



INFORME DE GESTIÓN Y CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

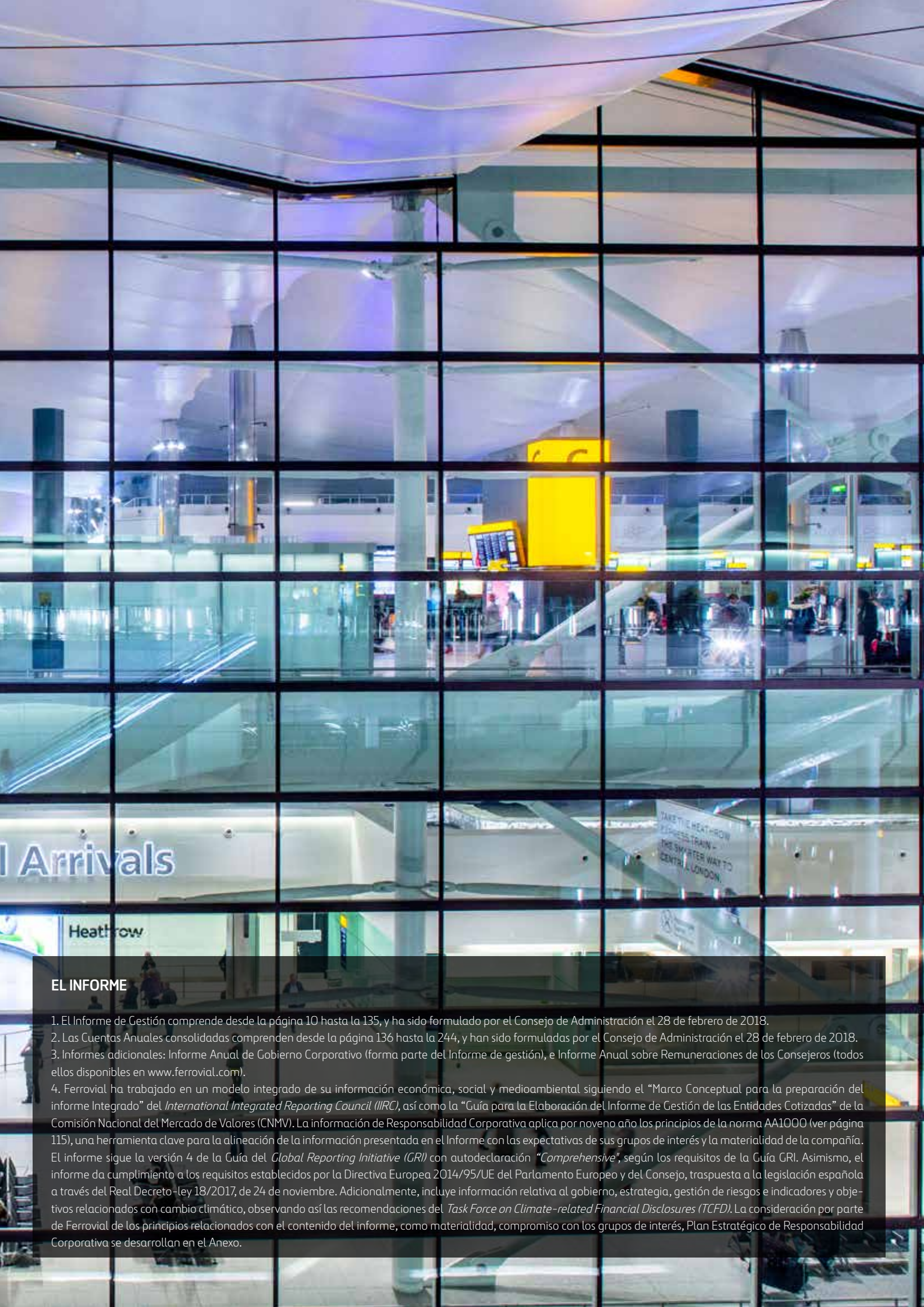
INFORME ANUAL INTEGRADO

2017

ferrovial



FOTO: Terminal 2A del Aeropuerto de Heathrow, Londres (Reino Unido).



EL INFORME

1. El Informe de Gestión comprende desde la página 10 hasta la 135, y ha sido formulado por el Consejo de Administración el 28 de febrero de 2018.
2. Las Cuentas Anuales consolidadas comprenden desde la página 136 hasta la 244, y han sido formuladas por el Consejo de Administración el 28 de febrero de 2018.
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 medioambiental siguiendo el “Marco Conceptual para la preparación del informe Integrado” del *International Integrated Reporting Council (IIRC)*, así como la “Guía para la Elaboración del Informe de Gestión de las Entidades Cotizadas” de la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV). La información de Responsabilidad Corporativa aplica por noveno año los principios de la norma AA1000 (ver página 115), 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. Asimismo, el informe da cumplimiento a los requisitos establecidos por la Directiva Europea 2014/95/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, tras puesta a la legislación española a través del Real Decreto-ley 18/2017, de 24 de noviembre. Adicionalmente, incluye información relativa al gobierno, estrategia, gestión de riesgos e indicadores y objetivos relacionados con cambio climático, observando así las recomendaciones del *Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD)*. La consideración por parte de Ferrovial de los principios relacionados con el contenido del informe, como materialidad, compromiso con los grupos de interés, Plan Estratégico de Responsabilidad Corporativa se desarrollan en el Anexo.



ÍNDICE



1. INFORME DE GESTIÓN

1.1. FERROVIAL EN DOS MINUTOS

**FERROVIAL
EN DOS MINUTOS**
10-21

1.2. ESTRATEGIA Y CREACIÓN DE VALOR

**VISIÓN
GLOBAL**
22

AUTOPISTAS
28

AEROPUERTOS
30

CONSTRUCCIÓN
32

SERVICIOS
34

1.3. FERROVIAL EN 2017

ACCIONISTAS
38
Evolución de los negocios

EMPLEADOS
64
64 Personas | 66 Seguridad y Salud

CLIENTES
68
68 Innovación | 72 Calidad

SOCIEDAD
74
74 Ética e Integridad | 78 Derechos Humanos |
80 Medio Ambiente | 86 Cadena de suministro |
88 Comunidad | 90 Gestión Fiscal Responsable

1.4. RIESGOS

RIESGOS
92

1.5. GOBIERNO CORPORATIVO

**GOBIERNO
CORPORATIVO**
98

RETRIBUCIONES
102

**CONSEJO DE
ADMINISTRACIÓN**
104

**COMITÉ
DE DIRECCIÓN**
105

1.6. EVOLUCIÓN PREVISIBLE EN 2018

**EVOLUCIÓN
PREVISIBLE
EN 2018**
106

ANEXO

**MEDIDAS
ALTERNATIVAS
RENDIMIENTO**
111

**GESTIÓN DE LA
RESPONSABILIDAD
CORPORATIVA**
113

**PRINCIPIOS
DE REPORTE**
115

**GLOSARIO
DE TÉRMINOS**
118

**INDICADORES
GRI-G4**
122

**ANEXO A
INDICADORES
GRI**
130

**INFORME DE
VERIFICACIÓN**
134



2. CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

**CUENTAS
ANUALES
CONSOLIDADAS**
136

**INFORME
DE AUDITORÍA**
235

CARTA DEL PRESIDENTE

Estimado accionista:

Ferrovial cerró el ejercicio de 2017 con un balance positivo, cimentado en la buena marcha de los activos de infraestructuras, nuestra principal fuente de creación de valor. La rentabilidad total para el accionista fue del 15,7% en el conjunto del año. Los resultados muestran un aumento de ingresos de 13,5% gracias principalmente al crecimiento de las autopistas americanas y a la consolidación durante un ejercicio completo de Broadspectrum. El beneficio neto se elevó a 454 millones, con un aumento de 20,6%, apoyado en la contribución de la 407 ETR y Heathrow, que se incluyen por puesta en equivalencia.

El flujo de caja operativo, sin proyectos de infraestructuras y antes de impuestos, se situó en 999 millones de euros. Se alcanzó un flujo de actividad de 781 millones, tras unas inversiones de 355 millones y desinversiones de activos maduros por 253 millones. Esto ha permitido destinar 520 millones a retribución del accionista. La sólida situación financiera quedó corroborada con una posición neta de tesorería, excluyendo proyectos de infraestructuras, de 1.341 millones de euros. A lo largo del año se han completado dos emisiones de bonos corporativos, por importe de 500 millones de euros cada una, con cupones de 1,375% y 2,124 respectivamente, correspondiendo la segunda a un bono híbrido perpetuo.

Comportamiento por negocio.-

- **Autopistas** muestra un crecimiento de resultados y tráfico en los principales activos americanos. Las autopistas 407 ETR, en Toronto, y LBJ y NTE, en Dallas-Fort Worth, superan las previsiones de los planes de negocio. Situadas en áreas urbanas en crecimiento, adaptan sus tarifas según el nivel de congestión. Los niveles de satisfacción de los clientes corroboran la capacidad de Ferrovial para contribuir con soluciones nuevas y eficientes a la mejora de la movilidad urbana.
- **Aeropuertos** confirma el potencial de Heathrow para superar su récord anual de pasajeros, pese a operar casi a plena capacidad. Los altos niveles de calidad del servicio se encuentran refrendados por su liderazgo europeo en la encuesta Airport Service Quality (ASQ) durante trece trimestres sucesivos. El resto de aeropuertos ha destacado también por tráfico y resultados, facilitando el aumento de dividendos para Ferrovial hasta 237 millones de euros, frente a los 134 de 2016. La remodelación del aeropuerto de Denver supone la entrada de esta división en el mercado americano.
- **Construcción** ha reducido la alta rentabilidad de los últimos años por pérdidas en dos contratos ya finalizados y por la ejecución de obras con menor componente de ingeniería propia. Budimex ha vuelto a completar un año excelente mientras que el resto de la división obtiene márgenes en línea con el sector.



Rafael del Pino
Presidente

- **Servicios** mantiene su buena tónica en España, con mayor peso de clientes privados. Amey, tras implantar un programa de reducción de costes, mejora márgenes pese a las restricciones presupuestarias de las administraciones públicas, que está poniendo presión sobre los resultados de todo el sector. Broadspectrum ha culminado su primer año de integración mostrando una mayor eficiencia operativa y unas perspectivas de licitación superiores a las previsiones iniciales.

Cartera.- La cartera se sitúa en 32.063 millones de euros. En Estados Unidos, el cierre financiero de la I-66, en Virginia y el Aeropuerto de Denver incrementan en más de 2.000 millones la de Construcción. En Australia, el Western Roads Upgrade Project, en Melbourne, representa un volumen de contratación relevante para Servicios.

Sostenibilidad.- Ferrovial ha renovado su presencia en los índices DJSI, FTSE4Good y Carbon Disclosure Project, al tiempo que conserva un rating AAA por parte de MSCI. Asimismo, la aplicación de los principios Target Zero en salud y seguridad laboral se traducen en una mejora de los índices de accidentalidad, mientras se cumplen con creces los compromisos de reducción de emisiones.

Ética.- La compañía subraya el más firme compromiso con un comportamiento ético intachable. Ferrovial confía en que las políticas, procedimientos, formación y control de su cumplimiento sean garantías suficientes para una conducta impecable en el mercado.

Innovación.- La apuesta por la innovación, siguiendo un esquema de colaboración abierta, se refleja en la relación con MIT y otras universidades de prestigio, la puesta en marcha del Digital Hub y el esquema de relación con startups.

Perspectivas.- Estados Unidos, Australia y Canadá tienen grandes necesidades de mejora y modernización de sus infraestructuras. Ferrovial está siguiendo de cerca estos mercados, convencida de su capacidad competitiva para aportar soluciones originales y eficientes al problema de la congestión urbana y la movilidad del ciudadano, cubriendo todo el ciclo de las infraestructuras.

Personas.- La plantilla al cierre del año es de 95.978 personas en todo el mundo, representando un elemento diferenciador para nuestros clientes.

Quisiera por último expresar mi agradecimiento a los accionistas y clientes por su confianza en Ferrovial, y a todos nuestros profesionales por la capacidad, compromiso y valores que les distinguen.





01.

INFORME DE
GESTIÓN



FOTO: Túnel del Espiño, AVE a Galicia (España).



F E R R O V I A L

E N

D O S

M I N U T O S

Grandes
cifras

La era del
Homo Mobilis

Principales
mercados

Modelo
de Negocio

Creación
de Valor

Ferrovial
en bolsa

Hitos
2017

Los pilares de la
sostenibilidad

Por qué invertir
en Ferrovial

Compañía
con valores

Las ventajas
de las APPs en
Estados Unidos

407 ETR Rápida.
Segura. Fiable.

GRANDES CIFRAS

VENTAS (M€)

● 2016 ● 2017

10.759 12.208

+13,5%
RESPECTO
2016

CAPITALIZACIÓN (M€)

13.858

+11,3%
A 31/12/2017

CAJA NETA (M€)

1.341

EX-INFRAESTRUCTURAS



FLUJO BRUTO OPERACIONES (M€)

999

EX- INFRAESTRUCTURAS

+0,4%
RESPECTO
2016

CARTERA (M€)

32.063

CONSTRUCCIÓN 11.145

SERVICIOS 20.918

-4,3%
RESPECTO
2016

ÍNDICE DE FRECUENCIA*

↓ -9,3%

RESPECTO A 2016

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

EMISIONES DE CO₂*SCOPE 1&2 tCO₂.eq/M€

↓ -28,4%

EN TÉRMINOS RELATIVOS
RESPECTO A 2009

* La evolución de las emisiones se ha calculado ajustando los datos del año base al perímetro de las Sociedades de 2017.

IMPUESTOS TOTALES* (M€)

2.075

*Soportados, pagados y recaudados en 2017 (Criterio de caja)

PLANTILLA CIERRE



95.978

EMPLEADOS



VIDEO: EL AÑO EN DOS
MINUTOS
Consiga más información
pinchando aquí

LA ERA DEL *HOMO MOBILIS*

LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE SE ENFRENTA A UNA PROFUNDA TRANSFORMACIÓN DEBIDO A NUEVAS TENDENCIAS SOCIALES Y A LA REVOLUCIÓN TECNOLÓGICA

A



UNA NUEVA SOCIEDAD ESTÁ EMERGIENDO,

"*Homo mobilis*" concibe el transporte como un servicio compartido, más barato y sencillo. La concentración urbana crece, a la vez que la congestión del tráfico constituye un problema en las grandes ciudades. El planeta se está calentando y la contaminación y las emisiones deben reducirse. La tecnología digital se centra en el usuario, basada en datos, plenamente integrados en redes, con tarifas dinámicas, fundamentada en la colaboración público-privada.

B



FERROVIAL ESTÁ BUSCANDO ALTERNATIVAS...

Ferrovial a través de sus cuatro unidades de negocio está identificando desafíos y oportunidades en materia de movilidad; impulsando sus capacidades internas, como el *Innovation Center*, el *Digital Hub*, los Centros de Competencia y las Oficinas Técnicas; estableciendo alianzas con centros de investigación, como el MIT*, participando en proyectos multilaterales promovidos por el programa *EC Horizon 2020**, EIT KICs* o por autoridades nacionales; explorando y colaborando con *startups*, a través de programas como *BuildUp!**, y asociándose con otras grandes corporaciones.

C

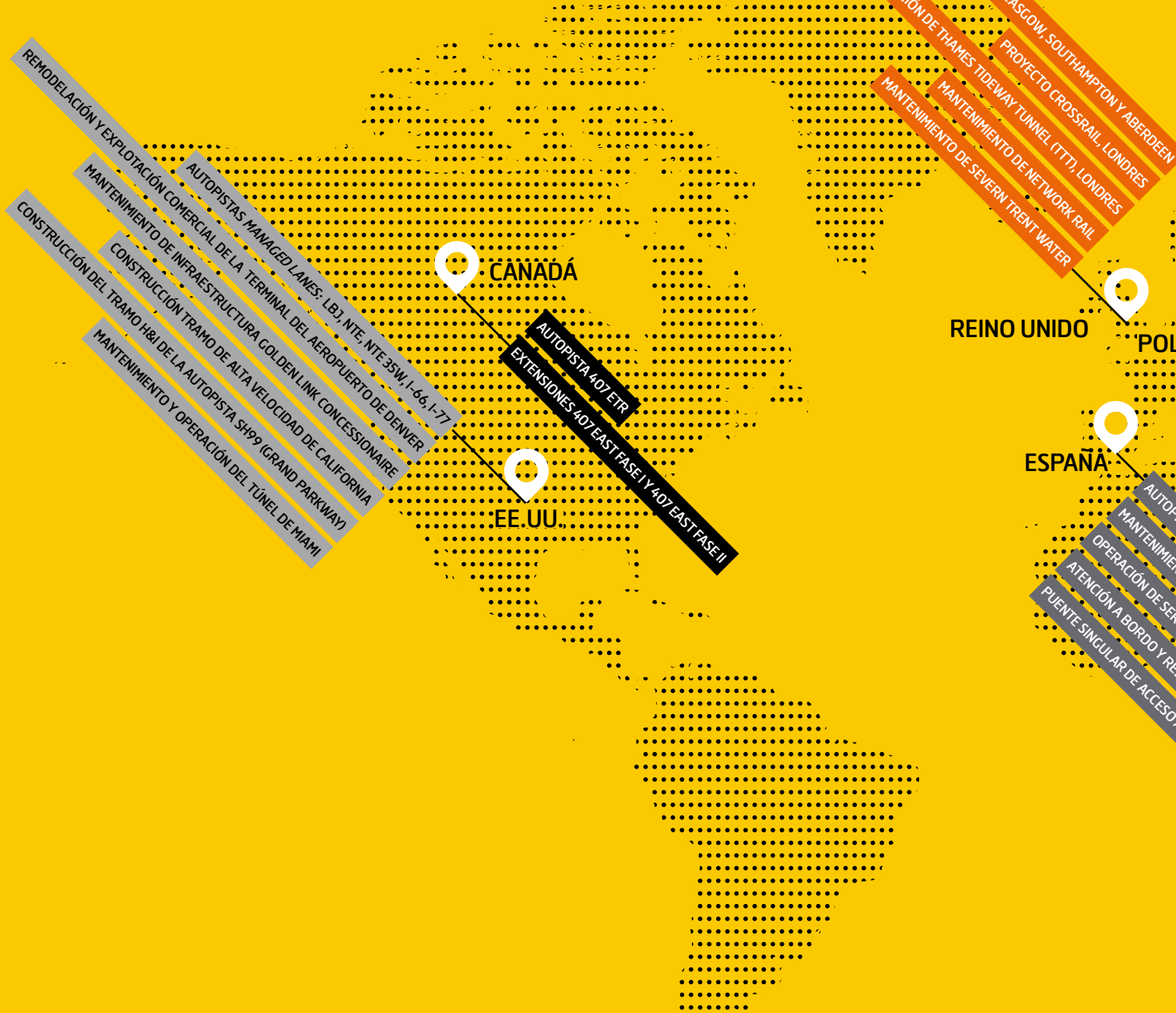


...Y OFRECIENDO SOLUCIONES PARA HOY

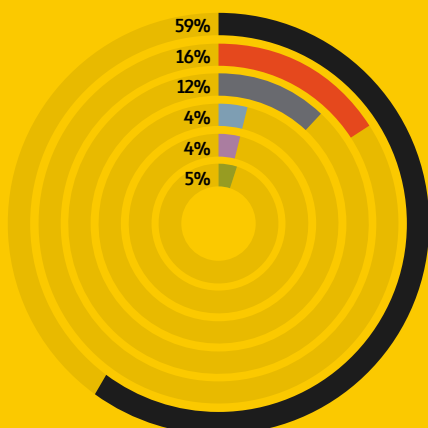
El "*homo mobilis*" ya se mueve por el mundo, por lo que Ferrovial ya le plantea alternativas reales en sus aeropuertos, autopistas y ciudades. Soluciones que combinan las tecnologías emergentes con la gestión experimentada. Las tarifas dinámicas, el peaje sin barreras, el uso de datos, la flexibilidad para el usuario, la robótica, la automatización del tráfico aéreo, las *Managed Lanes*, la 407 ETR, Heathrow o los servicios a ciudades. Zity, el *carsharing* lanzado en Madrid, son una muestra más de este espíritu de innovación que persigue la eficiencia y la mejora de la calidad de vida.

*Ver glosario página 118.

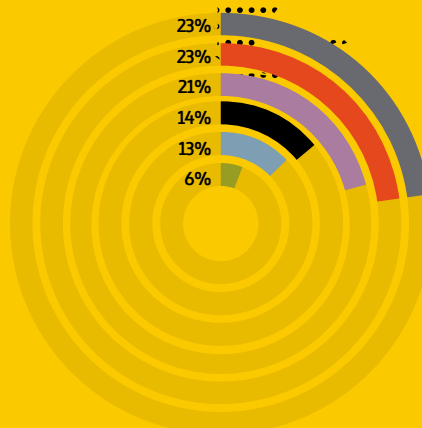
PRINCIPALES MERCADOS Y PROYECTOS DESTACADOS



VALORACIÓN ANALISTAS

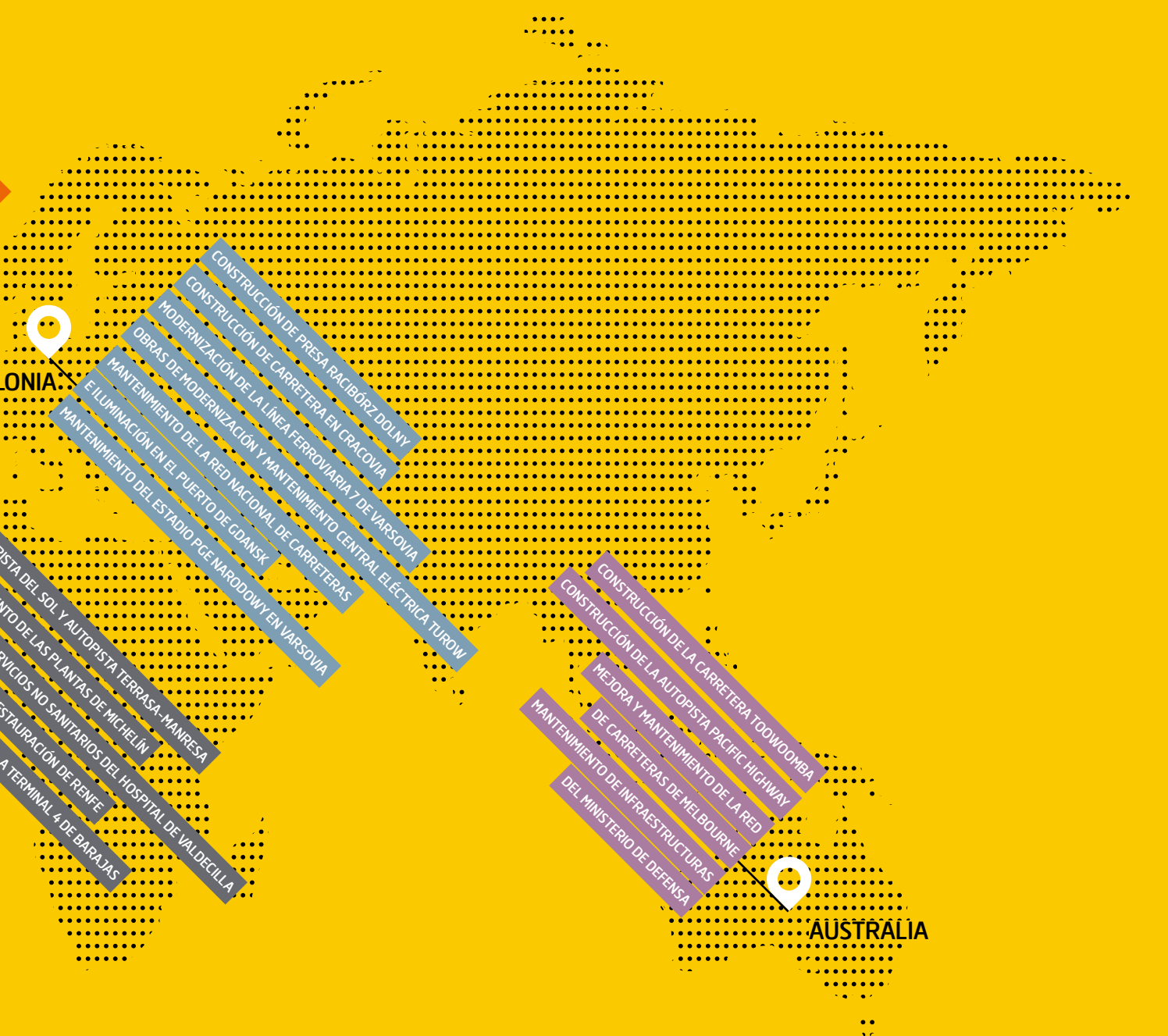


VENTAS



CANADÁ

INVERSIÓN
GESTIONADA:
4.197 M€
DIVIDENDOS:
262 M€
PLANTILLA:
376



ESTADOS UNIDOS

VENTAS:
1.634 M€
RBE:
211 M€
PLANTILLA
3.648



REINO UNIDO

VENTAS:
2.871 M€
DIVIDENDOS
AEROPUERTOS:
237 M€
PLANTILLA:
16.996



ESPAÑA

VENTAS:
2.837 M€
RBE:
417 M€
PLANTILLA:
42.616



POLONIA

VENTAS:
1.563 M€
RBE:
152 M€
PLANTILLA:
6.403



AUSTRALIA

VENTAS:
2.507 M€
RBE:
90 M€
PLANTILLA:
14.530

MODELO DE NEGOCIO

FERROVIAL ES UNO DE LOS PRINCIPALES OPERADORES GLOBALES DE INFRAESTRUCTURAS Y GESTORES DE SERVICIOS A CIUDADES.

PARTICIPACIÓN CON ENFOQUE INDUSTRIAL EN TODO EL CICLO DE LA INFRAESTRUCTURA.

APROVECHAMIENTO DE SINERGIAS ENTRE SUS ÁREAS DE NEGOCIO.



DISEÑO



FINANCIACIÓN



CONSTRUCCIÓN

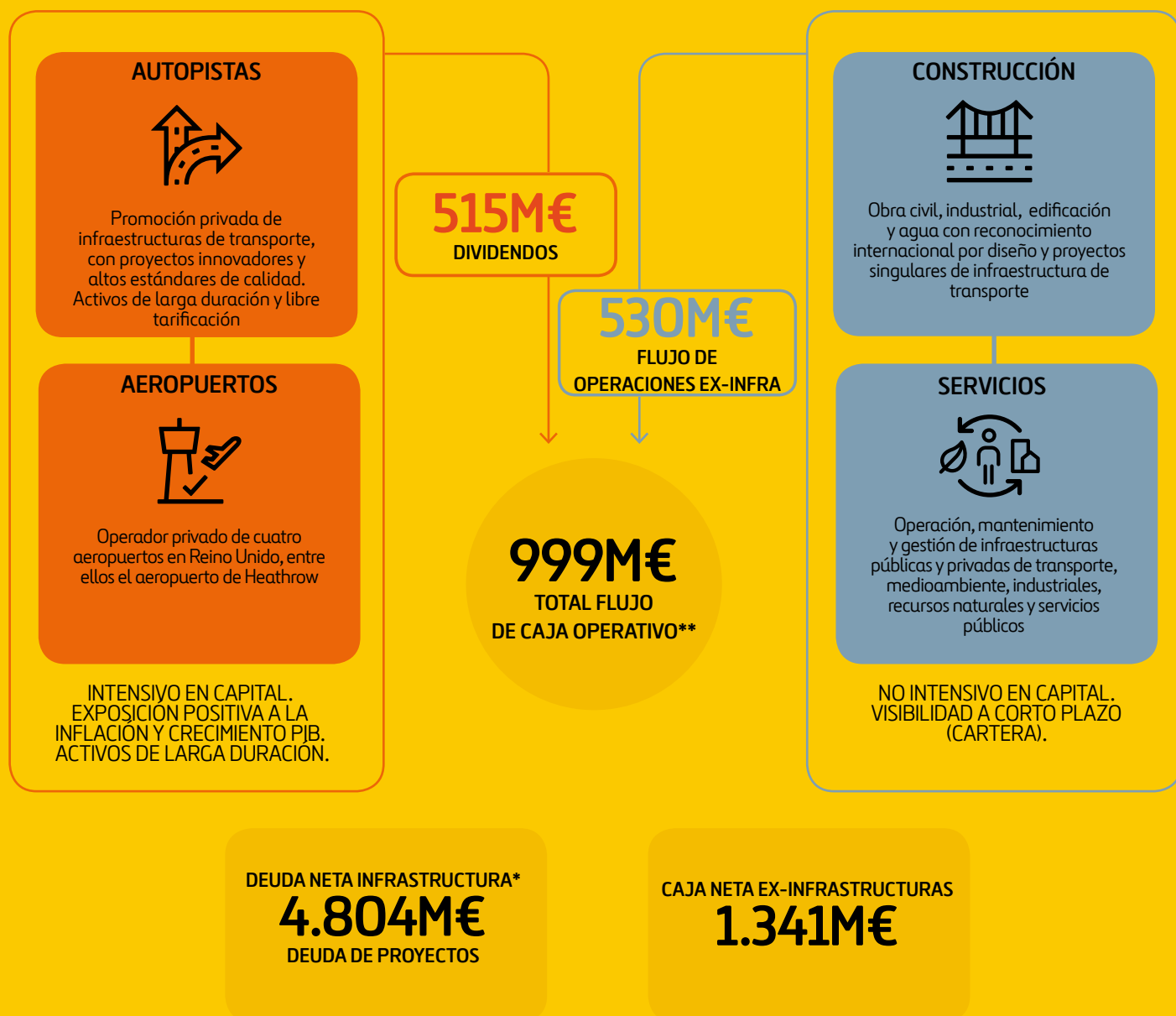


OPERACIÓN



MANTENIMIENTO

NEGOCIOS

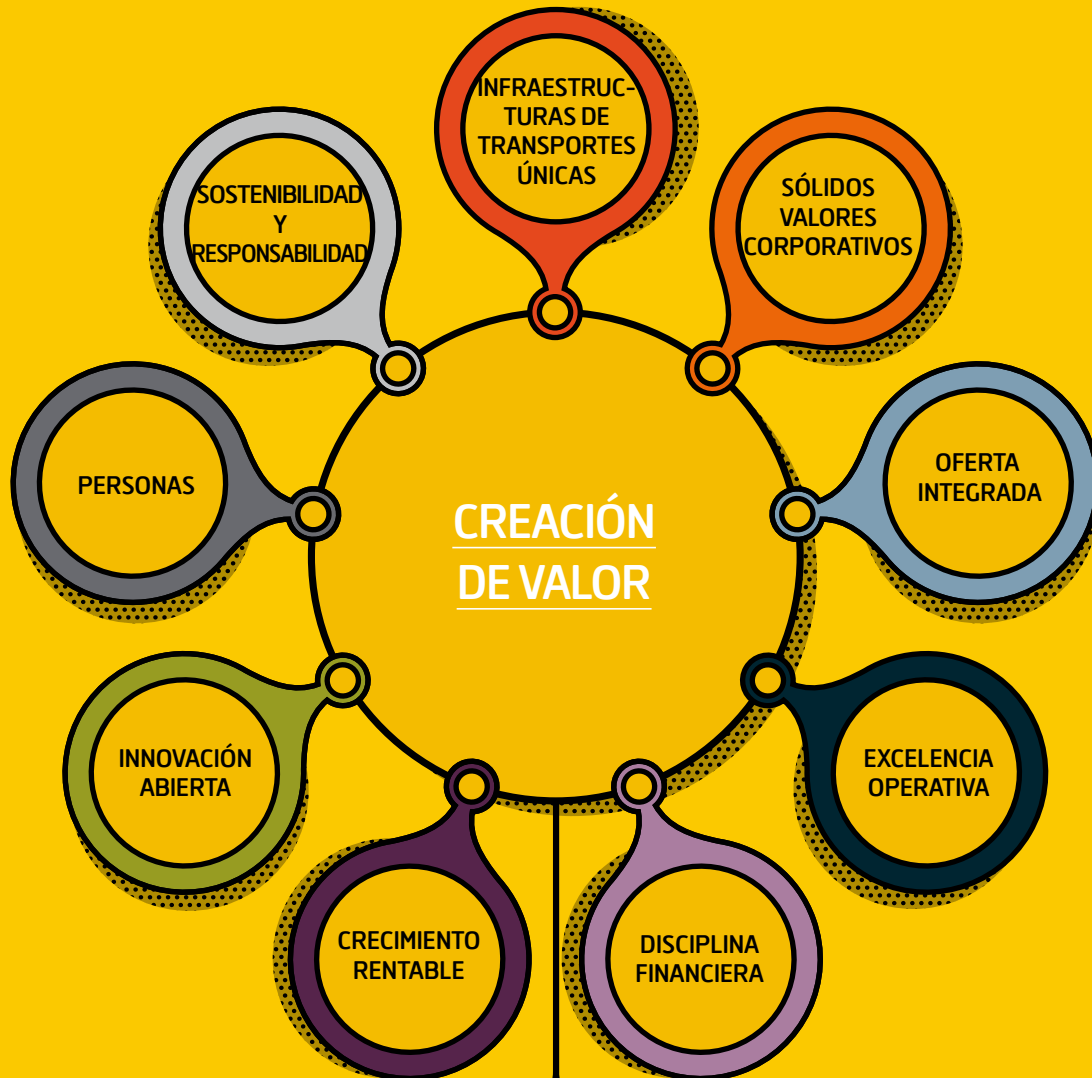


* Incluye proyectos de Construcción y Servicios

** El Flujo de Operaciones ex-infraestructuras incluye además el resto de Flujo Operativo de Autopistas y Aeropuertos así como el de Corporación y otros.

CREACIÓN DE VALOR

LA CREACIÓN DE VALOR PARA LA SOCIEDAD Y LOS DISTINTOS GRUPOS DE INTERÉS, SUSTENTADA EN UNOS ACTIVOS ÚNICOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE, ES EL PROPÓSITO DE FERROVIAL.



ACCIONISTAS

Maximizando el retorno al accionista y una comunicación transparente



CLIENTES / USUARIOS

Solucionando la congestión urbana, en beneficio del usuario y haciendo ciudades más limpias



SOCIEDAD

Aportando soluciones sostenibles, que favorecen la movilidad, mejoran las infraestructuras sociales y buscan la eficiencia energética



EMPLEADOS

Gestionando el talento, con una sólida cultura corporativa que busca la diversidad y la formación de los profesionales

Dividendos:
520M€

91%
recomendaciones
de compra

SATISFACCIÓN

407 ETR **90%** LHR **4,2** MLs* **75%**
Sobre 5

Presencia en
DJSI, FTSE4Good, CPD
Reducción de emisiones:
-28,4%
Scope 1&2 tCo2eq/M€
respecto a 2009

Compromiso: **91%**
Rotación total: **12,7%**
Formación: **857.079** horas

*Managed Lanes.

GRUPOS DE INTERÉS

2017

FERROVIAL EN BOLSA

CAPITALIZACIÓN (M€)

13.858



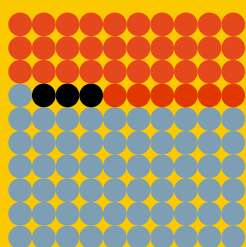
RETORNO AL ACCIONISTA (TSR)*

+15,7%
2017

CALIFICACIÓN CREDITICIA

BBB
S&P Y FITCH

ESTRUCTURA ACCIONARAL



61% CAPITAL FLOTANTE
3% BLACKROCK
36% MIEMBROS FAMILIA FUNDADORA

FUENTE: CNMV (8 de enero de 2018)

INVERSORES INSTITUCIONALES (%)

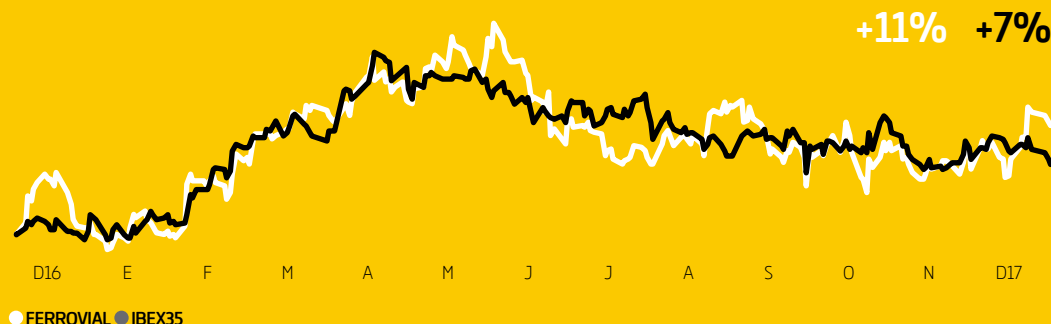


61% NORTEAMÉRICA
3% EUROPA (EX. ESPAÑA)
36% REINO UNIDO E IRLANDA
3% ESPAÑA
3% RESTO MUNDO

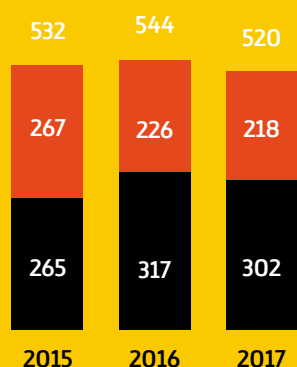
FUENTE: Ipreo (septiembre 2017)

EVOLUCIÓN DE LA ACCIÓN

FERROVIAL & IBEX



REMUNERACIÓN AL ACCIONISTA (M€)



● DIVIDENDO ● RECOMPRA DE ACCIONES

HISTÓRICO ACCIÓN

	2017	2016	2015
PRECIO CIERRE (€)	18,9	17,0	20,9
MAX. (€)	20,8	20,7	23,3
MIN. (€)	16,8	16,0	16,1
VWAP (€)	18,6	18,2	20,4
EFFECTIVO MEDIO DIARIO (M€)	33,1	57,9	56,4
VOLUMEN MEDIO DIARIO (M ACC)	1,8	3,2	2,8
NÚMERO DE ACCIONES (M ACC)	732,3	732,5	732,2
CAPITALIZACIÓN (M€)	13.858	12.450	15.270
RETORNO AL ACCIONISTA (%)	15,7%	-15,3%	31,4%

RECOMENDACIÓN ANALISTAS

23 analistas cubrían Ferrovial a 31 de diciembre. Durante 2017, Credit Suisse inició cobertura efectiva.



21

COMPRAR



2

MANTENER



0

VENDER



PRECIO OBJETIVO

€22,24

CONTACTO CON EL MERCADO

El 25 de mayo Ferrovial realizó un *Investor Day* en Londres, centrado en su negocio de Autopistas.

En 2017, el departamento de Relación con Inversores mantuvo un total de 310 reuniones, 15 *roadshows* y 9 seminarios con más de 540 inversores.



Ferrovial publica en su página web su Política de Comunicación. Consiga más información pinchando en este link

Contacto con accionistas, inversores institucionales, asesores de voto y agencias de calificación crediticia. Consiga más información pinchando en este link

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

HITOS 2017

Enero

Presencia en el índice de sostenibilidad FTSE4Good por 13º año consecutivo

Ferrovial, socio del Climate KIC para continuar trabajando en la mejora del medio ambiente



Febrero

Creación del consorcio Netflow con Plenary para competir en el mercado de infraestructuras de Australia y Nueva Zelanda

Certificación, por séptimo año consecutivo, como empresa Top Employers



Refinanciación de AGS permitiendo mejorar la estructura financiera, plazos, repago de la deuda e incremento de fondos pagados a accionistas



Abril

Venta del 51% de la autopista Norte Litoral en Portugal

Adjudicación a Budimex y Ferrovial para la construcción de una carretera en Cracovia por 802 M€



Heathrow: nuevo récord en el transporte de mercancías

Celebración en Londres del Capital Markets Day de Ferrovial, centrado en Autopistas



Colocación del 3,9% del capital de Budimex



Marzo

Junio

Ferrovial participa en la creación de la Plataforma Nacional Española para la Acción Climática

Julio

Ferrovial, primera compañía española que certifica sus objetivos de reducción de emisiones por Science Based Targets



Agosto

Adjudicación para la modernización y explotación de la terminal principal del Aeropuerto de Denver, Estados Unidos, por 650 M\$



Octubre

Instalación de los últimos anillos de grafito esférico en la Northern Line del metro de Londres

Inclusión en la Climate A List de Carbon Disclosure Project



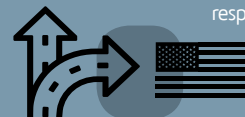
Presencia en Dow Jones Sustainability Index por 16º año consecutivo

MSCI renueva la calificación máxima AAA a Ferrovial



Venta del 49% de la autopista Algarve en Portugal

Adquisición de un 6,3% en NTE y 3,6% en LBJ, hasta el 62,97% y el 54,6% respectivamente.



Septiembre

Noviembre

Cierre financiero de la I-66 en Virginia con una inversión de 3.550 M\$

Emisión de bonos híbridos perpetuos de 500 M€, con un cupón anual del 2,124%

Adjudicación para la mejora de red viaria al oeste de Melbourne, Australia por más de 1.150 M€



Diciembre

Heathrow cumple 14 meses consecutivos de récord de tráfico de pasajeros



LOS PILARES DE LA SOSTENIBILIDAD

SOSTENIBILIDAD Y RESPONSABILIDAD SON CLAVE PARA GENERAR BENEFICIO. FERROVIAL SE CENTRA EN UNA SOSTENIBILIDAD QUE CONECTA CON SU NEGOCIO PARA HACER UNA CONTRIBUCIÓN POSITIVA A LA SOCIEDAD. FERROVIAL ES MIEMBRO DE DJSI, FTSE4GOOD Y CDP. LA RESPONSABILIDAD SE CONVIERTE EN UNA VENTAJA COMPETITIVA.



INNOVADORA

Ferrovial es un actor en la transformación digital de las infraestructuras de transporte y servicios desarrollando nuevas soluciones con centros de investigación como MIT, *startups*, la creación de un *Digital Hub* y alianzas con otras empresas.

TRANSFORMACIÓN DIGITAL DE LAS INFRAESTRUCTURAS



COMPROMETIDA

Ferrovial desarrolla proyectos en la comunidad como son la construcción de sistemas de agua, inclusión social, desarrollo de la población indígena, cultura, educación y deporte, allí donde opera.

CONTRIBUCIÓN A LA SOCIEDAD



EFICIENTE

Ferrovial está comprometida con el cambio climático y la reducción de emisiones y de su huella hídrica. Con una presencia como líder de *Carbon Disclosure Project* y una metodología de *carbon pricing*, sus objetivos de reducción están certificados por *Science Based Targets*.

LÍDER EN CARBON DISCLOSURE PROJECT



ÉTICA

Las actividades empresariales y profesionales de Ferrovial y de sus administradores y empleados se basan en los valores de integridad, honestidad, respeto a la legalidad, transparencia y de evitación de toda forma de corrupción. Todos ellos integrados en un proceso de supervisión continuada.

TOLERANCIA CERO HACIA ACTOS DELICTIVOS



SEGURA

Fuerte compromiso de la dirección de Ferrovial con la creación de entornos seguros de trabajo para todos, cada día. También desarrolla programas de bienestar para sus empleados.

"TARGET ZERO"



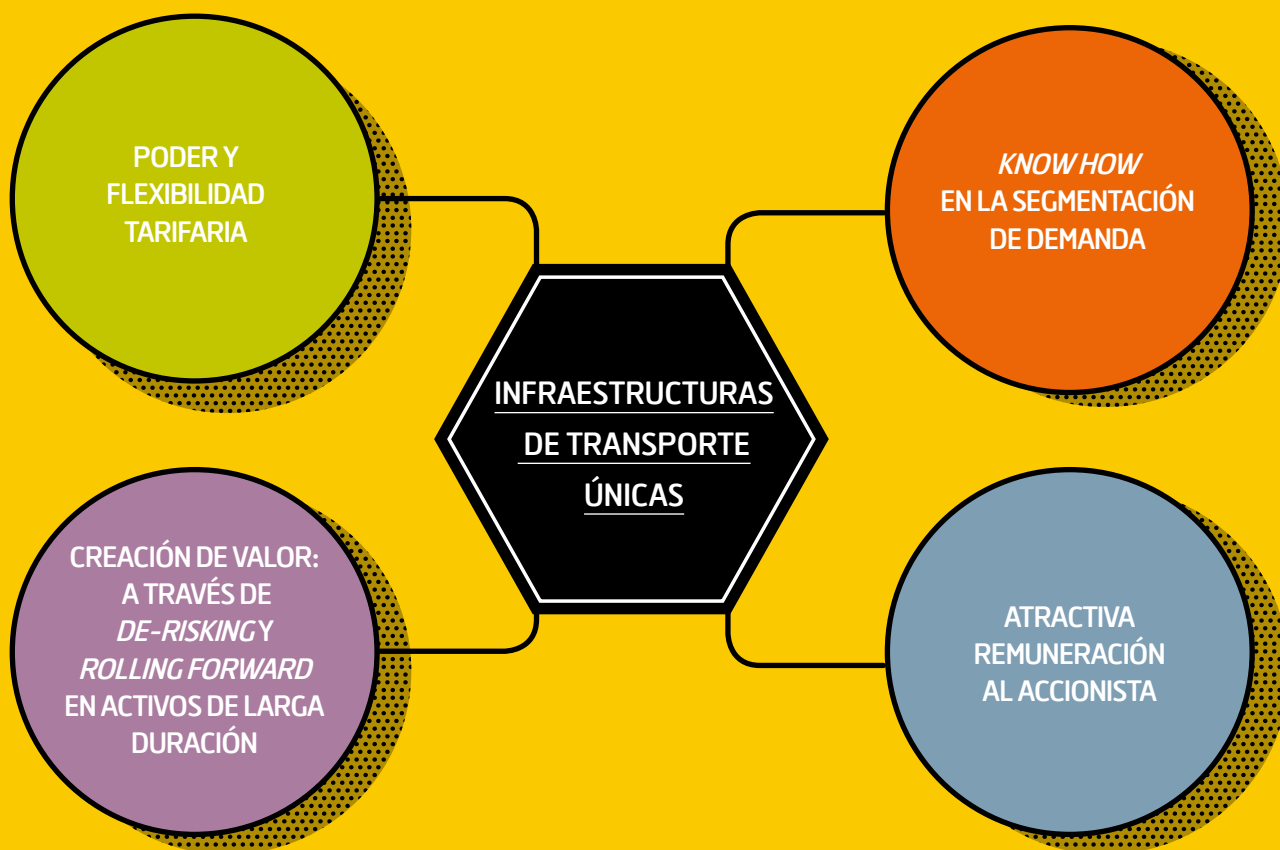
DIVERSA

Ferrovial aboga por la diversidad y la inclusión en sus plantillas. Tiene empleados de 110 nacionalidades. Gestionar la diversidad fomentando la inclusión incrementa la rentabilidad y sostenibilidad de la compañía.

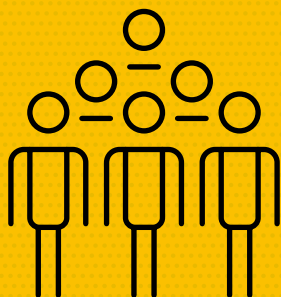
EMPLEADOS DE 110 NACIONALIDADES

POR QUÉ INVERTIR EN FERROVIAL

FERROVIAL DISPONE DE DESTACADOS ACTIVOS Y CAPACIDADES PARA EL DESARROLLO Y GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE QUE REPRESENTAN UNA MAGNÍFICA OPORTUNIDAD DE INVERSIÓN.

