | 1.057 | 56 | 0 | 3.317 |
| Activos financieros no corrientes | 17 | 416 | 315 | 103 | 6 | 856 |
| Impuestos diferidos | 233 | 747 | 6 | 97 | 355 | 1.438 |
| Derivados financieros a valor razonable largo plazo | 0 | 353 | 0 | 0 | 42 | 395 |
| Activos corrientes | 4.000 | 1.091 | 693 | 1.918 | -1.655 | 6.048 |
| Activos clasificados como mantenidos para la venta | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 |
| Existencias | 139 | 11 | 0 | 31 | 176 | 357 |
| Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes | 20 | 28 | 0 | 12 | 14 | 74 |
| Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo | 946 | 278 | 9 | 1.304 | -367 | 2.170 |
| Tesorería y equivalentes | 2.894 | 771 | 685 | 569 | -1.480 | 3.439 |
| Créditos con empresas del grupo | 1.334 | 368 | 409 | 67 | -2.178 | 0 |
| Resto | 1.560 | 403 | 276 | 501 | 699 | 3.439 |
| Derivados financieros a valor razonable corto plazo | 0 | 4 | 0 | 0 | 1 | 5 |
| TOTAL ACTIVO | 4.751 | 15.576 | 2.072 | 4.697 | -1.623 | 25.473 |

| Pasivo y Patrimonio neto | Construcción | Autopistas | Aeropuertos | Servicios | Resto | Total |
|---|--------------|---------------|--------------|--------------|---------------|---------------|
| Patrimonio neto | 1.072 | 3.291 | 1.956 | 1.406 | -1.704 | 6.021 |
| Patrimonio neto atribuible a los accionistas | 1.085 | 2.998 | 1.956 | 1.396 | -1.763 | 5.672 |
| Patrimonio neto atribuible a los socios externos | -13 | 293 | 0 | 10 | 59 | 349 |
| Ingresos a distribuir en varios ejercicios | 3 | 956 | 0 | 28 | 0 | 987 |
| Pasivos no corrientes | 568 | 9.645 | 95 | 1.616 | 1.106 | 13.030 |
| Déficit de pensiones | 2 | 0 | 0 | 99 | 0 | 101 |
| Provisiones a largo plazo | 188 | 717 | 0 | 321 | 152 | 1.378 |
| Deuda financiera | 166 | 6.859 | 0 | 883 | 800 | 8.707 |
| Deudas con empresas del grupo | 2 | 0 | 0 | 498 | -500 | 0 |
| Resto | 164 | 6.859 | 0 | 385 | 1.300 | 8.707 |
| Otras deudas | 11 | 140 | 29 | 51 | -29 | 202 |
| Impuestos diferidos | 181 | 679 | 67 | 200 | 183 | 1.310 |
| Derivados financieros a valor razonable | 20 | 1.251 | 0 | 62 | 0 | 1.332 |
| Pasivos corrientes | 3.109 | 1.684 | 20 | 1.647 | -1.024 | 5.435 |
| Pasivos clasificados como mantenidos para la venta | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Deuda financiera | 27 | 1.326 | 20 | 397 | -402 | 1.368 |
| Deudas con empresas del grupo | 9 | 65 | 17 | 339 | -430 | 0 |
| Resto | 18 | 1.261 | 2 | 58 | 28 | 1.368 |
| Derivados financieros a valor razonable corto plazo | 1 | 68 | 0 | 8 | 22 | 100 |
| Pasivos por impuestos sobre sociedades | 43 | -64 | -12 | 30 | 59 | 56 |
| Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo | 2.622 | 354 | 12 | 1.153 | -704 | 3.437 |
| Provisiones para operaciones de tráfico | 416 | 0 | 0 | 58 | 0 | 475 |
| TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO | 4.751 | 15.576 | 2.072 | 4.697 | -1.623 | 25.473 |

Se presenta el detalle de los activos totales por áreas geográficas:

| Millones de euros | 2015 | 2014 | Variación |
|-------------------|---------------|---------------|-------------|
| España | 6.114 | 7.771 | -1.647 |
| Reino Unido | 4.335 | 4.037 | 267 |
| E.E.U.U. | 9.426 | 7.966 | 1.461 |
| Canadá | 2.032 | 2.277 | -245 |
| Polonia | 1.227 | 1.022 | 205 |
| Resto | 2.249 | 2.400 | -151 |
| TOTAL | 25.384 | 25.473 | -109 |