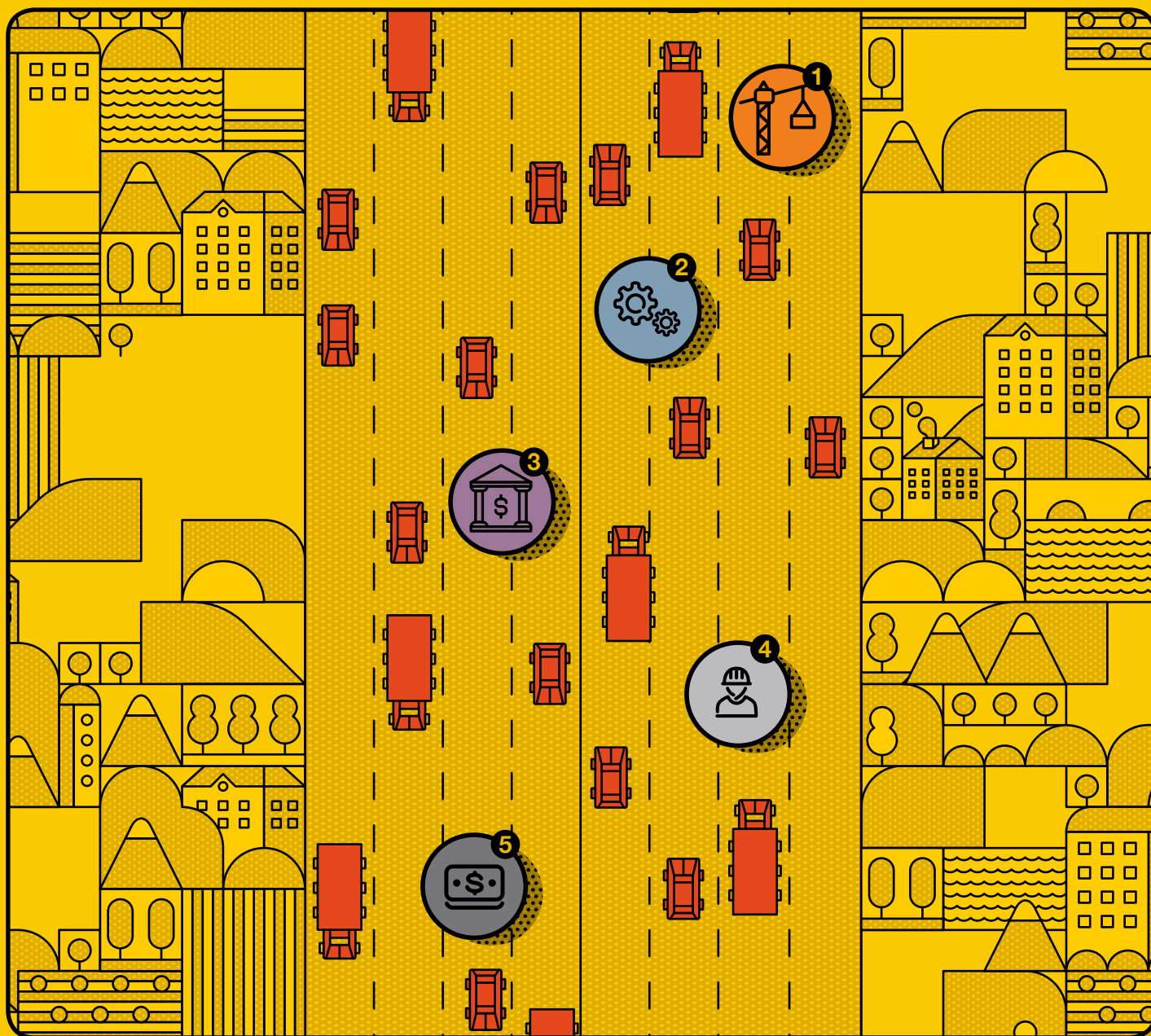


COMPAÑÍA CON VALORES



LAS VENTAJAS DE LAS ALIANZAS PÚBLICO-PRIVADAS EN ESTADOS UNIDOS

LAS INFRAESTRUCTURAS DE EE.UU. NECESITAN UNA MODERNIZACIÓN, PERO LA FINANCIACIÓN PÚBLICA NO ES SUFICIENTE PARA CUBRIR LA INVERSIÓN REQUERIDA. LA *AMERICAN SOCIETY OF CIVIL ENGINEERS* ESTIMA UN DÉFICIT POR ENCIMA DEL BILLÓN DE DÓLARES EN FONDOS PARA INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE HASTA 2025. LA COLABORACIÓN ENTRE EL SECTOR PÚBLICO Y EL PRIVADO ES EL COMPLEMENTO PARA QUE LOS GOBIERNOS EJECUTEN GRANDES Y COMPLEJOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS CON AÑOS DE ANTELACIÓN DISMINUYENDO RIESGOS PARA LOS CONTRIBUYENTES. LAS ALIANZAS PÚBLICO-PRIVADAS (APPs) OFRECEN SOLUCIONES ECONÓMICAS, INNOVADORAS Y EFICIENTES QUE MEJORAN LA MOVILIDAD Y ESTIMULAN EL DESARROLLO ECONÓMICO. FERROVIAL HA TENIDO GRAN ÉXITO EN LA IMPLEMENTACIÓN DE ESTE MODELO, ESPECIALMENTE EN NORTEAMÉRICA.



1

EJECUCIÓN MÁS RÁPIDA

Permite la identificación de eficiencias en la construcción que permiten una ejecución más rápida del proyecto.

2

INFRAESTRUCTURA MÁS INTELIGENTE

El sector privado permite el acceso a tecnologías de vanguardia y soluciones de diseño innovadoras, que derivan en ahorros costes significativos y autopistas más eficientes.

3

LIBERACIÓN FONDOS PÚBLICOS

Gracias al modelo APPs, los estados pueden reasignar fondos públicos disponibles a otras necesidades adicionales, proporcionando otras opciones de movilidad.

4

PROTECCIÓN PÚBLICA

Los riesgos del proyecto se transfieren al sector privado.

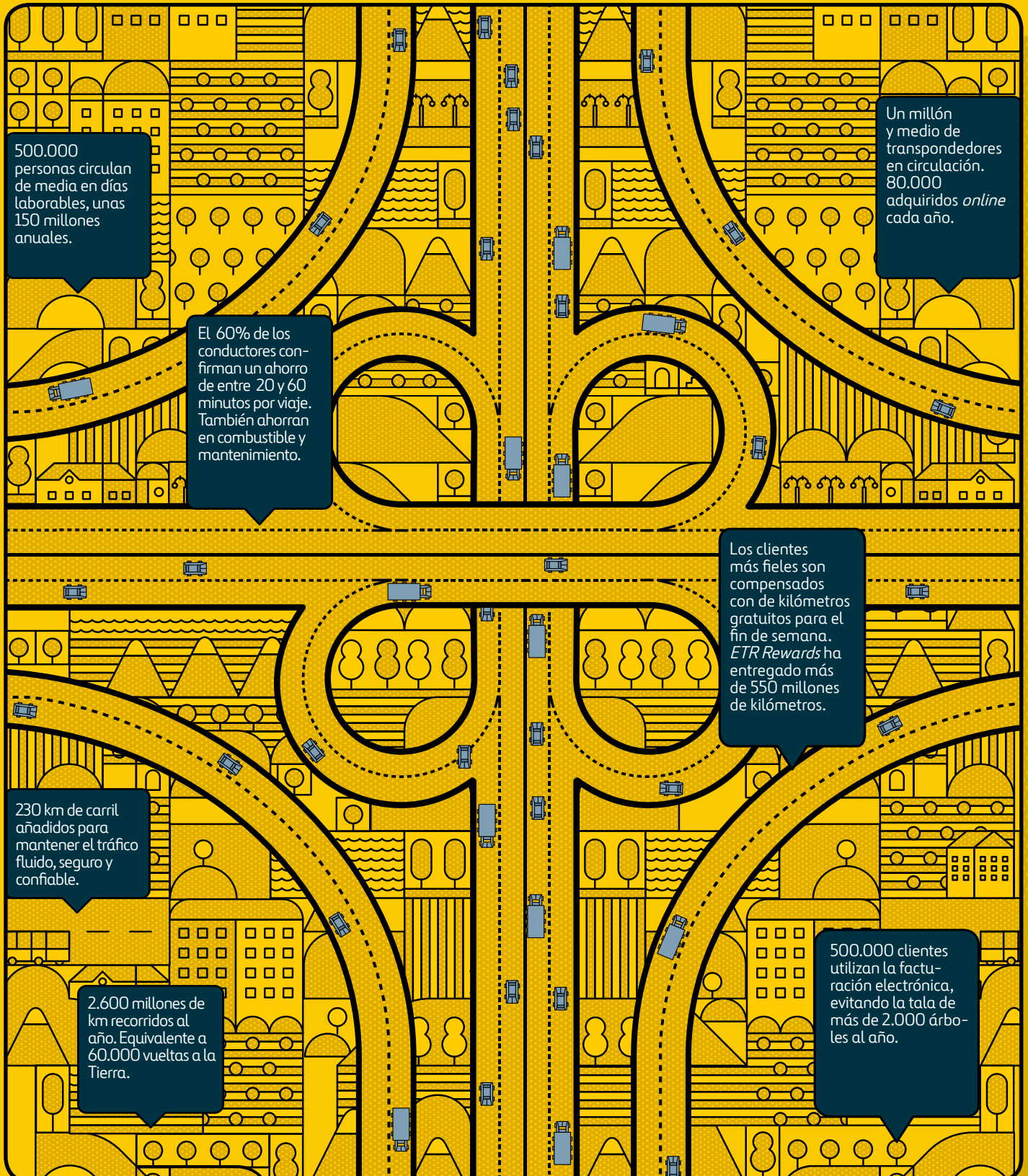
5

CRECIMIENTO ECONÓMICO

Los grandes proyectos de infraestructura se ejecutan antes que otras alternativas, generando empleo y fomentando el desarrollo económico.

407 ETR. RÁPIDA. SEGURA. FIABLE

RÁPIDA, SEGURA Y CONFIABLE SON LOS TRES ATRIBUTOS QUE MOTIVAN A MÁS DE 500.000 PERSONAS (MÁS DE 400.000 VIAJES) A UTILIZAR CADA DÍA ESTA AUTOPISTA EN TORONTO, CANADÁ. PRIMERA AUTOPISTA DE PEAJE DEL MUNDO TOTALMENTE ELECTRÓNICA Y SIN BARRERAS. RECORRE 108 KILOMETROS DE ESTE A OESTE. SU TECNOLOGÍA PERMITE ENTRAR Y SALIR SIN PARADAS NI RETRASOS, EVITANDO CONGESTIONES Y ATASCOS. LOS CONDUCTORES AHORRAN TIEMPO Y GASOLINA, MIENTRAS SE REDUCEN LA EMISIONES DE CARBONO.





E S T R A T E G I A

Y

C R E A C I Ó N

D E

V A L O R

Visión global

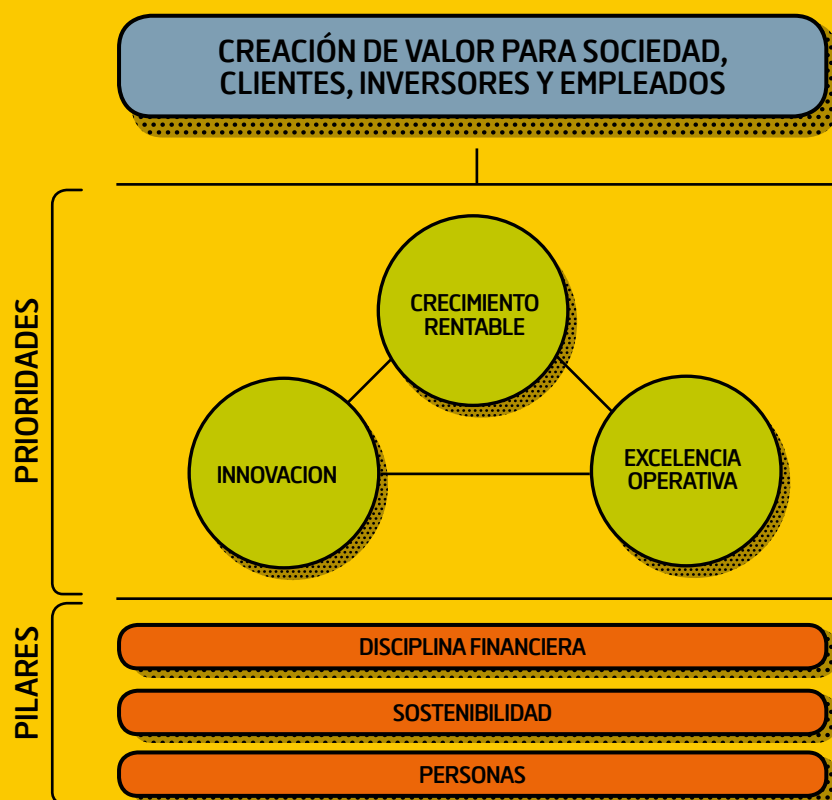
| Autopistas

| Aeropuertos

| Construcción

| Servicios

FOTO: planta de tratamiento de residuos de Milton Keynes (Reino Unido).



VISIÓN GLOBAL

LA VISIÓN DE FERROVIAL ES MEJORAR EL FUTURO MEDIANTE EL DESARROLLO Y LA OPERACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS Y CIUDADES SOSTENIBLES, CON EL COMPROMISO DE MANTENER LOS MÁS ALTOS NIVELES DE SEGURIDAD, EXCELENCIA OPERATIVA E INNOVACIÓN CREANDO VALOR PARA LA SOCIEDAD Y PARA CLIENTES, INVERSORES Y EMPLEADOS.

ENTORNO

La evolución económica está siendo positiva en los mercados prioritarios de Ferrovial:

- En Estados Unidos se espera que durante 2018 se concreten tanto el plan de inversión en infraestructuras (>1 billón de dólares) como los efectos de la reforma fiscal.
- En el Reino Unido continúan las negociaciones con la UE para el *Brexit* a la vez que se refuerza la inversión en infraestructuras (600.000 millones de libras para la próxima década).
- En España el Gobierno ha aprobado un Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras de 5.000 millones de euros para los próximos dos años.
- En Australia el Gobierno aprobó un plan de inversiones en infraestructuras de 50.000 millones de dólares australianos (32.000 millones de euros) durante el periodo 2013-2020 con especial foco en los sectores de transporte, defensa y energías renovables.
- En Canadá y Polonia se continúa promoviendo la inversión a través de los planes de infraestructuras

FERROVIAL ENFOCA SU ESTRATEGIA EN TRES PRIORIDADES CLAVE: CRECIMIENTO RENTABLE, INNOVACIÓN Y EXCELENCIA OPERATIVA Y REAFIRMA SU INTERÉS EN TRANSPORTE Y MOVILIDAD DESARROLLANDO PROYECTOS COMO *MANAGED LANES*, EL AEROPUERTO DE DENVER Y EL COCHE COMPARTIDO EN MADRID ENTRE OTROS

OPORTUNIDADES Y RETOS

En el contexto actual las principales oportunidades que se presentan para el desarrollo de los negocios son:

- Las necesidades de inversión en infraestructuras continúan siendo significativas. Se estiman unas inversiones globales de 3,3 billones de dólares anuales hasta el año 2030*, de las cuales una parte significativa se realizarán en mercados clave para Ferrovial. Además, la diferencia entre las necesidades y el ritmo de inversión, sumado a las restricciones presupuestarias de las Administraciones Públicas suponen una oportunidad para el sector privado.
- El desarrollo tecnológico y la digitalización permiten mejorar la eficiencia y la productividad de las operaciones. Tecnologías como la inteligencia artificial, el *IoT*, la robótica y otras facilitan la interacción con los usuarios finales, la optimización del uso de las infraestructuras y el desarrollo de nuevos negocios.
- El crecimiento de la población y la concentración en núcleos urbanos, que aumentan la congestión tanto en las ciudades como en los accesos, demandan nuevas soluciones de movilidad. La conducción autónoma, el uso compartido de los vehículos y la electrificación afectarán tanto a las infraestructuras de transporte como a los servicios de movilidad demandados.

*Bridging Global Infrastructure Gaps. McKinsey Global Institute, 2016.

- La movilidad de personas y mercancías es una de las principales fuentes de emisión de CO₂. En este sentido es importante diseñar soluciones sostenibles para afrontar desafíos como el incremento del tráfico y la eficiencia energética.

Por otro lado los principales retos que se presentan son:

- Mayor competencia en el sector de las infraestructuras. A las compañías tradicionales se han sumado empresas de países emergentes, principalmente asiáticas, inversores financieros que continúan aumentando su inversión en el sector y empresas tecnológicas desarrollando nuevos modelos de negocio.
- La regulación y la seguridad jurídica son factores clave y requieren una gestión activa y eficiente de los riesgos, desde la contratación hasta la ejecución de los proyectos.
- Entorno económico. Como se ha comentado, algunas geografías presentan incertidumbres que pueden afectar al negocio.

ESTRATEGIA

Con el objetivo de crear valor para la sociedad y para sus clientes, accionistas y empleados, Ferrovial enfoca su estrategia en torno a tres prioridades clave:

- **Crecimiento rentable:** con foco internacional en seis países prioritarios: Estados Unidos, Canadá, Australia, Reino Unido, España y Polonia. Además, desarrolla su presencia de manera selectiva en otros países teniendo en cuenta criterios como las inversiones previstas, la seguridad jurídica y el nivel de desarrollo de los mercados financieros entre otros. La presencia de una unidad del grupo en un nuevo

país sirve de plataforma para la entrada de nuevos negocios generando economías de escala.

En cuanto a sectores la compañía continúa centrando su actividad en Autopistas, Aeropuertos, Construcción y Servicios, con un enfoque industrial en proyectos complejos y en servicios de valor añadido. Además se exploran oportunidades en transmisión eléctrica.

Ferrovial reafirma su interés en transporte y movilidad desarrollando proyectos *Managed Lanes* como la Autopista I-66, el aeropuerto de Denver, el lanzamiento de Zity para operar el negocio de coche compartido en Madrid y el proyecto *Western Roads Upgrade* para la operación de carreteras en el oeste de Melbourne (Australia).

- **Innovación:** la compañía continúa fomentando un modelo de innovación abierta con diferentes agentes externos como Administraciones Públicas, centros de investigación, grandes empresas, startups y emprendedores entre otros favoreciendo el continuo intercambio de soluciones con el exterior. El principal objetivo es la generación de ventajas competitivas sostenibles para desarrollar la operación de forma más eficiente y rentable.

En este sentido la compañía utiliza nuevas tecnologías que permiten desarrollar soluciones como la tarificación dinámica en tiempo real en las autopistas, la automatización del tráfico de pasajeros y empleados en aeropuertos o el uso de plataformas de *IoT* para la gestión del consumo energético.

- **Excelencia operativa:** continúa siendo fundamental para la oferta de soluciones de valor añadido, la calidad en los proyectos ejecutados y servicios prestados, la generación



de caja recurrente y la gestión eficiente de operaciones complejas. En este sentido el desarrollo de herramientas como el sistema de gestión InSite permite el control detallado de la evolución de las obras.

Además para generar mayor satisfacción a clientes y usuarios la compañía está impulsando iniciativas como el pago automático en los peajes vía satélite o el diseño de rutas óptimas de recogida de residuos utilizando la inteligencia artificial.

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

- **Personas:** Ferrovial busca atraer y retener al mejor talento conformando equipos experimentados y comprometidos con la compañía en un entorno de trabajo colaborativo, flexible e inclusivo. El desarrollo de sus profesionales es clave para afrontar retos como la internacionalización, la continua innovación y la transformación digital de su actividad. Para desarrollar las capacidades digitales en la organización a lo largo de 2017 se ha lanzado el proyecto *"Play the Future"*, mediante el cual se pretende familiarizar a los empleados con elementos clave de las nuevas tecnologías (como son inteligencia artificial, *Big Data*, *IoT*, drones, etc) y temas relevantes para la actividad de ferrovial como es la movilidad de las personas en el futuro.
- **Disciplina financiera:** es la base de cualquier actividad de Ferrovial y se materializa en:

FERROVIAL REAFIRMA SU INTERÉS EN TRANSPORTE Y MOVILIDAD DESARROLLANDO PROYECTOS DE MANAGED LANES COMO LA AUTOPISTA I-66, EL AEROPUERTO DE DENVER, EL COCHE COMPARTIDO ZITY EN MADRID O EL PROYECTO WESTERN ROADS UPGRADE EN AUSTRALIA

- El exhaustivo control de costes y de generación de caja en todas las fases de cada proyecto.
- 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.
- El compromiso por la transparencia con inversores, accionistas, agencias de calificación crediticia y bonistas promueve una relación de confianza y permite un acceso permanente a los mercados financieros en las mejores condiciones de coste y plazo.

- **Sostenibilidad:** es un factor importante en las operaciones de la compañía, que se refleja en el desarrollo de proyectos de Responsabilidad Corporativa y en la continua presencia en los principales índices internacionales de sostenibilidad. Cabe destacar la presencia continuada durante 13 y 16 años en *FTSE4Good* y *Dow Jones Sustainability Index*, respectivamente. Además, Ferrovial se enfoca en mejorar y optimizar la seguridad de los usuarios de sus infraestructuras y de sus empleados. En este sentido destaca el nombramiento de Heathrow como mejor aeropuerto del mundo en materia de seguridad por la publicación *"International Airport Review"*.

En resumen, Ferrovial es un operador global de infraestructuras cuyo objetivo es maximizar la creación de valor para todos sus grupos de interés. La compañía, que participa con un enfoque industrial en todas las fases del ciclo de las infraestructuras, reafirma su compromiso de proveer soluciones de transporte y movilidad eficientes y sostenibles. 



EL MUNDO SE MUEVE, FERROVIAL TAMBIÉN

Cada minuto despegan 70 aviones en el mundo. En este instante están volando 10.000 aeronaves, transportando a 1,5 millones de personas a bordo. El mundo se mueve impulsado por la curiosidad y un nuevo nomadismo en el que la tecnología y la economía colaborativa hacen que el viaje sea más fácil y barato. Los coches autónomos, eléctricos y compartidos cambiarán el transporte terrestre, al igual que la vuelta de la bicicleta lo está logrando en las grandes urbes.

Ferrovial está siendo un actor en este cambio. Tanto desde la búsqueda de nuevas soluciones bajo un esquema de innovación abierta como contribuyendo con soluciones nuevas como el *carsharing* Zity, Bike BCN, los vehículos autónomos Navya o POD en Heathrow o los proyectos Satelise o Viriato.





FOTO: Terminal 2 del Aeropuerto de Heathrow, Londres (Reino Unido).

AUTOPISTAS

CINTRA ES UNA COMPAÑÍA LÍDER EN LA PROMOCIÓN PRIVADA DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE, POR NÚMERO DE PROYECTOS Y VOLUMEN DE INVERSIÓN. CUENTA CON 19.590 MILLONES DE EUROS DE INVERSIÓN TOTAL GESTIONADA, CON PROYECTOS TECNOLÓGICAMENTE INNOVADORES Y ALTOS ESTÁNDARES DE CALIDAD.

ENTORNO

Cintra desarrolla su actividad en mercados de institucionalidad previsible, con buenas perspectivas económicas (Norteamérica, Australia, Nueva Zelanda, Europa, Colombia, Chile y Perú), y una elevada necesidad de infraestructuras de transporte, especialmente aquellas que resuelven los problemas de congestión de tráfico en zonas urbanas (concesiones *greenfield* complejas) y que tienen libertad tarifaria. Cabe también mencionar que en proyectos ya cons-truidos y maduros (*brownfield*), la competencia de fondos de infraestructuras y pensiones es creciente. Los más de 50 años de experiencia acumulada en el sector, unida a las sinergias que presenta junto a Ferrovial Agroman, hacen de Cintra una compañía con un elevado potencial de creación de valor y fuertes ventajas competitivas.

PRINCIPALES ACTIVOS

Cintra posee un 43,23% de la autopista **407 ETR**, en Toronto (Canadá), y un 62,97% y 54,6% de las autopistas *Managed Lanes* **NTE** y **LBJ** en Texas (EE.UU.), respectivamente. Estos activos funcionan con sistemas de peaje *free flow* (sin barreras) y destacan por su larga duración y amplia flexibilidad tarifaria. En las *Managed Lanes*, las tarifas son dinámicas, ajustándose en función de los niveles de congestión, garantizando siempre una velocidad mínima a los conductores.

CREACIÓN DE VALOR

Reducción de riesgos o *de-risking*

El precio de una concesión lo determina, entre otros factores, la tasa de retorno (TIR) a la que se licita, resultado de añadir a la tasa libre de riesgo una prima que tenga en cuenta los riesgos asumidos por los accionistas cuando invierten en ella (construcción, financiación, operación y tráfico e ingresos, principalmente). Posteriormente, conforme avanza la concesión, Cintra reduce o elimina esos riesgos iniciales, disminuyendo, por tanto, la prima y aumentando progresivamente con ello, su valor. Este proceso de creación de valor no requiere que se mejoren las previsiones de volumen, sino que se cumplan las estimaciones iniciales.

Así, **NTE** y **LBJ**, inauguradas en 2014 y 2015, respectivamente, han alcanzado las previsiones originales de ingresos. Aunque continúan en periodo de *ramp-up*, ya han reducido una parte significativa de los riesgos operacionales. Otro ejemplo es la **Autopista I-66**, en Virginia (EE.UU.), que ya ha alcanzado el cierre financiero, eliminando así este riesgo.

Eficiencias operativas y financieras

Cintra busca maximizar los flujos de caja operativos mediante la gestión eficiente, la innovación y la búsqueda

CONCESIONES

26

ACTIVOS EN
10 PAÍSES

KILÓMETROS

2.078

DIVIDENDOS

277 M€

28% DEL FLUJO
TOTAL (EX-INFRA)

de sinergias con otras de sus autopistas, garantizando siempre la satisfacción de los usuarios. Cintra contrata financiaciones que optimizan los retornos para el accionista y se adaptan lo más posible a la generación de caja del proyecto.

En 2017, Cintra cerró la financiación del proyecto **Western Roads Upgrade, en Melbourne (Australia)** con un total de deuda de 665 millones de dólares australianos, de los que 400 millones procedían de una colocación privada a largo plazo a inversores institucionales (USPP). Es la primera vez en Australia que una autopista bajo formato APP con riesgo de construcción se financia en el mercado de capitales a largo plazo.

Para estimar y optimizar tráfico e ingresos, Cintra utiliza técnicas de *Big Data* que permiten conocer mejor los problemas de congestión y el comportamiento de los conductores, con un objetivo doble:

- **Mejorar la fiabilidad y reducir el plazo de estimación de tráfico e ingresos en nuevos proyectos:** esto permitió en 2017 realizar varios estudios de viabilidad de nuevos proyectos *Managed Lanes* y presentar soluciones innovadoras a las Administraciones en tiempo récord y a coste mínimo, ayudando a desarrollar un *pipeline* de oportunidades para este tipo de inversiones. Se identifican, por ejemplo, congestión y patrones de viaje en el corredor analizando trazas de vehículos con GPS. Esto permite conocer los niveles, los lugares de congestión y los movimientos de los usuarios con enorme fiabilidad, e identificar iniciativas para mejorar la conectividad, incrementando la captación –y por tanto el ingreso y la factibilidad– de cada proyecto.
- **Optimizar las tarifas para gestionar eficientemente los proyectos en operación:** la 407 ETR siguió la estrategia iniciada en 2016 de optimizar la política tarifaria por segmento y dirección según el análisis *Big Data* de tráfico, tanto de la propia autopista como de su vía alternativa.

Renegociación de contratos

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

Proyectos *greenfield* de alta complejidad

Cintra se enfoca prioritariamente en proyectos *greenfield* complejos por su alto potencial de creación de valor (mejor retribuidos por sus mayores riesgos), su alto *pipeline* poten-

cial (son una solución económicamente eficiente para corredores congestionados y cuentan con una buena aceptación política) y sus grandes ventajas competitivas.

Así se observa en la Autopista I-66 (Virginia, EE.UU.) un proyecto *Managed Lanes* de elevada complejidad técnica y alto valor concesional cuya financiación se ha cerrado recientemente con un total de deuda de más de 2.000 millones de dólares, con vencimiento medio cercano a 40 años y coste promedio en torno al 3,2%.

Rotación de activos maduros

Tras la reducción de riesgos, el valor creado se materializa con la venta de proyectos maduros, utilizando los ingresos obtenidos para la inversión en nuevos activos con un potencial de rentabilidad superior.

En 2017, Cintra cerró con el fondo de infraestructuras holandés DIF la transmisión del 49% de la autopista **Via do Infante** y el 51% de **Norte Litoral**, ambas en Portugal, por 161 millones de euros. Como resultado, Cintra ha pasado a ser titular de un 48% y 49% respectivamente, manteniéndose como socio industrial de referencia.

Sociedad: infraestructuras socialmente responsables

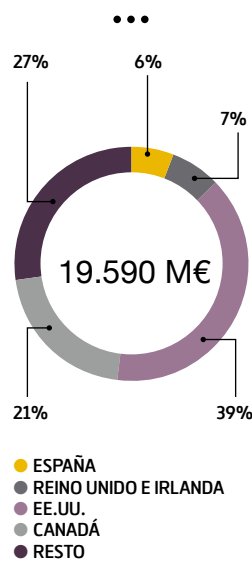
Por su elevada complejidad, innovación y eficiencia, los proyectos que desarrolla Cintra ofrecen soluciones sostenibles que mejoran la congestión en grandes urbes, reducen la contaminación, disminuyen los accidentes, elevan la satisfacción de los usuarios y contribuyen sustancialmente a la mejor calidad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

En Dallas, Texas (EE.UU.), Ferrovial se enfrentó con éxito en varios proyectos al enorme reto de ingeniería de crear nuevas vías en una de las áreas más concurridas y de mayor crecimiento del país, mientras mantenía las autopistas existentes abiertas al tráfico. Las *Managed Lanes*, con su gestión dinámica del tráfico, han mejorado las condiciones de circulación no solo para sus usuarios sino también para los usuarios de los carriles gratuitos: el volumen de tráfico en todo el corredor ha aumentado hasta en un 40%, las horas de congestión diarias se han reducido en más de un 60%, y se ha incrementado la velocidad media hasta un 15%.

GRACIAS A LAS MANAGED LANES EL VOLUMEN DE TRÁFICO HA AUMENTADO HASTA EN UN 40%. LAS HORAS DE CONGESTIÓN SE HAN REDUCIDO EN MÁS DE UN 60% Y SE HA INCREMENTADO LA VELOCIDAD MEDIA HASTA UN 15%.

ha incrementado la velocidad media hasta un 15%.

INVERSIÓN GESTIONADA



Usuario: servicio personalizado

La satisfacción del cliente es una prioridad para Cintra. En 2017 el servicio de atención al cliente de la 407 ETR gestionó 2,5 millones de peticiones de clientes y envió más de 20 millones de facturas con niveles de satisfacción superiores al 83%. Esto le valió a su *call center* el premio *World Class Call Center in 2017* otorgado por la agencia SQM.

Empleados: apoyo al mérito

En Cintra se promueve una cultura de mérito tanto en la movilidad interna de los empleados, profesional o geográfica, como en su desarrollo profesional. En 2017, un 12% de la plantilla de estructura ha podido cambiar de posición o localización, y una de cada cinco personas del equipo está actualmente desempeñando un puesto de trabajo en una asignación internacional. Adicionalmente, un 34% de los empleados han tenido una asignación internacional en su carrera profesional en la compañía.



EL IMPACTO DE NUEVAS TECNOLOGÍAS

Cintra está impulsando tres líneas de investigación del *Center for Transportation Research* de la Universidad de Texas (Austin, EE.UU.). El objetivo es analizar el impacto potencial de las nuevas tecnologías de transporte en el negocio y aprovechar mejor las oportunidades que ofrecen. Estas líneas son: los servicios de *ride-hailing* y *car sharing*; la adaptación de las carreteras para el uso de los vehículos autónomos y conectados; y el impacto previsible en la congestión, por la convivencia de vehículos autónomos y convencionales durante las próximas décadas.



CIERRE FINANCIERO DE LA AUTOPISTA I-66

Cintra ha alcanzado el cierre financiero de la Autopista I-66 (Virginia, EE.UU.), una concesión adjudicada en 2016 de 35 kilómetros *Managed Lanes* de alta complejidad y alto valor concesional, con una inversión de 3.550 millones de dólares. Para financiar la inversión, Cintra ha recurrido a una emisión de 737 millones de dólares en *Private Activity Bonds* (PABs), con una rentabilidad del 3,92% y vencimientos entre 2047 y 2056. La emisión fue sobresuscrita más de 4,9 veces. Adicionalmente, Cintra cerró un préstamo TIFIA por un importe inicial de 1.229 millones de dólares con vencimiento en 2057. El total de la deuda (PABs y TIFIA) ha obtenido una calificación BBB por Fitch Ratings y Baa3 por Moody's.



VIDEO: CINTRA, 20 AÑOS HACIENDO HISTORIA
Consiga más información pinchando en este link

AEROPUERTOS

FERROVIAL AEROPUERTOS, UNO DE LOS PRINCIPALES INVERSORES Y OPERADORES DE AEROPUERTOS PRIVADOS DEL MUNDO, CUENTA CON UN *PORTFOLIO* INTEGRADO POR CUATRO AEROPUERTOS EN REINO UNIDO: HEATHROW, GLASGOW, ABERDEEN Y SOUTHAMPTON. A FINALES DE 2017 SE PRODUJO LA FINANCIACIÓN Y CIERRE DEL PROYECTO DEL GREAT HALL EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE DENVER, QUE SUPONE UN CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA REMODELACIÓN Y EXPLOTACIÓN COMERCIAL DURANTE 34 AÑOS DE LA TERMINAL PRINCIPAL DE DICHO AEROPUERTO.

PASAJEROS

93

MILLONES

DIVIDENDOS RECIBIDOS (M€)

237

24% DEL FLUJO TOTAL
(EX-INFRA)



EXPANSIÓN DE HEATHROW

...

Durante 2017 el aeropuerto de Heathrow ha seguido trabajando en el proyecto de expansión, tras haber recibido el apoyo de la *Airports Commision* y del Gobierno Británico como mejor alternativa para el aumento de la capacidad aeroportuaria de Reino Unido. En febrero el Gobierno Británico lanzó el primer borrador del *National Policy Statement*.

Tras un periodo de consulta se acordará la versión final del plan, que previsiblemente se presentará al Parlamento Británico para su aprobación en la primera mitad de 2018.

ENTORNO

La tendencia alcista en el número de proyectos de alianza público-privada (APPs) en los aeropuertos de EE.UU. ha sido uno de los grandes hitos que han marcado 2017. Ferrovial Aeropuertos ha aprovechado las nuevas oportunidades y seguirá reforzando sus capacidades y posicionamiento en el país para poder adjudicarse nuevos proyectos que previsiblemente surgirán durante los próximos años.

Por otra parte, en 2017 se ha visto una vez más una tendencia positiva en el crecimiento del número de pasajeros a nivel mundial. A día de hoy el *Brexit* no ha tenido impacto negativo en la actividad de los aeropuertos británicos. Ferrovial Aeropuertos está siguiendo de cerca la evolución de este proceso, con el objetivo de optimizar los posibles impactos en los activos que el negocio tiene en el país.

PRINCIPALES ACTIVOS

Ferrovial Aeropuertos es el principal accionista del aeropuerto de Heathrow, el mayor aeropuerto de Europa, con una participación del 25%. Asimismo, es propietario del 50% de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton (agrupados bajo la marca AGS). En total, estos activos han dado servicio a más de 93 millones de pasajeros este año. En el aeropuerto de Heathrow operan 81 aerolíneas que ofrecen vuelos a 204 destinos.

La estrategia en la cartera de activos es maximizar su creación de valor. En particular, en AGS desde su adquisición, el foco se ha centrado en el crecimiento rentable, optimizando la inversión en capacidad de los aeropuertos, aumentando los pasajeros con nuevas rutas y diversificación de aerolíneas y manteniendo la excelencia operativa y mejorando la calidad del servicio.

CREACIÓN DE VALOR

Un servicio integral

El enfoque integrado con los negocios de Construcción y Servicios, unido a la experiencia en gestión y financiación de Ferrovial Aeropuertos, genera capacidades únicas en los procesos de licitación. Este ha sido uno de los elementos clave para la adjudicación del contrato del proyecto del Great Hall en el Aeropuerto Internacional de Denver, que aúna la experiencia constructora de Ferrovial Agroman con las capacidades operativas y financieras de Ferrovial Aeropuertos.

Eficiencia operativa

Ferrovial Aeropuertos busca la mayor eficiencia en los costes operativos y la estructura financiera de sus activos, junto con iniciativas comerciales que supongan un incremento de los ingresos.

Durante 2017, un crecimiento del 3,1% del tráfico en Heathrow unido a la política de control de gastos, permitieron incrementar el resultado bruto operativo en un 4,6%. La renegociación de contratos como el de NATS, junto con las eficiencias alcanzadas en los gastos de personal absorben el incremento de gastos debido al crecimiento de los pasajeros mientras se mantiene el elevado nivel de servicio. Asimismo, el ingreso comercial del aeropuerto se beneficia de la depreciación de la libra desde 2016 y el impacto de la renovación del área comercial de las terminales T4 y T5.

En AGS, la mejora del resultado bruto operativo en un 10,7% en 2017 ha sido posible gracias a la combinación del crecimiento del tráfico y la mejora del ingreso comercial por pasajero en los tres aeropuertos. Esta mejora de la rentabilidad se debe principalmente a la remodelación de la terminal de Aberdeen, la nueva tarifa de acceso de viajeros en Glasgow y la renegociación del contrato del aparcamiento de Glasgow.

AGS también ha completado la refinanciación de la deuda de adquisición en el primer trimestre de 2017, tras haberse cumplido dos años del proceso de adquisición. La nueva deuda optimiza la estructura financiera de la sociedad y amplía los plazos. Como consecuencia de esta refinanciación se ha realizado una distribución extraordinaria de 75 millones de libras a sus accionistas.

Compromiso con la innovación y el medio ambiente

La innovación es uno de los elementos clave de la propuesta de valor. Durante el último año, Ferrovial Aeropuertos ha puesto en marcha un gran número de proyectos innovadores:

- **Robird:** un proyecto piloto pionero en Reino Unido en el que un dron con forma y vuelo de pájaro, ahuyenta a los pájaros que vuelan sobre las pistas, reduciendo el riesgo de contacto en los procesos de aterrizaje y despegue de los aviones y en general en las operaciones en pista del aeropuerto.
- **Vehículos autónomos:** en el aeropuerto de Heathrow se han realizado pruebas piloto con vehículos autónomos para el transporte de pasajeros y empleados en sus terminales.
- **Airport Centre of Excellence:** a mediados de 2017 Ferrovial Aeropuertos firmó un acuerdo de colaboración como único operador privado integrante del primer Centro de Excelencia de Aeropuertos, lanzado por Lion & Gazelle. El objetivo del centro es identificar tendencias en materia de operaciones y tecnología aplicadas a aeropuertos y desarrollar soluciones innovadoras y buenas prácticas en los procesos.

Pasajeros: experiencia del usuario

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

La revista *Transport News* ha reconocido a Ferrovial Aeropuertos como "Mejor Gestor de Cartera de Aeropuertos de Europa" en su última edición de los premios *Air Transport Awards 2017*.

ASQ* HEATHROW

4,2
SOBRE 5

ASQ* GLASGOW

4,1
SOBRE 5



VIDEO: FERROVIAL AEROPUERTOS
Consiga más información pinchando en este link

En Heathrow el 82% de los pasajeros valoran su experiencia en el aeropuerto como "muy buena" o "excelente", según la Encuesta Independiente de Calidad de Servicios Aeroportuarios elaborada por ACI. Asimismo, el aeropuerto continuó recibiendo reconocimientos por sus elevados estándares de servicio ("Mejor aeropuerto de Europa Occidental" por tercera vez consecutiva y "Mejor aeropuerto para ir de compras" por octava vez consecutiva en los premios Skytrax 2017).

Empleados: movilidad y diversidad

La compañía apuesta por el desarrollo profesional de sus equipos a través de programas de formación y de movilidad, tanto funcional como geográfica. Durante 2017, el 15% de los equipos han realizado algún tipo de movilidad o asignación temporal. Además se trata de una línea de negocio que apuesta por la diversidad siendo el 38% de los empleados mujeres.

Sociedad: compromiso con la comunidad

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

El aeropuerto de Heathrow lanzó, a principios de 2017, el plan de sostenibilidad "Heathrow 2.0" con el objetivo de reducir el impacto medioambiental de la aviación mientras se optimizan las oportunidades de crecimiento en Reino Unido.

En 2017 Heathrow lanzó el *Green Car Scheme* para incentivar a los empleados a cambiar su coche por uno de bajas emisiones, y se convirtió en uno de los diez primeros miembros del EV100, una iniciativa global para reunir las compañías más comprometidas con la transición hacia el vehículo eléctrico. 



PROYECTO GREAT HALL (DENVER)

...

En 2017, el consorcio liderado por Ferrovial Aeropuertos se ha adjudicado el proyecto del Great Hall para llevar a cabo la remodelación y explotación comercial durante un periodo de 34 años de la principal terminal, Jeppesen Terminal, del Aeropuerto Internacional de Denver. Ferrovial Agroman, junto a la constructora local Saunders, se encargarán de llevar a cabo las obras de remodelación de más de 70.000 m² y que suponen una inversión de 650 millones de dólares.

CONSTRUCCIÓN

FERROVIAL AGROMAN ES UNO DE LOS LÍDERES MUNDIALES EN LA CONSTRUCCIÓN DE GRANDES INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE, SIENDO TAMBIÉN RECONOCIDA POR SU CAPACIDAD DE EJECUCIÓN DE TODO TIPO DE PROYECTOS DE OBRA CIVIL, INDUSTRIAL, EDIFICACIÓN Y AGUA.

CARTERA (M€)

11.145

88% INTERNACIONAL
+23% CRECIMIENTO
VS 2016

VENTAS (M€)

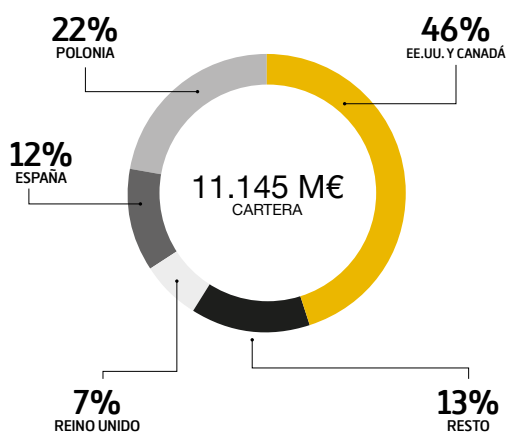
4.628

83% INTERNACIONAL
+10% CRECIMIENTO
VS 2016

CONTRATACIÓN (M€)

7.050

91% INTERNACIONAL
+69% CRECIMIENTO
VS 2016



Su liderazgo técnico está avalado por más de 540 km ejecutados de túneles, 20.000 km de carreteras (incluyendo 4.600 km de autopistas), 5.300 km de ferrocarril (incluyendo 1.000 km de alta velocidad) y más de 40 aeropuertos.

ENTORNO

Ferrovial Agroman enfoca su actividad al mercado internacional, que se caracteriza por una fuerte competencia de constructoras globales y empresas locales. Su planteamiento estratégico diferencial con otros competidores concentra la actividad en grandes países seleccionados, con economías desarrolladas, una apuesta decidida por modernizar sus infraestructuras y grandes proyectos complejos técnicamente y en su gestión. Estos países aportan un *pipeline* tangible y creciente, superior a 150.000 millones de euros.

En los mercados clave de **EE.UU. y Canadá** habrá un fuerte incremento de la inversión en infraestructuras de transporte, especialmente en proyectos con financiación privada donde Ferrovial, con Ferrovial Agroman como constructor, es uno de los líderes. El apoyo de los Gobiernos Federales y la creciente iniciativa inversora de los estados/provincias, dará continuidad a grandes adjudicaciones como la de la Autopista I-66 (Virginia, EE.UU.) por 1.900 millones de euros, la mayor de 2017 para Ferrovial Agroman.

Polonia continúa presentando una perspectiva favorable, con la recuperación de la licitación de obra civil en 2017 y la ampliación por el Gobierno de la dotación y el plazo de ejecución de los planes de inversión a largo plazo en carreteras y ferrocarriles.

En **España**, si bien la actividad sigue ralentizada con solo una cierta mejora en edificación privada, el lanzamiento por el Gobierno del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras con una inversión prevista de 5.000 millones de euros, hace que el futuro se pueda encarar de forma más positiva.

CREACIÓN DE VALOR

Obras singulares y complejas, con amplia diversificación sectorial. La compañía está especializada en proyectos de gran complejidad técnica, diferenciándose gracias a la experiencia y presencia internacional de su Oficina Técnica, concentrada en la búsqueda de soluciones de ingeniería óptimas para cada cliente y proyecto. Entre otros hitos, en 2017 han finalizado los trabajos de tunelación en la *Northern Line Extension* del Metro de Londres, por los que se ha recibido el premio *Ground Engineering Award* a la excelencia técnica, por las mejoras en coste y seguridad respecto a los métodos convencionales.

La diversificación sectorial de Ferrovial Agroman permite acometer muy diversos tipos de proyectos de obra civil, industrial y edificación, ampliando el mercado potencial. Como muestra, Budimex, que ya era líder en construcción de carreteras y a nivel global en el sector en Polonia, ha logrado en 2017 posicionarse entre las principales contratistas de ferrocarriles, con la adjudicación de seis grandes contratos por un importe superior a 500 millones de euros.

Internacionalización selectiva. El foco internacional se centra en aumentar la presencia en los mercados de EE.UU., Polonia, Reino Unido, Australia y Canadá, además del mercado de origen de España, perseverando en la estrategia definida en los últimos años. Igualmente se está presente en países estables de Latinoamérica como Chile, Colombia o Perú, para grandes proyectos en los que se genere valor añadido diferencial.

En base a esta estrategia, se evita licitar en países nuevos de menor interés, salvo casos *"one-off"* excepcionales en proyectos con competencia y riesgos limitados, junto a líderes locales y en países de la OCDE.

La fuerte inversión en infraestructuras y buena rentabilidad obtenida por la compañía, han motivado que Ferrovial Agroman redoble su apuesta por EE.UU., duplicando en 2017 su cartera. Destacan las adjudicaciones de un tramo de la circunvalación Grand Parkway, en Texas, por casi 800 millones de euros, donde Ferrovial Agroman y su filial Webber son líderes en obra civil, la Autopista I-66 en Virginia o la remodelación de la terminal del Aeropuerto de Denver, en Colorado, por más de 500 millones de euros.

Gestión de riesgos, disciplina financiera y control de costes.

El negocio de Construcción se caracteriza por volúmenes altos y márgenes ajustados, siendo fundamental una buena selección de proyectos y una óptima gestión de riesgos tanto en licitación como en ejecución. En la primera fase se seleccionan países con seguridad jurídica y proyectos en los que hacer valer las ventajas competitivas técnicas y de gestión y socios expertos, limitando errores en precio, plazo y condiciones contractuales, difíciles de mitigar posteriormente en fase de ejecución.

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

Ferrovial Agroman ha mantenido en los últimos años una rentabilidad elevada en RBE, con una alta conversión en caja. En 2017 debido a la ejecución de proyectos en fases iniciales, la menor ponderación de contratos concesionales de autopistas, la competitividad del mercado y al impacto de dos proyectos ya terminados en Colombia y Reino Unido, el RBE ha caído un 4,3% que sigue siendo favorable. A futuro, se mantendrá la disciplina estratégica habitual, redoblando si cabe el esfuerzo en una correcta selección de proyectos y preservando el criterio de concentrarse en la rentabilidad frente al volumen.

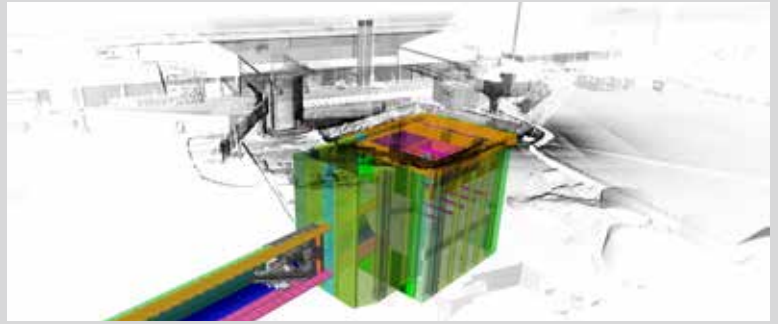
Clientes: enfoque integrado. La colaboración con el resto de los negocios de Ferrovial, debido a la elevada complejidad técnica habitual de los proyectos en los que se licita conjuntamente, permite ofrecer una solución integrada que aporta valor añadido al cliente, maximiza la competitividad de las ofertas y facilita el cumplimiento de los objetivos de rentabilidad y gestión de caja.

Junto a la relación con Cintra, destacan crecientes oportunidades con Ferrovial Aeropuertos, como la adjudicación en 2017 de la remodelación de la terminal Jeppesen del Aeropuerto Internacional de Denver, que abarcará más de 70.000 m².

Innovación como motor de la mejora continua. Ferrovial Agroman participa en diversos proyectos de investigación con instituciones de prestigio como el MIT, el *European Institute for Technology*, el CDTI o la Comisión Europea. Esta última financia el proyecto *Transforming Transport* del programa *Horizon 2020*, que mejorará los modelos de movilidad y logística mediante el uso del *Big Data*, aplicado por Ferrovial Agroman en el corredor ferroviario de alta velocidad Córdoba-Málaga. Respecto a su aplicación en ejecución de obras, destaca el Proyecto ACCEPT cuya plataforma tecnológica multi-dispositivo que incluye *smart glasses*, permitirá controlar el proceso productivo en edificación.



VIDEO: VIADUCTO DE ERQUES
Consiga más información pinchando en este link



LÍDER EN LA IMPLEMENTACIÓN DE TECNOLOGÍA BIM

...

Ferrovial Agroman ha implementado esta metodología de trabajo en todas las áreas geográficas en las que tiene presencia, aplicándola a diferentes tipologías de obra, tanto en edificación como en obra civil, facilitando la optimización de la gestión integral del ciclo de vida de edificios e infraestructuras. *Crossrail Farringdon*, *Northern Line Extension*, *Thames Tideway* y *Harwood Bridge* son ejemplos destacados de la exitosa utilización de BIM (Building Information Modeling) en proyectos de alta complejidad.

Cabe destacar que Ferrovial Agroman Australia ha sido certificada por el *British Standard Institute (BSI)* en el uso de BIM *Level 2*, siguiendo de este modo la estrategia de certificación iniciada en años anteriores en Reino Unido, donde la utilización de BIM es de obligado cumplimiento para proyectos de obra pública.



PROYECTO GRAND PARKWAY (TEXAS, EE.UU.)

...

El proyecto consiste en el diseño y construcción de 85 kilómetros del Grand Parkway en Houston, la mayor circunvalación urbana de EE.UU., por 790 millones de euros. El cliente, *Texas Department of Transportation*, la gestionará como una autopista de peaje tras la conclusión de la obra. Su ejecución supone un reto técnico singular, con 74 nuevos puentes, 7,5 millones de m³ de movimiento de tierras y la reubicación de acometidas por un 10% del presupuesto total, tras expropiarse 375 parcelas en un plazo previsto de dos años.

Empleados: gestión del talento. El factor esencial de éxito es el humano. La compañía destaca por la experiencia, movilidad y valía profesional de sus equipos, añadiendo *know-how* local y técnico con nuevas contrataciones. Así, Budimex, ha sido reconocido como Empleador Responsable de 2017 por su política de recursos humanos y gestión del talento. También dos empleadas de Ferrovial Agroman han sido galardonadas como *Best Woman Contractor* y *Best Young Woman in Construction*, en los *European Women in Construction & Engineering Awards*.

Sociedad: calidad, seguridad e impacto medioambiental. El compromiso con la calidad, la comunidad y el medio ambiente es prioritario, con diversos reconocimientos públicos como los recibidos por las dos mayores autopistas en ejecución en Australia: Warrell Creek con cinco *Australian Business Awards* de Innovación y Sostenibilidad, y Towoomba con el premio Potencia de Obras y Proyectos "Vías terrestres".

Ferrovial Agroman considera que con la innovación se desarrollan nuevas pautas de actuación, tecnologías y medidas de seguridad, para alcanzar el objetivo de *Target Zero* de accidentes. En 2017, Webber ha sido premiada por *Associated General Contractors of America* por su historial de seguridad en Texas. 🏆

SERVICIOS

FERROVIAL SERVICIOS ES UN REFERENTE INTERNACIONAL EN EL DISEÑO Y LA PRESTACIÓN DE SOLUCIONES QUE MEJORAN LA EFICIENCIA, LA FUNCIONALIDAD Y LA SOSTENIBILIDAD DE INFRAESTRUCTURAS Y CIUDADES.

ENTORNO

El entorno operativo en el que Ferrovial Servicios lleva a cabo sus actividades muestra sus particularidades según la geografía en que se desarrolla.

Reino Unido redujo en 2017 su ritmo de crecimiento, aun cuando el mercado laboral presenta registros cercanos al pleno empleo. En este contexto, con restricciones presupuestarias que afectan a las Administraciones Públicas, principalmente las entidades locales, se mantiene la presión sobre los márgenes y el número limitado de oportunidades accesibles en el mercado.

En el caso de **Australia y Nueva Zelanda**, su favorable situación económica sigue impulsando el crecimiento del mercado de servicios relacionados con las infraestructuras, cuyo atractivo explica la reciente consolidación del sector. Australia ha anunciado planes para potenciar la inversión en infraestructuras de transporte, administración/defensa y energías renovables. Las perspectivas de los sectores del petróleo, gas y minería son positivas por la tendencia alcista de los precios de los recursos naturales.

España ha confirmado su mejora macroeconómica, si bien la continuación de las políticas de consolidación fiscal y la incertidumbre política han conducido a una menor actividad licitadora en el sector público. Ferrovial Servicios España ha seguido afianzando su desarrollo rentable por medio de programas de mejora continua de sus operaciones, optimizando procesos e integrando tecnología. En lo relativo al crecimiento, la compañía espera capturar el mayor dinamismo de nuevos perfiles de clientes como son el industrial (por ejemplo, con servicios logísticos de alto valor añadido) y la oferta de servicios a los ciudadanos (por ejemplo, con servicios de *carsharing* vehículos compartidos).

Los **restantes países** en los que opera Ferrovial Servicios a través de la unidad de negocio Internacional (Estados Unidos, Canadá, Polonia, Chile y Catar) han tenido una evolución favorable de sus actividades. Este es el caso de Estados Unidos y Canadá, mercados en los que entró Ferrovial Servicios con la adquisición de Broadspectrum y en los que se ha consolidado la nueva organización.

CREACIÓN DE VALOR

La diferenciación de Ferrovial Servicios se basa en un diseño de soluciones innovadoras financieramente atractivas, así como en la excelencia operativa en su prestación. Esto se consigue por medio de la colaboración con los clientes, la visión integral del ciclo de vida de las infraestructuras, la aplicación inteligente de tecnología y la transferencia de conocimiento desarrollado en

VENTAS (M€)

7.069

73% INTERNACIONAL

CARTERA (M€)

20.918

75% INTERNACIONAL

FLUJO DE OPERACIONES (M€)

396

40% DEL TOTAL EX- PROYECTOS ANTES DE IMPUESTOS

sus geografías y sectores de actividad. Esta propuesta de valor encaja con la creciente demanda de infraestructuras y ciudades más eficientes y sostenibles.

Ferrovial Servicios articula su estrategia en los siguientes ejes:

- **Mejora continua de la rentabilidad y la generación de caja** para aportar retornos atractivos a los accionistas y apoyar la financiación de los negocios intensivos en capital. Las principales palancas para conseguir este objetivo, dada la situación del entorno operativo en algunos de los mercados en que Ferrovial Servicios desarrolla sus actividades, son la reestructuración o salida de contratos no rentables, la excelencia operativa y el foco en las licitaciones más atractivas en términos de rentabilidad y riesgo.

Así, en 2017 se ha culminado la primera fase del programa de reducción de costes *Fit 4 the Future* en Amey incluyendo la reducción de plantilla de más de 850 personas y la racionalización de la cartera de contratos, saliendo de contratos como en el caso de *Liverpool City Council* o *Affinity Water*, con el propósito de alcanzar los márgenes objetivo.

También Broadspectrum, que en octubre de 2017 vio finalizados los contratos en los centros de inmigración conforme a



OPTIMIZACIÓN DE LAS RUTAS DE RECOGIDA DE RESIDUOS

...

Durante 2017 Ferrovial Servicios ha intensificado la integración de nuevas tecnologías en sus operaciones para optimizar su contribución económica, medioambiental y social en beneficio de los clientes, los empleados y la sociedad en general. Un buen ejemplo es la aplicación de la analítica de datos a los servicios urbanos puesta en práctica en el servicio de recogida de materiales reciclables en Granada en colaboración con el Ayuntamiento y Cisco. A través de una infraestructura basada en el Internet de las cosas (*IoT*) con sensores instalados en más de 400 contenedores, una plataforma analítica optimiza el coste y la huella ambiental de la flota mediante el diseño dinámico de las rutas en función de variables como el llenado de contenedores o las condiciones climatológicas.



VIDEO: FERROVIAL SERVICIOS
Consiga más información pinchando en este link

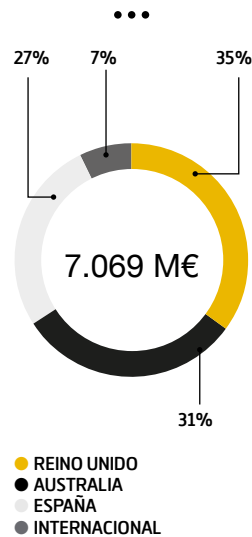
los planes anunciados en el momento de su adquisición, ha optimizado su estructura de costes incluyendo una reducción de personal, ha emprendido la reestructuración de los contratos con baja rentabilidad y se está posicionando para aprovechar las oportunidades en sus mercados prioritarios: transporte, administración/defensa, infraestructuras urbanas y recursos naturales.

- **Concentración en las geografías actuales** para conseguir y consolidar posiciones de liderazgo en los servicios y sectores de actividad con mayores oportunidades de diferenciación. Los mercados en los que actualmente opera Ferrovial Servicios, descritos anteriormente, constituyen una plataforma óptima para ofrecer soluciones de última generación y adquirir nuevas capacidades.

Un ejemplo de crecimiento en un país estratégico capitalizando capacidades diferenciales, como el conocimiento local y la experiencia en la gestión del ciclo de vida de los activos, es el contrato *OSARs West*, adjudicado en 2017, para el mantenimiento durante 20 años de la red de carreteras en la zona oeste de Melbourne, Australia, fruto de la colaboración entre Cintra y Ferrovial Servicios, que incluye una importante cartera de servicios para Broadpectrum y para Amey.

- **Innovación:** A través de la innovación, se persigue el desarrollo de modelos de servicios que mejoran la eficiencia y la calidad de vida de los ciudadanos. Con el objetivo de poner en práctica su modelo de negocio en consonancia con una nueva escala global tras la adquisición de Broadpectrum, Ferrovial Servicios ha creado una nueva Dirección de Innovación y Cambio, responsable de la estrategia de innovación,

VENTAS POR UNIDAD DE NEGOCIO



la coordinación de las actividades de los Centros de Competencia y la identificación y gestión de iniciativas transversales para la mejora operativa y la transferencia de capacidades. Un ejemplo de programa de innovación iniciado en 2017 es el desarrollo en Oxfordshire, Reino Unido, de un prototipo de vehículo autónomo con sensores diseñado para apoyar actividades en el ámbito urbano como las inspecciones de activos, la recogida de residuos o la limpieza viaria.

- **Replicar mejores prácticas** para ofrecer la mejor oferta de servicios al cliente. Para avanzar en este objetivo, Ferrovial Servicios ha identificado sus capacidades diferenciales, ha habilitado la movilidad geográfica de más de 100 gestores y expertos internos y ha potenciado el desarrollo de los cinco Centros de Competencia de la compañía (*Asset Management*, *Ciudades*, *Energía* y *Facility Management*, *Medioambiente* y *Recursos Naturales*). Esta aportación de capacidades es especialmente relevante en nuevas geografías como Norteamérica, donde se han transferido recursos y conocimientos especializados en el mantenimiento de carreteras.
- **Cero accidentes** en las operaciones para garantizar la seguridad y el bienestar de los empleados y de las comunidades en las que desarrolla sus actividad. Para ello, se han implantado programas de concienciación e intercambio de mejores prácticas y aplicado nuevas tecnologías en las operaciones. Por ejemplo, en 2017, trabajadores de los servicios medioambientales de Amey en Wolverhampton participaron en un programa para medir parámetros fisiológicos con dispositivos integrados en chalecos inteligentes. Las conclusiones permitieron identificar actuaciones para reducir el estrés y hacer más saludable el desarrollo del trabajo. 🧠



LANZAMIENTO DEL SERVICIO DE CARSHARING ZITY (MADRID)

...

La transformación de la movilidad urbana abre oportunidades a Ferrovial Servicios para impulsar nuevos modelos de negocio, intensivos en tecnología e interacción con el ciudadano, que mejoran la eficiencia y la sostenibilidad de las ciudades. Ferrovial Servicios está desarrollando estas nuevas capacidades a través de metodologías prácticas de experimentación, del conocimiento de otras divisiones de Ferrovial y de alianzas con agentes externos con capacidades complementarias. Un buen ejemplo del compromiso de Ferrovial Servicios con la movilidad urbana es Zity, servicio de carsharing que opera en Madrid en colaboración con Renault. Zity se lanzó en diciembre de 2017 con una flota inicial de 500 vehículos eléctricos recargados en su totalidad con energía renovable y cero emisiones.

MANAGED LANES CONTRA LA CONGESTIÓN URBANA

Hacia 2050 se anticipa que unos 6.000 millones de personas vivirán en entornos urbanos, con decenas de ciudades con poblaciones superiores a los 10 millones de habitantes. Los atascos son ya, y serán aún más, un problema de pérdida de tiempo, medio ambiente y deterioro de la calidad de vida. Ferrovial, con Cintra, ha encontrado una solución nueva, sostenible y eficiente. Son las *Managed Lanes*, ya rodadas en Texas y pronto en Virginia. Basadas en peajes sin barrera y con tarifa dinámica, garantizan velocidad, seguridad y mejora del medio ambiente a los conductores.

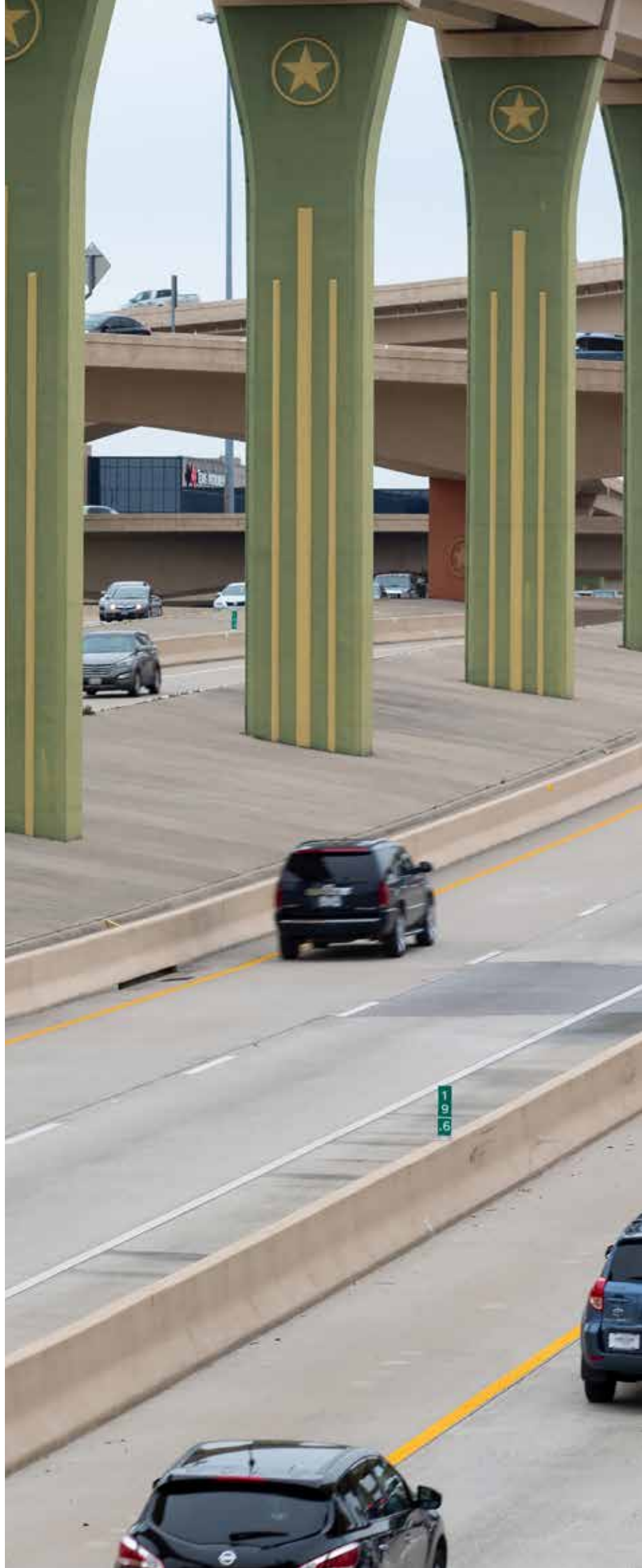




FOTO: Autopista LBJ Express, Texas (Estados Unidos).



F E R R O V I A L

E N

2 0 1 7

ACCIONISTAS:

Evolución
de los negocios

EMPLEADOS:

Personas

Seguridad y
Salud

CLIENTES:

Innovación

Calidad

SOCIEDAD:

Ética e
Integridad

Derechos
Humanos

Medio
Ambiente

H6/C3

Cadena de
suministro

Comunidad

Gestión Fiscal
Responsable

FOTO: trabajos de mantenimiento en La Muñoza, Madrid (España).

VISIÓN GENERAL

El flujo de caja operativo excluyendo proyectos de infraestructura alcanzó 999 millones de euros en 2017, con una contribución equilibrada entre los dividendos de activos de infraestructura (49%) y el flujo operativo de las divisiones ex-infraestructuras (51%).

La posición neta de caja ex proyectos de infraestructuras, alcanzó 1.341 millones de euros a cierre de 2017 (697 millones al cierre de 2016), esta cifra incluye la caja obtenida con la emisión del bono híbrido subordinado, tratado como un instrumento de patrimonio. La deuda neta de proyectos se situó en 4.804 millones de euros (vs 4.963 millones en diciembre 2016). La deuda neta consolidada alcanzó 3.463 millones de euros (vs 4.266 millones de diciembre 2016).

Los resultados de 2017 **continuaron con una positiva evolución de los activos de infraestructuras (407 ETR, *Managed Lanes*, HAH y AGS) con sólidos crecimientos de tráfico y mayor contribución de dividendos (553 millones de euros vs. 477 millones en 2016).**

La cartera conjunta de Construcción y Servicios, por encima de los 32.000 millones de euros (incluyendo JVs), cayó un -4,3% vs. 2016, impactada por la caída de la cartera en Amey (-17,0%), donde prima el control de la licitación y la búsqueda de la mejora de márgenes.

Los resultados consolidados mostraron mayores ventas (+13,5%) impactadas por la contribución de Broadpectrum, que se consolida desde junio 2016 y RBE (-1,2%), debido al peor comportamiento de Construcción. En términos comparables las ventas crecieron +7,2% y el RBE se redujo -4,2 % vs. 2016. El resultado neto alcanzó los 454 millones de euros (376 millones de euros en 2016).

PRINCIPALES ACTIVOS DE INFRAESTRUCTURAS:

Sólido crecimiento operativo: RBE creció en moneda local +12,1% en la autopista 407 ETR, +4,6% en el aeropuerto de Heathrow y +10,7% en los aeropuertos regionales de Reino Unido (AGS). Todos estos activos se integran por puesta en equivalencia. Asimismo, muestran un fuerte crecimiento las autopistas *Managed Lanes* en EE.UU. (consolidación Global) con crecimiento de RBE en moneda local del +32,6% en NTE y del +37,4% en LBJ.

Mayores distribuciones de fondos en los principales activos:

- **407 ETR distribuyó 845 millones de dólares canadienses** en 2017, un +7% vs. 2016. Los dividendos que correspondieron a Ferrovial ascendieron a 262 millones de euros.
- **Heathrow repartió 525 millones de libras frente a los 325 millones repartidos en 2016**, gracias al buen comportamiento operativo (tráfico y gestión de costes) e impacto de repunte de inflación. Los dividendos que correspondieron a Ferrovial ascendieron a 153 millones de euros.
- **AGS repartió 146 millones de libras** (incluyendo una distribución extraordinaria de 75 millones de libras tras la refinanciación). Ferrovial recibió 84 millones de euros en 2017.

PRINCIPALES OPERACIONES CORPORATIVAS DE 2017:

- En septiembre de 2017, Cintra, junto con el resto de socios de *las Managed Lanes* (Meridiam y APC) adquirió la participación que el fondo

de pensiones *Fire & Police Pension Scheme* tenía en NTE (10%) y LBJ (7%). Cintra adquirió **6,3% en NTE y 3,6% en LBJ**, alcanzando el 62,97% en NTE y el 54,6% en LBJ. El precio para la participación de Cintra ascendió a 107 millones de dólares (NTE 65 millones de dólares y LBJ 42 millones).

- En junio 2016, se acordó la **venta del 51% de la autopista Norte Litoral y del 49% de Algarve**, manteniéndose una participación del 49% y 48%, respectivamente. La venta de Norte Litoral se cerró el 21 de abril de 2017 (104 millones de euros), y la de Algarve el 26 de septiembre de 2017 (58 millones de euros).
- El 31 de marzo de 2017 se llevó a cabo la **venta de 1 millón de acciones de Budimex** (3,9% de su capital), sin impacto en cuenta de resultados de Ferrovial, que mantiene una posición de control (55,1%). El importe en caja asciende a +59 millones de euros (252 millones de zlotys).

PRINCIPALES EVENTOS FINANCIEROS:

- A nivel corporativo, en noviembre, se completó la emisión de un **bono híbrido subordinado de 500 millones de euros, con un cupón anual del 2,125%** aprovechando las buenas condiciones de mercado, y aumentando la capacidad la Compañía de invertir en proyectos de infraestructuras ante las expectativas de crecimientos de licitación en los principales países donde Ferrovial opera. Dichos bonos son considerados como un instrumento de patrimonio.
- **En marzo de 2017, emisión de bono corporativo por 500 millones de euros a 8 años, con un cupón anual del 1,375%.**
- **407 ETR realizó varias emisiones de bonos en 2017:** en marzo, emisión de bono senior por 250 millones de dólares canadienses (vencimiento en 2033 y cupón anual 3,43%) y en septiembre, dos emisiones por un total de 800 millones de dólares canadienses (500 millones a 27 años y cupón del 3,65% y 300 millones a cinco años y cupón del 2,47%).
- **En el primer trimestre de 2017 se alcanzó la refinanciación de AGS**, que permitió mejorar la estructura financiera, ampliar los plazos, repagar parcialmente la deuda de los accionistas e incrementar los fondos distribuidos a sus accionistas (146 millones de libras repartidas en 2017).

RESULTADOS DIVISIONALES

Autopistas: mejoras significativas del tráfico de las principales autopistas, ayudado por la recuperación económica en los países en los que se encuentran los principales activos. 407 ETR, principal activo del Grupo, mantuvo su fortaleza operativa, con un crecimiento del tráfico del +2,6% apoyado por la apertura de la *407Ext I*, cuyo peaje fue gratuito hasta el 1 de febrero de 2017. Las *Managed Lanes* en Texas continuaron mostrando importantes crecimientos de RBE (NTE +32,6% y LBJ +37,4% en moneda local) apoyados en sólidos crecimientos de tráfico y tarifa.

Aeropuertos: en 2017, el aeropuerto de Heathrow registró 78 millones de pasajeros, +3,1% frente a 2016, consiguiendo un récord mensual durante 14 meses consecutivos. El tráfico en AGS creció +4,9% (Glasgow +5,7%, Southampton +6,1%, Aberdeen +1,9%). Como resultado, los aeropuertos mostraron crecimientos de RBE de +4,6% HAH y +10,7% AGS.

Construcción: crecimiento de ventas (+11,0% en términos comparables) con evolución positiva en todas las áreas. Sin embargo, la rentabilidad disminuyó frente a 2016 debido a la presencia de importantes proyectos en fases iniciales y a una menor ponderación de los contratos concesionales de autopistas en los proyectos en ejecución. Adicionalmente, en 2017, se han producido pérdidas relevantes en dos contratos ya terminados en Colombia (por laudo desfavorable) y Reino Unido. La cartera alcanzó una cifra record de 11.145 millones de euros (88% internacional) suponiendo un incremento en términos comparables del +26,7%, tras la incorporación de importantes proyectos como I-66, Houston Grand Parkway y Denver, todos en EE.UU.. No están aún incluidas

adjudicaciones por importe superior a 1.000 millones de euros entre las que destacan contratos en Budimex.

Servicios: la cifra de ventas reportada (+16,3%) estuvo positivamente afectada por la integración de Broadspectrum (contribuyó en 2017 con 2.512 millones de euros en ventas, de los que 2.206 millones se obtuvieron en Australia y Nueva Zelanda y 306 millones en América y Chile) y negativamente por la debilidad de la libra esterlina y los recortes presupuestarios de Reino Unido. En Reino Unido, Amey muestra una mejora muy significativa de la rentabilidad y resultado, fruto de las medidas adoptadas por la compañía con la finalidad de adaptarse al nuevo entorno (margen RBE 3,5% vs. 1,5% en 2016).

PRINCIPALES CIFRAS

PyG (Millones de euros)	DIC-17	DIC-16
CIFRA DE VENTAS	12,208	10,759
RBE	932	944
Amortización de inmovilizado	375	342
Deterioros y enajenación de inmovilizado	81	324
RE*	638	926
RESULTADO FINANCIERO	-311	-391
Puesta en equivalencia	251	82
BAI	578	617
Impuesto sobre beneficios	-71	-233
RDO CONSOLIDADO	507	383
Rdo. atribuido a socios externos	-53	-7
RESULTADO DEL EJERCICIO	454	376

*Resultado de explotación después de deterioro y enajenación de inmovilizado

Ventas (Millones de euros)	DIC-17	VAR.
Autopistas	461	-5.3%
Aeropuertos	21	n.s.
Construcción	4,628	10.3%
Servicios	7,069	16.3%
Otros	30	n.a
Total	12,208	13.5%

RBE (Millones de euros)	DIC-17	VAR.
Autopistas	320	7.7%
Aeropuertos	-12	34.4%
Construcción	199	-41.8%
Servicios	423	30.2%
Otros	2	n.a.
Total	932	-1.2%

Principales datos operativos	DIC-17	VAR.
ETR 407 (Km recorridos 000)	2,708,589	2.6%
NTE (IMD)	33,814	10.9%
LBJ (IMD)	34,526	9.3%
Ausol I (IMD)	16,148	10.3%
Ausol II (IMD)	17,801	5.7%
Heathrow (Mn pasajeros)	78	3.1%
AGS (Mn pasajeros)	15	4.9%
Cartera de Construcción	11,145	22.6%
Cartera Servicios global+ JVs	20,918	-14.4%

(Millones de euros)	DIC-17	DIC-16
PNT sin proyectos infraestructura	1,341	697
Autopistas	-4,274	-4,426
Resto	-530	-537
DN proyectos infraestructura	-4,804	-4,963
Posición neta de tesorería total	-3,463	-4,266

PNT: Posición Neta de Tesorería. DN: Deuda Neta

El detalle de Flujo de Caja de Operaciones, de Inversión Neta y de Actividad, antes de Impuesto de Sociedades en 2017 es el siguiente:

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

AUTOPISTAS

(Millones de euros)	DIC-17	DIC-16	VAR.	COMPARABLE
Ventas	461	486	-5.3%	15.7%
RBE	320	297	7.7%	23.8%
Margen RBE	69.4%	61.1%		
RE	247	214	15.5%	27.1%
Margen RE	53.7%	44.0%		

Las **ventas de la división han crecido un +15,7% en términos comparables** en 2017, impulsadas por la mayor contribución de las autopistas *Managed Lanes* en EE.UU., por el incremento del tráfico en la mayoría de activos y al cobro de los *success fees* (+19 millones de euros). El **RBE creció un +23,8% en 2017, en términos comparables**.

EE.UU. representa un 37,5% de las ventas y un 42,8% del RBE en 2017.

La evolución comparable aísla el efecto por tipo de cambio y los cambios de perímetro producidos en 2016 y 2017. En concreto por las ventas de:

- **Chicago Skyway:** venta a un consorcio de fondos de pensiones canadienses del 55% que Cintra tenía, por 230 millones de euros. El cierre tuvo lugar en febrero de 2016 (dos meses de contribución en 2016).
- **Autopistas irlandesas:** venta de 46% de M4 y 75% de M3 al fondo holandés DIF por 59 millones de euros. Ferrovial mantiene un 20% en cada una de ellas, pasando a consolidar por puesta en equivalencia. El cierre tuvo lugar en febrero de 2016 (contribuyeron dos meses en 2016).

Norte Litoral y Algarve: en junio de 2016, se acordó con el fondo holandés DIF la venta del 51% en Norte Litoral y 49% en Algarve (ambas contribuyeron 12 meses en 2016). En abril de 2017 se cierra la venta de la participación en Norte Litoral (aprox. cuatro meses de contribución en 2017) por 104 millones de euros, y en septiembre se cerró la venta de la participación en Algarve (nueve meses de contribución en 2017) por 58 millones de euros. Ambas pasaron a consolidarse por puesta en equivalencia tras el cierre de la operación.

Autopistas consolidadas globalmente

(Millones de euros)	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			MARGEN RBE		DEUDA NETA	
	DIC-17	DIC-16	VAR.	DIC-17	DIC-16	VAR.	DIC-17	DIC-16	VAR.	DIC-17	DIC-16	DIC-17	PARTICIP.
Integración Global													
NTE	33,814	30,485	10.9%	82	67	22.8%	66	51	28.5%	80.8%	77.2%	-855	63.0%
LBJ	34,526	31,582	9.3%	89	69	28.8%	71	53	33.1%	79.6%	77.0%	-1,217	54.6%
NTE 35W *				3	0	n.a.	1.2	0	n.s.	46.4%		-587	53.7%
I-77 *						n.a.	0	0	n.a.			-239	50.1%
TOTAL EEUU				173	135	27.7%	137	104	32.1%			-2,898	
Ausol I	16,148	14,637	10.3%	61	56	8.5%	51	47	10.1%	84.0%	82.8%	-467	80.0%
Ausol II	17,801	16,837	5.7%										
Autema	17,871	16,835	6.2%	104	98	6.4%	95	89	7.3%	91.7%	90.9%	-608	76.3%
TOTAL ESPAÑA				165	154	7.2%	147	135	8.2%			-1,075	
Azores	9,831	9,215	6.7%	26	32	-16.6%	22	28	-20.4%	83.0%	87.0%	-305	89.2%
Algarve**	14,555	12,442	17.0%	27	38	-26.8%	24	33	-25.7%	89.0%	87.6%	-131	48.0%
Norte Litoral**	25,258	24,052	5.0%	14	44	-68.4%	12	38	-67.3%	89.2%	86.3%	-161	49.0%
Via Livre				15	14	6.9%	2	2	8.9%	13.8%	13.6%	3	84.0%
TOTAL PORTUGAL				82	127	-35.1%	61	100	-39.4%			-594	
AUTOPISTAS DESCONSOLIDADAS EN 2016 ***					50			4					
TOTAL MATRICES				40	20	101.0%	-25	-47	48.6%				
TOTAL CINTRA				461	486	-5.3%	320	297	7.7%			-4,567	

* Activos en construcción. ** Contribución Algarve hasta 26/09/2017 y Norte Litoral hasta 21/04/2017, cuando pasaron a consolidarse por puesta en equivalencia. *** Autopistas desconsolidadas en 2016 (SH-130, Chicago Skyway y las autopistas irlandesas M3 y M4).

Activos en explotación

En 2017, la evolución del tráfico fue muy positiva en las principales autopistas de Ferrovial, tanto en ligeros como en pesados.

Canadá: el tráfico de 407 ETR creció un +2,6% en el periodo (ligeros +2,3% y pesados +6,3%), apoyado por el impacto positivo de la apertura de la autopista *407 East Extension Phase I* (abierta en junio de 2016, gratuita hasta febrero 2017), el efecto calendario y el crecimiento económico de la región de Ontario.

Estados Unidos: evolución muy positiva del tráfico de las autopistas *Managed Lanes* (NTE +10,9% y LBJ +9,3%) que aún se encuentran en periodo de *ramp up*.

España: tendencia positiva del tráfico impulsada por una economía nacional en crecimiento. El tráfico en Ausol I creció un +10,3% en 2017 y Ausol II un +5,7%.

Portugal: evolución positiva en el periodo ayudada por la recuperación económica y, en Azores (+6,7%), debido al aumento del turismo gracias a la liberalización del mercado de aerolíneas. En Algarve (+17,0%), el tráfico estuvo positivamente impactado por obras en la alternativa.

Irlanda: se mantiene la evolución positiva reflejo de la recuperación del empleo. El 2017 ha terminado con crecimientos similares a 2015 y 2016, en torno al +6% en M4 y cercano al +9% en M3.

Grecia: menor IMD de Ionian Roads (-29,3%) debido a la apertura de nuevos tramos en 2017, distorsionando el cálculo de la intensidad media diaria. Excluyendo este impacto, la variación de IMD hubiese sido +5,6%.

Autopistas consolidadas por puesta en equivalencia

(Millones de euros)													
Puesta en Equivalencia	TRÁFICO (IMD)			VENTAS			RBE			MARGEN RBE		DEUDA NETA	
	DIC-17	DIC-16	VAR.	DIC-17	DIC-16	VAR.	DIC-17	DIC-16	VAR.	DIC-17	DIC-16	DIC-17	PARTICIP.
407 ETR (Km recorridos 000)	2,708,589	2,640,770	2.6%	859	778	10.5%	748	675	10.8%	87.1%	86.8%	-4,621	43.2%
M4	32,098	30,377	5.7%	28	27	5.7%	18	18	1.5%	63.1%	65.7%	-95	20.0%
M3	37,311	34,325	8.7%	23	22	3.3%	16	17	-2.2%	71.4%	75.4%	-151	20.0%
A-66 Benavente Zamora				24	24	0.0%	22	22	0.0%	91.4%	91.4%	-162	25.0%
Central Greece	13,183	12,151	8.5%	47	50	-5.7%	39	43	-8.2%	83.8%	86.1%	-346	21.4%
Ionian Roads	17,663	24,979	-29.3%	101	77	31.8%	34	15	130.8%	33.7%	19.2%	-67	21.4%
Serrano Park				6	5	3.4%	3	3	6.0%	61.2%	59.7%	-43	50.0%
Algarve	14,555	12,442	17.0%	10		n.s.	9		n.s.	87.1%	n.a.	-131	48.0%
Norte Litoral	25,258	24,052	5.0%	30		n.s.	26		n.s.	86.9%	n.a.	-161	49.0%

407 ETR

Cuenta de resultados

(Millones de dólares canadienses)	DIC-17	DIC-16	VAR.
Ventas	1,268	1,135	11.7%
RBE	1,104	985	12.1%
Margen RBE	87.1%	86.8%	
RE	998	880	13.4%
Margen RE	78.7%	77.6%	
Resultado financiero	-358	-373	3.9%
Resultado antes de impuestos	640	507	26.1%
Impuesto de sociedades	-169	-134	-26.1%
Resultado neto	470	373	26.1%
Aportación al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial (Euros)	125	98	27.8%

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

Las ventas de 407 ETR crecieron +11,7% en moneda local en 2017.

- **Ingresos de peaje** (93,0% del total): crecieron un +11,6% hasta los 1.178 millones de dólares canadienses, principalmente debido a la subida de tarifas aplicada desde febrero de 2017 y la mejora del tráfico.
- **Ingresos de Cuota** ("fee revenues", 6,5% del total): alcanzaron 82 millones de dólares canadienses (+20,1%) principalmente por el inicio de la gestión del peaje para 407 East Ext Phase I, junto con un incremento en el número de transpondedores y mayores tarifas.

El ingreso medio por viaje se incrementó un +10,4% (9,96 dólares canadienses frente a los 9,02 dólares en 2016).

La autopista ha presentado además un **crecimiento de RBE del +12,1%** en 2017, con un margen RBE del 87,1%, frente al 86,8% de 2016.

Resultado financiero: -358 millones de dólares canadienses, 14 millones de menor gasto vs. 2016 (+3,9%). Principales componentes:

- **Gastos de intereses:** -364 millones de dólares canadienses. Se incrementan en 14 millones frente a 2016, principalmente por la mayor deuda, tras las emisiones recientes de *senior bonds* por 800 millones de dólares canadienses en septiembre de 2017 y 250 millones en marzo de 2017.

- **Gasto financiero no-caja, ligado a la inflación:** -9 millones de dólares canadienses vs. -34 millones de gasto en 2016, (mejora en +25 millones de dólares canadienses), debido principalmente al impacto positivo por el descenso de la inflación en 2017, parcialmente compensado por el impacto negativo por el descenso de la tasa de descuento.

- **Otros ingresos financieros:** 16 millones de dólares canadienses (vs 11 millones en 2016) por mayor rendimiento de las inversiones y mayor saldo medio de caja.

407 ETR aportó al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial 125 millones de euros (+27,8% vs. 2016), después de la amortización anual del intangible tras la venta del 10% en 2010, que se realiza a lo largo de la vida del activo en función de los tráficos previstos.

Dividendos 407 ETR

En 2017, 407 ETR ha repartido dividendos por importe de 845 millones de dólares canadienses, **+7,0% vs. 2016**. De éstos, 262 millones de euros correspondieron a Ferrovial (244 millones de euros en 2016). En el Consejo de Administración de febrero ha sido aprobado el dividendo del 1T'2018 por importe de 226,25 millones de dólares canadienses **(+9,0% vs. 1T 2017)**.

(Millones de dólares canadienses)	2017	2016	2015	2014	2013	2012
T1	207,5	187,5	188	175	100	87,5
T2	207,5	187,5	188	175	130	87,5
T3	215,0	207,5	188	175	200	87,5
T4	215,0	207,5	188	205	250	337,5
TOTAL	845	790	750	730	680	600

Tráfico de 407 ETR

El tráfico (kilómetros recorridos) creció +2,6%, con mayor número de viajes (+1,0%) y mayor distancia media recorrida (+1,6%). El tráfico se ha visto apoyado por el impacto positivo de la apertura de la autopista 407 East Extension Phase I (abierta en junio de 2016, gratuita hasta febrero de 2017), el efecto calendario y el crecimiento económico de la región de Ontario.

Deuda neta de 407 ETR

La deuda neta a 31 de diciembre de 2017 era 6.958 millones de dólares canadienses (coste medio del 4,43%). Un 53% de la deuda tiene un vencimiento superior a 15 años. Los próximos vencimientos de deuda son 14 millones de dólares canadienses en 2018, 15 millones en 2019 y 738 millones en 2020.

407 ETR realizó varias emisiones de bonos a lo largo del año:

- En marzo, emisión de bonos senior por 250 millones de dólares canadienses, a 16 años (vencimiento en 2033), y un cupón anual del 3,43%.
- En septiembre, por 800 millones de dólares canadienses:
 - 500 millones a 27 años (vencimiento en 2044) y cupón del 3,65%.
 - 300 millones a 5 años (vencimiento en 2022) y cupón del 2,47%.
 - Anunció el pago anticipado de un bono de 300 millones de dólares canadienses, con vencimiento en noviembre de 2017.

Calificación crediticia de 407 ETR

- S&P: el 31 de mayo de 2017 emitió su valoración crediticia de la deuda, manteniéndola en “A” (Deuda Senior), “A-” (Deuda Junior) y “BBB” (Deuda subordinada) con perspectiva estable.
- DBRS: el 17 de noviembre de 2017 se reafirmó en su rating “A” (Deuda Senior), “A low” (Deuda Junior) y “BBB” (Deuda subordinada) con perspectiva estable.

Tarifas de 407 ETR

En 2017 se incrementaron las tarifas el 1 de febrero y se anunció un nuevo esquema tarifario incluyendo variaciones en función de la dirección del viaje (además de por área, día y hora, que ya se hacía). Tarifas aplicadas desde el 1 de febrero de 2017 para vehículos ligeros (expresado en céntimos de dólar canadiense/km):

(Dólares canadienses ¢/km)	ZONA 1	ZONA 2	ZONA 3
Dirección este			
AM Peak Period:			
Lun-vie: 6am-7am, 9am-10am	35,97	35,97	34,65
AM Peak Hours: Lun-vie: 7am-9am	42,42	42,42	39,42
PM Peak Period:			
Lun-vie: 2:30pm-4pm, 6pm-7pm	35,95	37,32	37,32
PM Peak Hours: Lun-vie: 4pm-6pm	40,85	44,74	44,74
Dirección oeste			
AM Peak Period:			
Lun-vie: 6am-7am, 9am-10am	34,65	35,97	35,97
AM Peak Hours: Lun-vie: 7am-9am	39,42	40,92	42,42
PM Peak Period:			
Lun-vie: 2:30pm-4pm, 6pm-7pm	37,32	37,32	35,95
PM Peak Hours: Lun-vie: 4pm-6pm	44,74	42,4	40,85
Midday Rate			
Laborables 10am-2:30pm	30,88	30,88	30,88
Fines de semana y festivos 11am-7pm	28,29	28,29	28,29
Off Peak Rate			
Laborables 7pm-6am, fines de semana y festivos 7pm-11am	22,48	22,48	22,48

En diciembre 2017 se anunció un nuevo esquema tarifario e incremento de tarifas que se aplican desde el 1 febrero de 2018. [Para más información sobre las nuevas tarifas, consulte el siguiente enlace.](#)

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

NTE

(Millones de dólares)	DIC-17	DIC-16	VAR.
Ventas	93	73	26.8%
RBE	75	57	32.6%
Margen RBE	80.8%	77.2%	
RE	55	40	39.0%
Margen RE	59.3%	54.1%	
Resultado financiero	-62	-61	-1.5%
Resultado neto	-7	-21	67.9%

En 2017 la participación de Ferrovial en NTE se incrementó en +6,3% alcanzando el 62,97% (ver apartado de Otros Acontecimientos).

Durante 2017, las **ventas crecieron un +26,8% respecto al año anterior** como resultado del crecimiento del tráfico y las mayores tarifas.

El RBE ascendió a 75 millones de dólares (+32,6% vs 2016). El margen RBE se situó en 80,8% (+360 puntos básicos) como resultado del crecimiento de los ingresos y la gestión de los gastos de operación.

El **tráfico de la autopista** continúa incrementando su cuota de mercado respecto al tráfico del corredor. Además, la tarifa media por transacción ha tenido una evolución positiva durante el año (+9,9%). El avance de la construcción en el corredor de la I35W favorece la vuelta del tráfico al corredor (que conecta con NTE1-2), además de ello, la apertura del Segmento 3B en julio de 2017, ha beneficiado a los usuarios de NTE al aumentar la longitud disponible de la red de *Managed Lanes*. Por último, las mejoras de conectividad introducidas en el Segmento 2 de NTE desde 2T 2017, también han tenido un efecto positivo creciente.

Tráficos y RBE por trimestres estancos

En términos de tráfico: **en el T4 2017 NTE alcanzó 6,9 millones de transacciones, un +14,2% más que en el mismo periodo de 2016** (6,0 millones de transacciones).

El RBE muestra una evolución muy positiva, con un crecimiento del +25,3% al comparar el T4 2017 vs. T4 2016 apoyado en el buen comportamiento de los ingresos y el control de los gastos operativos.

Trimestres estancos	T4'17	T4'16	VAR.
Transacciones (millones)	6.9	6.0	14.2%
RBE (US\$)	19.0	15.2	25.3%

La tarifa media por transacción de NTE en el T4 de 2017 ha alcanzado los 3,5 dólares frente a los 3,2 dólares de 4T 2016 (+9,9%).

Deuda neta NTE

La deuda neta de la autopista a 31 de diciembre de 2017 alcanzaba los 1.028 millones de dólares (1.032 millones en diciembre de 2016), con un coste medio del 5,35%.

Calificación crediticia NTE

	PAB	TIFIA
Moody's	Baa3	
FITCH	BBB-	BBB-

LBJ

(Millones de dólares)	DIC-17	DIC-16	VAR.
Ventas	101	76	33.0%
RBE	80	59	37.4%
Margen RBE	79.6%	77.0%	
RE	57	39	47.8%
Margen RE	56.7%	51.0%	
Resultado financiero	-86	-85	-1.6%
Resultado neto	-29	-46	37.0%

En 2017 la participación de Ferrovial en LBJ se incrementó en +3,6% alcanzando el 54,6% (ver apartado de Otros Acontecimientos).

La autopista alcanzó durante 2017 unas **ventas de 101 millones de dólares (+33,0% respecto al mismo periodo de 2016)** como resultado del continuo crecimiento del tráfico durante la fase de *ramp-up* y las mayores tarifas.

El RBE ascendió a **80 millones de dólares (+37,4% vs 2016)** impactado por el fuerte crecimiento del tráfico. El margen RBE alcanzó un 79,6% apoyado en la importante mejora de los ingresos.

El tráfico de la autopista continua creciendo de forma sólida, así como el corredor, que sigue en fase de crecimiento, superando los volúmenes existentes antes de la construcción del proyecto; en paralelo, la tarifa media por transacción ha aumentado de manera significativa respecto al 2016. El final de las obras en el corredor de la I35E, incorporando los nuevos carriles *Managed Lanes* operados por TxDOT, ha resultado en un incremento paulatino del tráfico en ese corredor que conecta directamente con LBJ por encima del promedio de otras vías de la zona.