Cuenta de Pérdidas y Ganancias por segmentos de negocio: Ejercicio 2015 (millones de euros)

| | Const. | Auto. | Aero. | Serv. | Resto | Total |
|--|------------|-------------|------------|------------|------------|-------------|
| Cifra de ventas | 4.287 | 513 | 8 | 4.897 | -6 | 9.701 |
| Otros ingresos de explotación | 2 | 0 | 0 | 7 | 0 | 9 |
| Total ingresos de explotación | 4.290 | 513 | 8 | 4.904 | -6 | 9.709 |
| Consumos | 765 | 3 | 0 | 377 | -2 | 1.143 |
| Otros gastos de explotación | 2.452 | 110 | 15 | 2.221 | -64 | 4.735 |
| Gastos de personal | 679 | 67 | 6 | 1.994 | 59 | 2.805 |
| Total gastos de explotación | 3.896 | 180 | 21 | 4.592 | -7 | 8.683 |
| Resultado bruto de explotación | 393 | 333 | -13 | 312 | 1 | 1.027 |
| Dotaciones a la amortización de inmovilizado | 30 | 83 | 0 | 139 | 5 | 256 |
| Resultado explotación antes deterioro y enajenación inmovilizado | 364 | 250 | -13 | 173 | -4 | 770 |
| Deterioros y enajenación de inmovilizado | 4 | 131 | 0 | -1 | -4 | 131 |
| Resultado de explotación | 368 | 382 | -13 | 172 | -8 | 901 |
| Resultado financiero financiación | -9 | -427 | 0 | -27 | 0 | -463 |
| Resultado derivados y otros resultados financieros | 0 | -195 | 0 | -4 | 0 | -200 |
| Resultado financiero de proyectos de infraestructuras | -9 | -622 | 0 | -31 | 0 | -662 |
| Resultado financiero financiación | 26 | 17 | 9 | -28 | -61 | -35 |
| Resultado derivados y otros resultados financieros | -3 | -12 | 24 | -7 | 58 | 61 |
| Resultado financiero resto de sociedades | 24 | 5 | 34 | -34 | -2 | 26 |
| Resultado financiero | 14 | -617 | 34 | -66 | -2 | -637 |
| Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia | -3 | 84 | 199 | 31 | 0 | 312 |
| Resultado consolidado antes de impuestos | 380 | -151 | 220 | 137 | -10 | 577 |
| Impuesto sobre beneficios | -111 | 222 | -4 | -3 | -49 | 54 |
| Resultado consolidado procedente de actividades continuadas | 269 | 71 | 216 | 134 | -60 | 631 |
| Resultado neto operaciones discontinuadas | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Resultado consolidado del ejercicio | 269 | 71 | 216 | 134 | -60 | 631 |
| Resultado del ejercicio atribuido a socios externos | -52 | 144 | 0 | -1 | -2 | 89 |
| Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante | 217 | 215 | 216 | 134 | -62 | 720 |

Cuenta de Pérdidas y Ganancias por segmentos de negocio: Ejercicio 2014 (millones de euros)

| | Const. | Auto. | Aero. | Serv. | Resto | Total |
|--|------------|-------------|------------|------------|------------|-------------|
| Cifra de ventas | 3.942 | 432 | 9 | 4.401 | 18 | 8.802 |
| Otros ingresos de explotación | 2 | 0 | 0 | 6 | 0 | 9 |
| Total ingresos de explotación | 3.943 | 432 | 9 | 4.408 | 18 | 8.811 |
| Consumos | 777 | 3 | 0 | 337 | 14 | 1.131 |
| Otros gastos de explotación | 2.208 | 111 | 16 | 1.839 | -52 | 4.122 |
| Gastos de personal | 610 | 61 | 6 | 1.845 | 54 | 2.575 |
| Total gastos de explotación | 3.595 | 175 | 22 | 4.020 | 16 | 7.828 |
| Resultado bruto de explotación | 349 | 257 | -12 | 387 | 2 | 983 |
| Dotaciones a la amortización de inmovilizado | 37 | 75 | 0 | 128 | 5 | 244 |
| Resultado explotación antes deterioro y enajenación inmovilizado | 312 | 182 | -13 | 260 | -3 | 738 |
| Deterioros y enajenación de inmovilizado | 0 | 7 | 0 | -2 | 0 | 5 |
| Resultado de explotación | 312 | 189 | -13 | 258 | -3 | 743 |
| Resultado financiero financiación | -9 | -345 | 0 | -19 | 0 | -373 |
| Resultado derivados y otros resultados financieros | 0 | -8 | 0 | -12 | 0 | -20 |
| Resultado financiero de proyectos de infraestructuras | -9 | -353 | 0 | -31 | 0 | -393 |
| Resultado financiero financiación | 26 | 5 | 13 | -12 | -64 | -33 |
| Resultado derivados y otros resultados financieros | 6 | -4 | 1 | -9 | 56 | 49 |
| Resultado financiero resto de sociedades | 31 | 2 | 14 | -22 | -9 | 16 |
| Resultado financiero | 22 | -352 | 14 | -53 | -9 | -377 |
| Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia | -12 | 60 | 70 | 20 | 0 | 138 |
| Resultado consolidado antes de impuestos | 322 | -103 | 71 | 226 | -12 | 504 |
| Impuesto sobre beneficios | -112 | 8 | 1 | -24 | -24 | -152 |
| Resultado consolidado procedente de actividades continuadas | 210 | -95 | 72 | 202 | -37 | 352 |
| Resultado neto operaciones discontinuadas | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Resultado consolidado del ejercicio | 210 | -95 | 72 | 202 | -37 | 352 |
| Resultado del ejercicio atribuido a socios externos | -17 | 69 | 0 | 0 | -3 | 50 |
| Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante | 192 | -25 | 72 | 202 | -39 | 402 |