Tráficos y RBE por trimestres estancos

En términos de tráfico, durante el **cuarto trimestre de 2017 se han alcanzado 10,6 millones de transacciones, +5,2% respecto a 4T 2016** (10,1 millones de transacciones).

El RBE en el 4T 2017 alcanzó los 21,4 millones de dólares lo que representa un crecimiento significativo frente al 4T'2016, +29,8%:

Trimestres estancos	T4'17	T4'16	VAR.
Transacciones (millones)	10.6	10.1	5.2%
RBE (US\$)	21.4	16.5	29.8%

La tarifa media por transacción de LBJ ha alcanzado los 2,6 dólares en 4T 2017 frente a los 2,1 dólares en el 4T 2016 (+21,1%).

Deuda neta LBJ

La deuda neta de la autopista a 31 de diciembre de 2017 ascendía a 1.463 millones de dólares (1.449 millones en diciembre de 2016), con un coste medio de la deuda del 5,44%.

Calificación crediticia LBJ

	PAB	TIFA
Moody's	Baa3	
FITCH	BBB-	BBB-

ACTIVOS FINANCIEROS

En aplicación de la IFRIC 12, los contratos de concesiones se clasifican en activo intangible y financiero. Son **activos intangibles** (el operador asume el riesgo de tráfico) aquellos cuya retribución proviene de cobrar las correspondientes tarifas en función del grado de utilización. Son **activos financieros** (sin riesgo de tráfico para la concesionaria) aquellos en los que la retribución consiste en un derecho contractual incondicional de recibir efectivo u otro activo financiero, bien porque la entidad concedente garantice el pago de importes determinados o porque garantice la recuperación del déficit entre los importes recibidos de los usuarios del servicio público y los citados importes determinados.

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

ACTIVOS EN DESARROLLO

(Millones de euros)	CAPITAL INVERTIDO	CAPITAL COMPROMETIDO PENDIENTE	DEUDA NETA 100%	PARTICIP.
Integración Global				
Activos intangibles	-165	134	-826	
NTE 35W	-164	26	-587	54%
I-77	-1	108	-239	50%
Puesta en Equivalencia				
Activos intangibles		633	-663	
I-66		633	-663	50%
Activos financieros	-58	54	-378	
407-East Extension II		10	-320	50%
Ruta del Cacao	-47	14	64	40%
Toowoomba	-11		58	40%
Bratislava		30	-179	35%
OSARs		31		50%

NTE 35W: cierre financiero alcanzado en septiembre 2013. Se avanza según lo esperado (98,9% completado de los trabajos de diseño y construcción a diciembre 2017, estando prevista la apertura total para la segunda mitad de 2018).

I-77: en noviembre de 2015 comenzaron los trabajos de construcción. El grado de avance de los trabajos de diseño y construcción a diciembre de 2017 es del 49%, estando prevista la apertura para finales de 2018.

407 East Extension Phase II: el grado de avance de los trabajos de diseño y construcción era del 67% a finales de diciembre 2017.

I-66: en octubre 2016, Cintra fue adjudicataria del proyecto *Transform I-66* (Virginia, EE.UU.) cuyo cierre comercial se firmó el 8 de diciembre de 2016 y que comprende la construcción de 35 kilómetros en el corredor de la I-66 (entre la Ruta 29, en las proximidades de Gainesville, y la circunvalación de Washington D.C., I-495, en el Condado de Fairfax).

El cierre financiero se realizó en noviembre de 2017 con la emisión de bonos PABs por importe 800 millones de dólares. El capital comprometido para este proyecto se estima en 633 millones de euros (para la participación de Cintra). El plazo de construcción es hasta 2022, mientras que la concesión alcanza los 50 años desde el cierre comercial que tuvo lugar en 2016.

Adjudicación del contrato “*Western Roads Upgrade*” en Melbourne

En Australia, en octubre 2017, Cintra se adjudicó el proyecto “*Western Roads Upgrade*” (OSARs), un proyecto de pago por disponibilidad con un plazo de concesión de 22 años y medio, que consiste en la mejora y mantenimiento de la red de carreteras y vías interurbanas de Melbourne. El cierre comercial se produjo el 11 de diciembre y el cierre financiero el 19 de diciembre de 2017.

PROYECTOS EN LICITACIÓN

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

- El **Departamento de Transporte de Maryland (MDOT)**, emitió en septiembre una solicitud de información (RFI) para los proyectos I-495/I-95 (*Capital Beltway*) e I-270 *Congestion Relief Improvements*. El MDOT está considerando un proyecto de diseño, construcción, financiación, operación y/o mantenimiento para ambos proyectos, que tendrían forma de *Managed Lanes*. Estos proyectos encajan perfectamente en la estrategia de Cintra, en la medida que son concesiones de alta complejidad (*High Complexity Concessions*) en los que Cintra ha sido históricamente muy competitiva.
- El **I-10 Mobile River Bridge** en Alabama, cuya precalificación se presentó el 17 de noviembre de 2017. El 2 de febrero de 2018, Cintra ha sido precalificada en este proyecto.
- Asimismo seguimos otros proyectos en diversos estados (Illinois, Maryland, Virginia y Tejas, principalmente).

En **Canadá**, Cintra ha sido precalificada en el proyecto **Hurontario LTR** (Ontario), consistente en una línea de 20 kilómetros de tren ligero con un régimen de pago por disponibilidad.

En **otros mercados**, Cintra ha sido precalificada para el proyecto “**Silvertown Tunnel**” en Londres (Reino Unido), con una inversión estimada de 1.230 millones de euros.

DESINVERSIONES

Autopistas Norte Litoral y Algarve

Ferrovial, a través de su filial, Cintra, alcanzó en junio de 2016 un acuerdo con el fondo de gestión de infraestructuras holandeses DIF para la venta de una participación del 51% de la autopista Norte Litoral y del 49% de Algarve. Tras esta operación, Ferrovial conservará el 49% de

Norte Litoral y el 48% de Algarve y su posición de principal socio industrial en ambos activos.

El 21 de abril 2017, se obtuvo la aprobación para la venta de la participación (51%) de Norte Litoral, por la que se cobraron 104 millones de euros. El 26 de septiembre 2017, se recibió autorización para la venta de la participación en Algarve (49%) por la que se recibieron 58 millones de euros.

OTROS ACONTECIMIENTOS

Adquisición de participación de Dallas *Fire & Police Pension Scheme* en las *Managed Lanes*

Cintra, junto con el resto de socios de las *Managed Lanes* (Meridiam y APG) adquirieron la participación que el fondo de pensiones *Fire & Police Pension Scheme* tenía en NTE (10%) y LBJ (7%), en septiembre de 2017. **Cintra adquirió 6,3% en NTE y 3,6% en LBJ**, alcanzando el 62,97% en NTE y el 54,6% en LBJ. El precio total pagado por Cintra por dichas participaciones ascendió a 107 millones de dólares (NTE 65 millones y LBJ 42 millones).

Autema

En julio de 2015 fue publicado en el Diario Oficial de la Generalitat de Cataluña el Decreto 161/2015 por el que se aprobó, de manera unilateral, la modificación del contrato de concesión administrativa de la Autopista Tarrasa-Manresa. En enero 2016 comenzaron a aplicarse las nuevas tarifas (descuentos) incluidas en dicho decreto. En octubre de 2016 la concesionaria Autopista Tarrasa-Manresa formuló demanda contra este decreto ante el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (TSJC).

El 30 de diciembre de 2016 fue publicado en el Diario de la Generalitat de Cataluña un nuevo decreto (337/2016), de nuevo de forma unilateral, que básicamente modificó y amplió los descuentos contenidos en el decreto anterior. La concesionaria Autopista Tarrasa-Manresa también ha presentado demanda contra este decreto el 20 de julio de 2017.

Ambas demandas han sido acumuladas en un solo proceso en el TSJC. Las codemandadas (Generalitat de Catalunya y el Consell Comarcal de Bagés) ya han presentado sus escritos de contestación a las demandas y el procedimiento se encuentra a la espera de que se inicie la fase de prueba.



FOTO: Autopista 407 ETR. Toronto (Canadá).

AEROPUERTOS

Aeropuertos aportó 89 millones de euros al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial en 2017 (vs. -46 millones en 2016).

- **HAH:** 87 millones de euros en 2017 (-57 millones en 2016), principalmente por la evolución positiva del *mark to market* de las coberturas vs. el impacto negativo en 2016, por repunte de expectativas de inflación y bajada de tipos de interés.
- **AGS:** 2 millones de euros en 2017 (12 millones en 2016), principalmente por el efecto positivo, no recurrente, sin impacto en caja, en 2016, por el cambio de condiciones en el plan de pensiones (7 millones de euros) y la caída de dos puntos porcentuales del tipo impositivo al 17% (6 millones de euros).

En cuanto a las distribuciones a los accionistas:

- **Heathrow repartió 525 millones de libras (al 100%),** cifra significativamente superior a la repartida en 2016 (325 millones de libras) y a la cifra esperada a inicios de año (375 millones de libras). Este incremento extraordinario se debió al buen comportamiento operativo y a la evolución positiva de la inflación. Ferrovial ha recibido en 2017, 153 millones de euros por su participación.
- **AGS distribuyó 146 millones de libras (al 100%)** de los que 75 millones se debían a una distribución extraordinaria tras la refinanciación llevada a cabo en 1T 2017, que ha permitido optimizar la estructura financiera, alargar plazos de vencimiento y el repago parcial de la deuda de accionistas. Ferrovial recibió 84 millones de euros en 2017.

OPERACIONES CORPORATIVAS

El 24 de agosto de 2017, Great Hall Partners, consorcio liderado por Ferrovial Aeropuertos, firmó el contrato para la remodelación y explotación comercial de la terminal principal del Aeropuerto Internacional de Denver por una inversión de 650 millones de dólares y una duración de 34 años. [Para más información, por favor visite el siguiente enlace.](#)

HEATHROW

Tráfico de Heathrow

2017 vio un nuevo récord de tráfico en Heathrow: 78 millones de pasajeros (+3,1%) con 471.082 vuelos de pasajeros (470.764 en 2016), reflejo del plan lanzado en 4T para fomentar el uso de la capacidad libre limitada, que supuso más de 1.300 vuelos adicionales en el 4T.

Los mayores niveles de ocupación registrados (78% vs. 76% en 2016) reflejan un aumento en la demanda de entrada en Reino Unido, particularmente desde Oriente Medio y Asia Pacífico. El número medio de plazas por avión aumentó +0,4% a 212,3 (2016: 211,5).

(Millones de pasajeros)	DIC-17	DIC-16	VAR.
Reino Unido	4.8	4.6	3.3%
Europa	32.4	31.7	2.4%
Intercontinental	40.8	39.3	3.6%
Total	78.0	75.7	3.1%

El **tráfico intercontinental** (+3,6%) ha liderado el crecimiento con una mejora notoria de los niveles de ocupación. El tráfico fue significativamente sólido en rutas a Oriente Medio (+9,5%) con aviones de mayor tamaño y mayor número de vuelos, y a Asia Pacífico (+4,5%) por mayores niveles de ocupación en rutas a Malasia y nuevos o mayor número de servicios a Tailandia, Filipinas y Vietnam. En Norteamérica (+1,1%), hubo un mayor nivel de ocupación. El tráfico latinoamericano creció +5,5% por el incremento en número de vuelos y ocupación de los aviones.

El **tráfico europeo** (+2,4%) se incrementó con aviones más grandes y mayores niveles de ocupación, con un crecimiento notable en las rutas a Italia, Rusia, Bélgica, Dinamarca, Holanda y Portugal con más de 70.000 pasajeros adicionales en cada ruta y mercado. El **tráfico doméstico** creció un +3,3%, incluyendo los nuevos servicios a Escocia de Flybe.

Más del 30% de **exportaciones** no comunitarias del Reino Unido en valor pasan por Heathrow. En 2017, los volúmenes de carga de Heathrow aumentaron un +10,2%, uno de los periodos más sólidos de los últimos cinco años, con fuertes crecimientos en Norteamérica y Oriente Medio.

Ingresos y RBE Heathrow SP

Las ventas se incrementaron un +2,7% con crecimiento de ingresos comerciales (+7,7%), ingresos aeronáuticos (+1,0%) y otros (+2,6%).

(Millones de libras)	DIC-17	DIC-16	VAR.
Aeronáuticos	1,716	1,699	1.0%
Comerciales	659	612	7.7%
Otros ingresos	509	496	2.6%
TOTAL	2,884	2,807	2.7%

El **ingreso aeronáutico medio por pasajero** se redujo -2,0% hasta las 22,00 libras (22,45 libras en 2016), compensado por la subida del tráfico +3,1% que generó 51 millones de libras de ingresos adicionales.

El **ingreso comercial** (+7,7%) se vio ayudado por el mayor tráfico y, por el crecimiento de las concesiones *retail* (+10,5%), reflejando la mejora en las tiendas *Duty Free* y las tiendas especializadas por la depreciación de la libra esterlina tras el referéndum de salida de la UE a finales de junio de 2016, si bien ha habido cierta moderación en esta tendencia. La remodelación de la oferta de tiendas de lujo de la T4, completada a finales de 2016, también contribuyó a este crecimiento. Los ingresos de restauración mostraron un fuerte crecimiento por el incremento en el tráfico y las reformas de los restaurantes de la T5. El ingreso comercial neto por pasajero alcanzó 8,45 libras, +4,5% frente a 2016.

El RBE de Heathrow SP creció un +4,6% en 2017, frente a un crecimiento en ventas del +2,7%. El margen RBE alcanzó 61,4% frente al 59,9% en 2016. Además, el esfuerzo en control de costes ha permitido reducir los gastos operativos por pasajero un -3,1%. La amortización se incrementó en +3,3% frente a 2016.

Satisfacción de usuarios

La satisfacción de usuarios continúa en niveles récord en 2017, con una puntuación de 4,16 sobre 5, según *Airport Service Quality* (ASQ), el 82% de los pasajeros encuestados calificó su experiencia como “excelente” o “muy buena”. Heathrow ha sido primero entre los aeropuertos europeos

en esta encuesta de calidad durante 13 trimestres sucesivos. En 2017, Heathrow ha sido nombrado "Mejor Aeropuerto de Europa Occidental" por tercera vez consecutiva por *Skytrax World Airport Awards*. Además de este premio, que fue votado por pasajeros de todo el mundo, se reconoció a Heathrow como "Mejor aeropuerto para ir de compras" por octavo año consecutivo. Además, Heathrow mejoró la puntualidad y la gestión de equipaje, reduciendo el número de maletas extraviadas a 10 por cada 1.000 pasajeros (14 en 2016).

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

Aspectos regulatorios

Regulatory Asset Base (RAB): el RAB a 31 de diciembre de 2017 alcanzó los 15.786 millones de libras (15.237 millones en diciembre de 2016).

Periodo regulatorio: en diciembre 2016 la *Civil Aviation Authority* (CAA) confirmó la extensión del actual periodo regulatorio (Q6) hasta el 31 de diciembre de 2019, manteniendo el incremento anual máximo de tarifas por pasajero: RPI -1,5%. En su última consulta, la CAA establece que una extensión adicional de Q6 hasta al menos diciembre 2020 se espera sea necesaria, y enfatiza la necesidad de flexibilidad para alinear mejor el inicio de H7 con el comienzo del programa de construcción de la expansión.

En 2017 la CAA manifestó la importancia de que el marco regulatorio de la expansión se construya sobre un sistema que se ha desarrollado durante los últimos 30 años; incluyendo RAB y el esquema *single till*. Se espera mayor claridad sobre estos asuntos en abril y septiembre de 2018, cuando la CAA publicará su próxima actualización.

Expansión: en octubre de 2016 el Gobierno británico seleccionó una tercera pista en Heathrow para incrementar la capacidad aeroportuaria en el sureste de Inglaterra. La expansión requiere aprobación parlamentaria del NPS (*National Policy Statement*) y del DCO (*Development Consent Order*) por el Secretario de Estado, esperadas el primer semestre del 2018 y 2021 respectivamente. En enero 2018, Heathrow lanzó una consulta sobre opciones de expansión que ayudarán a diseñar un plan de acción que se presentará en una segunda consulta en 2019. Heathrow confirmó en diciembre la posibilidad de un plan de expansión que sea 2.500 millones de libras menor que el presentado a la Comisión de Aeropuertos. Así el coste total alcanzaría 14.000 millones de libras, que contribuirá al objetivo propuesto del Gobierno de mantener las tasas aeroportuarias cerca de los niveles actuales.

Cuenta de resultados Heathrow Airports Holding (HAH)

(Millones de libras)	DIC-17	DIC-16	VAR.
Ventas	2,883	2,809	2.6%
RBE	1,760	1,683	4.6%
Marqen RBE	61.0%	59.9%	
Amortizaciones	750	708	-5.9%
RE	1,010	975	3.6%
Margen RE	35.0%	34.7%	
Deterioro y enajenación inmovilizado		-7	n.a
Resultado financiero	-628	-1,231	49.0%
Rtdo. antes de impuestos	383	-263	245.7%
Impuesto de sociedades	-79	74	-207.9%
Resultado neto	303	-189	260.4%
Aportación a Pta. equivalencia de Ferrovia (Euros)	87	-57	250.9%

Deuda neta HAH

A 31 de diciembre de 2017, el coste medio de la deuda externa de Heathrow fue del 5,62%, teniendo en cuenta todas las coberturas por tipo de interés, tipo de cambio e inflación (5,26% en diciembre 2016).

(Millones de libras)	DIC-17	DIC-16	VAR.
Loan Facility (ADI Finance 2)	0	306	-100.0%
Subordinada	1,325	1,098	20.7%
Grupo securitizado	12,234	12,292	-0.5%
Caja y ajustes	-40	-20	100.9%
Total	13,519	13,677	-1.2%

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

AEROPUERTOS REGIONALES DE REINO UNIDO (AGS)

RESULTADOS AGS

(Millones de libras)	DIC-17	DIC-16	VAR.
Glasgow	121.9	112.5	8.4%
Aberdeen	56.2	55.9	0.6%
Southampton	31.3	28.7	9.1%
Total Ventas AGS	209.4	197.1	6.3%
Glasgow	58.1	52.6	10.3%
Aberdeen	22.3	20.6	8.0%
Southampton	11.4	9.7	18.3%
Total RBE AGS	91.7	82.9	10.7%
Glasgow	47.6%	46.8%	83.7
Aberdeen	39.6%	36.9%	272.9
Southampton	36.5%	33.6%	285.3
Total Margen RBE	43.8%	42.1%	174.7

Tráfico AGS

(Millones de pasajeros)	DIC-17	DIC-16	VAR.
Glasgow	9.9	9.4	5.7%
Aberdeen	3.1	3.1	1.9%
Southampton	2.1	2.0	6.1%
Total no regulados	15.1	14.4	4.9%

Glasgow: 9,9 millones de pasajeros (+5,7%). El tráfico doméstico (-1,1%) reflejó menos rutas a Stansted y más rutas regionales en Flybe y Loganair. El tráfico internacional creció (+11,5%) por el tráfico Europeo con nuevas rutas de Ryanair a Lisboa, Valencia, Palanga y Frankfurt, el nuevo servicio de Jet2 a Dubrovnik y más capacidad a Canarias, Alicante, Chipre y Málaga. El tráfico de larga distancia muestra la fortaleza de Emirates y el nuevo servicio de Delta a Nueva York.

Aberdeen: 3,1 millones de pasajeros (+1,9%). El tráfico doméstico (+1,3%) principalmente reflejó la ruta a Heathrow de Flybe. El tráfico internacional se incrementó (+3,2%) por las nuevas rutas de Ryanair a Alicante, Málaga y Faro, los nuevos servicios de Wizz a Varsovia y de Air Baltic a Riga. El aumento fue parcialmente compensado por menores rotaciones a aeropuertos internacionales (París CDG y Ámsterdam) y la reducción en los pasajeros escandinavos.

Southampton: 2,1 millones de pasajeros (+6,1%) con mayor tráfico doméstico (+3,7%) por más rotaciones de Flybe a Manchester, Glasgow y Newcastle en parte compensado con menores rotaciones a Guernsey en el 1T; y crecimiento internacional (+9,8%) por mayor capacidad en rutas a Amsterdam, Munich, Málaga y Cork.

Ingresos y RBE AGS

En 2017 se produjo una mejora del +10,7% del RBE principalmente motivado por un crecimiento de las ventas del +6,3% por mayor tráfico, y buen comportamiento de los ingresos comerciales y de aparcamientos junto con el incremento del +3,0% de los gastos operativos.

Deuda neta bancaria AGS

A 31 diciembre de 2017, la deuda neta bancaria de los aeropuertos alcanzó 656 millones de libras.

CONSTRUCCIÓN

(Millones de euros)	DIC-17	DIC-16	VAR.	COMPARABLE
Ventas	4,628	4,194	10.3%	11.0%
RBE	199	342	-41.8%	-41.8%
Margen RBE	4.3%	8.1%		
RE	162	313	-48.1%	-48.1%
Margen RE	3.5%	7.5%		
Cartera	11,145	9,088	22.6%	26.7%

Las ventas se incrementaron +11,0% en términos comparables, con evolución positiva en todas las áreas. La facturación internacional supone el 83% de las ventas de la división, muy centrada en los mercados estratégicos tradicionales: Polonia (32%) y Norteamérica (30%).

La rentabilidad disminuyó (margen RE 3,5% vs. 7,5%) por importantes proyectos en fases iniciales y menor ponderación de contratos concesionales de autopistas en proyectos en ejecución. En 2017 se han producido pérdidas relevantes principalmente de la resolución desfavorable de un laudo de un proyecto de Colombia ejecutado en 2012/2013 y pérdidas en un contrato, finalizado en Reino Unido.

BUDIMEX

(Millones de euros)	DIC-17	DIC-16	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1,457	1,270	14.8%	11.8%
RBE	131	111	17.7%	14.4%
Margen RBE	9.0%	8.7%		
RE	122	105	16.2%	12.9%
Margen RE	8.4%	8.3%		
Cartera	2,467	2,027	21.7%	15.3%

En 2017 se vendió un 3,9% de Budimex, sin impacto en PyG de Ferrovial (se mantiene posición de control, 55,1%), con impacto en caja (+59 millones de euros).

Se mantiene la tendencia positiva de los últimos años. Las ventas en términos comparables crecen +11,8%, con crecimientos en todos los segmentos de actividad, destacando la aceleración de proyectos Industriales y de Edificación Residencial y no Residencial. Se produce un incremento en la rentabilidad (+14,4% de RBE en términos comparables) debido principalmente a la liquidación de contratos de infraestructuras que han finalizado.

La cartera ha alcanzado el récord histórico, 2.467 millones de euros (+15,3% comparable vs. diciembre 2016). La contratación en 2017 alcanza 1.754 millones de euros, con un 62% aprox. De contratos de Obra Civil, en gran parte al amparo del programa Nuevo Plan de Carreteras 2014-20. Destacan las adjudicaciones de la Presa de Ricibórz (160 millones de euros), la Carretera Lagiewnicka en Cracovia (154 millones), la S3 Miękowo-Circunvalación Brzozów (70 millones) y obras de ferrocarril por unos 310 millones. Adicionalmente, Budimex cuenta con contratos pendientes de firma o firmados con posterioridad a 31 de diciembre de 2017 por importe superior a 500 millones de euros.

WEBBER

(Millones de euros)	DIC-17	DIC-16	VAR.	COMPARABLE
Ventas	784	708	10.7%	18.5%
RBE	36	44	-17.7%	-17.7%
Margen RBE	4.6%	6.2%		
RE	27	36	-24.7%	-25.2%
Margen RE	3.4%	5.0%		
Cartera	1,171	1,084	8.1%	23.2%

Las ventas se incrementaron +18,5% por la incorporación a año completo de Pepper Lawson, empresa especializada en aguas y edificación no residencial adquirida en marzo de 2016, cuyas ventas en 2017 se han incrementado en 82 millones de euros con una contribución de 179 millones en 2017. La caída del margen RE hasta un 3,4% se debe a una menor ponderación de los contratos concesionales de autopistas en el *portfolio* de proyectos en ejecución.

La contratación en 2017 ha sido superior a los 980 millones de euros, más del doble del importe contratado en 2016, destacando su participación (30%) en la circunvalación de Houston por 235 millones (proyecto en el que Ferrovial Agroman tiene otro 40%), así como un tramo de la autovía US 281 en San Antonio por 181 millones de euros. La elevada contratación ha permitido un crecimiento de la cartera de +23,2% en términos comparables.

FERROVIAL AGROMAN

(Millones de euros)	DIC-17	DIC-16	VAR.	COMPARABLE
Ventas	2,387	2,217	7.7%	8.3%
RBE	32	187	-82.9%	-82.6%
Margen RBE	1.3%	8.4%		
RE	13	172	-92.4%	-92.3%
Margen RE	0.5%	7.7%		
Cartera	7,507	5,977	25.6%	31.6%

Las ventas crecieron +8,3%, en términos comparables, impulsadas por la entrada de nuevos proyectos, aunque la rentabilidad disminuyó en 2017 (margen RBE 1,3%) principalmente por pérdidas relevantes derivadas de una resolución desfavorable de un laudo de un proyecto de Colombia ejecutado en 2012/2013 así como en un contrato, ya finalizado, en Reino Unido por plazos ajustados de ejecución y falta de acuerdo con el cliente a la hora de implantar soluciones técnicas alternativas. Adicionalmente, la rentabilidad se vio impactada por la ejecución de varios proyectos en fases iniciales y con menor grado de complejidad.

CARTERA

(Millones de euros)	DIC-17	DIC-16	VAR.
Obra civil	8,635	7,088	21.8%
Edif. Residencial	382	344	10.9%
Edif. No Residencial	1,347	873	54.2%
Industrial	782	783	-0.1%
Total	11,145	9,088	22.6%

La cartera alcanzó una cifra récord (11.145 millones de euros), con un crecimiento comparable de un +26,7% respecto a diciembre 2016. Este crecimiento se explica principalmente por la incorporación a la cartera, tras el cierre financiero, de los proyectos I-66 (1.900 millones de euros), el Aeropuerto de Denver (541 millones de euros) y el proyecto de circunvalación de Houston Grand Parkway en EE.UU. (784 millones de euros).

El segmento de obra civil continúa siendo el de mayor peso (un 77%). La cartera internacional asciende a 9.836 millones de euros, muy superior a la cartera doméstica (1.309 millones), representando un 88% del total.

La cifra de cartera a diciembre 2017 no incluye contratos pre-adjudicados y pendientes del cierre comercial o financiero por importe superior a 1.000 millones de euros, entre los que destacan los proyectos comentados en Budimex, así como la construcción de una Autopista en Colombia (Bucaramanga-Barrancabermeja-Yondó) y otra en Chile (Rutas del Loa).

SERVICIOS

(Millones de euros)	DIC-17	DIC-16	VAR.	COMPARABLE
Ventas	7,069	6,078	16.3%	1.9%
RBE	423	325	30.2%	14.2%
Margen RBE	6.0%	5.4%		
RE	163	99	64.1%	29.5%
Margen RE	2.3%	1.6%		
Cartera	19,329	22,205	-13.0%	-9.9%
Cartera JVs	1,589	2,226	-28.6%	-25.4%
Cartera global+JVs	20,918	24,431	-14.4%	-11.3%

Las ventas de Servicios en 2017 alcanzaron los 7.069 millones de euros, lo que supone un crecimiento del +16,3% frente a 2016.

En 2017 se recogió el año completo de Broadspectrum frente a los 7 meses que se consolidaron en 2016 (desde el 31 de mayo 2016).

Desde enero de 2017, con la finalidad de optimizar las oportunidades de negocio en las diferentes áreas geográficas, se separan los negocios en el continente americano del resto de actividades de Broadspectrum, integrándose esta última en la actividad de servicios internacional.

En términos comparables, excluyendo el impacto del tipo de cambio y Broadspectrum, las ventas crecen un +1,9% frente a 2016. En España, la variación de la cifra de ventas es del +7,7%, en Reino Unido -2,7% y en Internacional un +13,6%, en datos comparables. El RE creció un +29,5% en términos comparables frente al año anterior.

El margen RBE se sitúa en el 6,0% superior al 5,4% de diciembre 2016, como consecuencia principalmente de la evolución positiva en Reino Unido.

La cartera en diciembre 2017 asciende a 20.918 millones de euros, un -14,4% inferior a diciembre 2016 (-11,3% en términos comparables). En general, la reducción de la cartera se centra en Reino Unido (-17,0%).

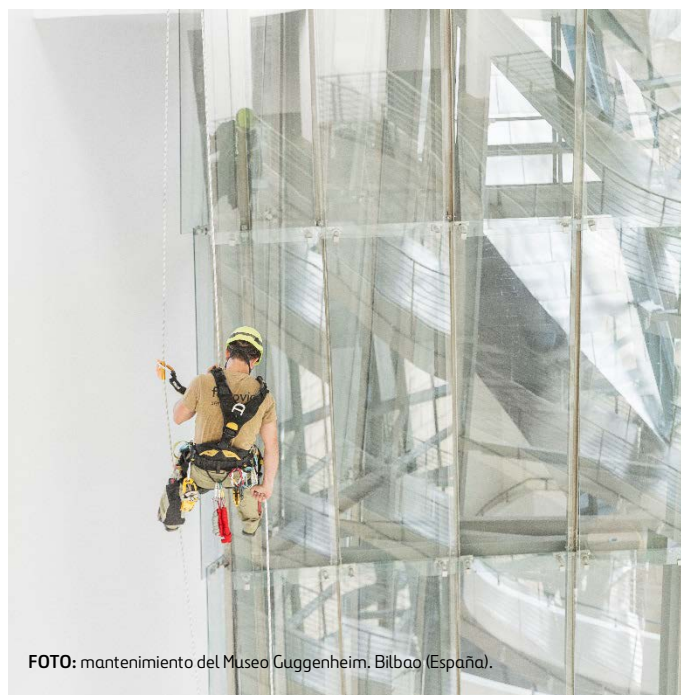


FOTO: mantenimiento del Museo Guggenheim, Bilbao (España).

ESPAÑA

(Millones de euros)	DIC-17	DIC-16	VAR.	COMPARABLE
Ventas	1,898	1,762	7.7%	7.7%
RBE	197	188	4.7%	5.1%
Margen RBE	10.4%	10.7%		
RE	107	100	7.1%	8.0%
Margen RE	5.7%	5.7%		
Cartera	4,992	5,450	-8.4%	-8.4%
Cartera JVs	268	291	-8.0%	-8.0%
Cartera global+JVs	5,260	5,741	-8.4%	-8.4%

Las ventas en España crecieron un +7,7% frente a 2016, aunque se sigue experimentando un contexto de menores volúmenes de licitación pública. El crecimiento de la facturación procede de la prórroga de contratos y mayores volúmenes de tratamiento de residuos que compensan en parte el retraso en las adjudicaciones de las Administraciones Locales. Además, la incorporación de varias adquisiciones en el área de mantenimiento industrial que aportan un 5,3% de las ventas en 2017. Estas actividades aportan normalmente una rentabilidad inferior a la media. El RE creció en línea con el crecimiento experimentado en las ventas.

El volumen de cartera a diciembre se sitúa en 5.260 millones de euros (-8,4% frente a diciembre 2016). La caída de cartera está directamente relacionada con la ralentización de la licitación pública, cuyo impacto en ventas se ve compensa por el consecuente otorgamiento de prórrogas. En el año destacan la renovación del contrato de servicios a bordo de Renfe (134 millones de euros, 2 años), limpieza de los hospitales Virgen del Rocío y Virgen de Macarena en Sevilla (38 millones de euros, 2 años) o el transporte sanitario de la Rioja (27 millones de euros, 4 años).

REINO UNIDO

(Millones de euros)	DIC-17	DIC-16	VAR.	COMPARABLE
Ventas	2,501	2,732	-8.5%	-2.7%
RBE	86	41	113.1%	49.6%
Margen RBE	3.5%	1.5%		
RE	53.0	0	n.s.	168.5%
Margen RE	2.1%	0.0%		
Cartera	8,895	10,636	-16.4%	-13.0%
Cartera JVs	983	1,262	-22.1%	-18.9%
Cartera global+JVs	9,878	11,898	-17.0%	-13.6%

El entorno de negocios en Reino Unido continúa marcado por las restricciones presupuestarias de los clientes públicos lo que afecta al número de oportunidades que salen al mercado. A su vez, desde el punto de vista comercial, se sigue aplicando una estricta selección de las oportunidades a licitar. Como consecuencia, las ventas muestran una caída del -8,5% (-2,7% en términos comparables por tipo de cambio).

El RBE es de 86 millones de euros en 2017, alcanzándose un margen del 3,5%. El crecimiento del RBE en términos comparables frente al año anterior es del +49,6%. Esta mejora es fruto de las medidas implantadas para adaptarse a la compleja situación del mercado en Reino Unido. La compañía sigue focalizada en la mejora de los contratos con baja rentabilidad, o en su caso la salida de contratos no rentables (ASC 6&8 en Highways o Affinity Water).

En el 2017, el contrato de Birmingham ha aportado unas pérdidas de -10 millones de euros, que se han compensado casi íntegramente con parte de la provisión dotada en 2015. El 22 de febrero de 2018 el tribunal de apelación de Reino Unido ha fallado en favor del Ayuntamiento de Birmingham anulando la sentencia que el High Court había dictado a favor de Amey en septiembre de 2016. Amey está valorando la posibilidad de recurrir la resolución ante la Corte Suprema. En paralelo, y siguiendo mandato del Tribunal, en las próximas semanas Amey y el Ayuntamiento de Birmingham negociarán la mejor manera de hacer efectiva esta sentencia. Actualmente Amey cuenta con una provisión por valor de 74,4 millones de libras, de los cuales 37,9 corresponden al saldo pendiente de la provisión reconocida en relación a este pleito en 2015 y 36,5 millones corresponden al ajuste de primera aplicación de la NIIF 15.

La cartera se sitúa en diciembre en 9.878 millones de euros (-13,6% en términos comparables vs. diciembre 2016). Esta tendencia está marcada por la más estricta selección de los proyectos ya citada, y por el consumo de la cartera de negocio de *utilities* que saldrán a licitación en 2019 y 2020, coincidiendo con los periodos regulatorios de los clientes. Las adjudicaciones más significativas del año corresponden al contrato de recogida de residuos en el condado de Surrey (131 millones de euros, diez años), y el de mantenimiento de la línea de metro ligero de Manchester (181 millones de euros, siete años). El importe de este último corresponde al 40% de participación de Amey en la *joint venture* que ejecutará el contrato.

BROADSPECTRUM (AUSTRALIA*)

(*)Se reporta información referente a Australia y resto de islas del Pacífico.

(Millones de euros)	BROADSPECTRUM DIC-17	AMORTIZACIÓN DE INTANGIBLE	BROADSPECTRUM Y AMORT. INTANGIBLE
Ventas	2,206		2,206
RBE	120		120
Margen RBE	5.5%		5.5%
RE	75	-72	3
Margen RE	3.4%		0.1%
Cartera	3,981		3,981
Cartera JVs	265		265
Cartera global+JVs	4,246		4,246

Como se ha comentado anteriormente, los estados financieros de Broadspectrum se integran desde 31 de mayo de 2016. Por tanto, la cuenta a diciembre de 2016 incluye siete meses de contribución de la compañía frente a los 12 meses de 2017. Además, tal y como ya se ha avanzado, desde el 1 de enero de 2017, la actividad de la compañía en el continente americano se ha separado como unidad de gestión independiente integrándose en el área de Ferrovial Servicios Internacional (con base en Austin, Texas).

Dentro del RBE se incluyen 6 millones de euros de costes de reestructuración en Australia, en su mayor parte correspondientes a costes de reducción de personal.

La cuenta de Broadspectrum incluye un gasto de -72 millones de euros correspondiente a la amortización del activo intangible generado por la adquisición (60 millones de euros en 2016). Excluyendo este impacto, el RE se situaría en 75 millones de euros con un margen RE del 3,4% frente a un 4,5% de 2016 (donde se incluyeron 6 millones de euros de costes de adquisición). En diciembre de 2017, el intangible neto asciende a 94 millones de euros, su amortización se irá reduciendo progresivamente en los próximos ocho años.

El proceso de integración de Broadspectrum se ha desarrollado de acuerdo al plan previsto. Además, la integración en Ferrovial, dota a Broadspectrum de una capacidad de inversión y unas competencias y credenciales complementarias con otras actividades del grupo que deberían permitir el crecimiento a futuro. Para aprovechar estas oportunidades se ha reorganizado la compañía en torno a cuatro sectores en Australia y Nueva Zelanda cuya actividad ha sido la siguiente:

- **Gobierno (1.197 millones de euros):** integra todos los contratos actuales con los gobiernos estatales y con el gobierno central.
- **Infraestructuras Urbanas (441 millones de euros):** engloba las actividades en los sectores del agua, la electricidad, energía y telecomunicaciones.
- **Recursos Naturales (352 millones de euros):** enfocada en los servicios de mantenimiento y operación de instalaciones de petróleo, gas, minería y agricultura, así como en soluciones para clientes industriales.
- **Transporte (221 millones de euros):** incluye las actividades relacionadas con red de carreteras, ferrocarril y transportes públicos.

En línea con lo manifestado por Ferrovial, desde finales de octubre de 2017 no se prestan servicios en los contratos con el Departamento de Inmigración del Gobierno las adjudicaciones de mantenimiento en la red de carreteras de Melbourne (340 millones de euros, 23 años) y la prórroga del mantenimiento de instalaciones de Defensa a nivel nacional (304 millones de euros, un año).

SERVICIOS INTERNACIONAL

(Millones de euros)	DIC-17	DIC-16	VAR.	COMPARABLE
Ventas	463	137	238.3%	13.6%
RBE	19	13	51.9%	-13.1%
Margen RBE	4.2%	9.3%		
RE	0	4	-101.1%	-124.5%
Margen RE	0.0%	3.0%		
Cartera	1,460	530	175.4%	-0.6%
Cartera JVs	73	145	n.s	n.s
Cartera global+JVs	1,533	675	127.1%	-14.0%

El negocio Internacional incluye desde enero de 2017 la actividad de Broadspectrum en el continente americano (EE.UU. principalmente, Canadá y Chile). Dicha actividad ha aportado un total de 306 millones de euros de ingresos y un RBE de 8 millones.

En el segundo semestre de 2017 se incorporó la compañía Transformers en Polonia por 36 millones de euros, empresa dedicada al tratamiento de residuos, que se ha integrado al 100%. Las ventas se vieron incrementadas en 16 millones de euros como consecuencia de dicha incorporación.

En 2017, excluyendo los cambios por variaciones de perímetro, las ventas crecieron un +13,6%, mientras que el RBE cayó 2 millones de euros lastrado principalmente por Chile, asociados con los sobrecostes generados por paradas de plantas y otros problemas operativos.

Respecto a la cartera, se sitúa en 1.533 millones de euros frente a 675 millones de euros de 2016. Destacan la incorporación de Transformers (67 millones de euros), la adjudicación del mantenimiento de túneles en Washington DC (22 millones de euros, cinco años) y el mantenimiento integral de la autopista S7 en Kielce (18 millones de euros, cinco años).

BALANCE

(Millones de euros)	DIC-17	DIC-16	(Millones de euros)	DIC-17	DIC-16
ACTIVO NO CORRIENTE	14,927	15,679	PATRIMONIO NETO	6,234	6,314
Fondo de comercio de consolidación	2,062	2,155	Patrimonio neto atribuido a los accionistas	5,503	5,597
Activos intangibles	431	544	Patrimonio neto atribuido a los socios externos	731	717
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	6,917	7,145	Ingresos a distribuir en varios ejercicios	1,037	1,118
Inversiones inmobiliarias	6	6			
Inmovilizado material	694	731	PASIVOS NO CORRIENTES	9,871	10,421
Inversiones en sociedades asociadas	2,687	2,874	Provisiones para pensiones	66	174
Activos Financieros no corrientes	769	735	Otras provisiones	808	757
Inversiones a largo plazo con empresas asociadas	312	374	Deuda financiera	7,511	7,874
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	285	249	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	5,363	5,310
Resto de cuentas a cobrar	172	112	Deuda financiera resto de sociedades	2,149	2,564
Impuestos Diferidos	1,035	1,057	Otras deudas	198	200
Derivados financieros a valor razonable	326	432	Impuestos diferidos	900	979
			Derivados financieros a valor razonable	387	436
ACTIVO CORRIENTE	8,063	7,745			
Activos clasificados como mantenidos para la venta	0	624	PASIVOS CORRIENTES	5,848	5,570
Existencias	629	516	Pasivos clasif. mantenidos para la venta	0	440
Clientes y otras cuentas a cobrar	2,635	2,822	Deuda financiera	839	302
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	2,032	2,193	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	207	200
Otros deudores	603	629	Deuda financiera resto de sociedades	631	102
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	143	186	Derivados financieros a valor razonable	65	69
Tesorería e inversiones financieras temporales	4,601	3,578	Deudas por operaciones de tráfico	4,221	3,895
Sociedades proyectos de infraestructuras	463	277	Acreedores comerciales	2,283	2,299
Caja restringida	58	62	Otras deudas no comerciales	1,938	1,596
Resto de tesorería y equivalentes	405	215	Pasivos por impuestos sobre sociedades	94	150
Resto de sociedades	4,137	3,301	Provisiones para operaciones de tráfico	629	715
Derivados financieros a valor razonable	55	18			
TOTAL ACTIVO	22,990	23,423	TOTAL PASIVO	22,990	23,423

La aplicación de la norma NIIF 15 (Ingreso de Actividades Ordinarias procedentes de Contratos con Clientes) ha supuesto un impacto negativo en reservas por importe de -272 millones de euros. Para mayor detalle sobre el plan de aplicación de dicha norma y el impacto previsto ver la nota 1.3 de las cuentas consolidadas de diciembre 2017.

Nota: El Balance 2016 ha sido re-expresado al incorporar el impacto por la nueva información obtenida sobre hechos y circunstancias relativas al proceso de asignación del precio de adquisición de Broadpectrum. Más detalles en la nota 1.1.4. de las cuentas consolidadas de diciembre 2017.



FOTO: Aeropuerto Internacional de Denver, Colorado (EE.UU.).

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

(Millones de euros)	ANTES DE AJUSTES DE VALOR RAZONABLE	AJUSTES VALOR RAZONABLE	DIC-17	ANTES DE AJUSTES DE VALOR RAZONABLE	AJUSTES VALOR RAZONABLE	DIC-16
CIFRA DE VENTAS	12,208		12,208	10,759		10,759
Otros ingresos de explotación	10		10	7		7
Total ingresos de explotación	12,218		12,218	10,765		10,765
Total gastos de explotación	11,285		11,285	9,821		9,821
RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN	932		932	944		944
Margen RBE	7.6%		7.6%	8.8%		8.8%
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	375		375	342		342
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN ANTES DE DETERIORO Y ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO	557		557	602		602
Margen RE	4.6%		4.6%	5.6%		5.6%
Deterioros y enajenación de inmovilizado	51	30	81	330	-6	324
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN DESPUES DE DETERIORO Y ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO	608	30	638	932	-6	926
Margen %	5.0%		5.2%	8.7%		8.6%
RESULTADO FINANCIERO	-346	35	-311	-365	-26	-391
Financiación de proyectos de infraestructuras	-254		-254	-305		-305
Derivados y otros ajustes valor razonable y resto de proyectos	-6		-6	-7	-12	-20
Financiación ex proyectos.	-29		-29	-49		-49
Derivados y otros ajustes valor razonable y resto ex proyectos	-56	35	-21	-4	-13	-18
Participación en beneficios de sociedades puesta en equivalencia	201	49	251	214	-132	82
RESULTADO CONSOLIDADO ANTES DE IMPUESTOS	464	114	578	780	-164	617
Impuesto sobre beneficios	-63	-8	-71	-245	11	-233
RESULTADO DE ACTIVIDADES CONTINUADAS	401	106	507	536	-153	383
Resultado neto operaciones discontinuadas						
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO	401	106	507	536	-153	383
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-51	-1	-53	-11	4	-7
RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUÍDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE	350	104	454	525	-149	376

VENTAS

(Millones de euros)	DIC-17	DIC-16	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	461	486	-5.3%	15.7%
Aeropuertos	21	4	n.s.	n.s.
Construcción	4,628	4,194	10.3%	11.0%
Servicios	7,069	6,078	16.3%	1.9%
Otros	30	-4	n.a.	n.a.
Total	12,208	10,759	13.5%	7.2%

RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN

(Millones de euros)	DIC-17	DIC-16	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	320	297	7.7%	23.8%
Aeropuertos	-12	-18	34.4%	13.4%
Construcción	199	342	-41.8%	-41.8%
Servicios	423	325	30.2%	14.2%
Otros	2	-2	n.a.	n.a.
Total	932	944	-1.2%	-4.2%

AMORTIZACIONES

Las amortizaciones se incrementaron en 2017 respecto al año anterior en +9,6% (+7,1% en términos homogéneos), hasta los 375 millones de euros.

RESULTADO DE EXPLOTACIÓN

(Antes de deterioro y enajenación de inmovilizado)

(Millones de euros)	DIC-17	DIC-16	VAR.	COMPARABLE
Autopistas	247	214	15.5%	27.1%
Aeropuertos	-15	-19	23.5%	13.3%
Construcción	162	313	-48.1%	-48.1%
Servicios	163	99	64.1%	29.5%
Otros	-1	-5	n.a.	n.a.
Total	557	602	-7.4%	-8.6%

DETERIOROS Y ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO

Los deterioros y enajenación de inmovilizado ascienden a +81 millones de euros a cierre de 2017, recogiendo el deterioro adicional de Autema (-29 millones de euros) y las plusvalías por la venta de Norte Litoral (48 millones de euros) y Algarve (42 millones de euros). En 2016 esta cifra ascendió a +324 millones de euros impactada por las plusvalías relativas a las desinversiones de Chicago Skyway y las autopistas irlandesas.

RESULTADO FINANCIERO

(Millones de euros)	DIC-17	DIC-16	VAR.
Proyectos de infraestructuras	-254	-305	16.6%
Ex-proyectos de infraestructuras	-29	-49	39.9%
Rdo. fro. por financiación	-284	-354	19.8%
Proyectos de infraestructuras	-6	-20	68.9%
Ex-proyectos de infraestructuras	-21	-18	-20.0%
Rdo. fro. por derivados y otros	-27	-37	26.8%
Resultado Financiero	-311	-391	20.5%

El gasto financiero en 2017 fue inferior en 80 millones de euros al de 2016, combinando los siguientes impactos:

- **Resultado por financiación:** 70 millones de euros de menor gasto hasta -284 millones de euros. La variación vs. 2016 se debe principalmente a los cambios en el perímetro de consolidación en los proyectos de infraestructuras:

Activos desconsolidados en 2016:

- Desconsolidación de Chicago Skyway (dos meses de contribución en 2016, que generó 21 millones de gasto).
- Desconsolidación de la autopista SH-130 (desconsolidada al cierre de 2016, contribuyó con 13 millones de gasto ese año).
- Desconsolidación de la deuda de autopistas irlandesas (dos meses de consolidación global en 2016, generando 3 millones de gasto).

Activos desconsolidados en 2017:

- Desconsolidación de la deuda de Norte Litoral (cuatro meses de consolidación global en 2017 vs. 12 meses de contribución en 2016, suponiendo 7 millones de menor gasto financiero).
- Desconsolidación de la deuda de Algarve (nueve meses de consolidación global en 2017 vs. 12 meses de contribución en 2016, suponiendo 4 millones de menor gasto financiero).
- **Resultado por derivados y otros:** 10 millones de euros de menor gasto financiero hasta -27 millones de euros en 2017 vs. -37 millones de gasto financiero en 2016, compuesto por:
 - En los proyectos de infraestructuras, 14 millones de euros de menor gasto financiero debido principalmente al impacto extraordinario negativo en 2016 por la cancelación del derivado de Ausol, fruto de la refinanciación que se realizó en el activo.
 - En el área ex-proyectos, -4 millones de euros de gasto fundamentalmente derivado de reestructuraciones financieras, entre las que destaca la cancelación del *high yield* bond en Broadpectrum (con un coste del 8,375% anual). Tras la reestructuración, el coste medio de Broadpectrum se sitúa por debajo del 6%.

RESULTADOS POR PUESTA EN EQUIVALENCIA

A nivel de resultado neto, las sociedades consolidadas por puesta en equivalencia aportaron 251 millones de euros netos de impuestos (82 millones de euros en 2016).

(Millones de euros)	DIC-17	DIC-16	VAR.
Autopistas	138	108	27.4%
Aeropuertos	89	-46	294.8%
Construcción	-1	0	n.s.
Servicios	26	19	36.4%
Total	251	82	207.0%

Esta mejora se debió a la recuperación en la contribución de Heathrow (+87 millones de euros vs. -57 millones de euros en 2016 por el impacto negativo debido al *fair value* de los derivados) y a la positiva evolución en Autopistas (el beneficio neto de 407 ETR subió un +26,1%). La contribución de AGS disminuye con respecto a 2016 (2 millones de euros vs. 12 millones en el 2016), principalmente por el efecto positivo no recurrente sin impacto en caja en 2016, por el cambio de condiciones en el plan de pensiones (7 millones de euros) y la caída de dos puntos porcentuales del tipo impositivo al 17% (6 millones de euros).

IMPUESTOS

El gasto por impuesto sobre sociedades del ejercicio 2017 alcanza los -71 millones de euros (vs -233 millones de euros en 2016, que recogía el impacto extraordinario de las desinversiones de Chicago Skyway y las autopistas irlandesas), cifra que:

- No incluye el gasto por impuesto correspondiente a las sociedades integradas por el método de puesta en equivalencia que, conforme a la normativa contable, su resultado se presenta ya neto de su impacto fiscal.
- Incluye un ingreso por impuesto sobre sociedades correspondiente a ejercicios anteriores de 16 millones de euros (vs gasto de 5 millones en 2016), principalmente como consecuencia de la reducción de la tasa impositiva en EE.UU. del 35% al 21%.

Excluido el resultado de estas entidades integradas por el método de puesta en equivalencia (beneficio neto de impuesto de 251 millones de euros), y tomando el gasto por impuesto sobre sociedades devengado en 2017 (-87 millones de euros), resulta una tasa de impuesto efectiva del 26,7%.

MINORITARIOS

La cifra de minoritarios en 2017 ascendió a -53 millones de euros, frente a los -7 millones de 2016. Entre los principales impactos que explican esta diferencia destacan:

- Mayor beneficio en Budimex (-11 millones de diferencia frente a 2016).
- Menores pérdidas en autopistas (-33 millones de diferencia frente a 2016), fruto de las desconsolidaciones de SH-130 y Chicago Skyway y mejora en los resultados de *Managed Lanes*.

RESULTADO NETO

El resultado neto se situó en 454 millones de euros al cierre de 2017 (376 millones de euros en 2016). Este resultado recoge una serie de impactos extraordinarios, entre los que destacan:

- Ajustes de valor razonable por derivados: +69 millones de euros (esta partida supuso un impacto negativo de -150 millones de euros en 2016), principalmente impactado por los derivados de HAH como se ha comentado anteriormente.
- Plusvalía después de impuestos por la venta de Norte Litoral y Algarve: +98 millones de euros (en 2016 se alcanzaron +124 millones por las ventas de Chicago Skyway y autopistas Irlandesas).
- Deterioro de Autema: -29 millones de euros (-21 millones en 2016).

DEUDA NETA Y RATING CORPORATIVO

DEUDA NETA

La posición neta de tesorería, excluidos proyectos de infraestructura, se situó en 1.341 millones de euros a 31 de diciembre 2017 frente a los 697 millones en diciembre 2016.

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

- **Caja obtenida con la emisión del bono híbrido subordinado (500 millones de euros)**, tratado como un instrumento de patrimonio.
- **Dividendos recibidos de proyectos (+553 millones de euros)**: esta cifra supone un incremento del +16,0% vs. los dividendos cobrados en 2016 (477 millones). Destaca la contribución de Aeropuertos con 237 millones de euros (vs 134 millones en 2016), impactado por la mayor distribución de HAH apoyado en la mayor inflación y el buen comportamiento operativo y por la distribución extraordinaria de AGS tras su refinanciación (la contribución total de AGS ascendió a 84 millones de euros, de los que 43 millones fueron extraordinarios).
- **Flujos de desinversiones que ascendieron a +253 millones de euros**, de los cuales 59 millones de euros provienen de la venta de una participación en Budimex (venta de 1 millón de acciones equivalente a una participación del 3,9%), 104 millones obtenidos tras la venta del 51% de Norte Litoral y 58 millones de la venta del 49% de Algarve.
- La **evolución del capital circulante** en el periodo ha sido negativa por importe de -38 millones de euros frente al año anterior.
- **Inversiones** totales por -355 millones de euros, donde se incluye la inversión para la compra de participaciones minoritarias en NTE y LBJ por importe de -94 millones de euros.
- **Remuneración a los accionistas de Ferrovial por importe de -520 millones de euros**. Adicionalmente, se destinaron -48 millones de euros a minoritarios de participadas.

La deuda neta de proyectos se situó en 4.804 millones de euros (4.963 millones en diciembre 2016). Esta deuda neta incluye 826 millones de euros relacionada con autopistas en construcción (NTE 35W e I-77).

La deuda neta consolidada del Grupo a 31 de diciembre de 2017 se situó en 3.463 millones de euros (frente a 4.266 millones en diciembre 2016).

(Millones de euros)	DIC-17	DIC-16
PNT sin proyectos infraestructura	1,341	697
Autopistas	-4,274	-4,426
Resto	-530	-537
PNT proyectos infraestructura	-4,804	-4,963
Posición neta de tesorería total	-3,463	-4,266

(Millones de euros)	DIC-17	DIC-16
Deuda Financiera Bruta	-8,367	-8,093
Deuda Bruta Ex-proyectos	-2,797	-2,584
Deuda Bruta Proyectos	-5,570	-5,510
Tesorería	4,904	3,827
Tesorería Ex-proyectos	4,156	3,301
Tesorería Proyectos	748	526
Posición neta de tesorería total	-3,463	-4,266

RATING CORPORATIVO

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

VENCIMIENTOS DE DEUDA EX-PROYECTOS

AÑO	VENCIMIENTOS DEUDA CORPORATIVA
2018	541
2019	79
2020	5
2021 - 2031	2.100
2031 - 2041	0
>2041	8

Tras el cierre de 2017, en enero de 2018, de los 541 millones de euros que vencen en 2018, ya han sido amortizados 500 millones (bono a cinco años con un cupón de 3,375%).

FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO

DIC-17	FLUJO DE CAJA EXCLUIDAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS	FLUJO DE CAJA SOCIEDADES CONCESIONARIAS	ELIMINACIONES	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO
RBE	484	449		932
Cobro de dividendos	553		-10	543
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	-38	-16		-53
Flujo operaciones sin IS	999	433	-10	1,422
Pago de impuestos del ejercicio	-115	-27		-142
Flujo operaciones	883	407	-10	1,280
Inversión	-355	-371	43	-684
Desinversión	253		-5	248
Flujo de inversión	-102	-371	38	-436
Flujo de actividad	781	35	28	844
Flujo de intereses	-32	-204		-236
Flujo de capital procedente de socios externos	0	73	-38	35
Dividendo Flexible	-218			-218
Compra de autocartera	-302			-302
Remuneración al accionista Ferrovial	-520			-520
Resto remuneración accionistas minoritarios participadas	-48	-11	10	-49
Variación tipo de cambio	-43	398		354
Variación préstamos puente (financiación proyectos)				
Cambios en perímetro de consolidación	0	-43		-43
Otros movimientos de deuda (no flujo)	506	-88		418
Flujo de financiación	-137	125	-28	-40
Variación PNT	644	160		804
Posición neta inicial	697	-4,963		-4,266
Posición neta final	1,341	-4,804		-3,463

DIC-16	FLUJO DE CAJA EXCLUIDAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS	FLUJO DE CAJA SOCIEDADES CONCESIONARIAS	ELIMINACIONES	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO
RBE	502	442		944
Cobro de dividendos	477		-50	427
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	16	-68		-52
Flujo operaciones sin IS	995	373	-50	1,319
Pago de impuestos del ejercicio	-125	-23		-147
Flujo operaciones	870	351	-50	1,172
Inversión	-985	-388	72	-1,301
Desinversión	340			340
Flujo de inversión	-645	-388	72	-961
Flujo de actividad	226	-38	22	210
Flujo de intereses	-48	-303		-351
Flujo de capital procedente de socios externos	2	122	-72	53
Dividendo Flexible	-226			-226
Compra de autocartera	-317			-317
Remuneración al accionista Ferrovial	-544			-544
Resto remuneración accionistas minoritarios participadas	-23	-50	50	-24
Variación tipo de cambio	-9	-111		-119
Variación préstamos puente (financiación proyectos)				
Cambios en perímetro de consolidación	-440	1,702		1,262
Otros movimientos de deuda (no flujo)	18	-230		-212
Flujo de financiación	-1,043	1,131	-22	66
Variación PNT	-817	1,093		276
Posición neta inicial	1,514	-6,057		-4,542
Posición neta final	697	-4,963		-4,266

FLUJO EX-PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

Flujo de actividad ex-proyectos *:

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

2017	F.OPERACIONES*	F.INVERSIÓN NETA	F.ACTIVIDAD*
Dividendos Autopistas	277	8	285
Dividendos Aeropuertos	237	1	238
Construcción	134	9	143
Servicios	396	-120	276
Otros	-46	1	-45
Total	999	-102	896
2016	F.OPERACIONES*	F.INVERSIÓN NETA	F.ACTIVIDAD*
Dividendos Autopistas	290	176	466
Dividendos Aeropuertos	134	-73	61
Construcción	245	-74	171
Servicios	395	-658	-263
Otros	-69	-16	-86
Total	995	-645	350

*Antes de Impuesto de Sociedades

Flujo de operaciones ex-proyectos

El **flujo de operaciones ex-proyectos de infraestructuras a cierre de diciembre 2017 alcanzó 999 millones de euros** (antes de impuestos) superando los 995 millones de 2016, impactado por el incremento significativo de los dividendos recibidos de los principales proyectos de infraestructuras: 407 ETR (262 millones de euros, +7,6% vs 2016), HAH (153 millones de euros, +59,6%) y AGS (84 millones de euros vs 38 millones 2016, tras la refinanciación llevada a cabo en 1T 2017).

La evolución del flujo de operaciones ex-proyectos de Infraestructuras, por segmentos en 2017 respecto a 2016, se muestra en la siguiente tabla:

Flujo de operaciones	DIC-17	DIC-16
Dividendos Autopistas	277	290
Dividendos Aeropuertos	237	134
Construcción	134	245
Servicios	396	395
Otros	-46	-69
Flujo de operaciones sin impuestos	999	995
Pago Impuesto de sociedades	-115	-125
Total	883	870

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.

Detalle del flujo de Construcción y Servicios:

Construcción	DIC-17	DIC-16
RBE	199	342
RBE proyectos	13	13
RBE Ex proyectos	186	329
Cobro de dividendos	5	4
Variación de provisiones sin impacto en caja	-79	-124
Variación descuento de factoring	5	12
Fondo de maniobra ex Budimex	46	31
Fondo de maniobra Budimex	-29	-6
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	-57	-87
Flujo operaciones sin IS	134	245
Servicios	DIC-17	DIC-16
RBE	423	325
RBE proyectos	86	85
RBE Ex proyectos	338	241
Cobro de dividendos	33	49
Variación descuento de factoring	0	72
Paqo de Pensiones Reino Unido	-32	-15
Fondo de maniobra ex Reino Unido	61	62
Fondo de maniobra Reino Unido	-4	-13
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	25	106
Flujo operaciones sin IS	396	395

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

	ESPAÑA	REINO UNIDO	BROADSPECTRUM	INTERNACIONAL	TOTAL SERVICIOS
RBE Ex proyectos	132	66	120	19	338
Dividendos y otras devoluciones	8	19	0	6	33
Variación descuento de factoring	19	0	-18		0
Pago de pensiones	0	-32	0	0	-32
Var. fondo de maniobra	18	-4	34	9	56
Flujo de operaciones sin impuestos	176	49	136	34	396

Detalle del flujo de Autopistas y Aeropuertos:

En **Autopistas**, se incluye dentro del flujo de operaciones 277 millones de euros en 2017, procedente de dividendos y devoluciones de fondos propios de las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras de autopistas. Esta cifra (277 millones de euros) ha sido en 2017 inferior al importe cobrado en 2016 (290 millones de euros) debido a la venta de participaciones en las autopistas portuguesas (9 millones de euros en 2017 vs 37 millones en 2016), aunque parcialmente compensado por el mayor dividendo en 407 ETR (262 millones de euros vs 244 millones en 2016).

Dividendos y devoluciones de capital	DIC-17	DIC-16
ETR 407	262	244
Autopistas irlandesas	2	2
Autopistas portuguesas	9	37
Autopistas griegas	0	0
Autopistas españolas	3	3
Resto	1	5
Total	277	290

Las distribuciones al accionista en **Aeropuertos** (237 millones de euros) corresponden a dividendos recibidos de HAH (153 millones de euros) y de AGS (84 millones de euros). En estos últimos destaca el reparto extraordinario tras la refinanciación alcanzada en 1T 2017 (43 millones de euros de dividendo extraordinario correspondiente a Ferrovial).

Aeropuertos	DIC-17	DIC-16
HAH	153	96
AGS	84	38
Total	237	134

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

DIC-16	INVERSIÓN	DESINVERSIÓN	FLUJO DE INVERSIÓN
Autopistas	-113	289	176
Aeropuertos	-73	0	-73
Construcción	-76	2	-74
Servicios	-706	48	-658
Otros	-17	1	-16
Total	-985	340	-645

El flujo neto de inversión en 2017 (-102 millones de euros) incluye:

- **El cobro de 59 millones de euros obtenidos tras la venta de 1 millón de acciones de Budimex** (equivalente al 3,9% de capital de la compañía), sin impacto en la Cuenta de Resultados de Ferrovial, ya que se mantiene una posición de control en la compañía (55,1%).
- **El cobro de 104 millones de euros por el 51% de participación en Norte Litoral y 58 millones de euros por el 49% de Algarve.**

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

Inversión en capital Autopistas	DIC-17	DIC-16
LBJ (compra minoritarios)	-36	0
NTE (compra minoritarios)	-57	0
NTE 35W	-38	-53
Autopistas españolas	0	-4
Autopistas portuguesas	0	-26
Autopistas griegas		
Resto	-22	-30
Total	-154	-113

Flujo de financiación ex-proyectos

El flujo de financiación, incluye:

- **Flujo de remuneración al accionista:** -520 millones de euros para accionistas de Ferrovial, que incluye el pago en efectivo del *scrip dividend* de -235 millones y la recompra de acciones propias de -285 millones. Adicionalmente, los dividendos a minoritarios de participadas ascendieron a -48 millones de euros.
- **El pago neto de los intereses** del año (-32 millones de euros).
- **Impacto del tipo de cambio** (-43 millones de euros), que tiene su origen en la caja operativa de los negocios fuera de la zona euro y en posiciones en divisa, principalmente en dólares americanos y canadienses (-147 millones de euros), compensado por la liquidación de derivados de tipo de cambio por importe de +103 millones de euros.
- **Otros movimientos de deuda no flujo** (+506 millones de euros), donde se incluyen los movimientos contables de la deuda que no afectan al flujo, como los intereses devengados no pagados, cuyo origen está principalmente en el devengo de los intereses de los bonos corporativos. En este apartado incluye la caja obtenida con la emisión del bono híbrido subordinado (+500 millones de euros), tratado como como un instrumento de patrimonio.

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.

(Millones de euros)	DIC-17	DIC-16
Autopistas	317	250
Resto	89	101
Flujo de operaciones	407	351

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-17	DIC-16
LBJ	-9	-10
North Tarrant Express	-8	-14
North Tarrant Express 35W	-220	-267
I-77	-146	-54
Autopistas portuguesas	-1	-2
Autopistas españolas	-2	-3
Resto	0	-10
Total Autopistas	-385	-361
Resto	-55	-43
Total proyectos	-439	-404
Subvenciones de capital	68	16
Total flujo inversión neto proyectos	-371	-388

Flujo de financiación de proyectos

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

El flujo de intereses corresponde a los intereses pagados por las sociedades concesionarias, así como otras comisiones y costes en estrecha relación con la obtención de financiación. El flujo por estos conceptos se corresponde con el gasto por intereses relativos al periodo,

así como cualquier otro concepto que supone una variación directa de la deuda neta del periodo.

Flujo de intereses	DIC-17	DIC-16
Autopistas España	-63	-132
Autopistas EE.UU.	-82	-88
Autopistas Portugal	-21	-38
Resto autopistas	0	-3
Total autopistas	-166	-260
Resto	-38	-43
Total	-204	-303

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 2017 ha sido positiva por 398 millones de euros, derivado fundamentalmente de la depreciación del dólar americano respecto al euro, lo que ha tenido un impacto significativo en la deuda neta de las autopistas americanas.



FOTO: Proyecto ITER, Cadarache (Francia). ©SNC Engage.

REMUNERACIÓN AL ACCIONISTA

La sociedad celebró su Junta General de Accionistas el 5 de abril de 2017. En la misma aprobó dos aumentos de capital social, mediante la emisión de nuevas acciones ordinarias, sin prima de emisión, de la misma clase y serie que las actualmente en circulación, con cargo a reservas.

Dichos aumentos se enmarcan dentro del sistema de retribución al accionista, denominado “Ferrovial Dividendo Flexible”, que inició Ferrovial en 2014, en sustitución del tradicional pago del dividendo complementario del ejercicio 2016 y el dividendo a cuenta del ejercicio 2017.

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

DETALLES DIVIDENDO FLEXIBLE	MAYO 2017	NOVIEMBRE 2017
Precio fijo garantizado de compra derechos	0,315	0,404
Número derechos para recibir acción nueva	61	45
% accionistas optaron a acciones	58,05%	59,30%
% accionistas eligieron pago en efectivo	41,95%	40,70%
Número de acciones nuevas emitidas	6.971.168	9.746.022
Numero de derechos adquiridos	307.307.195	300.948.587

RECOMPRA Y AMORTIZACIÓN DE ACCIONES

El programa de recompra finalizó, el 31 de octubre de 2017 con 14.593.242 acciones propias adquiridas por la sociedad (no superando el límite de 275 millones de euros o 19 millones de acciones).

Posteriormente se llevó a cabo la reducción de capital en la cuantía de 3.400.038,40 euros, mediante la amortización de 17.000.192 acciones propias, incluidas 2.406.950 acciones propias existentes previa fecha de formulación por parte del Consejo de Administración de la propuesta de acuerdo a la Junta de reducción de capital.

El **capital social estaba integrado por 732.265.472 acciones ordinarias**, de una única clase y valor nominal de veinte céntimos de euro cada una (capital social a 31 de diciembre de 2017 era 146.453.094,40 euros).

ESTRUCTURA ACCIONARIAL

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

- **Rijn Capital BV**, (sociedad controlada por Rafael del Pino y Calvo-Sotelo): 20,2%
- **Menosmares, S.L.U.**, (sociedad controlada por María del Pino y Calvo-Sotelo): 8,1%
- **Siemprelara S.L.U.**, (sociedad controlada por Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo): 5,0%
- **Blackrock**, mantenía un 3,021% al cierre de 2017.



FOTO: LBJ Managed Lanes Texas (EE.UU.).

ANEXO I: EVOLUCIÓN DEL TIPO DE CAMBIO

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

	TIPO DE CAMBIO (CIERRE BALANCE)	Var. 17-16	TIPO DE CAMBIO MEDIO (PYG)	Var. 17-16
Libra Esterlina	0.8889	4.03%	0.8751	6.32%
Dólar Americano	1.2022	13.99%	1.1391	3.24%
Dólar Canadiense	1.5059	6.16%	1.4755	1.13%
Zloty Polaco	4.1755	-5.20%	4.2455	-2.64%
Dólar Australiano	1.5389	5.29%	1.4813	-0.27%

ANEXO II: HECHOS POSTERIORES AL CIERRE DE 2017

- El 22 de febrero de 2018 el Tribunal de Apelación de Reino Unido ha fallado en favor del Ayuntamiento de Birmingham anulando la sentencia que previamente había sido dictado a favor de Amey en septiembre de 2016. Amey está valorando la posibilidad de recurrir la resolución ante la Corte Suprema. El impacto de esta sentencia ha sido considerado a efectos de la elaboración de los presentes estados financieros al corresponder a un pleito que estaba pendiente de resolución en la fecha de cierre del ejercicio. En la nota 6.5.1 de las Cuentas Anuales Consolidadas relativa a litigios, se da una explicación más detallada del pleito y de las provisiones registradas al cierre del ejercicio para cubrir los riesgos relativos al mismo.
- El 27 de febrero de 2018 la Audiencia Nacional (España) ha notificado a Cespa una sentencia por la que acepta íntegramente el recurso de que dicha sociedad había interpuesto contra una resolución de la Comisión Nacional de la Competencia en la que se le imponía una sanción por valor de 14 millones de euros. La sentencia no es firme y contra ella la Abogacía del Estado puede preparar un recurso de casación en el plazo de 30 días. Ferrovial había decidido no registrar ningún tipo de provisión en relación a este litigio, por lo que el resultado de la sentencia no tiene impacto en los estados financieros del ejercicio (ver nota 6.5.1 de las Cuentas Anuales Consolidadas).

ANEXO III: INFORMACIÓN ADICIONAL

OPERACIONES CON ACCIONES PROPIAS:

OPERACIÓN REALIZADA /OBJETIVO	Nº ACCIONES	Nº ACCIONES APLICADAS AL OBJETIVO	TOTAL Nº ACCIONES
Saldo 31 DIC 2016			2.775.174
Reducción de capital	14.593.242	-17.000.192	-2.406.950
Discrecional y otra	1.569.148	0	1.569.148
Sistemas retributivos	830.371	-1.024.694	-194.323
Acciones recibidas como pago del dividendo flexible	424.188	0	424.188
Saldo 31 DIC 2017			2.167.237

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 49 días.

Se muestra a continuación el detalle requerido por el artículo 6 de la Resolución de 29 de enero de 2016 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, relativa a la información a facilitar sobre el periodo medio de pago a proveedores en los ejercicios 2017 y 2016:

DÍAS	2017	2016
Periodo medio de pago a proveedores	49	55
Ratio de operaciones pagadas	49	55
Ratio de operaciones pendientes de pago	48	53
Importe (euros)	2016	2017
Total Pagos realizados	1.227.935.075	1.108.783.232
Total Pagos pendientes	45.114.969	52.916.260

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



FOTO: renovación de pernos para Transpower en South Island (Nueva Zelanda).

PROYECTOS TRANSFORMADORES

En el frontispicio de Ferrovial está grabada la idea de impulsar proyectos que cambien las ciudades y los países. Se han construido museos y aeropuertos, se han desarrollado autopistas, se han trazado túneles y ferrocarriles y se han gestionado ciudades. Guggenheim, Heathrow, 407 ETR, M30 y la Alta Velocidad, están en la historia. Pero el mundo sigue. Y Ferrovial tiene en cartera proyectos transformadores como serán la modernización del Aeropuerto de Denver, la *Managed Lanes* I-66 en Virginia, el ITER en Cadarache o la gestión de las carreteras de Melbourne Oeste. Proyectos llamados a significar un hoy y un mañana en sus comunidades.

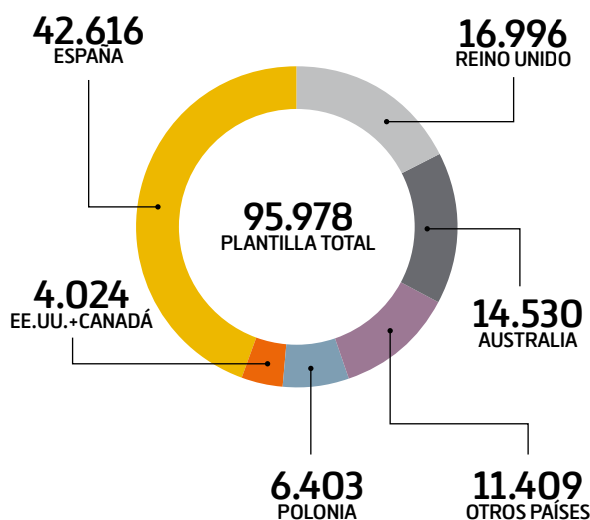


FOTO: Proyecto ITER. Cadarache (Francia). © SNC Engage.

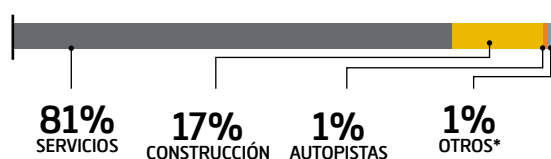


DESCRIPCIÓN DE LA PLANTILLA

POR PAÍSES

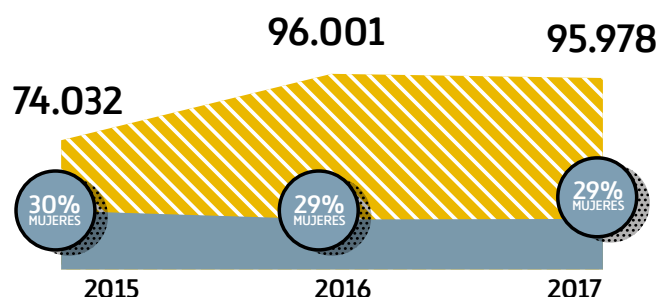


POR NEGOCIO

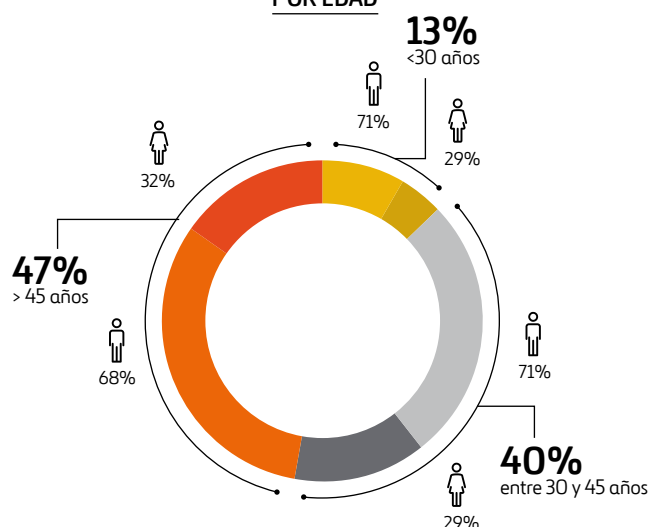


*Incluye la plantilla de Corporación (0,5%), Aeropuertos (0,05%) e Inmobiliaria (0,2%).

EVOLUCIÓN



POR EDAD



PERSONAS

FERROVIAL FOMENTA UNA CULTURA COLABORATIVA, FLEXIBLE E INCLUSIVA BASADA EN LA MERITOCRACIA, PARA OFRECER EXPERIENCIAS ÚNICAS Y RETADORAS CONFORMANDO EQUIPOS EXPERIMENTADOS Y COMPROMETIDOS CON LOS VALORES CORPORATIVOS.

COMPROMISO Y EXPERIENCIA DEL EMPLEADO

Atraer y comprometer al mejor talento para convertirse en empleador de referencia en los mercados en los que la compañía está presente, es una de las prioridades estratégicas en materia de gestión de personas que permiten a Ferrovial estar preparada para el futuro.

Durante 2017 se ha remitido una Encuesta de Experiencia del Empleado a 8.652 empleados de España, Reino Unido, Polonia, Estados Unidos y Canadá, con el objetivo de conocer sus preferencias y analizar qué elementos son más importantes para el empleado. Se han valorado elementos tradicionales como la remuneración (salario y beneficios) así como otros relacionados con la experiencia laboral (cultura corporativa, flexibilidad, condiciones de trabajo y formación). Los tres aspectos mejor valorados han sido la marca y reputación (86%); la solidez y la solvencia (74%); y la Responsabilidad Corporativa junto con la seguridad en el trabajo (69%).

En relación a las políticas retributivas, parte fundamental del compromiso de los empleados, establecidas de acuerdo a criterios de competitividad en los mercados de referencia, se incluyen los siguientes programas:

- El Sistema de Retribución Variable, que alcanza un 18% de la plantilla, 17.184 empleados, basada en objetivos.
- El 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.
- Los Planes de Retribución Mediante Acciones, a través del que 1.954 empleados han optado por el pago de una parte de la retribución en acciones.
- El Sistema de Retribución Variable a Largo Plazo, basado en planes de entrega de acciones para 330 directivos y mandos de la compañía.

TALENTO

La gestión del talento en Ferrovial pretende ayudar a cada empleado a que pueda alcanzar su máximo potencial a la vez que se promueven las mejores oportunidades profesionales.

El desarrollo formativo se encuentra en un profundo proceso de cambio debido, entre otros factores, a la transformación digital en todas las áreas del negocio. La acción conjunta entre talento, innovación y tecnología representan una oportunidad para la búsqueda de ventajas competitivas y el posicionamiento como una compañía reconocida por su innovación y mejora constante. Por ello, se han puesto en marcha diferentes iniciativas con el objetivo de facilitar herramientas para que los profesionales sean capaces de operar ágil y eficazmente en un mundo digital:

- **Proyecto Play the Future:** incluye seis itinerarios formativos vinculados a las nuevas tecnologías (*Big Data*, *IoT* y drones) a disposición de todos los empleados con el objetivo de aumentar sus capacidades actuales, así como su empleabilidad futura.
- **Ciclo Awareness Sessions:** son jornadas centradas en tecnologías emergentes y metodologías de innovación con el objetivo de conocer los modelos de negocio existentes y las oportunidades que estas pueden brindar a las diferentes unidades de negocio de Ferrovial.
- **Executive Forums:** con un formato parecido a las *Awareness Sessions*, se completan con un trabajo conjunto en el que se describen las capacidades críticas que se deben reforzar o crear para posicionar a la compañía como un actor clave en esa actividad.

En este sentido la Universidad Corporativa, que en 2017 ha cumplido su décimo aniversario, ha evolucionado adoptando un enfoque más internacional con la organización de programas itinerantes en Reino Unido, Norteamérica y Latinoamérica, aunque su misión permanece inalterable como lugar para aprender y reflexionar, compartir y crear, reuniendo el conocimiento, los valores y la cultura comunes de Ferrovial.

El modelo de desarrollo profesional se sustenta en:

- Proceso de Evaluación y Desarrollo, por el que han pasado 29.973 personas, 100% colectivo objetivo. En 2017, bajo el lema "Conversaciones para el desarrollo" se ha trabajado en hacer las conversaciones más flexibles, enfocadas en el futuro, con mejor experiencia de usuario y con herramientas nuevas como un *chatbot* (*Qo*). Se trata de un robot entrenado para aconsejar sobre la mejor manera de desarrollar las competencias siguiendo el modelo 70/20/10 que ha recomendado más de 1.000 recursos de aprendizaje a 713 usuarios. En 2017 el 84% de los colaboradores indica que ha tenido

una conversación de calidad con su *manager* y su nivel general de satisfacción ha sido del 3,54 sobre 5.

- Revisión de los programas de talento crítico, a través de los que se ha reforzado el proceso para asegurar la cobertura de vacantes con el mejor candidato disponible dentro de la organización y potenciar la movilidad dirigida de profesionales clave. Este proceso además permite identificar a aquellos profesionales que pueden tener un desarrollo más rápido, para así hacerlo compatible con las necesidades de crecimiento del negocio. La revisión de los Planes de Sucesión ha permitido identificar 363 posibles candidatos (a corto, medio y largo plazo) para las 144 posiciones más críticas identificadas en Ferrovial.

CULTURA INCLUSIVA

Ferrovial, con más de 110 nacionalidades en su plantilla, muestra un firme compromiso con la igualdad efectiva de oportunidades. Así lo recoge su Plan Estratégico de Diversidad, que pone foco en tres ejes: género, generacional y multicultural.

En materia de igualdad de género, se han establecido mecanismos para aflorar el talento femenino dentro y fuera de la organización. Destacan los programas específicos de formación para mujeres directivas promovidos en Reino Unido y Australia. En España, desde 2014 se promueve activamente la adopción de medidas para aumentar la presencia de mujeres en puestos de dirección y comités de dirección a través del Acuerdo Voluntario de Colaboración con el Ministerio de Sanidad, Asuntos Sociales e Igualdad. También se renovó en 2017 en España el Distintivo de Igualdad de Empresa.

Cabe destacar que 15 ingenieras de Ferrovial fueron finalistas en los *European Women in Construction and Engineering Awards* 2017, resultando dos de ellas ganadoras. 

COMPROMISO DE LOS EMPLEADOS

...



69%
Participación
en la encuesta

91%
Nivel de
compromiso

88%
De los
empleados
considera
Ferrovial como
un buen lugar
para trabajar



Programa STEM

...

La iniciativa tiene como objetivo impulsar las carreras STEM (*Science, Technology, Engineering and Maths*) y orientar a los jóvenes hacia su futuro profesional en los distintos países en los que opera Ferrovial. Este compromiso está alineado con las políticas y los procesos internos en materia de igualdad de oportunidades dentro de la estrategia de diversidad e inclusión y con el Plan estratégico de RC. Busca mejorar la empleabilidad de las nuevas generaciones junto con la reducción de la brecha digital de género. Destacan las siguientes iniciativas:

- En España, se ha lanzado el Programa "Orienta-T" en colaboración con la Fundación Junior Achievement que pretende despertar vocaciones STEM entre los estudiantes de entre 14 y 16 años. En 2017 ha impactado en más de 1.000 estudiantes.
- En Reino Unido, 135 mujeres de distintos proyectos se han inscrito como embajadoras del programa para inspirar a los jóvenes a optar por una carrera STEM.
- En EE.UU., se ha financiado el proyecto *Discovery Place Education Studio*, que promueve el desarrollo profesional continuo de los profesores de educación secundaria.
- En Australia, se ha apoyado el programa de becas a jóvenes universitarias de las escuelas de ingeniería de la *Monash University* y *University of Technology Sydney (UTS)*.

10 AÑOS DE SUMMA

...



600.000 horas de
formación impartidas

SEGURIDAD Y SALUD

FERROVIAL TRABAJA PARA CREAR ENTORNOS LIBRES DE RIESGO PARA TODOS SUS EMPLEADOS, ASÍ COMO PARA LOS USUARIOS DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS DESARROLLANDO PLANES DE ACCIÓN BAJO LA PREMISA DE LOS PRINCIPIOS *TARGET ZERO* Y QUE CUALQUIER ACCIDENTE SE PUEDE EVITAR.

ÍNDICE DE FRECUENCIA⁽¹⁾

-9,3%

HORAS DE FORMACIÓN
EN SEGURIDAD Y SALUD

753.818

+2,4 MILLONES
DESDE 2015

ÍNDICE GRAVEDAD⁽²⁾

-6,1%

INSPECCIONES Y
AUDITORÍAS DE
SEGURIDAD Y SALUD

79.058

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

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



VIDEO:
SEGURIDAD EN
AMEY

Consiga más
información
pinchando en este
link

COMPROMISO DE LA DIRECCIÓN

La estrategia de Seguridad y Salud de Ferrovial, unido al compromiso firme de la dirección y de todos los empleados, han producido una mejora de los índices de accidentalidad de la compañía.

La Seguridad y Salud es una prioridad de la Alta Dirección y su compromiso es absoluto.

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

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

La reunión anual de Directivos, que agrupa a los 300 directivos de la compañía comienza con una presentación de Seguridad y Salud para el reporte y sensibilización de dicha temática.

ESTRATEGIA DE SEGURIDAD Y SALUD

En Octubre de 2017 Ferrovial celebró en la sede de su Universidad Corporativa la segunda edición del *H&S Global Meeting*, que reunió a empleados de las distintas áreas de negocio en todo el mundo con responsabilidades en gestión de la Seguridad y Salud. El encuentro sirvió para debatir la estrategia de Seguridad y Salud para los dos próximos años, poner en común los proyectos que se están desarrollando, destacar ejemplos de buenas prácticas y analizar la medición de resultados.

La estrategia de Seguridad y Salud de Ferrovial, que actualmente se encuentra en proceso de actualización, está basada en los principios de actuación recogidos en su política:

Evaluación de riesgos y planificación. En todos los centros de trabajo hay implantado un proceso fiable de evaluación de riesgos y peligros, con objeto de establecer la organización, planificación y sistemas de control necesarios para facilitar un entorno de trabajo seguro. Para confirmar que estos sistemas de control están implementados y son efectivos, se llevan a cabo distintas iniciativas en las filiales de Ferrovial, entre las que destaca *RCE* en Broadpectrum.

Cumplimiento de la legislación y otros estándares vigentes en cada uno de los países donde la compañía opera, prestando atención a las mejores prácticas cuando son razonablemente viables.

Comunicación eficaz y consistente, facilitando canales de comunicación para promover que todos los empleados contribuyan a un desempeño positivo en materia de Seguridad y Salud laboral, promoviendo una cultura de seguridad en toda la compañía.

Para promover una cultura positiva se han diseñado diferentes campañas internas, entre la que destacan *The Safety Week H&S Internal Campaign*, llevada a cabo en el negocio de servicios ambientales de Amey, galardonada con el *Chartered Institute of Public Relations*, siendo además finalista en los premios dentro de su industria *Chartered Institute of Waste Management*.

Formación e involucración de los trabajadores. Ferrovial lleva años incrementando sus esfuerzos en materia formativa para involucrar progresivamente a los trabajadores en el objetivo común de crear entornos de trabajo libres de riesgos. Desde 2015 se han impartido más de 2,4 millones de horas de formación, fomentándose la participación de todos los trabajadores en la detección de actos y situaciones inseguras.

BRS: RISK CONTROL EFFECTIVENESS

...

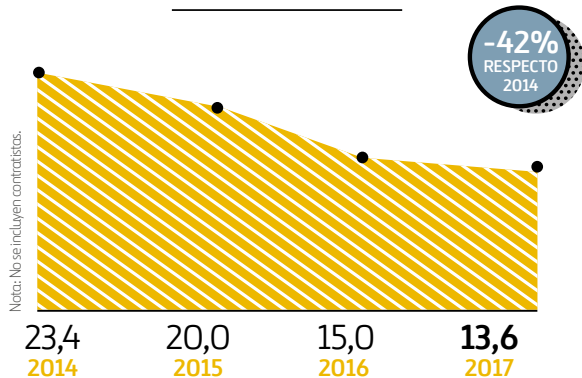
Broadpectrum ha llevado a cabo una revisión para garantizar el funcionamiento y la efectividad de los controles de seguridad en sus procesos. Este análisis concluyó que se estaban realizando una gran cantidad de controles y verificaciones enfocadas en las actividades de bajo riesgo y no en las de alto riesgo.

El Programa *Risk Control Effectiveness (RCE)* sirvió para redirigir el foco hacia los riesgos con mayor riesgo potencial, asegurando de este modo la eficacia en su prevención y un enfoque hacia aquellos peligros que pueden causar daños potencialmente graves, permitiendo de esta manera implantación de mejores controles en las actividades con más riesgo.

Gracias a la iniciativa RCE, en Broadpectrum se eliminaron 18 controles de bajo nivel y se reemplazaron por controles nuevos o actualizados. Se realizaron un 59% menos de controles en "primeros auxilios" y aumentaron un 45% los controles críticos sobre los riesgos más altos.

Esto ha producido una reducción los índices de accidentalidad y de incumplimientos de las reglas de seguridad obligatorias definidas en Broadpectrum.

ÍNDICE DE FRECUENCIA



Todas las sesiones y campañas pretenden crear una sólida cultura de Seguridad y Salud, impulsada por los trabajadores, el entorno laboral y los comportamientos que demuestran en los centros de trabajo.

Medición y seguimiento del desempeño. Para promover una cultura de seguridad laboral consistente y positiva es necesario un sistema de *reporting* que otorgue un mayor peso a indicadores proactivos, que fomenten la identificación de situaciones o actos inseguros antes de que estos se materialicen y permitan implementar las medidas preventivas necesarias destinadas a evitar cualquier tipo de accidente. En este sentido, en 2017 se han realizado 79.058 visitas y auditorías de Seguridad y Salud a los distintos centros de Ferrovial.

Todas estas medidas junto con las acciones preventivas implementadas, han llevado a una mejora notable del índice de frecuencia, que se ha reducido un 42% desde 2014.

Ferrovial hace un seguimiento sobre el desempeño en dicha materia persiguiendo la mejora continua. Por ello, se establecen objetivos concretos en materia de Seguridad y Salud.

Innovación. A través de la innovación se pueden desarrollar nuevas pautas de actuación, tecnologías y medidas de seguridad que contribuyan a alcanzar el objetivo *Target Zero*.

Entre las líneas de actuación en materia de innovación cabe destacar las siguientes:

- **Wearables** en mantenimiento de carreteras. Empleo de un equipo de sensores que permite detectar signos de somnolencia, estrés y fatiga, así como de monitorización, que incluye un botón de alerta que permite conocer la ubicación exacta del trabajador en caso de que necesite asistencia.
- **R2. Kit** compuesto por balizas y pulseras que implementa los protocolos de seguridad para gestionar el control y acceso a obra, la delimitación de riesgos y la ayuda en situaciones de emergencia mediante un botón del pánico.
- **Big Data.** Uso de la aplicación móvil *DriveSmart* para promover la seguridad vial de los conductores, tanto en la autopista Autema como en sus zonas de influencia. La aplicación analiza el comportamiento del conductor al volante para detectar sus malos hábitos, promoviendo la mejora de la conducción y recompensando su buena conducción.📍



AMEY: SEMANA DE LA SEGURIDAD

...

Campaña realizada por Amey en 2017 para reforzar los mensajes de seguridad e involucrar a los trabajadores sobre los riesgos a los que se exponen diariamente. Incluye formación sobre la manera de evitarlos o minimizarlos. Esta iniciativa forma parte de un programa de Seguridad y Salud más extenso cuyo objetivo es *Target Zero*. Persigue los siguientes retos:

- Incrementar la sensibilización y conocimiento de los principales riesgos.
- Reducir el número de incidentes.
- Fomentar el *reporting de close calls*, permitiendo que los problemas sean afrontados antes que se conviertan en incidentes potenciales.
- Compromiso e involucración de los trabajadores.

La campaña incluyó la elaboración y publicación de vídeos y posters, charlas con los superiores y el lanzamiento de un nuevo libro de consejos.



FOMENTO DE LA SALUD Y BIENESTAR

...

En los últimos años, Ferrovial ha puesto en marcha numerosas iniciativas cuyo objetivo es mejorar la salud laboral de sus empleados. A través de ellas, se pretende mejorar el clima laboral, reducir el absentismo, e incrementar la productividad, entre otros. Se han implantado numerosas iniciativas para favorecer hábitos saludables entre las que destacan:

- El programa HASAVI, proyecto de salud y bienestar innovador cuyo objetivo es impulsar hábitos y estilos de vida saludables entre los empleados, basado en tres pilares fundamentales (nutrición, actividad física y salud - personas), utilizando como palanca el entorno de trabajo.
- Las Olimpiadas de Ferrovial, que cuentan con una media de 1.200 participantes anuales.
- La Semana del Bienestar, en las oficinas centrales de Construcción.
- La iniciativa Ferrovital, en Corporación, que incluye talleres, charlas sobre salud o el servicio de fisioterapia, entre otros.
- Los talleres de *mindfulness*, impartidos en la Universidad Corporativa.

Todas estas iniciativas pretenden ayudar al empleado a conseguir una mejor calidad de vida, que contribuye no solo a encontrarse mejor sino al desarrollo de sus competencias personales y sociales. Además, están alineadas con las directrices de la Agencia Europea de Seguridad y la Salud en el Trabajo, que promueve trabajos saludables en cada edad y políticas de diversidad hacia el envejecimiento activo-*antiaging* en la vida laboral.

INNOVACIÓN

FERROVIAL FOCALIZA SU ACTIVIDAD INNOVADORA EN PROYECTOS ESTRATÉGICOS Y TRANSFORMACIONALES QUE GENEREN NUEVAS SOLUCIONES PARA PRODUCTOS Y SERVICIOS EXISTENTES, Y ACELEREN EL DISEÑO Y COMERCIALIZACIÓN DE NUEVOS MODELOS DE NEGOCIO QUE APORTEN MAYOR VALOR A LA COMPAÑÍA.

Las nuevas tecnologías (robótica, inteligencia artificial, *IoT* y *Big Data*) están impactando de manera significativa en todos los sectores a un ritmo acelerado. La capacidad transformadora que generan deriva en un entorno con amenazas pero también grandes oportunidades. Para dar respuesta a los retos, Ferrovial está acelerando su proceso de implantación de soluciones innovadoras, dentro de su estrategia de innovación abierta.

ECOSISTEMA DE INNOVACIÓN ABIERTA

Colaboración con *startups*

Una parte fundamental de esa estrategia se enfoca en la colaboración con *startups*, que complementan las capacidades de la compañía, aportando flexibilidad, agilidad y capacidad de disrupción, facilitando la puesta en el mercado de forma conjunta de nuevos productos, procesos y modelos de negocio. En 2017 se realizaron 30 proyectos en colaboración con *startups*.

En este ámbito, se ha presentado **BuildUp!** (www.ferrovialbuildup.com) un programa para buscar la colaboración de *startups* en la resolución de distintos retos de negocios. Dada la importancia que tiene para Ferrovial la seguridad de sus trabajadores, el primer reto lanzado fue la manera de garantizar la seguridad de los operarios que trabajan en la conservación de carreteras. La *startup* seleccionada llevará a cabo un proyecto piloto durante cuatro meses en una de las infraestructuras o contratos de Ferrovial, y tendrá la posibilidad de convertirse en proveedor de la empresa e internacionalizar su producto o servicio.

Asimismo, Ferrovial participa como socio en tres proyectos europeos de aceleración de *startups* aprobados por el programa europeo H2020, **Impact Growth** en el área de internet del futuro, **Impact Connected Car** en el área de vehículo conectado y **Systems for Robotics** en el área de robótica.

Colaboración con centros de investigación y universidades

Dentro del modelo de innovación abierta existente en Ferrovial, se continúa fomentando y manteniendo las relaciones con universidades y centros de investigación con el objetivo de establecer acuerdos de colaboración a medio y largo plazo. En la actualidad se mantienen 13 convenios de colaboración a medio y largo plazo.