FORMULACIÓN DEL CONSEJO

Las páginas que anteceden contienen las cuentas anuales consolidadas -balance, cuenta de pérdidas y ganancias, estado de cambios en el patrimonio neto, estado de flujos de efectivo y la memoria - y el informe de gestión consolidado de Ferrovial, S.A. correspondientes al ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2015, que han sido formulados por el Consejo de Administración en sesión celebrada en Madrid el 25 de febrero de 2016, y que, a efectos de lo establecido en el artículo 253 de la Ley de Sociedades de Capital, los administradores asistentes a la reunión firman a continuación.

D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo
Presidente

D. Santiago Bergareche Busquet
Vicepresidente

D. Joaquín Ayuso García
Vicepresidente

D. Íñigo Meirás Amusco
Consejero Delegado

D. Juan Arena de la Mora
Consejero

Dña. María del Pino y Calvo-Sotelo
Consejera

D. Santiago Fernández Valbuena
Consejero

D. José Fernando Sánchez-Junco Mans
Consejero

D. Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo
Consejero

D. Howard L. Lance
Consejero

D. Óscar Fanjul Martín
Consejero

Diligencia que extiende el Secretario del Consejo de Administración para hacer constar que no estampa su firma en este documento D. Howard L. Lance por encontrarse ausente debido a exigencias profesionales ineludibles.

D. Santiago Ortiz Vaamonde
Secretario del Consejo de Administración

B. INFORME DE AUDITORÍA

Deloitte.

Deloitte, S.L.
Plaza Pablo Ruiz Picasso, 1
Torre Picasso
28020 Madrid
España
Tel.: +34 915 14 50 00
Fax: +34 915 14 51 80
www.deloitte.es

INFORME DE AUDITORÍA INDEPENDIENTE DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

A los Accionistas de
FERROVIAL, S.A.:

Informe sobre las cuentas anuales consolidadas

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas adjuntas de la sociedad Ferrovial, S.A. (en adelante la Sociedad dominante) y sociedades dependientes (en adelante el Grupo), que comprenden el estado consolidado de situación financiera al 31 de diciembre de 2015, la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, el estado consolidado de resultado global, el estado consolidado de cambios en el patrimonio neto, el estado consolidado de flujos de caja y la memoria consolidada correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

Responsabilidad de los administradores en relación con las cuentas anuales consolidadas.

Los administradores de la Sociedad dominante son responsables de formular las cuentas anuales consolidadas adjuntas, de forma que expresen la imagen fiel del patrimonio consolidado, de la situación financiera consolidada y de los resultados consolidados de Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, y demás disposiciones del marco normativo de información financiera aplicable al Grupo en España y del control interno que consideren necesario para permitir la preparación de cuentas anuales consolidadas libres de incorrección material, debida a fraude o error.

Responsabilidad del auditor

Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las cuentas anuales consolidadas adjuntas basada en nuestra auditoría. Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la auditoría de cuentas vigente en España. Dicha normativa exige que cumplamos los requerimientos de ética, así como que planifiquemos y ejecutemos la auditoría con el fin de obtener una seguridad razonable de que las cuentas anuales consolidadas están libres de incorrecciones materiales.

Una auditoría requiere la aplicación de procedimientos para obtener evidencia de auditoría sobre los importes y la información revelada en las cuentas anuales consolidadas. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluida la valoración de los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales consolidadas, debida a fraude o error. Al efectuar dichas valoraciones del riesgo, el auditor tiene en cuenta el control interno relevante para la formulación por parte de los administradores de la Sociedad dominante de las cuentas anuales consolidadas, con el fin de diseñar los procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la entidad. Una auditoría también incluye la evaluación de la adecuación de las políticas contables aplicadas y de la razonabilidad de las estimaciones contables realizadas por la dirección, así como la evaluación de la presentación de las cuentas anuales consolidadas tomadas en su conjunto.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión de auditoría.

Opinión

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada de Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes al 31 de diciembre de 2015, así como de sus resultados consolidados y flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, y demás disposiciones del marco normativo de información financiera que resultan de aplicación en España.

Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios

El informe de gestión consolidado adjunto del ejercicio 2015 contiene las explicaciones que los administradores de la Sociedad dominante consideran oportunas sobre la situación de Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2015. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión consolidado con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de la sociedad Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes.

DELOITTE, S.L.
Inscrita en el R.D.A.C. nº S0692

Javier Parada Pardo
25 de febrero de 2016

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

MEMBER OF
**Dow Jones
Sustainability Indices**
In Collaboration with RobecoSAM



2015 Constituent
MSCI Global
Sustainability Indexes



© Ferrovial, S.A. 2016 Todos los derechos reservados.

Elaborado y producido por la Dirección de Comunicación y Responsabilidad Corporativa de Ferrovial

Diseño: **gosban** reporting