Por su relevancia, tiene un papel destacado el **Massachusetts Institute of Technology (MIT)**, con el que se renovó el acuerdo en 2016 hasta 2020 para desarrollar proyectos de investigación en distintas áreas de innova-

ción de Ferrovial: construcción, ciudades, infraestructuras, tratamiento de agua, gestión de residuos y eficiencia energética. Asimismo, se participa también como miembro asociado del **MIT Energy Initiative (MITEI)**, iniciativa para desarrollar proyectos dirigidos a transformar las ciudades e infraestructuras del futuro. Ferrovial colabora en la propuesta *Mobility of the Future*, con objeto de identificar las tendencias, nuevos modelos, preferencias del consumidor y políticas gubernamentales que conformarán el futuro escenario de la movilidad.



ATÓMICO

...

Ferrovial es uno de los socios participantes en **Atómico**, un fondo de capital riesgo europeo que realiza inversiones en *startups*, actuando como acelerador de las mismas. El equipo de trabajo de Atómico está compuesto por los fundadores de algunas de las compañías tecnológicas más importantes del mundo, ayudando a las *startups* en las que se realizan inversiones a pensar en una escala más global y a multiplicar sus posibilidades de negocio.

Las inversiones se focalizan en compañías europeas y norteamericanas, relacionadas con distintas tecnologías emergentes.

Además, Ferrovial es miembro del **MIT REAP Madrid** (*Regional Entrepreneurship Acceleration Program*), un programa formativo promovido por el MIT para la aceleración de la innovación y emprendimiento en diferentes regiones del mundo. Pretende fomentar la colaboración para identificar e implantar un conjunto de buenas prácticas propulsoras y aceleradoras del emprendimiento que logren un crecimiento económico y mayor empleo. En el periodo 2016-2018 tiene lugar la cuarta edición siendo Madrid una de las ocho regiones seleccionadas en esta iniciativa. Ferrovial es miembro activo e impulsor del equipo constituido por el Gobierno de la Comunidad de Madrid, representantes de grandes empresas, universidades, fondos de capital riesgo y aceleradora de *startups*.

Durante 2017, Ferrovial se ha convertido en socio del **Instituto Europeo de Innovación y Tecnología (EIT)**, a través de dos comunidades de conocimiento e innovación, la **Comunidad Digital (Digital-KIC)** y la **Comunidad sobre Cambio Climático (Climate-KIC)**. El EIT integra los tres ámbitos del triángulo del conocimiento, educación, emprendimiento e innovación, para impulsar la transformación de ideas y el conocimiento en nuevas oportunidades de negocio. *Digital-KIC* persigue acelerar la absorción en el mercado de las tecnologías digitales, de forma que atraiga el talento empresarial y el liderazgo en Europa. Por su parte, *Climate-KIC* busca ayudar a construir una economía sin carbono para hacer frente al cambio climático, trabajando en torno a cuatro áreas temáticas: fomento de la sostenibilidad en los ámbitos urbanos, producción, gestión del territorio y parámetros financieros y de toma de decisiones.

Para seguir expandiendo el ecosistema de socios durante 2017 Ferrovial ha seguido realizando tareas de exploración en distintos países asiáticos.

CULTURA DE INNOVACIÓN

En la estrategia de innovación no sólo se busca colaborar con otros, sino también desarrollar el espíritu emprendedor existente en la compañía. Para ello, la segunda edición del programa de intraemprendimiento **ShuttleX**, busca dar respuesta a retos internos del negocio de Servicios. A través de la creación de equipos multidisciplinares, y con el apoyo de expertos en la metodología *lean startup* y distintos mentores, se ha trabajado en todo el proceso de innovación, desde la generación de ideas hasta la obtención de prototipos validados para su posterior activación.

Asimismo, la compañía ha organizado la segunda edición del **Innovation Community Summit**, un congreso interno que reúne a los líderes de innovación de todas las unidades de negocio de Ferrovial con el propósito de fortalecer la innovación y crear redes de contacto para compartir conocimientos e ideas que den respuesta a los desafíos existentes.

Para reflexionar sobre el estado de las últimas tecnologías, generar debate y analizar las posibilidades de apli-

INVERSIÓN EN I+D (M€) *

46,7

PROYECTOS
DESARROLLADOS
EN 2017

+100

PROYECTOS PILOTO
DESARROLLADOS CON
STARTUPS

30

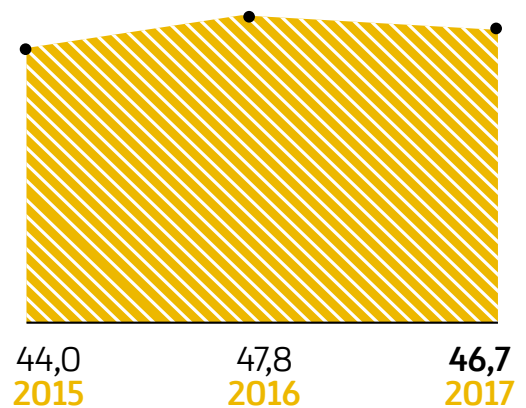
cación en Ferrovial, se han organizado distintas **sesiones de sensibilización**, dirigidas a representantes de la alta dirección, en las temáticas de *blockchain*, aprendizaje automático *machine learning*, vehículo autónomo y computación cognitiva.

ESTRATEGIA DE INNOVACIÓN

Dentro de la estrategia de innovación de Ferrovial se enmarca el objetivo de transformación digital de la compañía, aprovechando las oportunidades existentes en el uso de las tecnologías emergentes. La **transformación digital** se centra principalmente en cuatro grandes líneas de actuación: nuevos modelos de negocio que incrementen las ofertas de productos y servicios; la mejora de la eficiencia operativa, la mejora de procesos transversales de gestión del conocimiento, procesos administrativos, financieros y el incremento de las capacidades digitales de los empleados.

Cabe destacar que el esfuerzo inversor en I+D durante 2017 ha sido de 46,7 millones de euros, habiéndose centrado los esfuerzos en proyectos de mayor entidad, alineados con la estrategia y con la visión de transformación. En 2018, la compañía continuará trabajando en potenciar el ecosistema de innovación, en particular la colaboración con *startups*, y enfocar las actuaciones en nuevos temas como la agilidad en los procesos y el rápido escalado de los proyectos. 

INVERSIÓN EN I+D (M€)



**VIDEO:
ESTRATEGIA DE
INNOVACIÓN**

Consiga más
información
pinchando en este
link

(*) El 12% son gastos en innovación de Construcción efectuados en 2016 pero certificados en 2017, siguiendo el criterio de certificaciones con Informes Motivados Vinculantes.

PROYECTOS DE INNOVACIÓN

FERROVIAL CONCIBE LA INNOVACIÓN COMO UN ELEMENTO DIFERENCIAL QUE LE PERMITE LIDERAR LA TRANSFORMACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y LOS SERVICIOS, OFRECIENDO A SUS CLIENTES Y USUARIOS SOLUCIONES QUE CONTRIBUYEN DE UN MODO EFICIENTE, SOSTENIBLE Y SEGURO, AL BIENESTAR Y AL PROGRESO DE LA SOCIEDAD. LA COMPAÑÍA TRABAJA EN NUEVOS MODELOS DE NEGOCIO QUE INCREMENTEN LAS OFERTAS DE PRODUCTOS Y SERVICIOS; LA MEJORA DE LA EFICIENCIA OPERATIVA, LA MEJORA DE PROCESOS TRANSVERSALES DE GESTIÓN Y EL INCREMENTO DE LAS CAPACIDADES DIGITALES DE LOS EMPLEADOS.

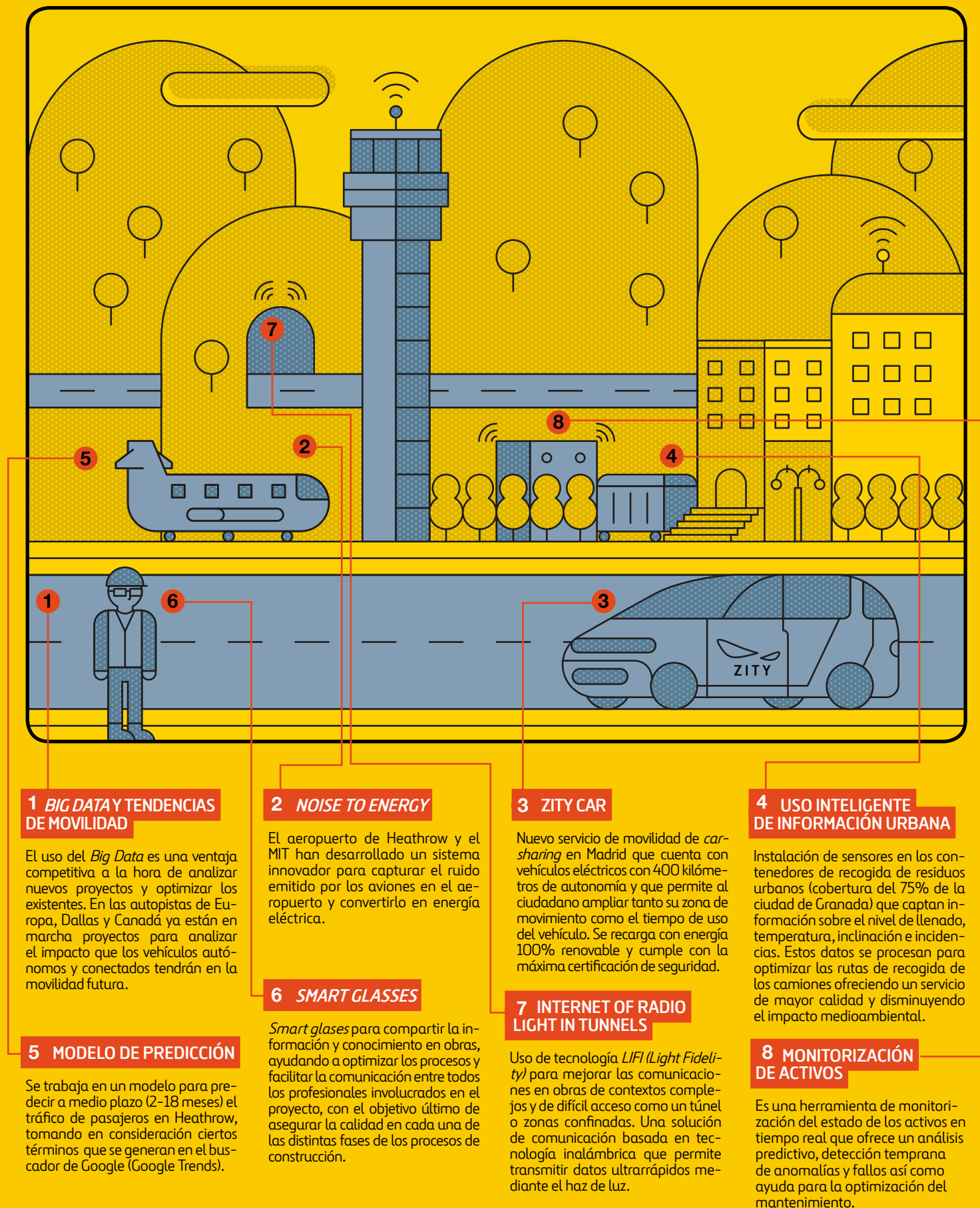




FOTO: proyecto de innovación en la construcción de los túneles de Padornelo (España).

CALIDAD

OFRECER A CLIENTES Y USUARIOS SERVICIOS CON EL MÁXIMO NIVEL DE CALIDAD ES UNA DE LAS PRIORIDADES DE FERROVIAL. LA COMPAÑÍA TIENE IMPLANTADOS MECANISMOS ESPECÍFICOS PARA CONOCER SU NIVEL DE SATISFACCIÓN Y DISPONE DE PLANES ASOCIADOS DESTINADOS A INCREMENTAR LA CALIDAD DEL SERVICIO PRESTADO.

SATISFACCIÓN DE CLIENTES Y USUARIOS

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

En 2017, Ferrovial ha iniciado un proyecto en colaboración con el *Digital Hub* para focalizarse en los usuarios, con el objeto de inferir su percepción respecto de los servicios e infraestructuras proporcionados por la compañía a escala global, identificando las fortalezas y debilidades en el desempeño de la compañía con el fin de establecer acciones de mejora.

El proyecto, que está previsto finalizar en 2018, proporcionará una nueva herramienta para capturar de forma sistemática toda aquella información externa que sea relevante para medir la percepción de los usuarios, incorporar dicha información a la ya existente en distintas áreas de negocio, y establecer un modelo sencillo de *reporting* destinado a la toma de decisiones.

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

Desde la Dirección de Calidad, Prevención y Medio Ambiente se gestionan las reclamaciones no atendidas satisfactoriamente por las áreas de negocio y que el cliente canaliza a través de Ferrovial solicitando una solución. En 2017, el conjunto de las empresas de Ferrovial ha recibido 2.047 reclamaciones emitidas por clientes y usuarios, de las cuales, el 99,31% se cerraron en el año.

USUARIOS DE INFRAESTRUCTURAS

En *autopistas*, Cintra ofrece a sus usuarios soluciones innovadoras que mejoran la fluidez del tráfico y la movilidad en trazados muy congestionados, reduciendo los tiempos de desplazamiento y emisiones de gases de efecto invernadero.

La compañía apuesta por las alianzas público privadas (APP) como modelo para la mejora de las infraestructuras de transporte de un país. En una era de recursos públicos limitados, las APP aportan innovación, eficiencia y el capital necesario para satisfacer la creciente demanda de infraestructuras de transporte en EE.UU.

Las encuestas reflejan la aceptación de la ciudadanía del modelo *Managed Lanes* adoptado por Ferrovial. Así, el viajero

ACTIVIDAD CERTIFICADA

89%

ISO 9001
E ISO 14001

EXPERIENCIA PASAJEROS HEATHROW*

4,2

SOBRE 5

AUDITORÍAS INTERNAS

1.751

DE CALIDAD
Y MEDIO AMBIENTE

MANAGED LANES

+75%

USUARIOS
DECLARAN QUE
REDUCE LA
CONGESTIÓN

* Airport Service Quality survey (ASQ): encuesta independiente, realizada el último trimestre de 2016, a cargo de Airports Council International que puntúa de 0 a 5 el nivel de satisfacción global de los pasajeros de un aeropuerto.

obtiene un 75% de mejora en los tiempos de viaje y un 26% de reducción en el consumo de combustible.

La calidad del servicio se mide a través de encuestas a los usuarios. En las consultas realizadas durante 2017, cabe destacar la opinión favorable de los usuarios sobre las autopistas en Texas, NTE y LBJ. Un 85% de los encuestados declaró tener una opinión favorable sobre la *Managed Lane* NTE y un 90% sobre la LBJ.

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

También se da solución y respuesta a cualquier comunicación por mail, teléfono o escrita recibida.

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

Las nuevas tecnologías permiten tener aeropuertos cada vez más eficientes, más seguros y más cómodos para los pasajeros.

En los últimos años se ha invertido mucho en la automatización de procesos al alcance del pasajero, como tarjeta de embarque, facturación de equipaje, control de acceso, seguridad, control de pasaportes y otros procesos fuera de su alcance, como el sistema de equipajes, sistemas de guía desde que el avión toca tierra hasta que el avión llega al *stand*.

Un ejemplo sobre la mejora en la calidad del servicio al pasajero es el desarrollo de la *app* de Heathrow. Esta aplicación da información sobre los vuelos, pero también permite comprar, alquilar un coche, reservar una plaza de aparcamiento, pedir un taxi o comprar un billete del Heathrow Express.

Los avances llevados a cabo por la compañía cambian la forma de comportarse y aumentan las expectativas de los pasajeros.

En esta línea, en 2017, Ferrovial Aeropuertos firmó un acuerdo de colaboración con *Airports Centre of Excellence* para el desarrollo y despliegue de las mejores prácticas en el desempeño operacional y de servicios, mejorando la experiencia de los pasajeros basados en la metodología Six Sigma.

La última edición de los premios *Air Transport Awards* reconocen a Ferrovial Aeropuertos como *Best Airport Portfolio Manager* de Europa.

En 2017, Heathrow obtuvo el premio de *ACI Europe* al “Mejor aeropuerto europeo del año” en la categoría de más de 40 millones de pasajeros; los premios *SkyTrax* por “Mejor aeropuerto de Europa occidental” y “Mejor aeropuerto para ir de compras”. Por su parte, Aberdeen recibió los premios al mejor proyecto empresarial B2C (*Big Chip Awards*) y al mejor servicio de autobús (*Scottish Transport Awards*).

En el área de Servicios, la encuesta líder nacional “*National Highways & Transport Survey (NHT) Public Satisfaction Survey*” realizada a 112 autoridades locales de Reino Unido refleja que la población de Sheffield está más contenta con las carreteras y el transporte de la ciudad que hace una década. Se ha logrado duplicar los resultados de satisfacción desde 2010 gracias al estado de los pavimentos y senderos, al alumbrado público y al mantenimiento de las autopistas.

Esta encuesta proporciona información relevante para mejorar el desempeño en el contrato recabando opiniones y satisfacción del público sobre los servicios ofrecidos.

Sistemas de Calidad y Medio Ambiente. Ferrovial tiene implantado en los contratos gestionados por sus áreas de negocio sistemas de calidad y medio ambiente. Mayoritariamente, estos sistemas se encuentran certificados conforme a las normas ISO 9001 y 14001, aunque en función de los requerimientos locales pueden estar certificados bajo otros estándares. En 2017, el porcentaje de actividad certificada en calidad y medio ambiente bajos las normas ISO 9001 e ISO 14001 fue del 89% en ambos casos.

Todos los sistemas son auditados internamente por equipos cualificados. Se han realizado 1.751 auditorías internas de calidad y medio ambiente, en línea con años anteriores. Además se han auditado 1.800 centros de producción. Las visitas de asesoramiento para la implantación de los sistemas de gestión y consultas técnicas han ascendido a 3.092.

SISTEMAS PARA GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO NORMATIVO Y LEGISLATIVO

Ferrovial dispone de plataformas digitales para garantizar el cumplimiento con la legislación y normativa técnica a lo largo de todas las fases del ciclo de vida de los contratos.

Normateca abarca un total de 17.373 normas técnicas en los ámbitos de seguridad, calidad y medio ambiente.

En 2017, se ha actualizado y mejorado la herramienta corporativa para el acceso a requisitos legales ambientales, así como de Seguridad y Salud laboral. En la actualidad ese instrumento proporciona 3.395 disposiciones legales, cubriendo la mayor parte de los países donde opera Ferrovial.

TODAS LAS ÁREAS DE NEGOCIO DE FERROVIAL REALIZAN ENCUESTAS DE EXPECTATIVAS Y SATISFACCIÓN DE USUARIOS Y CLIENTES

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. 

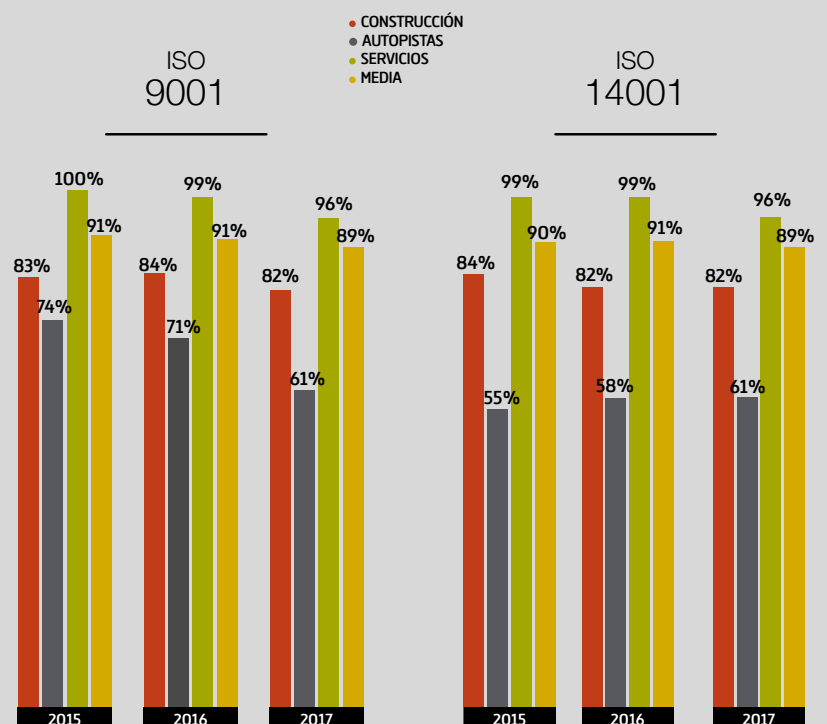
SATISFACCIÓN DEL CLIENTE

...



ACTIVIDAD CERTIFICADA (%DE FACTURACIÓN)

...



ÉTICA E INTEGRIDAD

LAS ACTIVIDADES EMPRESARIALES DE FERROVIAL Y DE SUS ADMINISTRADORES Y EMPLEADOS SE BASAN EN LOS MÁS ALTOS ESTÁNDARES DE INTEGRIDAD, TRANSPARENCIA Y RESPETO A LA LEGALIDAD Y A LOS DERECHOS HUMANOS.

MODELO DE CUMPLIMIENTO

En el marco del compromiso con el estricto cumplimiento de las leyes aplicables y de los más altos estándares de integridad, transparencia y respeto a los Derechos Humanos que presiden su actuación, Ferrovial cuenta con un Modelo de Cumplimiento del que forman parte, entre otras, las siguientes políticas, procedimientos y normativa interna que han de ser respetadas y observadas por sus administradores, directivos y empleados en el desarrollo de su actividad:

Código de Ética Empresarial*; Reglamento del Consejo de Administración*; Reglamento Interno de Conducta en los Mercados de Valores (RIC)*; Política de Cumplimiento; Modelo de Prevención de Delitos; Política Anticorrupción; Política en Materia de Control y Gestión de Riesgos; Procedimiento Corporativo para la Protección de su Patrimonio y la Prevención del Fraude; Política de Derechos Humanos*; Política de Seguridad y Salud*; Política de Responsabilidad Corporativa*; Política en Materia de Competencia; Política de Calidad y Medio Ambiente*; Procedimiento Corporativo del Buzón de Denuncias; Procedimiento Corporativo sobre Gastos de Representación; y Procedimiento de diligencia debida de integridad ética de socios.

Código de Ética Empresarial

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

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

Estos principios se concretan en el cumplimiento de una serie de compromisos recogidos en el Código de Ética Empresarial.

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

**INTEGRIDAD ÉTICA,
RESPECTO A LA
LEGALIDAD Y A LOS
DERECHOS HUMANOS
SON LOS PRINCIPIOS
DEL CÓDIGO DE ÉTICA
EMPRESARIAL DE
FERROVIAL**

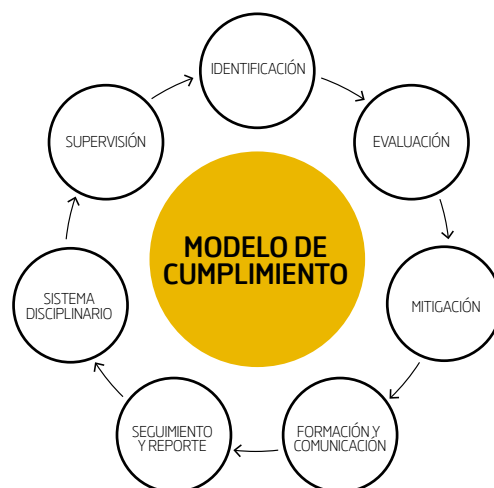
Política de Cumplimiento

La Política de Cumplimiento desarrolla las fases del Modelo de Cumplimiento y establece las competencias de los órganos de gobierno y de gestión de la compañía y las de sus empleados.

La política tiene por objeto (i) proporcionar a todos los administradores, directivos y empleados de Ferrovial un marco general de actuación al que se deben atener en el desarrollo de sus actividades, basado en los más altos estándares de integridad, transparencia, respeto a la legalidad y los Derechos Humanos; (ii) establecer un procedimiento común y homogéneo de vigilancia, control y de gestión de los riesgos de cumplimiento legislativo o normativo, en especial, los destinados a la prevención de conductas delictivas; y (iii) fomentar una cultura de ética empresarial en la organización y en los procesos de toma de decisiones y de formación de la voluntad de administradores, directivos y empleados.

El Modelo de Cumplimiento se estructura en las siguientes fases:

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





- Comunicación, valoración e investigación de los incumplimientos detectados y aplicación de las medidas disciplinarias oportunas.
- Supervisión del modelo por un órgano independiente.

El Modelo de Cumplimiento incluye un Modelo de Prevención de Delitos destinado a prevenir o reducir significativamente los riesgos de comisión de actos delictivos, en especial, los que conlleven la responsabilidad penal de la persona jurídica.

Política Anticorrupción

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

La política impone el cumplimiento de las leyes anticorrupción en todo el mundo, entre las que destacan el Código Penal español (y el del resto de jurisdicciones en las que Ferrovial trabaja), la Ley de Prácticas Corruptas Extranjeras de EE.UU., la Ley de Soborno de Reino Unido y la Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción.

El pasado 15 de enero la Audiencia Provincial de Barcelona dictó sentencia del denominado Caso Palau, no condenando a los dos directivos relacionados con Ferrovial Agroman. Desde el pleno respeto a la sentencia, Ferrovial Agroman reitera su convencimiento de que las adjudicaciones de obras en que participaba se realizaron siempre de forma regular y a la oferta con mejor valoración económica. La empresa ha sido ajena al destino final de los fondos entregados al Palau de la Música mediante contratos de patrocinio.

INTEGRIDAD ÉTICA DE SOCIOS

...

Este procedimiento, aprobado a finales de 2017, establece la obligación de realizar un proceso de diligencia debida de integridad ética en la elección de socio/s, antes de alcanzarse una relación de negocio de cualquier tipo (agrupación, consorcio, UTE, *joint venture*, o sociedad mercantil de cualquier clase), con Ferrovial, S.A. o alguna de las sociedades de su Grupo de empresas.

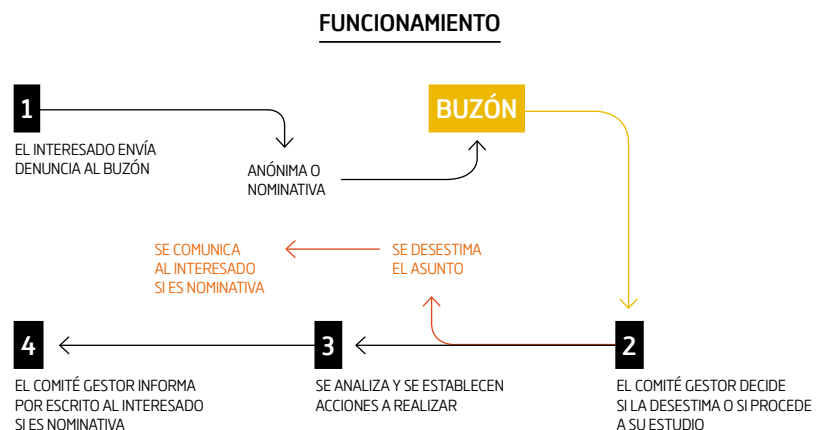
Implica la extensión de los valores de Ferrovial recogidos en su Código de Ética Empresarial a todo su negocio, para que este se desarrolle conforme a las leyes vigentes, nacionales e internacionales, que resulten de aplicación y, en especial, las leyes anticorrupción que prohíben el soborno, activo o pasivo.

Establece una serie de signos de alarma y buenas prácticas éticas a tener en cuenta en la elección de los potenciales socios de Ferrovial, así como limitaciones a la asociación. Igualmente, contiene el proceso de autorización, formalización y seguimiento ético de la asociación.

Política en Materia de Control y Gestión de Riesgos

Tiene por objeto proporcionar a todos los empleados de Ferrovial y de su grupo de sociedades un marco de actuación para el control y la gestión de los riesgos a los que están expuestos en el cumplimiento de sus objetivos de negocio. Para ello, el Consejo de Administración establece el riesgo aceptable y el nivel de tolerancia admisible por áreas de riesgo, entre las cuales se encuentra la relativa a la ética.

CANAL ÉTICO



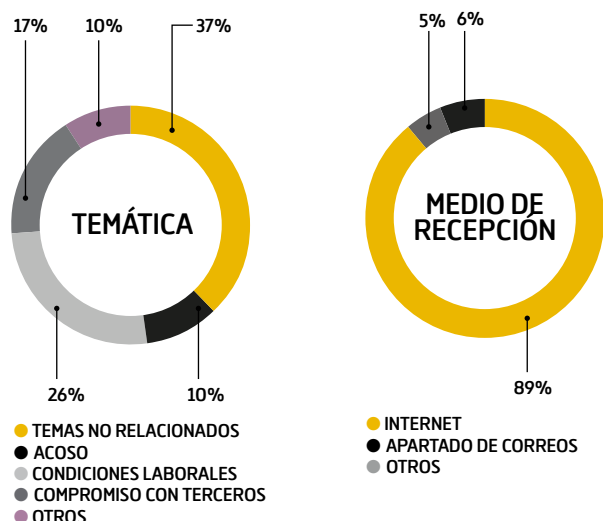
Ferrovial cuenta con un Canal Ético como complemento a otros canales internos. Tiene el objetivo de facilitar la denuncia de cualquier posible irregularidad, incumplimiento o comportamiento contrario a la ética, la legalidad y las normas que rigen Ferrovial. El canal es accesible para empleados a través de la intranet y para cualquier contraparte interesada a través de la página web, y permite realizar comunicaciones de forma confidencial. En 2017 se recibieron 78 denuncias, de las que 35 fueron anónimas y 43 nominativas.

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

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

DENUNCIAS RECIBIDAS

...



UN USUARIO QUE PARTICIPA

Los pasajeros y los conductores son los protagonistas de las infraestructuras de transporte, al igual que lo son los ciudadanos en los municipios. Su capacidad de opinar y de calificar el servicio que reciben, la satisfacción que manifiestan es la principal preocupación de Ferrovial. También lo representa, cada vez más, su capacidad para efectuar críticas y plantear mejoras. Más del 80% de los pasajeros de Heathrow valoran su experiencia como muy buena o excelente, mientras que alrededor del 70% de los conductores de las *Managed Lanes* texanas han tenido una “buena experiencia”

FOTO: movilidad sostenible en ciudades.





DERECHOS HUMANOS

LOS PRINCIPIOS EMANADOS DEL PACTO MUNDIAL DE LAS NACIONES UNIDAS (GLOBAL COMPACT) FUNDAMENTAN LA ACTUACIÓN DE FERROVIAL EN DERECHOS HUMANOS, SIENDO RESPETADOS EN TODA LA ORGANIZACIÓN Y A LO LARGO DE SU CADENA DE SUMINISTRO.

POLÍTICA CORPORATIVA ALINEADA CON LA REGULACIÓN INTERNACIONAL

La Política de Derechos Humanos de Ferrovial, aprobada en 2014, está alineada con el Código de Ética Empresarial, los principios del Pacto Mundial, los Principios Rectores de Negocios y Derechos Humanos de las Naciones Unidas, la Declaración Universal de Derechos Humanos, las Directrices de la OCDE para empresas multinacionales y la declaración sobre las empresas multinacionales de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). El compromiso de la compañía se extiende a todos sus empleados, clientes, proveedores y contratistas con los que trabaja a través de un procedimiento que se orienta a respetar, apoyar, promover y garantizar los Derechos Humanos y rechazar cualquier tipo de discriminación.

Con el fin de identificar, prevenir, mitigar y responder a los riesgos asociados en materia de Derechos Humanos, Ferrovial lleva a cabo un proceso de *due diligence* en sus actividades principales y se apoya en el proceso de identificación y valoración de riesgos denominado *Ferrovial Risk Management*.

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

El Canal Ético de la compañía, por otra parte, ha incorporado en 2017 como un ítem específico Derechos Humanos, de cara a una mejor identificación de esta materia, facilitando la comunicación de incidencias e irregularidades en relación con lo dispuesto en el mismo. A través de su seguimiento, Ferrovial vela por el cumplimiento y el respeto de los Derechos Humanos a lo largo de toda la cadena de valor y en todos los países en los que opera.

España

En España, Ferrovial se compromete con los 31 principios contenidos en el Plan de Acción Nacional de Empresa y Derechos Humanos desarrollado por el Gobierno de España, aprobado en julio de 2017. Este plan responde a las recomendaciones efectuadas en el marco de la Unión Europea a través de la estrategia renovada de la Unión Europea para 2011-2014 sobre la Responsabilidad Social de las Empresas

FERROVIAL EVALÚA EL IMPACTO SOCIAL Y AMBIENTAL EN SUS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS SOBRE POBLACIONES VULNERABLES

(RSE/RSC) y del Plan de Acción de la Unión Europea sobre Derechos Humanos y democracia 2015-2019.

Además, la compañía actualizó en 2015 el Procedimiento para la Prevención del Acoso Laboral y Sexual, al tiempo impulsa su II Plan de Igualdad de Ferrovial, cuyo objetivo radica, entre otros, en garantizar el principio de igualdad de trato y de oportunidades entre hombres y mujeres. En esta línea, Ferrovial está adherida desde 2013 al proyecto “Empresas por una sociedad libre de violencia de género”, impulsado por el Ministerio de Sanidad, Asuntos Sociales e Igualdad para sensibilizar a la sociedad sobre la igualdad entre hombres y mujeres y en el respeto de los derechos fundamentales.

Australia

El pasado 31 de octubre de 2017 Broadpectrum concluyó sus contratos de prestación de servicios de mantenimiento, atención social y seguridad a solicitantes de asilo y refugio en los Centros Regionales de Procesamiento de Manus y Nauru. De esta forma, Ferrovial cumplió su palabra cuando en mayo de 2016 adquirió la mencionada compañía australiana, momento en el que anunció su determinación de no presentarse a la renovación de los mismos.

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

Reino Unido

La *Modern Slavery Act* de 2015 es una ley del Parlamento de Reino Unido diseñada para hacer frente a la esclavitud en Reino Unido y consolidar los delitos relacionados con el tráfico de personas y la esclavitud.

En el marco de esta ley, Ferrovial Agroman UK, Amey, AGS y el aeropuerto de Heathrow disponen de compromisos que garantizan la prevención de hechos relacionados con la esclavitud en cualquiera de sus formas y la trata de personas, tanto en sus actividades propias como en su cadena de suministro.

PROMOCIÓN Y DIFUSIÓN

Ferrovial promueve el respeto de los Derechos Humanos y fomenta un ambiente de trabajo respetuoso y digno para todas las personas. El curso sobre el Código de Ética ha sido



realizado por 2.085 empleados, acumulando un total de 11.956 horas desde 2010.

Ferrovial tiene un firme compromiso con la igualdad efectiva de oportunidades, como recoge su Plan Estratégico de Diversidad. En el marco de esta iniciativa, destaca el Programa de Liderazgo Inclusivo por el que ya han pasado más de 400 *managers* en Australia y 1.300 gerentes en Reino Unido. Está previsto ampliar el alcance del programa a otras geografías.

La compañía aprovecha su participación en foros internacionales y en programas de formación para sensibilizar acerca de la necesaria implicación de las empresas en la protección de los Derechos Humanos. Prueba de ello, es la elección de Ferrovial para ostentar la Secretaría del Comité Ejecutivo de Forética y su participación como vocal en el Comité Ejecutivo de la Red del Pacto Mundial y Fundación Seres, asociaciones todas ellas pioneras en el impulso de la Responsabilidad Corporativa en España.



VIDEO: EL SALADO
Consiga más información pinchando en este link

En relación con los derechos laborales, Ferrovial garantiza el derecho a la huelga, la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva de los representantes de personal y sindicatos. Los empleados de Ferrovial están protegidos por las regulaciones colectivas laborales en los diferentes países. El 73% de la plantilla está adherida a convenios colectivos.

Ferrovial promueve iniciativas que fomentan la escucha y una forma de trabajar más flexible que permite un mayor equilibrio de la vida personal y profesional, así como un entorno saludable. Los canales de comunicación, como son las redes sociales internas y la propia intranet corporativa, Ferronet, facilitan la creación de entornos de trabajo colaborativos, dinámicos y flexibles. En 2017 Ferronet registró 2.911.857 sesiones y 5.231.933 páginas vistas.🔊



INTEGRACIÓN DE LA POBLACIÓN ABORÍGEN EN AUSTRALIA

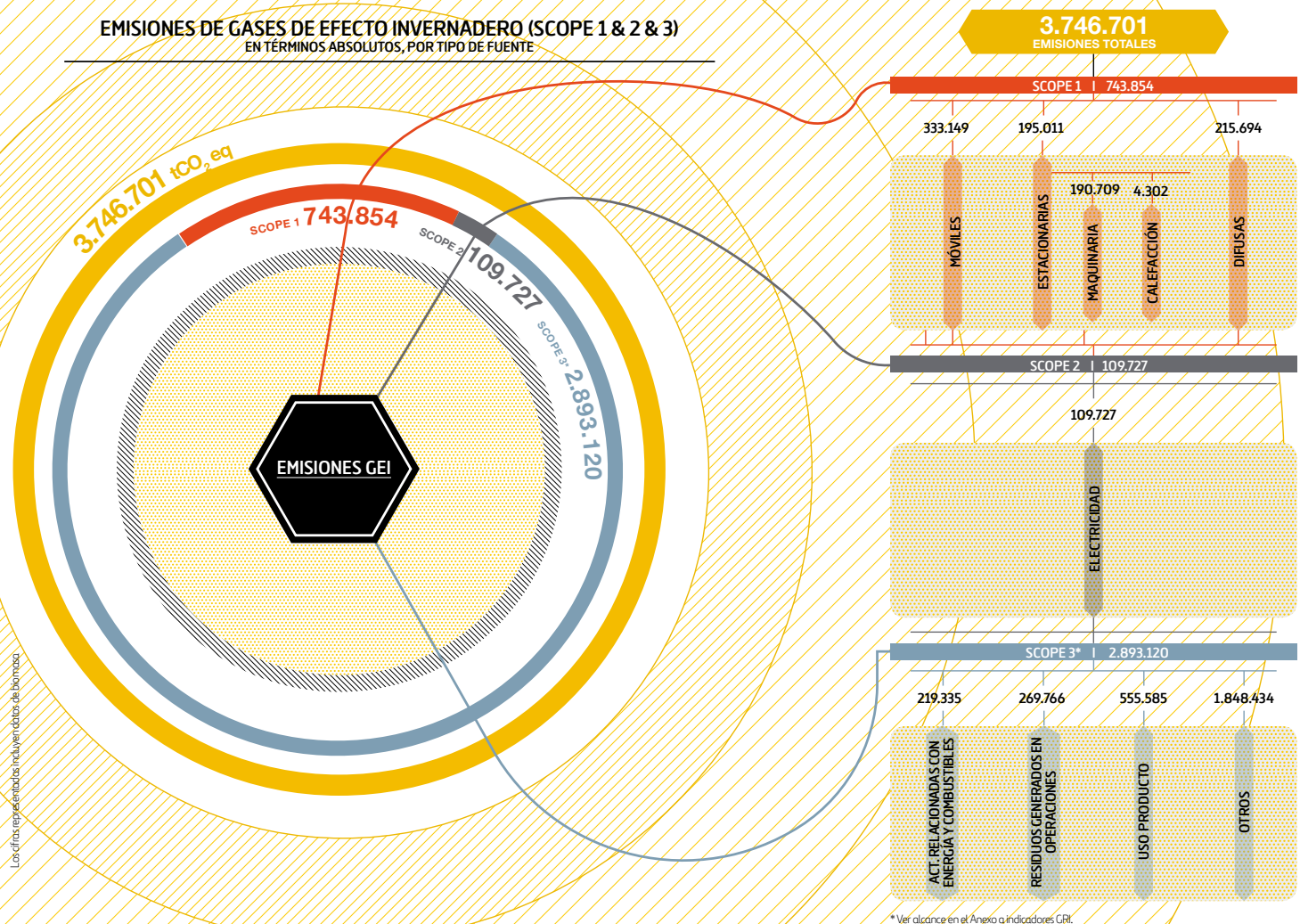
...

Una de las principales iniciativas en Derechos Humanos es desarrollada por Broadspectrum en Australia, a través de sus programas vinculados al *Reconciliation Action Plan* impulsado por el Gobierno para la integración de la población aborígen en la sociedad. La compañía dispone de un plan destinado a aumentar la presencia de este importante grupo a través de una oferta de empleo sostenible, capacitación, educación y oportunidades comerciales a largo plazo para los pueblos aborígenes y sus comunidades. Así, el *Reconciliation Action Plan* de Broadspectrum incluye medidas como el incremento del empleo indígena hasta el 6% en 2018, o incrementar los contratos con proveedores y subcontratistas de esta condición hasta el 3% en 2020. Asimismo, facilita la incorporación de jóvenes profesionales aborígenes.

El programa se desarrolla a través de:

- Respetar los valores y creencias de pueblos aborígenes.
- Generar empleo, educación y oportunidades de formación.
- Comprender el impacto potencial que la actividad de negocio puede tener en las comunidades aborígenes.
- Aumentar la participación de las comunidades aborígenes en el éxito del negocio.
- Apoyar programas que fortalezcan y promuevan los intereses de los aborígenes.
- Alentar a todos los empleados a desarrollar conciencia sobre las culturas aborígenes
- Establecer los procedimientos de escucha a los pueblos aborígenes.

EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO (SCOPE 1 & 2 & 3) EN TÉRMINOS ABSOLUTOS, POR TIPO DE FUENTE



MEDIO AMBIENTE

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

La ratificación del acuerdo universal contra el cambio climático, el Acuerdo de París, confirma el compromiso de los gobiernos de limitar el aumento del calentamiento global por debajo de los 2°C a final de siglo respecto a los niveles preindustriales. La mayor parte de los países donde opera Ferrovial han ratificado sus compromisos de reducción de emisiones, por lo que se espera una aceleración del proceso de descarbonización de sus economías que generará nuevas oportunidades.

ESTRATEGIA CLIMÁTICA

La estrategia y gobernanza climática está integrada en la estrategia de negocio de Ferrovial. Los avances tecnológicos, una apuesta por la innovación, por la eficiencia energética, la procedencia de la energía de fuentes renovables y un aumento del peso de estas en los *mix* eléctricos en detrimento de los combustibles fósiles, son elementos indispensables para afrontar el compromiso medioambiental de reducir las emisiones propias y las de clientes y usuarios de productos y servicios.

En este sentido, Ferrovial se convierte en un socio estratégico en la consecución de los objetivos de mitigación de emisiones y

adaptación a los efectos del cambio climático aportando soluciones a través de sus modelos de negocio *low carbon*: movilidad de personas (*Managed Lanes* en autopistas y *carsharing*), servicios energéticos, gestión de ciudades (*smart cities*), agua, economía circular y adaptación de las infraestructuras.

La estrategia climática de Ferrovial ha sido premiada un año más por *Carbon Disclosure Project (CDP)*, al ser incluida en la categoría de *leadership "Climate A List"* en la edición de *Climate Change* y reconocida por la consultora internacional *Carbon Clear* como una de las empresas líderes entre las empresas del Ibex 35.

Task Force on Climate-Related Financial Disclosures

Ferrovial se ha comprometido a implementar las recomendaciones del *Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD)*.

Actualmente, el sistema de riesgos corporativo de Ferrovial abarca los riesgos climáticos tanto físicos, operacionales, regulatorios, financieros y reputacionales. Este análisis aporta información útil y relevante para planificar la estrategia corporativa



y aprovechar las oportunidades de negocio derivadas de las medidas de mitigación y adaptación.

Se consideran estas recomendaciones como un punto de inflexión que acelerará la economía baja en emisiones.

Colaboración con grupos de interés

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

Para facilitarlo, la compañía se encuentra presente en varios *think tanks* y grupos de influencia a nivel europeo para tratar el futuro de la agenda económica y ambiental para los horizontes 2030 y 2050. Destacan el *Corporate Leaders Group* (*University of Cambridge Institute for Sustainability Leadership*) y el *EU Green Growth Group* (plataforma formada por representantes del mundo empresarial, miembros del parlamento europeo, gobiernos y comisarios).

En el ámbito de la innovación climática, desde 2017 Ferrovial es co-partner del *Climate-KIC*, la mayor iniciativa europea de innovación público-privada creada por el *European Institute of Innovation and Technology (EIT)* centrada en mitigación y adaptación al cambio climático, bien con la realización de proyectos de innovación o bien accediendo a la red de emprendedores que articula el *Climate-KIC*.

En España, Ferrovial preside el Grupo Español de Crecimiento Verde (GECV) que fomenta la colaboración público-privada para avanzar en materia de mitigación y adaptación al cambio climático, la descarbonización de la economía y el fomento de una economía circular.

En la misma línea, la compañía es miembro de la Fundación Empresa y Clima, aliado estratégico en la Comunidad #PorElClima, impulsora de la Plataforma Española de Acción Climática de colaboración pública-privada, presentada en el marco de la COP de Bonn, que supone un apoyo a la Alianza de Marrakech para contribuir a una economía verde y descarbonizada, y participante del Clúster de Cambio climático promovido por Forética.

Economía Circular

La economía circular es un elemento importante como nuevo modelo económico en la lucha contra el cambio climático. Por ello, Ferrovial ha apoyado el Pacto por la Economía Circular promovido por los Ministerios de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente y de Economía, Industria y Competitividad que promueve la reducción del uso de recursos naturales no renovables, reutilización de los residuos como materias primas, reciclado, incorporar criterios de ecodiseño y sensibilización de la ciudadanía principalmente.

En este ámbito, internamente se ha constituido un Grupo de Trabajo de Economía Circular orientado a identificar e impulsar oportunidades que permitan transformar los residuos generados y gestionados, en materias primas o combustibles secundarios aprovechables en obras e infraestructuras diseñadas, construidas y operadas por Ferrovial.

EVOLUCIÓN DE EMISIONES CO₂ *

-28,4%

EN TÉRMINOS
RELATIVOS (tCO₂eq/M€)
(2009-2017)
(Scope 1 & 2)

ELECTRICIDAD DE ORIGEN RENOVABLE

36%

DEL TOTAL
CONSUMIDO

HUELLA DE CARBONO. OBJETIVOS DE REDUCCIÓN

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

La compañía cuenta con ambiciosos objetivos en esta materia. Para 2020 se ha propuesto reducir las emisiones scope 1&2 en términos de intensidad (tCO₂eq/millones de euros de facturación) en un 35,4% con respecto al año base, 2009. Para 2030, el objetivo aprobado y avalado por SBTi, es reducir las emisiones scope 1&2 en términos absolutos un 32% y en términos de intensidad un 42,9%. El objetivo de reducción para 2017 ha sido del 25,75% en términos de intensidad respecto al año base.

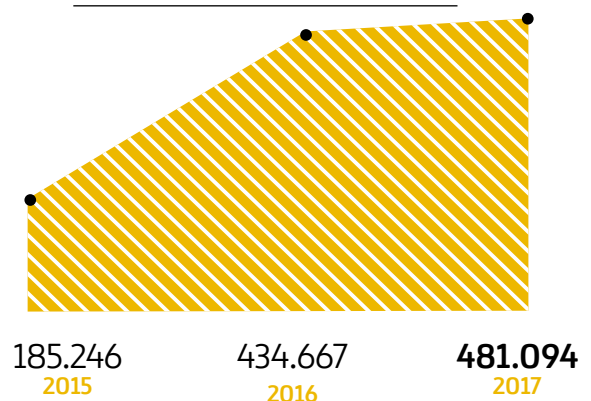
Tras realizar el cálculo de la huella de carbono de 2017, las emisiones scope 1&2 se han reducido en un 28,4% en términos de intensidad (2,65% por encima del objetivo) con respecto al año base. En términos absolutos, las emisiones se han reducido un 10,2%, a pesar del 25,4% incremento de facturación desde dicho año. Para más información, consultar el capítulo Anexo.

El cumplimiento del objetivo propuesto se está realizando en base a la implantación de acciones de mejora de la eficiencia energética en edificios y procesos, en la incorporación de criterios sostenibles en las compras, en el *renting o leasing* de vehículos y maquinaria, en el diseño de planes de movilidad sostenible, y en el impulso de la compra de electricidad de origen certificado renovable. En este sentido, en 2017 el 36,04% de la electricidad total consumida procedió de fuentes renovables, siendo un 94,08% comprada y un 5,92% de autoconsumo.

Emisiones evitadas

Desde 2009, y gracias a los planes internos se han reducido las emisiones scope 1&2 en 1.201.541 tCO₂eq, cifra similar a las emisiones anuales de una ciudad de 174.136 habitantes. En 2017 el consumo de electricidad renovable evitó la emisión de 39.247 tCO₂eq, y las emisiones evitadas gracias la actividad de triaje y captación de biogás en vertederos ascendieron a 1.389.171 tCO₂eq.

ENERGÍA RENOVABLE CONSUMIDA (GJ)



* La evolución de las emisiones se ha calculado ajustando los datos del año base al perímetro de las Sociedades de 2017.

BIODIVERSIDAD Y CAPITAL NATURAL

Bajo el programa “Ferrovial, Capital Natural”, Ferrovial 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 nuevas oportunidades en este ámbito. A finales de 2016 se hizo público el Protocolo del Capital Natural, el primer estándar internacional que tiene por objeto facilitar a las corporaciones la interiorización de los riesgos y oportunidades relacionados con la biodiversidad y el capital natural. Ferrovial se había anticipado a este proceso incorporando en su política el criterio de “No Pérdida Neta de Biodiversidad” (*no net loss*) desarrollando herramientas para medir el impacto de la compañía sobre la biodiversidad, en colaboración con diversas instituciones científicas (CSIC, Universidad Rey Juan Carlos de Madrid, Universidad de Salamanca).

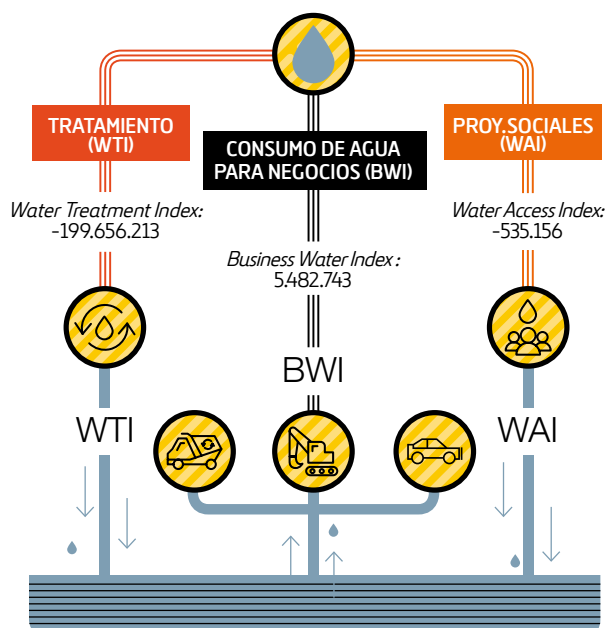
Durante 2017 se ha finalizado el desarrollo de dichas herramientas y se comenzó a validar su fiabilidad en algunos proyectos de infraestructuras. Esta iniciativa ha servido como caso de estudio y ha acelerado el ingreso de Ferrovial en la *Natural Capital Coalition*, entidad promotora del protocolo.

Por otra parte, la compañía mantiene sus líneas de colaboración con la Iniciativa Española Empresa y Biodiversidad (<http://ieeb.fundacion-biodiversidad.es/>), y la Red de Seguimiento del Cambio Global, del Ministerio de Medio Ambiente (MAPAMA).

HUELLA HÍDRICA

Ferrovial es la primera compañía de su sector en establecer una metodología para cuantificar su impacto sobre el recurso agua.

HUELLA HÍDRICA DE FERROVIAL



BWI: Índice de Agua de los Negocios. Consumo de agua y su vertido en las actividades desarrolladas por las unidades de negocio. **WTI:** Índice de Tratamiento de Agua: impacto de los procesos de tratamiento de agua de Cadagua y las de tratamiento de lixiviados en vertederos de Ferrovial Servicios y Amey. **WAI:** Índice de Acceso al Agua: impacto de los proyectos de Acción Social para el abastecimiento de agua a comunidades en países en vías de desarrollo.

OBJETIVOS DE REDUCCIÓN CERTIFICADOS POR SCIENCE BASED TARGETS (SBTi)

Ferrovial se ha sumado a la iniciativa SBTi que promueve la acción del sector privado hacia una economía baja en emisiones. Una propuesta que sigue las recomendaciones de los científicos y las alinea con los objetivos de reducción de emisiones requeridos en los distintos horizontes temporales. Ferrovial es la primera empresa de su sector a nivel mundial en establecer unos objetivos de reducción alineados y validados por esta iniciativa. SBTi cuenta con la colaboración del Pacto Mundial de Naciones Unidas, CDP, World Wildlife Found (WWF) y el World Resources Institute (WRI).



CARBON PRICING

Durante 2017 se ha desarrollado una herramienta para implantar un precio de carbono en las inversiones más relevantes de Ferrovial en la modalidad *shadow pricing*, con el objetivo de cuantificar los riesgos y oportunidades asociadas y orientar el portfolio de activos a modelos de negocio descarbonizados. La metodología establece la evolución del precio del carbono a lo largo del tiempo (desde 2020 a 2050), en los principales sectores y en las 15 geografías más relevantes, permitiendo cuantificar los riesgos y las oportunidades de las nuevas inversiones. También incluye un análisis de cuáles son los precios del carbono actuales, los precios óptimos para poder cumplir el objetivo de descarbonización del Acuerdo de París y la senda de cumplimiento en cada uno de los países.

Está basada en los principios de *The Water Footprint Assessment Manual (WFM)*, de la *Global Water Tool (GWT)* y GRI-G4, y considera aspectos como el estrés hídrico del país, el impacto sobre el recurso hídrico (cantidad y calidad) y la accesibilidad al agua. Más información sobre la huella hídrica en www.ferrovial.com.

REDUCCIÓN DEL IMPACTO MEDIOAMBIENTAL

Los elevados volúmenes de tierras gestionados en obra han motivado que Ferrovial establezca un objetivo de reutilización de las mismas buscando la minimización de impactos asociados a esta actividad. Por ello, se ha establecido un objetivo de reutilización de tierras del 80% para 2020, considerando 2015 como año base.

TIERRAS REUTILIZADAS EN OBRA

2017	2016	2015
15.498.439 m³	11.692.839 m³	5.910.889 m³

La compañía también ha reducido la producción de residuos no peligrosos, alcanzando el objetivo de reducción del 2,5% anual establecido, tomando 2016 como año base.

RESIDUOS NO PELIGROSOS GENERADOS

2017	2016	2015
683.842 m³	731.874 m³	655.519 m³

Los residuos no peligrosos de 2015 y 2016 han sido recalculados teniendo en cuenta el aporte de las nuevas Sociedades adquiridas con el fin de mejorar la comparabilidad de los datos.



FOTO: Aeropuerto de Glasgow (Reino Unido).

SER RESPONSABLE, SER SOSTENIBLE

Ferrovial cree en el desarrollo y en el largo plazo. Un modelo de empresa que aboga por la responsabilidad en la forma de actuar y la sostenibilidad de su proyecto. Valores que generan compromisos, políticas y procedimientos sobre medio ambiente, comunidad, ética e innovación. Una forma de ser y de actuar que reconoce DJSI, FTSE4Good o *Carbon Disclosure Project* al incluir a Ferrovial entre sus miembros.



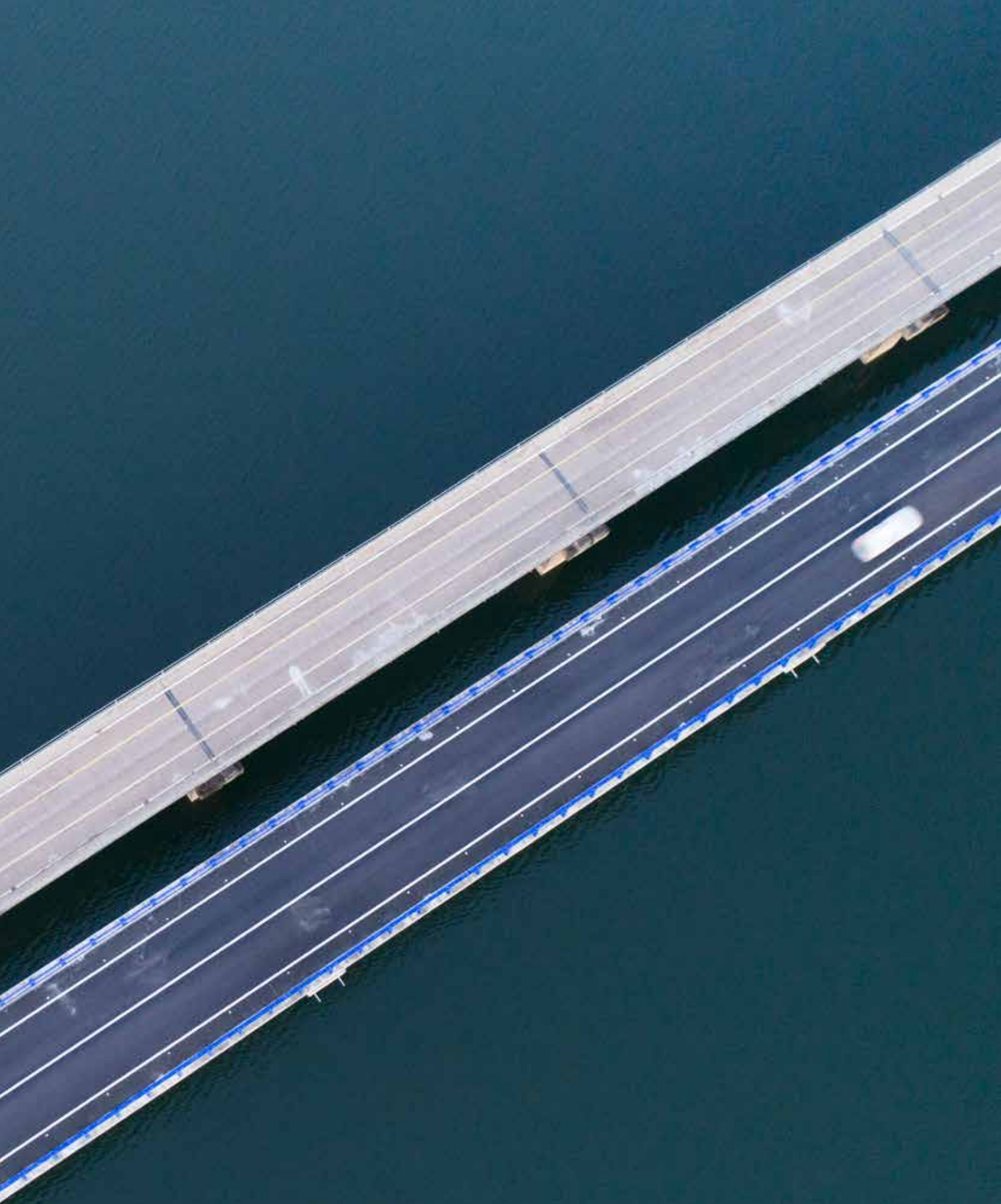
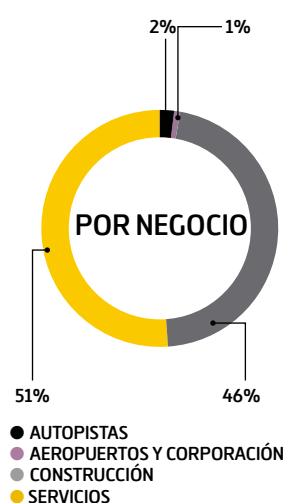


FOTO: viaducto de Castilblanco, Badajoz (España).

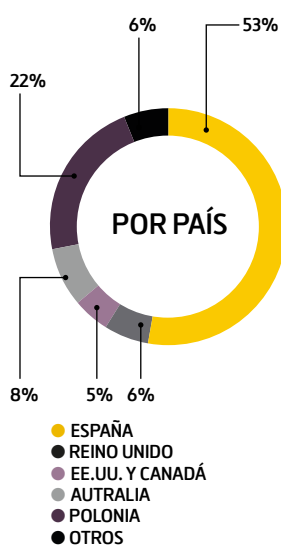
CADENA DE SUMINISTRO

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

NÚMERO DE
PROVEEDORES:
87.335



NÚMERO DE
PROVEEDORES:
87.335



Ferrovial integra sus principios y valores corporativos a lo largo de toda la cadena de suministro. La compañía trabaja con organizaciones y socios líderes, socialmente responsables y colaborativos.

Los procesos de selección y contratación son objetivos y rigurosos. La compañía, a través de la evaluación y seguimiento de la calidad, busca incrementar el rendimiento de la cadena de suministro y facilitar relaciones comerciales sólidas y a largo plazo.

ESTRATEGIA Y PROCEDIMIENTOS DE GESTIÓN

La Política de Compras Global, aplicable a todas las compañías y filiales de Ferrovial, recoge los principios fundamentales en materia de seguridad y sostenibilidad que marcan la relación de la compañía con sus proveedores. Están basados en el Código de Ética Empresarial y la Políticas de Responsabilidad Corporativa de la compañía.

Dicha política define las bases y la operativa básica de funcionamiento, y se aplican unos procedimientos operativos específicos para cada país/zona para adaptarlos a las particularidades de cada mercado. Se busca potenciar la gestión adaptada a los requerimientos específicos de cada proyecto, teniendo en cuenta el mercado local de proveedores y aplicando a las compras relevantes una visión internacional, con el fin de aprovechar sinergias y el amplio conocimiento del mercado global de proveedores.

La coordinación global de la actividad de compras recae en el Comité de Compras Global que, liderado por el CIO (*Chief Information and Innovation Officer*) de Ferrovial y compuesto por los máximos responsables de compras de las áreas de negocio, facilita compartir buenas prácticas y mejorar la función compras desde un punto de vista global.

La potenciación del buen gobierno en compras se materializa con el refuerzo del modelo de control de los procedimientos a través de información obtenida de los sistemas, con el desarrollo de planes de sostenibilidad particulares, y el establecimiento de grupos de trabajo para profundizar en nuevos enfoques y soluciones específicos para mitigar riesgos.

Asimismo, otro de los objetivos perseguidos es la profesionalización de la función a través de programas de formación específicos, presencia en eventos y la mejora de la comunicación con los negocios. Durante este año se han impartido 5.820 horas de formación, dirigidas principalmente a los gestores de compras, con el objetivo de conocer las mejores prácticas y últimas novedades en el ámbito del aprovisionamiento.

GESTIÓN INTEGRAL DE PROVEEDORES

La relación que Ferrovial mantiene con sus proveedores está basada en la transparencia y confianza mutua, con el claro objetivo de poder garantizar una excelente prestación de servicios, eficiente y de calidad. La relación con los proveedores y contratistas se realiza a través de sistemas específicos de gestión, clasificación, homologación, evaluación y control de riesgos.

La selección de proveedores se basa en criterios objetivos y rigurosos que garantizan la independencia e imparcialidad. El procedimiento de evaluación y seguimiento de la calidad de proveedores y subcontratistas contempla una valoración de incidencias ante cualquier incumplimiento de los requisitos convenidos recogidos en el contrato o pedido que provoquen una alteración en la prestación del servicio. Las incidencias se clasifican en leves o graves y pueden llegar a provocar el bloqueo y/o exclusión del proveedor en futuros concursos.

Además es parte fundamental que los proveedores aseguren el cumplimiento de la Política de Responsabilidad Corporativa, el Código de Ética Empresarial, Políticas de Anticorrupción y de Cumplimiento en el ámbito que les sea de aplicación. En esta línea, se han actualizado modelos de contratos y pedidos para alinearlos con la nueva Política Corporativa de Cumplimiento, de modo que los responsables de compras transmitan a los proveedores el compromiso de actuar conforme a esta última.

PROVEEDORES
EVALUADOS EN 2017

13.129

Durante 2017 se han evaluado 13.129 proveedores, de los cuales han resultado rechazados menos del 1%. Durante dicho año se han incorporado 29.173 nuevos proveedores. Un total de 685 proveedores fueron considerados críticos, que supusieron un 19,1% de la facturación total en proveedores.



INNOVACIÓN Y TECNOLOGÍA

Para Ferrovial es clave seguir apostando por la innovación y el uso de nuevas tecnologías como elementos clave para mejorar los procesos de compra y la información disponible. La mejora continua es una prioridad, incorporando nuevas formas de trabajo, compartiendo conocimientos y aprendiendo de las mejores prácticas. Se busca también la innovación en colaboración con proveedores, utilizando su experiencia para ofrecer productos y servicios que agreguen valor, minimicen el riesgo y ofrezcan nuevas oportunidades.

En Construcción se sigue potenciando el uso de InSite como herramienta de apoyo a la gestión e información de compras, incorporando nuevas capacidades de tratamiento de información y análisis.

Por su parte, Ferrovial Servicios lanzó un ambicioso programa para optimizar la información disponible y poder compartirla con el resto de actividades del negocio. En él se incluyen catálogos *punch out*, lo que permite una mayor integración con proveedores críticos; cuadros de mando para la gestión de compras (PIC BI) y de flota (OMEGA BI), de cara a facilitar un mayor aprovechamiento de la información disponible; y el diseño e implantación del proyecto ÓPTIMAS, que consta de un plan de mejoras con el objetivo de optimizar las funciones de *backoffice* de las áreas de negocio.

En lo relativo a la gestión de la información y los datos, destaca el incremento de la presencia de aprovisionamiento y flota en proyectos de innovación. El proyecto *Smart Fleet*, programa de flota inteligente y conectividad que conlleva la implantación de tecnología embarcada en la propia flota, está diseñado para la obtención de información dirigida a la mejora de la eficiencia, el control de consumos en tanques de combustible, al mantenimiento preventivo y correctivo, y a la seguridad laboral y vial en flota y talleres.

PROYECTO OMEGA

...

Desde marzo de 2017, Ferrovial Servicios dispone de la herramienta OMEGA (Optimización del Mantenimiento de Equipos y Gestión de Activos) *software* para recoger toda la información de equipos y vehículos en talleres propios que hace posible un mayor control de la flota y una reducción de los costes de mantenimiento asociados.

El objetivo de OMEGA es obtener la suficiente trazabilidad para controlar gastos y asignar eficazmente los recursos disponibles como mano de obra, materiales y gastos de subcontratación. Con los datos obtenidos, a través de *Big Data*, se espera poder anticipar posibles averías y adaptar planes de mantenimiento preventivo.

Se han invertido considerables recursos en el diseño de la aplicación para ajustarla a los diferentes perfiles técnicos existentes en los talleres. Los principales beneficios de esta nueva herramienta son:

- Disponer de un único modelo de gestión unificado en Ferrovial Servicios.
- Ahorrar costes de mantenimiento gracias a una planificación más adecuada.
- Mejorar la gestión de la flota, al disponer de toda la información técnica de equipos y vehículos.

COMPRAS SOSTENIBLES

El área de compras contribuye activamente a la consecución de los objetivos del Plan Estratégico de Responsabilidad Corporativa, el Plan 20.19, mediante el fomento de la contratación de energías renovables, la reducción de consumos de combustible y mediante la compra de vehículos eléctricos e híbridos. En esta línea, Construcción dispone de un Catálogo de Compras Verdes encaminado a fomentar la adquisición de productos y servicios con características ambientales que permitan contribuir a mejorar la eficiencia energética, la sostenibilidad ambiental y ayudar a tomar decisiones responsables en la compra de suministros y en la contratación de obras y servicios.

En los procesos de compras, a la hora de tomar una decisión se considera el consumo energético entre los factores analizados de los productos o servicios a contratar, en aquellas compras en las que este factor resulta relevante. En 2017 se ha realizado un estudio de mercado sobre los vehículos híbridos y eléctricos para determinar las posibles alternativas existentes, así como las ventajas e inconvenientes y/o limitaciones respecto de los vehículos convencionales. Por su parte, Ferrovial Servicios está analizando nuevos métodos de propulsión de vehículos pesados, en especial para los camiones de recogida de residuos (100% eléctrico e híbrido en desarrollo).

PROCESO DE COMPRAS

...



SOLICITUD DE COMPRAS

Cada área organiza sus compras siguiendo criterios de gestión establecidos por el Comité de Compras.

ESTRATEGIA DE CONTRATACIÓN

- Catálogo de Compras Verdes.
- Estudio sobre Proveedores de productos reciclados.

EVALUACIÓN Y SELECCIÓN DE PROVEEDORES POTENCIALES

Análisis de idoneidad:

- Capacidad financiera.
- Medioambiental.
- Social (Seguridad y Salud, respeto a los DDHH, prácticas éticas).

PETICIÓN DE OFERTAS

Trasmisión de requerimientos éticos y anticorrupción, e inclusión de cláusulas en pedidos y contratos.

ADJUDICACIÓN DE CONTRATOS

Control y seguimiento de proveedores y contratos.

COMUNIDAD

FERROVIAL, COMPROMETIDA CON LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS), PARTICIPA ACTIVAMENTE EN LA COMUNIDAD MEDIANTE EL DESARROLLO Y EJECUCIÓN DE PROGRAMAS SOCIALES QUE MEJORAN SIGNIFICATIVAMENTE LA VIDA DE LAS PERSONAS. LA COMPAÑÍA SE CONSIDERA UN ACTOR CLAVE EN FAVOR DEL DESARROLLO SOCIAL Y ECONÓMICO EN LOS PAÍSES DONDE OPERA.

Ferrovial, como gestor de infraestructuras, es una pieza clave para la reducción de los desequilibrios territoriales, contribuye al desarrollo, genera empleo, potencia las compras a proveedores locales, contribuye con el pago de impuestos y transfiere sus capacidades, conocimientos, innovación y tecnología.

La compañía desarrolla diferentes programas de inversión en la comunidad dirigidos a colectivos de personas en riesgo de exclusión tanto en sus principales mercados como en países en vías de desarrollo.

INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD

España

Ferrovial contribuye a la rehabilitación de locales destinados a la distribución de alimentos a colectivos desfavorecidos dentro del programa **Acción Social en España**. En 2017 la compañía, junto a la Federación Española de Bancos de Alimentos, ha apoyado en el acondicionamiento de nueve centros ubicados en Palencia, Murcia, Orense, Cáceres, Algeciras, Huelva, Granada, Madrid y Barcelona.

También dispone del programa **Juntos Sumamos**, en el que los empleados deciden donar aportaciones a proyectos sociales, duplicadas por la compañía. En 2017 se han ejecutado tres proyectos elegidos por los empleados donantes: puesta en marcha de un centro de día de Aldeas Infantiles en Málaga, rehabilitación de un dispensario médico en Haití con Manos Unidas y atención a pacientes de lepra en la India con la Asociación Fontilles.

Por otro lado, Ferrovial apoya a las actividades de la Fundación Integra con el fin de contribuir a la inserción de personas en riesgo de exclusión social. Desde 2002, Ferrovial ha contribuido a la inserción de más de 500 personas. Por su parte, Ferrovial Servicios ha formalizado 32 acuerdos de colaboración con centros especiales de empleo. Asimismo, lanzó el programa "Escuela de Oficios" que consiste en favorecer la empleabilidad de personas en riesgo de exclusión social o discapacitadas. Y colabora con el proyecto "Coach" de la Fundación Exit, una iniciativa de voluntariado corporativo dirigida a jóvenes en situación de vulnerabilidad trabajando su orientación y motivación.

Respecto a la integración de personas con discapacidad, Ferrovial y Fundación Adecco colaboran en el Plan Familia, dirigido a familiares de empleados. Por su parte, Cadagua participa en el Proyecto Unidos, pionero en orientación académica y laboral para estudiantes universitarios con discapacidad.

En el ámbito del apoyo a la cultura, la compañía patrocina el Museo Guggenheim, el Liceo de Barcelona o el Teatro Real de Madrid. También colabora con distintos ayuntamientos en la promoción de conciertos, exposiciones y concursos.

PROYECTOS DE APOYO A LA COMUNIDAD

305

INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD (M€)

4,3

BENEFICIARIOS EN PROY. AGUA Y SANEAMIENTO

212.605

Estados Unidos

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. La autopista I-77 apoya el **Discovery Science Museum** en Charlotte, Carolina del Norte. *Discovery Place* es una ONG enfocada a la exploración de la Naturaleza a través de exhibiciones y programas educativos para todas las edades.

Canadá

La 407 ETR y sus empleados están comprometidos con las comunidades de su entorno a través de distintas iniciativas sociales en los siguientes ámbitos:

- **Deporte juvenil.** Ayuda al *Richmond Hill Soccer Club* a proporcionar ligas, campamentos y eventos especiales durante todo el año a más de 7.000 jugadores, 500 voluntarios y 100 oficiales del juego.
- **Hospitales y Rehabilitación.** Apoya a distintos centros sanitarios como son *Hamilton Health Sciences Foundation*; Fundación *Humber River Hospital*; *Joseph Brant Hospital*, o *Mackenzie Health Foundation*, entre otros.
- **Medio ambiente.** Asociada a *Evergreen*, 407 ETR no solo dona sino que facilita la participación de sus empleados en la plantación de árboles.

Reino Unido

Amey y la **Fundación Duque de Edimburgo** (DofE) cuentan con un acuerdo para mejorar las oportunidades de vida y la empleabilidad de miles de jóvenes en riesgo de exclusión desde hace 13 años. El programa se desarrolla en Staffordshire, Birmingham, Liverpool, Sheffield y Gales.

Heathrow Community Fund es un programa del Aeropuerto de Heathrow por el que se apoyan proyectos que mejoren la calidad de vida de las comunidades cercanas al aeropuerto en empleabilidad de jóvenes, medio ambiente, actividades comunitarias y voluntariado del personal. Heathrow también trabaja con otra organización de caridad conocida como **Hillingdon Community Trust**, que ofrece subvenciones para proyectos comunitarios.

Polonia

Budimex desarrolla **Strefa Rodzica**, cuyo objetivo es la creación de zonas separadas en las salas pediátricas de los hospitales, donde los padres pueden acompañar a sus hijos enfermos. Otra iniciativa es **Domofon ICE**, que equipa a los alumnos con identificadores para situaciones de riesgo. Los

ASESOR DE NACIONES UNIDAS PARA LOS ODS

...

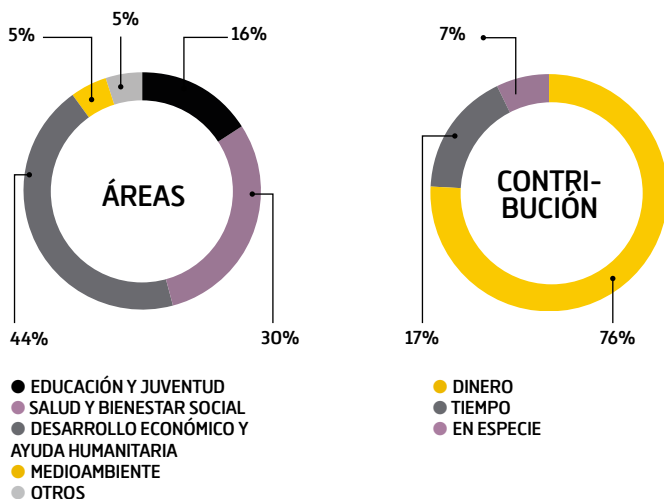
La Nueva Agenda de Desarrollo Sostenible (2015-2030) establece los objetivos de la humanidad para los próximos 15 años, incorporando al sector privado como un actor protagonista. El Fondo de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas (Fondo ODS) creó un Grupo Asesor del Sector Privado, en el que ha renovado su presencia Ferrovial, junto a otras 12 compañías del mundo. Su papel consiste en aportar la experiencia del sector privado para articular una colaboración eficaz con el público, de manera que se alcancen los ambiciosos objetivos diseñados en la agenda. Ferrovial destaca su compromiso con los ODS 6 (Agua limpia y saneamiento), ODS 9 (Industria, innovación e infraestructura) y ODS 11 (Ciudades y comunidades sostenibles).

Además, Ferrovial participa junto a Save the Children con un programa de agua y saneamiento para los centros escolares de El Tambo y Bolívar, en El Cauca (Colombia), dentro un proyecto de Naciones Unidas. En la foto, escolares de El Cauca.



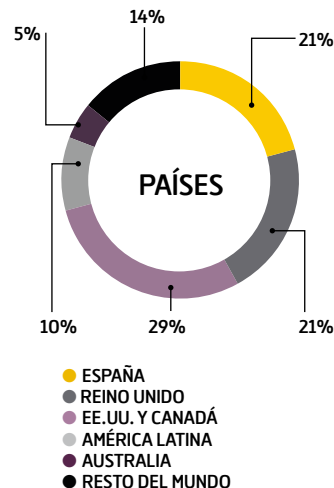
PROYECTOS DE APOYO A LA COMUNIDAD

...



INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD

...



niños reciben una tarjeta con la forma de un teléfono móvil con una bolsa reflectante que se puede conectar fácilmente a una mochila.

Australia

Broadspectrum está comprometida con la reducción de la desigualdad entre los indígenas en Australia. La compañía fomenta un negocio socialmente inclusivo y que reconozca las costumbres locales, las necesidades de los pueblos indígenas y sus comunidades, así como la preservación de su cultura y costumbres. El programa se inserta dentro de la iniciativa gubernamental *Reconciliation Action Plan*, que persigue la plena integración de los aborígenes en la sociedad australiana.

Otros países en vía de desarrollo

Desde 2011 Ferrovial cuenta con el programa de cooperación al desarrollo **Infraestructuras Sociales**, con el que se facilita el acceso al agua en África y América Latina. Ferrovial, junto a ONGs y Administraciones Locales, desarrolla



VIDEO: ACCIÓN SOCIAL 2017

Consiga más información pinchando en este link

infraestructuras de agua y saneamiento. Los empleados de la compañía, por su lado, participan como voluntarios aportando sus conocimientos en el propio país donde se lleva a cabo la intervención. Durante 2017, la compañía ha llevado a cabo cuatro proyectos, que han supuesto una inversión de 500.000 euros y han beneficiado a 20.836 personas:

- **Distrito de Zabzugu, Ghana:** mecanización de cuatro pozos con energía solar para seis comunidades, cinco escuelas y un centro de salud junto a *World Vision International*.
- **Distrito de Ventanilla, Perú:** mejora de las condiciones de agua y saneamiento en seis escuelas y dos asentamientos humanos, junto a Plan International España.
- **Municipios de El Tambo y Bolívar, Colombia:** construcción de infraestructuras de agua potable y rehabilitación del saneamiento en cuatro escuelas y tres comunidades, junto a *Save the Children*. Este proyecto se integra dentro del programa liderado por el PNUD en el Cauca.

GESTIÓN FISCAL RESPONSABLE

FERROVIAL GESTIONA SUS OBLIGACIONES FISCALES DE FORMA PRUDENTE Y TRANSPARENTE, BAJO LA MÁXIMA DEL CUMPLIMIENTO COOPERATIVO, PERO SIN RENUNCIAR A UNA GESTIÓN EFICIENTE ALINEADA CON LA ESTRATEGIA DEL GRUPO. EN EL EJERCICIO 2017, EL TOTAL DE LA CONTRIBUCIÓN FISCAL SE SITUÓ EN 2.075 MILLONES DE EUROS, DESTACANDO LA DERIVADA DEL EMPLEO, QUE SE ELEVÓ A 1.184 MILLONES, Y LA PROCEDENTE DE LA PROPIA ACTIVIDAD DE LA EMPRESA, QUE ALCANZÓ LOS 621 MILLONES DE EUROS.

IMPUESTOS TOTALES* (M€)

2.075

* Soportados, pagados y recaudados.

IMPUESTOS POR EMPLEO* (M€)

1.184

* Soportados, pagados y recaudados.

IMPUESTOS RECAUDADOS POR ACTIVIDAD (M€)

621

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

PRINCIPIOS

- Cumplimiento, asumiendo el compromiso de efectuar el pago correcto y en plazo de todos los impuestos aplicables, cumpliendo lo que marca la ley en cada país.
- Profesionalidad, asignando la gestión de los impuestos y los riesgos asociados a un equipo de profesionales especializados, la Dirección de Asesoría Fiscal de Ferrovial, apoyada por asesores externos del máximo nivel.
- Eficiencia, gestionando los aspectos fiscales en coherencia con la estrategia de negocio, maximizando el valor para sus accionistas.
- Cooperación, manteniendo buenas relaciones con las autoridades fiscales, y gestionando los impuestos de forma proactiva para evitar el conflicto innecesario.
- Sostenibilidad, dotándose de procedimientos y políticas para gestionar los riesgos fiscales.
- Participación, aportando su conocimiento internacional en materia tributaria en los procesos legislativos.
- Aplicando precio de mercado en todas las transmisiones efectuadas entre las compañías de Ferrovial.

PREVENCIÓN DE RIESGOS FISCALES

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

- Fomenta medidas para prevenir y reducir riesgos fiscales.

- Busca evitar los conflictos derivados de la interpretación de la normativa aplicando instrumentos como la consulta previa a las autoridades fiscales o los acuerdos previos de valoración.
- Colabora con las administraciones tributarias competentes en la detección de prácticas fiscales fraudulentas que puedan existir en el mercado, con el objetivo de erradicarlas.
- Facilita la información y documentación que solicitan las administraciones tributarias en el plazo más corto y de la forma más completa posible.
- Recurre a todas las posibilidades que ofrece el procedimiento inspector para conseguir el acuerdo con las administraciones tributarias.

TRANSPARENCIA

...

El principio de transparencia enmarca la gestión de la fiscalidad. Ferrovial 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 de acuerdo con la legislación.

EL PAPEL DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

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

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

CONTRIBUCIÓN FISCAL POR MERCADO 2017

...

Este recuadro refleja las cantidades pagadas por Ferrovial en 2017, tratándose de cifras agregadas en función de su porcentaje de participación en los activos (considerando así, entre otros, el 43,23% de 407 ETR, el 25% de Heathrow o el 55,14% de Budimex). Se diferencia entre impuestos soportados (obligaciones asumidas por Ferrovial) e impuestos recaudados (derivados de su actividad, pero soportados por otros).

MERCADO	IMPUESTOS SOPORTADOS ¹⁾	IMPUESTOS RECAUDADOS ²⁾	TOTAL (€)
España	361.672.219	379.225.355	740.897.573
Reino Unido	147.013.497	344.179.745	491.193.243
Australia ³⁾	134.580.394	317.783.713	452.364.107
América	71.933.742	86.565.756	158.499.498
Polonia	33.296.413	160.345.931	193.642.344
Resto Europa	21.932.553	16.239.402	38.171.955
Otros (<1%)	0	15.183	15.183
Total	770.428.818	1.304.355.086	2.074.783.904

1) Impuestos por ingresos, producción o beneficios, y contribuciones como empleador a la Seguridad Social.

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

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

EMPLEO Y ACTIVIDAD

...

La contribución fiscal total de Ferrovial representa un 15,7% de sus ventas (a porcentaje de participación). Es decir, por cada 100 euros de venta, Ferrovial ha ingresado casi 16 euros en las arcas públicas. La contribución fiscal de Ferrovial procede fundamentalmente de impuestos relacionados con el empleo, reflejando su importancia como gran empleador (97.255 empleados de plantilla media), y de impuestos relacionados con el desarrollo de su actividad, que repercute a sus clientes y recauda para las diferentes administraciones tributarias.

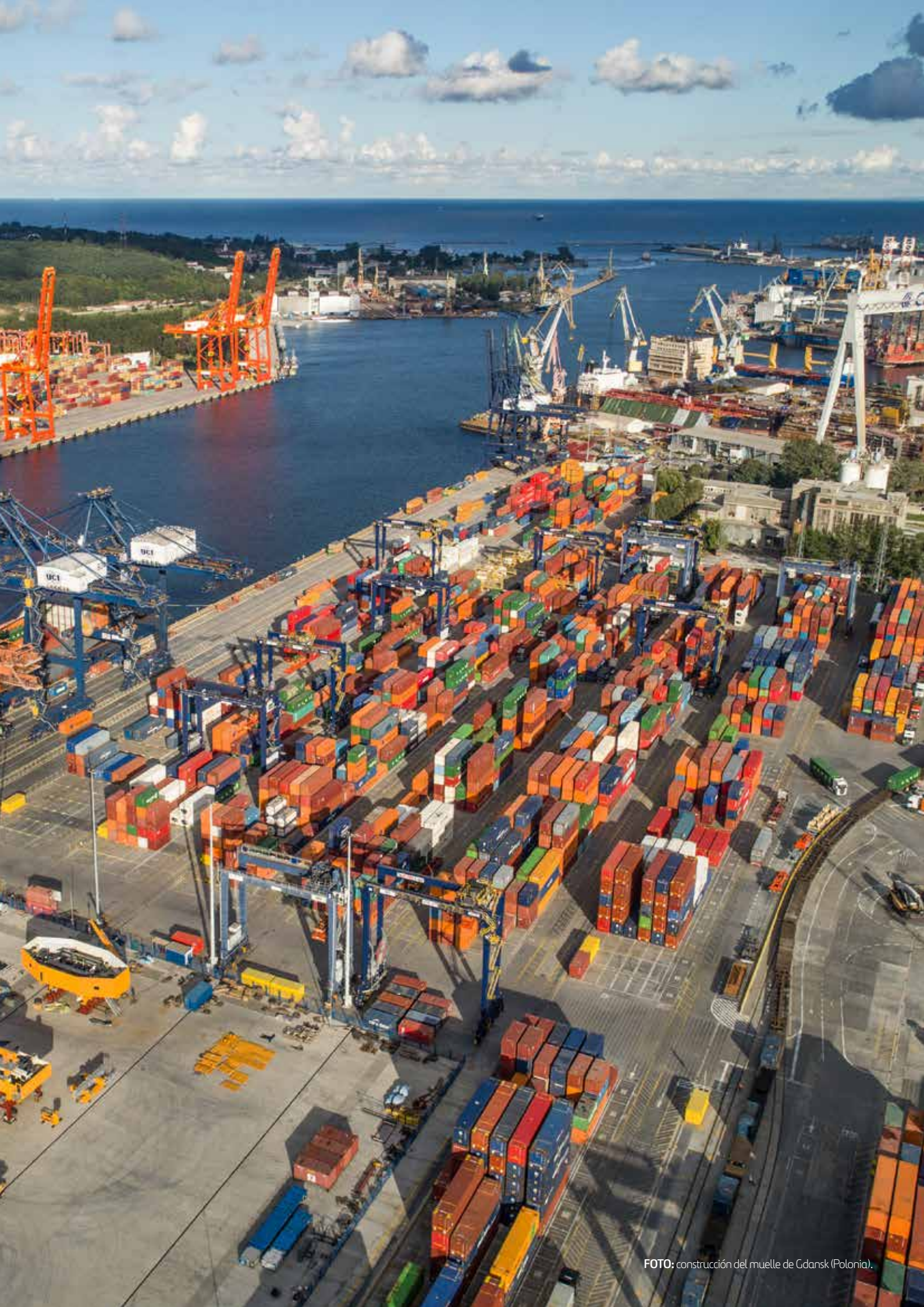


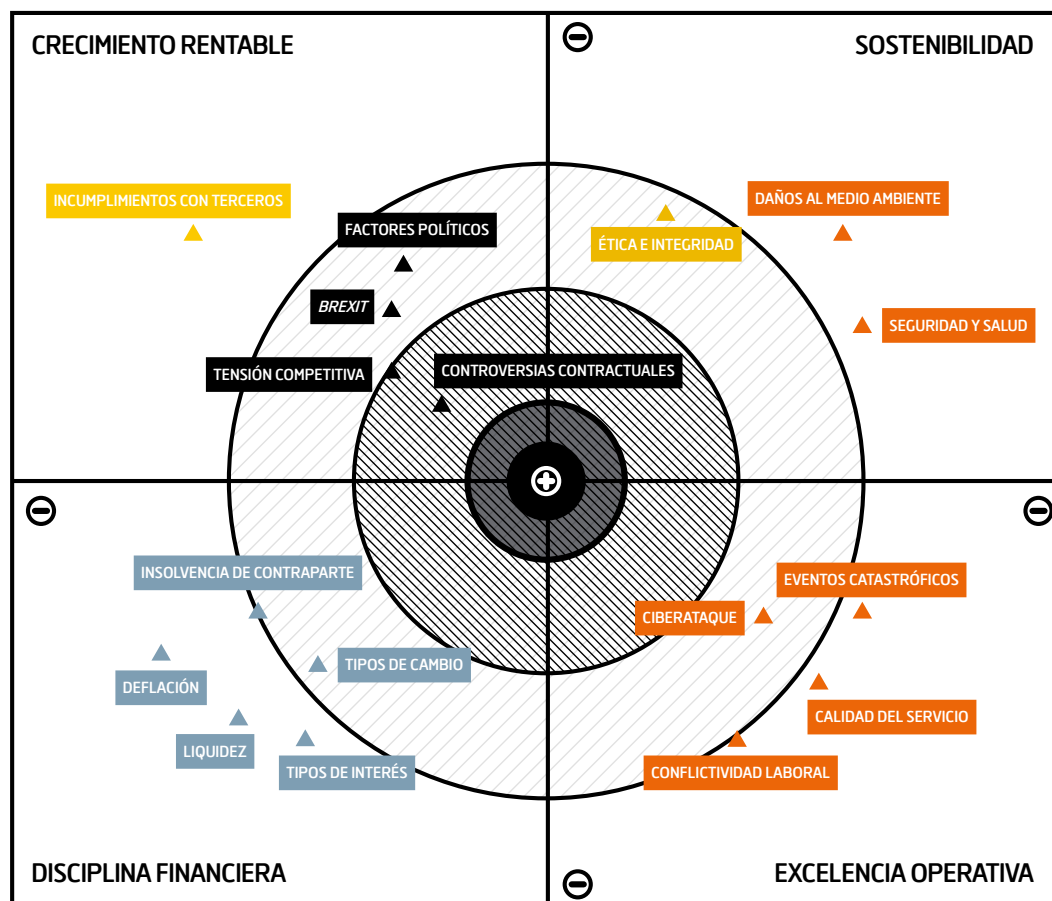
FOTO: construcción del muelle de Gdansk (Polonia).



R I E S G O S

FOTO: mantenimiento de instalaciones de abastecimiento y saneamiento de agua en Bilbao (España).

MATRIZ DE RIESGOS



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

**ESTRATÉGICOS**

Riesgos relacionados con el mercado y el entorno de cada negocio, derivados del marco regulatorio y legislativo vigente, de las alianzas con socios y los asociados a la organización de la compañía y a la relación con los agentes externos.

**DE CUMPLIMIENTO**

Riesgos asociados con el cumplimiento de la legislación aplicable, con las obligaciones con terceros y con las autotimpuestas que se derivan del Código de Ética.

**FINANCIEROS**

Riesgos asociados a cambios en las magnitudes financieras, al acceso a los mercados financieros, a la gestión de tesorería, a la fiabilidad de la información financiera y a los de naturaleza fiscal.

**OPERATIVOS**

Riesgos asociados a los procesos de producción, provisión del servicio y generación de ingresos y costes incurridos. Con especial atención a los relacionados con deficiencias o retrasos en la prestación de servicios a clientes y usuarios y a los riesgos laborales.

Nota aclaratoria: la mayor proximidad al punto central del diagrama indica una mayor gravedad relativa. Las áreas delimitadas por los círculos representan niveles de tolerancia. Los eventos de riesgo que amenazan a varias prioridades estratégicas, se han colocado en el cuadrante con mayor impacto relativo.

RIESGOS

FERROVIAL ESTÁ EXPUESTA A UNA DIVERSIDAD DE FACTORES DE RIESGO DERIVADOS DE LOS PAÍSES EN LOS QUE DESARROLLA SU ACTIVIDAD Y DE LA NATURALEZA DE LOS SECTORES EN LOS QUE OPERA. LA COMPAÑÍA BUSCA IDENTIFICAR LOS RIESGOS Y VALORARLOS, E IMPLANTAR CON LA SUFICIENTE ANTELACIÓN LAS MEDIDAS DE GESTIÓN OPORTUNAS PARA MITIGAR LA PROBABILIDAD DE OCURRENCIA Y/O SU IMPACTO POTENCIAL SOBRE LOS OBJETIVOS DE NEGOCIO. ASIMISMO, GRACIAS A UNA GESTIÓN EFICAZ Y EFICIENTE DE DETERMINADOS RIESGOS, ES POSIBLE DETECTAR NUEVAS OPORTUNIDADES DE NEGOCIO.

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

- **Controversias contractuales:** las políticas de consolidación fiscal vigentes en algunas de las zonas en las que Ferrovial desarrolla su actividad están afectando negativamente a la capacidad financiera de los clientes públicos y, por tanto, a su capacidad de inversión. Por otro lado, estas tensiones financieras de algunos de los clientes públicos incrementan la exposición al riesgo de disputas contractuales que pueden impactar sobre la rentabilidad de los proyectos. El alto grado de seguridad jurídica en las zonas en las que se desarrollan los proyectos mitiga en parte este riesgo.

El símbolo indica la evolución del riesgo respecto a su situación en el anterior informe integrado (■ estable; ▲ se ha incrementado el riesgo, ▼ el riesgo ha disminuido)

A este respecto, cabe mencionar el principal litigio abierto a diciembre de 2017 es el relativo al contrato que Amey mantiene con el Ayuntamiento de Birmingham (Reino Unido). EL 5 de septiembre de 2016, se emitió el fallo del Tribunal en favor de Amey en todos los aspectos que se encontraban en discusión entre las partes, si bien, la otra parte solicitó permiso para acudir al Tribunal de Apelaciones.

Durante el ejercicio 2017, la compañía estuvo inmersa en negociaciones con el Ayuntamiento a efectos de llegar a una solución pactada, si bien el Ayuntamiento recurrió al Tribunal de Apelaciones quedando finalmente las negociaciones en suspenso. El 22 de febrero de 2018, dicho tribunal ha fallado en contra de Amey en todos los aspectos y la intención de la compañía es recurrir el fallo ante el Tribunal Supremo. Al cierre del ejercicio la compañía mantiene una provisión adecuada para cubrir los riesgos finales que puedan derivarse de este litigio. Para más detalle, consultar el apartado 6.5.1 de las Cuentas Anuales Consolidadas.

También es necesario destacar que, tras la venta de la autopista SH-130 en EE.UU., el concesionario ha presentado una reclamación a la empresa constructora, en la que participa Ferrovial en un 50%, por deficiencias en la construcción.

■ **Tensión competitiva:** la ralentización de la recuperación de la economía europea y la de los países emergentes impacta negativamente en la capacidad de inversión pública y, por tanto, puede afectar a la demanda de infraestructuras. Esta circunstancia incrementa la tensión competitiva en los mercados internacionales en los que Ferrovial opera, con la consiguiente presión sobre precios y márgenes en proyectos que, por su naturaleza, tienen significativos riesgos de ejecución, así como sobre la cartera de referencias técnicas.

Como respuesta a estos riesgos, la compañía cuenta con un procedimiento de aprobación de inversiones mediante el cual se identifican y valoran los riesgos más relevantes de los proyectos, incluidos los generados por el entorno competitivo, y se toma la decisión de ofertar aquellos para los que se cuenta con las capacidades de gestión del riesgo idóneas y que proporcionan una ventaja competitiva.

▲ **Brexit:** tras presentar el Gobierno de Reino Unido su intención formal de abandonar la Unión Europea el 19 de junio de 2016, se inició formalmente el proceso de salida y comenzó un período de negociación de dos años para determinar los nuevos términos de la relación del Reino Unido con la Unión Europea.

El resultado final del proceso de negociación está sujeto a un alto grado de incertidumbre pudiendo afectar de forma adversa a las condiciones económicas en Reino Unido y/o en el mercado europeo en su conjunto, además de contribuir a la inestabilidad en los mercados financieros y de divisas mundiales, incluida la volatilidad en el valor del euro.

Los activos de Ferrovial en el Reino Unido (el 16% del valor de los activos según las estimaciones de analistas), podrían ver afectada su rentabilidad y su capacidad de creación de valor.

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

En el caso del negocio de Servicios, que opera a través de Amey, el impacto de restricciones presupuestarias de las Administraciones Públicas puede seguir afectando al negocio, aunque tanto Servicios como Construcción pueden verse positivamente impactados por la necesidad de mejorar la red de transportes que conlleve más licitaciones de inversión y mantenimiento a medio plazo. En el apartado 5.4 h de las Cuentas Anuales Consolidadas se expone cómo ha impactado el *Brexit* en las principales magnitudes financieras, contrastando el efecto negativo de la evolución del tipo de cambio con el efecto positivo que supone el incremento de la tasa de inflación y la reducción de los tipos de interés y, por tanto, de la tasa de descuento sobre los activos regulados del aeropuerto de Heathrow. Los activos regulados, indexados a la inflación, aumentan su valor con incrementos de esta.

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

Para cubrir el riesgo de tipo de cambio, Ferrovial tiene contratadas coberturas que soportan el importe equivalente a aproximadamente los dividendos que tiene previsto recibir de los activos del Reino Unido en los próximos tres años. Ver nota 5.4 Estados Financieros consolidados.

▲ **Factores políticos y regulación:** con carácter general, Ferrovial desarrolla la mayor parte de sus operaciones en países con elevada seguridad jurídica, en los que se prevé estabilidad socioeconómica y visibilidad en la regulación fiscal, como es el caso de Reino Unido, EE.UU., Canadá, Polonia, Australia y España. No obstante, los recientes acontecimientos políticos caracterizados por el auge de políticas proteccionistas y de consolidación fiscal, pueden impactar sobre el entorno fiscal, jurídico y normativo en el que la compañía se desenvuelve, afectando negativamente a los objetivos de rentabilidad y de crecimiento.

A este respecto se puede citar que la expansión del aeropuerto de Heathrow está sujeta a la autorización del Gobierno y del Parlamento británico. En el caso concreto de España, las perspectivas de crecimiento también pueden verse afectadas debido a las incertidumbres derivadas de las iniciativas políticas y sociales en Cataluña que piden la separación de la región de España.

Para atenuar este riesgo, Ferrovial vigila permanentemente los procesos regulatorios y legislativos que pudieran afectar a sus actividades, así como los movimientos políticos que se puedan producir, con objeto de anticipar con suficiente antelación posibles cambios para su adecuada gestión.

▼ **Ética e Integridad:** Ferrovial en el desarrollo de sus actividades está expuesta a riesgos de carácter ético. Para mitigar estos riesgos, Ferrovial dispone de un Modelo de Cumplimiento que se desarrolla bajo los principios de respeto a la legalidad vigente, integridad ética, transparencia y Tolerancia Cero hacia la comisión de actos delictivos. Los objetivos del modelo son: i) proporcionar a todos los administradores, directivos y empleados de Ferrovial un marco general de actuación al que se deben atener en el desarrollo de sus actividades basado en los más altos estándares de integridad, transparencia, respeto a la legalidad y los derechos humanos; ii) establecer un marco común y homogéneo de vigilancia, control y de gestión de los riesgos de cumplimiento, en especial, los destinados a la prevención de conductas delictivas; iii) fomentar una cultura de ética empresarial en la organización y en los procesos de toma de decisiones y de formación de la voluntad de administradores, directivos y empleados.

El pasado 31 de octubre de 2017 concluyeron simultáneamente los contratos que Broadpectrum mantenía con el Departamento de Inmigración y Protección de Fronteras del Gobierno de Australia para prestar servicios de bienestar, mantenimiento y seguridad en los Centros Regionales de Procesamiento de Manus (Papúa Nueva Guinea) y Nauru. De esta forma, Ferrovial ha cumplido el compromiso asumido, en mayo de 2016 cuando adquirió Broadpectrum de no continuar con estos contratos una vez expirasen, dado que estas actividades no figuraban entre su portafolio de servicios. A lo largo de estos meses, Broadpectrum ha priorizado la seguridad y el bienestar de estos refugiados y solicitantes de asilo, al tiempo que ha venido trabajando muy estrechamente con los nuevos proveedores para asegurar la mejor transición tanto en Nauru como en Manus.

En enero de 2018, la Audiencia Provincial de Barcelona ha notificado la sentencia del denominado Caso Palau, no condenando a los dos directivos relacionados con Ferrovial Agroman que estaban acusados.

Ferrovial fomenta el cumplimiento de los principios de ética y transparencia y un comportamiento responsable de todos los empleados, con independencia de su nivel jerárquico y del país en el que trabajen, y vela por que otros particulares o grupos que efectúen actividades en nombre de Ferrovial, incluidos los contratistas, los agentes, los consultores y otros socios comerciales, también lo hagan.

▲ **Ciberataque:** las infraestructuras de Ferrovial están expuestas a ataques cibernéticos con el consiguiente impacto sobre las personas y sobre las propias infraestructuras, que pueden llegar hasta la paralización de su operación. Las más expuestas a este tipo de riesgos son las infraestructuras aeroportuarias y viarias.

En este sentido, Ferrovial colabora con las autoridades en materia de seguridad para implantar las medidas y sistemas de seguridad más idóneos para prevenir ataques a sus infraestructuras. Por otro lado, la puesta en marcha de medidas de seguridad cibernética reducen el riesgo de accesos no autorizados a los sistemas de información y de operación de la compañía.

- **Riesgos emergentes:** Ferrovial valora y monitoriza la evolución de riesgos emergentes que pudieran afectar negativamente a la consecución de sus objetivos estratégicos y de aquellos otros que, pese a su baja probabilidad de ocurrencia, provocarían impactos negativos relevantes sobre sus objetivos de negocio. Entre otros, destacan los desastres naturales o provocados por la acción humana, las crisis humanitarias, movimientos políticos antiglobalización y proteccionistas que reduzcan la inversión internacional y pongan en peligro la libre competencia, la disrupción y/o la obsolescencia tecnológica sobrevenida y el impacto de la innovación tecnológica en la gestión de las infraestructuras. Igualmente, se monitorizan los riesgos de carácter medioambiental fundamentalmente los relacionados con los efectos del cambio climático (en la sección “medio ambiente” de este informe se detalla la estrategia de Ferrovial en relación a esta materia). La compañía busca anticiparse a la materialización de estos riesgos para adaptar su estrategia con suficiente antelación.

- **Riesgos financieros:** la compañía evalúa y gestiona activamente la exposición al riesgo de las principales variables financieras: tipo de interés, tipo de cambio, precio de la acción, liquidez y crédito. Dicho análisis se realiza distinguiendo las políticas aplicadas en sociedades de proyectos de infraestructuras del resto de sociedades, en aquellos casos en los que dicha diferencia es relevante. Los riesgos financieros y las medidas de gestión aplicadas son descritos en la sección 5.4 de las Cuentas Anuales Consolidadas.

GESTIÓN EFICAZ DEL RIESGO. FERROVIAL RISK MANAGEMENT

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

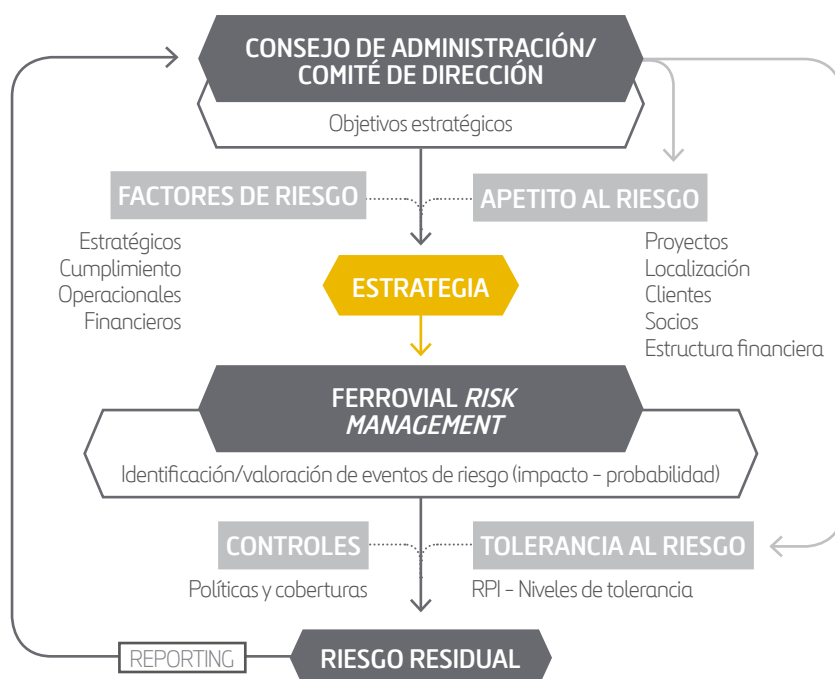
La compañía dispone de un proceso de identificación y valoración, denominado Ferrovial Risk Management (FRM), supervisado por el Consejo de Administración y el Comité de Dirección e implantado en todas las áreas de negocio.

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

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

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

FUNCIONAMIENTO DEL PROCESO DE GESTIÓN DE RIESGOS



DESCARBONIZACIÓN

Los Acuerdos de París comprometen limitar el aumento del calentamiento global por debajo de 2°C al final del siglo. Se espera una aceleración del proceso de descarbonización de las economías que, no solo mejorará el medio ambiente, sino que abrirá nuevas oportunidades de negocio. Ferrovial crea valor con una oferta que responde al cambio climático, la huella hídrica, la crisis energética, la reutilización de residuos y la pérdida de la biodiversidad. Por ello, también, ha desarrollado una metodología para implantar un precio de carbono en sus activos, buscando modelos descarbonizados.





FOTO: eficiencia energética de las instalaciones municipales y del alumbrado público.



G O B I E R N O

C O R P O R A T I V O

Gobierno
Corporativo

Retribuciones

Consejo de
Administración

Comité de
Dirección

FOTO: Autopista 407 ETR, Toronto (Canadá).

GOBIERNO CORPORATIVO

EL GOBIERNO CORPORATIVO DE FERROVIAL PERSIGUE GARANTIZAR LA INTEGRIDAD, ENTENDIDA COMO UN COMPORTAMIENTO DILIGENTE, TRANSPARENTE Y RESPONSABLE CON SUS ACCIONISTAS, EMPLEADOS, CLIENTES Y LOS DISTINTOS AGENTES AFECTADOS POR SU ACTIVIDAD. LA INTEGRIDAD ES FUNDAMENTAL PARA ASEGURAR LA CONSECUCCIÓN DE UN NEGOCIO RENTABLE Y SOSTENIBLE A LARGO PLAZO ALINEADO CON LA ESTRATEGIA DE LA COMPAÑÍA, Y PARA REFORZAR LA CONFIANZA QUE LOS ACCIONISTAS Y LOS DISTINTOS GRUPOS DE INTERÉS TIENEN DEPOSITADA EN ELLA.

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

Como se indica en el IAGC, Ferrovial cumple, total o parcialmente, la mayoría de las recomendaciones del Código de Buen Gobierno de las Sociedades Cotizadas (56 de las 59 que le son de aplicación). En este sentido, la compañía analiza regularmente las mejores prácticas y normativa de buen gobierno en el ámbito nacional e internacional para valorar su aplicación e incorporación a su normativa interna.

ÓRGANOS DE GOBIERNO

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

ESTRUCTURA DE LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO



Consejo de Administración

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

Está compuesto por 12 miembros, lo que facilita un funcionamiento eficaz y participativo. Su reelección se produce

OBJETIVO REPRESENTACIÓN FEMENINA

30%

CONSEJO EN 2020

EVALUACIÓN EXTERNA DEL CONSEJO

3

AÑOS CONSECUTIVOS

DERECHOS DE VOTO EN PODER DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

31,5%

LEAD DIRECTOR

1

CONSEJERO COORDINADOR

cada tres años, frente al máximo de cuatro que marca la normativa societaria. Ello permite que los accionistas validen cada poco tiempo su gestión.

En 2017, el Consejo ha celebrado un total de seis sesiones, con una duración media de 6 horas y 50 minutos por reunión y una asistencia del 100%.

HANNE SØRENSEN, CONSEJERA INDEPENDIENTE

...

En 2017 la Junta General de Accionistas nombró a Hanne Birgitte Breinbjerg Sørensen Consejera Independiente. Con este nombramiento se refuerza la presencia de Consejeros Independientes, así como la diversidad de género, procedencias y conocimientos de los miembros del Consejo, dando cumplimiento a las conclusiones expuestas en el informe de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones sobre las necesidades del Consejo en cuanto a su composición.

Comisión Ejecutiva

Tiene delegadas todas las facultades del Consejo de Administración salvo las indelegables legal o estatutariamente. Está compuesta por siete miembros. Entre otras funciones, da seguimiento a la evolución de los principales indicadores de negocio y aprueba determinadas operaciones del grupo.

Comisión de Auditoría y Control

Está compuesta por tres Consejeros No Ejecutivos, la mayoría de ellos Independientes, incluido su Presidente. Todos ellos se han nombrado teniendo en cuenta sus conocimientos y experiencia en materia de contabilidad, auditoría o gestión de riesgos.

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

- Supervisar el proceso de elaboración y presentación de la información financiera preceptiva y velar por que el Consejo procure presentar las cuentas a la Junta General sin limitaciones ni salvedades en el informe de auditoría.

- Ser informada de las operaciones de modificaciones estructurales y corporativas que proyecte realizar la Sociedad, informando previamente al Consejo de Administración sobre sus condiciones económicas y su impacto contable, y en especial, en su caso, sobre la ecuación de canje propuesta.
- Asegurar que la Sociedad y el auditor de cuentas respetan las normas vigentes sobre prestación de servicios distintos de la auditoría, los límites a la concentración de negocio del auditor y, en general, las demás normas sobre independencia del auditor de cuentas.
- Velar por que la retribución del auditor de cuentas no comprometa su calidad ni independencia.
- Recibir información periódica sobre las actividades de la Dirección de Auditoría Interna.
- Velar por la independencia de la Dirección de Auditoría Interna.
- Establecer y supervisar un sistema que permita a los empleados comunicar, de forma confidencial y, si resulta posible y se considera apropiado, anónima, irregularidades de potencial trascendencia, especialmente financieras y contables, que se adviertan en el seno de Ferrovial.
- Supervisar el cumplimiento de la normativa interna de gobierno corporativo y de conducta en los mercados de valores, y hacer propuestas para su mejora.
- Coordinar el proceso de reporte de la información no financiera, conforme a la normativa aplicable y a los estándares internacionales de referencia.

Las actividades que la Comisión ha llevado a cabo durante las cinco sesiones celebradas en 2017 se encuentran detalladas en el informe sobre su funcionamiento, publicado en la página web de Ferrovial. La Comisión de Auditoría y Control tiene en cuenta en su actividad y funcionamiento las recomendaciones de la Guía Técnica de la CNMV sobre Comités de Auditoría de Entidades de Interés Público.

Comisión de Nombramientos y Retribuciones

La Comisión está compuesta por tres Consejeros No Ejecutivos, la mayoría de ellos Independientes, incluido su Presidente.

A continuación se describen sus principales funciones, distintas de las atribuidas por ley, que suponen la adopción de recomendaciones del Código de Buen Gobierno de las Sociedades Cotizadas:

- Proponer las condiciones básicas de los contratos de la Alta Dirección.
- Asegurar que los Consejeros No Ejecutivos tienen suficiente disponibilidad de tiempo para el correcto desarrollo de sus funciones.
- Comprobar la observancia de la política retributiva establecida por la Sociedad.
- Verificar la información sobre remuneraciones de los Consejeros y altos directivos contenida en los distintos documentos corporativos, incluido el Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros.
- Velar por que los eventuales conflictos de interés no perjudiquen la independencia del asesoramiento prestado a la Comisión.
- Informar sobre el nombramiento de los miembros que deban formar parte de cada una de las Comisiones, teniendo en cuenta los conocimientos, aptitudes y experiencia de los Consejeros y los cometidos de cada Comisión.

Las actividades que la Comisión ha llevado a cabo durante las cuatro sesiones celebradas en 2017 se encuentran detalladas en el informe sobre su funcionamiento, publicado en la página web de Ferrovial.



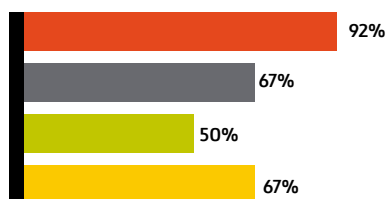
FOTO: oficinas de Ferrovial, Madrid (España).

CARGO		RAFAEL DEL PINO	SANTIAGO BERGARECHE	JOAQUÍN AYUSO	ÍÑIGO MEIRÁS	JUAN ARENA	MARÍA DEL PINO	SANTIAGO FERNÁNDEZ VALBUENA	JOSE FERNANDO SÁNCHEZ-JUNCO	JOAQUÍN DEL PINO	ÓSCAR FANJUL	PHILIP BOWMAN	HANNE SØRENSEN
		Presidente	Vicepresi- dente 1º	Vicepresi- dente 2º	Consejero Delegado	Vocal	Vocal	Vocal	Vocal y Consejero Coordinador	Vocal	Vocal	Vocal	Vocal
Consejo de Administración	Ejecutivo	✓			✓								
	Dominical	✓					✓			✓			
	Independiente							✓	✓		✓	✓	✓
	Otros externos		✓	✓		✓							
Comisiones	Comisión Ejecutiva	✓P	✓	✓	✓		✓		✓		✓		
	Comisión de Auditoría y Control					✓		✓P			✓		
	Comisión de Nombramientos y Retribuciones		✓					✓	✓P				
Participación en el capital social	% capital directo e indirecto	20,267	0,337	0,018	0,045	0,016	8,150	0,003	0,023	2,552	0,003	0,003	0
Otros datos	Fecha de primer nombramiento	9/1/1992	23/2/1999	22/3/2002	20/10/2009	26/6/2000	29/9/2006	29/5/2008	3/12/2009	29/10/2015	30/7/2015	28/7/2016	5/4/2017
	Nacionalidad	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	ESPAÑOLA	AUSTRA- LIANA	DANESA
	Cargos como consejero en otras entidades cotizadas	0	2	3	0	2	0	1	0	0	2	2	2

P: Presidente de la Comisión Ejecutiva, Presidente de la Comisión de Auditoría y Control y Presidente Comisión de Nombramientos y Retribuciones.
Información actualizada a febrero de 2018.

EXPERIENCIA DE LOS MIEMBROS DEL CONSEJO

EXPERIENCIA PROFESIONAL



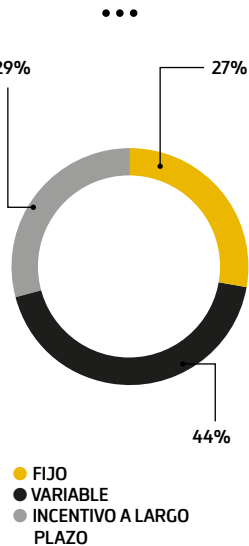
EXPERIENCIA INTERNACIONAL



RETRIBUCIONES

LA RETRIBUCIÓN DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE FERROVIAL SE DETERMINA EN BASE A LAS MEJORES PRÁCTICAS DEL MERCADO, APOYÁNDOSE EN ESTUDIOS RETRIBUTIVOS ELABORADOS POR ASESORES EXTERNOS, EN LA NORMATIVA INTERNA Y EN LA NORMATIVA LEGAL APLICABLE.

COMPOSICIÓN DE LA REMUNERACIÓN DEL PRESIDENTE Y CONSEJERO DELEGADO



RETRIBUCIÓN VARIABLE CONSEJEROS EJECUTIVOS

125%
RETRIBUCIÓN VARIABLE TARGET

225%
RETRIBUCIÓN VARIABLE MÁXIMA

PRINCIPIOS Y CRITERIOS

Creación de valor a largo plazo, alineando los sistemas retributivos con el Plan Estratégico.

Atracción y retención de los mejores profesionales.

Competitividad externa en la fijación de las remuneraciones.

Participación periódica en planes vinculados a la acción y ligados a la consecución de métricas de rentabilidad.

Logro de objetivos de acuerdo con la Política de Gestión de Riesgos.

Mantenimiento de un equilibrio razonable entre los distintos componentes de la retribución fija (corto plazo) y variable (anual y largo plazo).

Transparencia.

REMUNERACIÓN DE LOS CONSEJEROS EJECUTIVOS

Componentes fijos

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

Componentes variables

Solo los Consejeros Ejecutivos tienen atribuidos elementos de componente variable en la remuneración. Está compuesta por una Remuneración Variable Anual y por Planes de Incentivo a Largo Plazo.

a) Remuneración Variable Anual

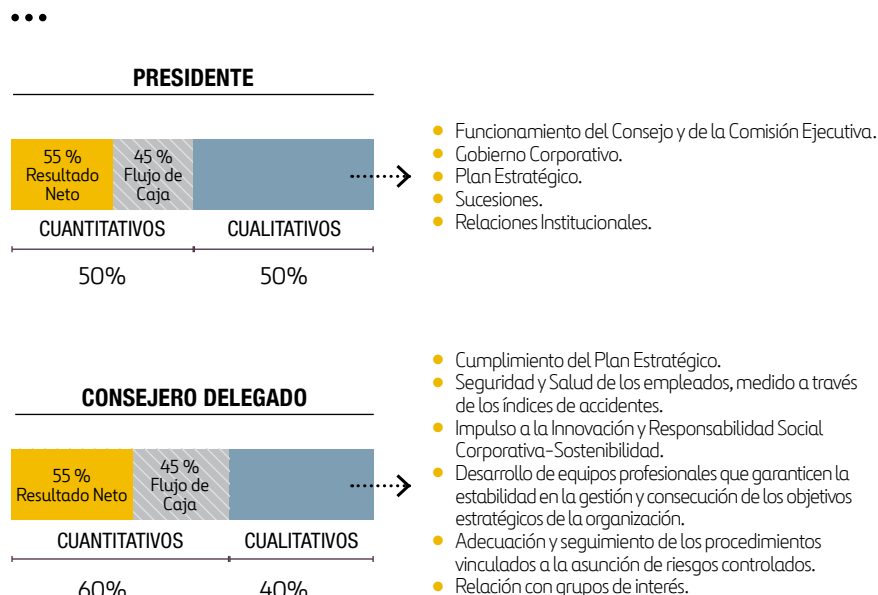
Está vinculada al desempeño individual y a la consecución de objetivos económico-financieros, industriales y operativos concretos, predeterminados, cuantificables y alineados con el interés social y contemplados en los Planes Estratégicos. Pueden ser objetivos cuantitativos o cualitativos. El importe objetivo de la retribución variable anual de los Consejeros Ejecutivos, es decir, aquella que se corresponde con un nivel de consecución estándar de los objetivos, es equivalente a un 125% de la Retribución Fija tanto para el Presidente como para el Consejero Delegado. Los objetivos cuantitativos tienen asociada una escala que permite recompensar el sobrecumplimiento de objetivos hasta un límite, por lo que la retribución variable anual puede alcanzar hasta un 225% de la Retribución Fija para los Consejeros Ejecutivos.

RETRIBUCIÓN CONSEJEROS EJECUTIVOS

RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS (MILES DE €) ⁽¹⁾	FIJA	VARIABLE	PLANES VINCULADOS A ACCIONES	OTROS ⁽²⁾	TOTAL 2017	TOTAL 2016
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	1.455	2.393	1.406	8	5.262	15.025
Íñigo Meirás Amusco	1.200	1.978	1.406	5	4.589	5.164
SUBTOTAL	2.655	4.371	2.812	13	9.851	20.189
Joaquín Ayuso García	0	0	0	31	31	1.625
TOTAL	2.655	4.371	2.812	44	9.882	21.841

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

COMPONENTES DE LA REMUNERACIÓN VARIABLE



REMUNERACIÓN DE LOS CONSEJEROS NO EJECUTIVOS

La retribución de los Consejeros No Ejecutivos viene determinada por una asignación (fija más complementaria) y dietas.

Su retribución se sitúa en la mediana de las retribuciones de los consejeros no ejecutivos del Ibex 35.

La normativa interna de Ferrovial establece que la retribución de los Consejeros Externos será la necesaria para remunerar convenientemente la responsabilidad y la dedicación que el cargo exija, sin comprometer su independencia.

Las fórmulas retributivas consistentes en la entrega de acciones, opciones, instrumentos referenciados al valor de la acción o vinculados al rendimiento de la Sociedad se limitarán a los Consejeros Ejecutivos.

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

b) Planes de Incentivo a Largo Plazo

Los Consejeros Ejecutivos participan en un sistema de retribución variable a largo plazo basado en planes de entrega de acciones. Se estructuran en ciclos plurianuales (actualmente de tres años) solapados, realizándose asignaciones de unidades cada año, que se convierten en acciones al cabo del final del ciclo (actualmente tres años).

Para el plan vigente (periodo 2016 – 2018), se determinan con el peso relativo de las siguientes métricas:

ESCALA DE CUMPLIMIENTO DE LA MÉTRICA (OTORGAMIENTO 2017)

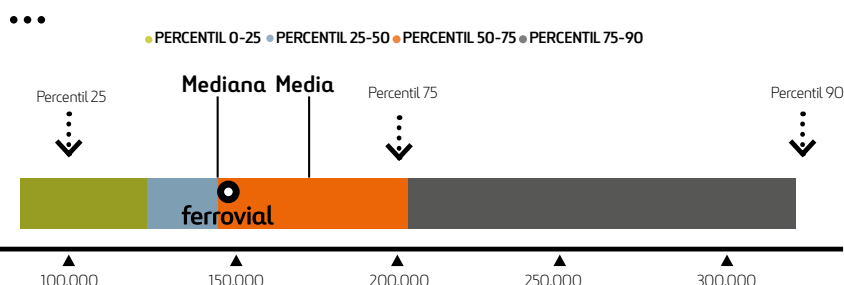
...

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

(1) Se considerará como RBE consolidado, el resultado de explotación, antes de amortización, añadiendo al mismo el RBE de las sociedades que se integran por puesta en equivalencia en los estados financieros consolidados, en aquel porcentaje de participación que sobre las mismas se ostente.

(2) Activos Netos Productivos. Se considerará como tales el importe total de los activos que figuren en el balance consolidado de la Sociedad, excluyendo los activos asignables a proyectos en fase de construcción no remunerados. Al resultado se añadirá el valor correspondiente a la parte proporcional de los Activos Netos Productivos de las sociedades integradas por puesta en equivalencia, exceptuando en todo caso la parte correspondiente a la revalorización de sociedades derivada de procesos de desinversión con pérdida de control.

REMUNERACIÓN MEDIA DE LOS CONSEJEROS



REMUNERACIÓN DE LA ALTA DIRECCIÓN

...

RETRIBUCIONES DE LA ALTA DIRECCIÓN (MILES DE EUROS)	2017	2016
Retribución fija	5.165	5.094
Retribución variable	5.170	4.994
Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos	5.435	7.053
Ejercicio de planes retributivos de planes de opciones sobre acciones y/o otros instrumentos financieros (ver descripción)	0	698
Otros ⁽¹⁾	52	46
Total	15.822	17.885

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

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 International Advisory Board of IESE, del MIT Energy Initiative's External Advisory Board y el MIT Sloan European Advisory Board. También forma parte del Harvard Business School European Advisory Board. Además es miembro de la Real Academia de Ingeniería. Ha sido Consejero de Zurich Insurance Group, Banesto y Uralita.

VICEPRESIDENTES

SANTIAGO BERGARECHE

Externo

Licenciado en Ciencias Económicas y Derecho (Universidad Comercial de Deusto). Vicepresidente primero de Ferrovial y miembro del Consejo de Administración desde 1999. Se incorporó en 1995 como Presidente de Agroman; entre febrero 1999 y enero 2002 fue Consejero Delegado de Ferrovial. Presidente de Vocento; Vicepresidente de Alantia Partners, 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 Cepasa.

JOAQUÍN AYUSO

Externo

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (Universidad Politécnica de Madrid). Vicepresidente segundo de Ferrovial y miembro de su Consejo de Administración desde 2002. Presidente del Consejo de Administración de Autopista del Sol. Se incorporó a Ferrovial en 1982. Director General de Construcción desde 1992, Consejero Delegado de Ferrovial Agroman (1999-2002), Consejero Delegado de Ferrovial (2002-2009), Vicepresidente ejecutivo de Ferrovial (2009-2012) y Vicepresidente de Cintra (2002-2009). Ha sido Consejero de BAA (RU), Budimex (Polonia) y 407 ETR (Canadá). Consejero de Bankia, National Express Group, y de Hispania Activos Inmobiliarios. Miembro de los Consejos Asesores del Instituto "Benjamin Franklin" de la Universidad de Alcalá de Henares, de TRANSYT (Centro de Investigación del Transporte de la E.T.S.I. Caminos, Canales y Puertos) y de A.T. Kearney para España, así como de la Junta Directiva del Círculo de Empresarios.

CONSEJERO DELEGADO

IÑIGO MEIRÁS

Ejecutivo

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

CONSEJEROS

JUAN ARENA

Externo

Doctor Ingeniero ICAI, Licenciado en Ciencias Empresariales por ICADE, Graduado en Psicología, Diplomado en Estudios Tributarios y AMP Harvard Business School. Consejero de Ferrovial desde 2000. Consejero de Laboratorios Almirall y Meliá Hotels International; Presidente del Consejo Profesional de ESADE; miembro del Consejo Asesor Internacional de Everis y de los Consejos Asesores de Marsh y Panda; Operating Partner de Advent International Corporation; Consejero de Deusto Business School y miembro del World Advisory Board de Harvard Business School; miembro del Comité Ejecutivo de la Fundación SERES y Presidente de su Comisión de Gobernanza. Ha sido Consejero Delegado y Presidente Ejecutivo de Bankinter; Consejero de UBS España, TPI, Everis, Panda, Dinamía y Prisa; Presidente del Consejo Asesor de Consulnor; miembro del Patronato de ESADE y del Consejo Asesor de Spencer Stuart; profesor en Harvard Business School y en IESE.

MARÍA DEL PINO

Externo Dominical

Licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales (Universidad Complutense de Madrid); PDD por el IESE. Consejera de Ferrovial desde 2006. Presidenta de la Fundación Rafael del Pino. Representante persona física de Menosmares, S.L., que ocupa los cargos de Presidenta/Vicepresidenta del Consejo de Administración de Casa Grande de Cartagena, S.A.U. de forma rotatoria y de Vicepresidenta del Consejo de Administración de Pactio Gestión, SGIC, S.A.U. Miembro del Patronato Princesa de Asturias. Ha sido miembro del Consejo Rector de la Asociación para el Progreso de la Dirección y patrono de la Fundación Codespa y de la Fundación Científica de la Asociación Española contra el Cáncer. Socia mayoritaria del accionista Menosmares, S.L.

SANTIAGO FERNÁNDEZ VALBUENA

Externo Independiente

Licenciado en Económicas (Universidad Complutense de Madrid) y Doctor (PhD) y Máster en Economics por la Northeastern University de Boston. Consejero de Ferrovial desde 2008. Presidente del Consejo de Administración de AEDAS Homes, S.A.; Vicepresidente de EBN Banco de Negocios. Ha sido Presidente de Telefónica Latinoamérica; Consejero y Director General de Estrategia, Finanzas y Desarrollo de Telefónica; Director General de Société 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 Ejecutivo de Grupo Maxam; Presidente de la Fundación Maxam; miembro del Patronato del Museo de la Minería y la Industria y de la Junta Directiva del Círculo de Empresarios. Ha sido Director General de Industrias Siderometalúrgicas y Navales y Director General de Industria del Ministerio de Industria y Energía; Consejero de Dinamía, Uralita y Duro Felguera.

JOAQUÍN DEL PINO

Externo Dominical

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

ÓSCAR FANJUL MARTÍN

Externo Independiente

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

PHILIP BOWMAN

Externo Independiente

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

HANNE SØRENSEN

Externo Independiente

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

SECRETARIO

SANTIAGO ORTIZ VAAMONDE

Abogado del Estado (en excedencia); Doctor en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid. Secretario General y del Consejo de Administración de Ferrovial desde 2009. Ha sido socio de Derecho Procesal y Derecho Público en dos prestigiosas firmas de abogados; Agente del Reino de España ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas; y profesor de la Escuela Diplomática y de la Universidad Carlos III. ☞

COMITÉ DE DIRECCIÓN

**ÍÑIGO MEIRÁS****Consejero Delegado**

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

**MARÍA DIONIS****Directora General de Recursos Humanos**

Licenciada en Psicología por la Universidad Complutense de Madrid y Máster en Dirección de RR.HH. en 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 Sociedad en 2006 como Directora de Desarrollo de RR.HH. En mayo de 2010 asumió la Dirección de RR.HH. y Comunicación de Servicios y desde junio de 2015 ejerce como Directora General de RR.HH.

**JORGE GIL****Consejero Delegado de Ferrovial Aeropuertos**

Licenciado en Ciencias Empresariales y Derecho por ICADE. En 2010 fue nombrado Director de Financiación y Mercados de Capitales de Ferrovial. Inició su carrera profesional en The Chase Manhattan Bank en las áreas de Corporate Finance y M&A. En diciembre de 2012 fue nombrado Consejero Delegado de Ferrovial Aeropuertos.

**ALEJANDRO DE LA JOYA****Consejero Delegado de Ferrovial Agroman**

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). En 2005 ocupó la posición de Director de Construcción Internacional hasta 2008, cuando fue nombrado Consejero Delegado de Ferrovial Agroman.

**ERNESTO LÓPEZ MOZO****Director General Económico-Financiero**

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

**ENRIQUE DÍAZ-RATO****Consejero Delegado de Cintra**

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Licenciado en Ciencias Económicas y Máster en Dirección de Empresas por la EOI. Se incorporó a Ferrovial en 2000 como Gerente General de Cintra Chile. En 2003 fue nombrado Presidente y CEO de la Autopista 407 ETR, en Toronto (Canadá). En 2006 fue nombrado Consejero Delegado de Cintra.

**SANTIAGO OLIVARES****Consejero Delegado de Ferrovial Servicios**

Ingeniero industrial por ICAI y MBA por MIT-Sloan School of Management. Se incorporó a Ferrovial en 2002 como Director de Desarrollo de Negocio de Servicios. Posteriormente fue nombrado Director de la división internacional de este negocio. Desde mayo de 2007 es Consejero Delegado de Ferrovial Servicios.

**ALVARO ECHÁNIZ****Consejero Delegado de Ferrovial FISA (División Inmobiliaria)**

Licenciado en Ciencias Empresariales. Se incorporó a Ferrovial tras la operación de adquisición de Ferrovial Agroman, donde ejerció como Director Económico Financiero. Entre 1998 y septiembre de 2002 fue Director Económico Financiero de Cintra. Desde 2002 es Consejero Delegado de Ferrovial FISA.

**SANTIAGO ORTIZ VAAMONDE****Secretario General**

Abogado del Estado (en excedencia); Doctor en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid. Secretario General y del Consejo de Administración de Ferrovial desde 2009. Ha sido socio de Derecho Procesal y Derecho Público en dos prestigiosas firmas de abogados; Agente del Reino de España ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas; y profesor de la Escuela Diplomática y de la Universidad Carlos III.

**FEDERICO FLÓREZ****Director General de Sistemas de Información e Innovación (CIO)**

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.

**MARÍA TERESA PULIDO****Directora de Estrategia Corporativa**

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

487
2501



E V O L U C I Ó N
P R E V I S I B L E
D E L O S
N E G O C I O S

EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LOS NEGOCIOS

FERROVIAL ELABORA UNA PREVISIÓN DE LA EVOLUCIÓN DE SUS NEGOCIOS PARA EL AÑO 2018, ASÍ COMO DE LOS PRINCIPALES MERCADOS EN LOS QUE OPERA. ESTA PREVISIÓN SE REALIZA DESARROLLANDO LA ESTRATEGIA, LAS OPORTUNIDADES Y RIESGOS ANALIZADOS EN EL CAPÍTULO 1.2 DE ESTE MISMO INFORME INTEGRADO.

AUTOPISTAS

El comportamiento previsible de las autopistas en operación durante 2018 dependerá de la evolución macroeconómica de los países o estados en los que están localizados los activos y de su impacto sobre los volúmenes de tráfico e ingresos. La compañía continuará focalizando sus esfuerzos en maximizar los ingresos dentro del marco permitido por los derechos de concesión, así como en el cumplimiento de sus obligaciones contractuales, optimizando el coste.

- En **Canadá**, la 407 ETR continuará desarrollando en 2018 su Plan Estratégico, incrementando el conocimiento sobre el comportamiento de los usuarios mediante técnicas de *Big Data*. Este mayor conocimiento conducirá a una mayor sofisticación tarifaria y planes de precios para seguir optimizando el ingreso de la compañía. Esta política tarifaria seguirá estando soportada por un excelente servicio al cliente, para lo cual la compañía seguirá invirtiendo en nuevos sistemas con el fin de mantener y mejorar los elevados niveles de satisfacción de los usuarios alcanzados en 2017.
- En **EE.UU.**, las buenas perspectivas económicas en Texas para 2018, así como el comportamiento hasta la fecha de los activos, permiten confiar en que NTE y LBJ tendrán crecimientos de tráfico e ingresos que ayuden a cumplir con las previsiones, a la vez que se cumple con el objetivo de satisfacción de los usuarios. Adicionalmente, la apertura de los segmentos 3A y 3B de la autopista 35W en Fort Worth consolidará a Cintra como operador de *Managed Lanes* en la región de Dallas-Fort Worth. En Carolina del Norte, la entrada en operación de la autopista I-77, primera autopista de *Managed Lanes* en este estado, validará este concepto como solución a los problemas de congestión en corredores urbanos.
- En **Australia**, en 2018 está previsto comenzar las obras del proyecto *Western Roads Upgrade*, en Melbourne, adjudicado recientemente, así como continuar con las obras de Toowoomba.
- En los **demás mercados** Cintra continuará operando los activos que ya se encuentran en fase de operación y continuará con la ejecución de varios proyectos en fase de construcción: 407 Extension II, en Canadá.; Ruta del Cacao, en Colombia; y D4R7, en Eslovaquia.

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

AEROPUERTOS

Durante el próximo año, Ferrovial Aeropuertos continuará focalizando sus esfuerzos en su actividad licitadora y en maximizar el rendimiento de sus activos:

- **Heathrow** continuará con el proceso para la construcción de la tercera pista, que debe ser aprobada en el Parlamento Británico, colaborando con los diferentes grupos de interés (aerolíneas, regulador y comunidades) en este proyecto de contribución tan decisivo para la economía británica. En cuanto al siguiente periodo regulatorio H7, la *Civil Aviation Authority* ha confirmado que se seguirá utilizando un modelo de remuneración basado en RAB y caja única (*single till*) y se continuará el proceso consultivo sobre coste de capital, indexación de inflación o coste de la deuda entre otros asuntos.
- **AGS** continuará invirtiendo en aumentar la rentabilidad de los aeropuertos, mediante la ampliación y mejora de la zona comercial en Glasgow y Aberdeen, estimular el crecimiento de pasajeros por nuevas rutas e ingresos comerciales, así como continuar con la mejora de los costes operativos.
- **Denver**, cuyas obras de remodelación de la terminal Jeppesen comenzarán en la segunda mitad del año.

La actividad licitadora durante 2018 en aeropuertos se centrará principalmente en el mercado norteamericano, con la apertura de una nueva oficina comercial en Austin con el objetivo de mejorar el conocimiento y las necesidades de este mercado y fortalecer las ventajas competitivas de la compañía. En transmisión de electricidad la actividad licitadora se centrará en Chile y otros países de Sudamérica.

CONSTRUCCIÓN

Las perspectivas para 2018, por mercados, son las siguientes:

En **España**, pese a la mejora económica, se prevé que las ventas en 2018 no crezcan por el estancamiento en licitación pública y la alta competencia, no compensada por la mejora en edificación privada. La cartera en 2017 ha caído, por un enfoque de contratación selectiva de la compañía priorizando rentabilidad sobre volumen. La mejora a futuro se centra a partir de 2018 en la licitación de concesiones del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras del Ministerio de Fomento.

En mercados internacionales, las expectativas son positivas por el elevado *pipeline* y las capacidades diferen-

ciales técnicas y de gestión en grandes contratos, pese a la creciente competencia de constructoras globales y locales:

- En **EE.UU. y Canadá** aumenta de forma relevante la inversión en infraestructuras de transporte, con apoyo federal, destacando los proyectos APP / *Design-Build-Finance* en los que Ferrovial, y Ferrovial Agroman como constructor, son líderes. La aprobación del *Fast Act* de EE.UU. en 2015 y del Plan de Infraestructuras Federal de Canadá en 2016, y la creciente aportación presupuestaria de estados y provincias, darán continuidad a grandes adjudicaciones recientes de Ferrovial Agroman tanto de proyectos APP (p.ej. la Autopista I-66, Virginia) como con financiación pública (p.ej. la autopista SH-99 Grand Parkway, Texas). El buen ritmo de ejecución de la cartera y la elevada contratación en 2017, permitirán incrementar las ventas en 2018.
- En **Polonia** la licitación pública ha retomado un buen nivel en carreteras y ferrocarriles asociados al marco de Fondos Europeos 2014-20, habiéndose anunciado también una ampliación en la dotación y plazo de los planes a largo plazo en estos sectores. Se espera para 2018 que Budimex continúe su crecimiento, por la elevada cartera a cierre de 2017, con grandes adjudicaciones como la carretera Lagiewnicka o seis obras de ferrocarril.
- En **Reino Unido**, a pesar de las incertidumbres del *Brexit*, la voluntad política sigue siendo promover grandes obras del plan de infraestructuras, incluyendo varias APPs en 2018. Igualmente, en **Australia** se mantiene el fuerte *pipeline* promovido por el Plan de Infraestructuras del Gobierno. A pesar de lo anterior, las ventas para 2018 en estos mercados no crecerán respecto a las de años anteriores por la inferior contratación en 2017.
- También en **Latinoamérica** (Chile, Colombia o Perú) y en ciertos países *one-off* de la OCDE con proyectos de interés y socios locales líderes, la compañía tiene un importante *pipeline* a futuro.

En resumen, se prevé para 2018 un crecimiento en ventas gracias al área internacional, con buenas oportunidades de contratación. Por último, se prevé que los márgenes de rentabilidad se mantengan estables, en línea con los de 2017, gracias a una cartera selectiva con riesgos controlados a nivel global y a la continuidad en la disciplina estratégica de selección de proyectos y países.

SERVICIOS

Ferrovial Servicios prevé un año de crecimiento rentable una vez finalizada la integración de Broadspectrum, consolidado su modelo organizativo e identificadas las medidas de racionalización de costes. Por geografías, las perspectivas son las siguientes:

- En **Reino Unido** es previsible que continúe la incertidumbre sobre el ritmo del crecimiento económico e inversión del país hasta que no se clarifique el escenario de implantación del *Brexit*. En este contexto de transición, Amey continuará trabajando en mejorar su estructura de costes y su modelo operativo. Adicionalmente, respecto al pleito con el Ayuntamiento de Birmingham, la compañía negociará con el ayuntamiento la mejor manera de hacer efectiva la sentencia y evaluará cómo afectará la solución a la rentabilidad futura del contrato.
- Las perspectivas macroeconómicas en **Australia y Nueva Zelanda**, reforzadas por el aumento de los precios de las materias primas, son positivas. La cartera de proyectos de servicios identificados en el ámbito de actividad de Broadspectrum supera los 30.000 millones de dólares australianos. Broadspectrum inicia una nueva etapa de crecimiento en sus sectores de actividad (transporte, gobierno/defensa, infraestructura urbana y recursos naturales) apoyada por la puesta en marcha de nuevos proyectos como OSARS West. En lo relativo a los márgenes, 2018 será un año de transición al no contar con la contribución de los contratos de Manus y Nauru y poner en práctica las medidas de racionalización de estructura y contratos definidas en 2017.
- **España** continuará su mejoría en términos de crecimiento y empleo. En este marco estable de actividad, Ferrovial Servicios seguirá combinando la optimización de sus operaciones con el desarrollo de una oferta de servicios de alto valor añadido a través de la integración de tecnología y de modelos de negocio innovadores en campos como la movilidad urbana.
- En el resto de países, **Ferrovial Servicios Internacional** consolidará su nueva organización y presencia geográfica con crecimiento previsto en todos sus mercados. En Estados Unidos y Canadá se iniciará la puesta en marcha de su estrategia para desarrollar sus sectores objetivo como el mantenimiento de infraestructuras de transporte y de energía. 





A N E X O

Medidas alternativas
de rendimiento

Gestión de la
Responsabilidad
Corporativa

Principios
de reporte

Glosario
de términos

Indicadores
GRI-G4

Anexo a
Indicadores GRI

Informe de
verificación

MEDIDAS ALTERNATIVAS DE RENDIMIENTO (APM)

La compañía presenta sus resultados de acuerdo con la normativa contable generalmente aceptada (NIIF). Adicionalmente, la Dirección proporciona en el Informe tanto en el Informe de Gestión como en las Cuentas Anuales Consolidadas otras medidas financieras no reguladas en las NIIF, denominadas APMs, (*Alternative Performance Measures*) según las Directrices del *European Securities and Markets Authority (ESMA)*. La Dirección utiliza estos APMs en la toma de decisiones y para evaluar el rendimiento de la compañía. A continuación se detallan los desgloses requeridos por el ESMA para cada APM sobre definición, reconciliación, explicación del uso, comparativa y coherencia. Se proporciona información más detallada sobre la conciliación con los estados financieros en la página web corporativa: <http://www.ferrovial.com/es/accionistas-e-inversores/informacion-financiera/informacion-financiera-trimestral/>.

EBITDA = RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN (RBE)

- **Definición:** resultado de explotación antes de dotaciones a la amortización de inmovilizado.
- **Reconciliación:** la compañía presenta el cálculo del EBITDA en la Cuenta de Resultados Consolidada (ver Cuenta de Resultados Consolidada del apartado 1.3. del Informe de Gestión y de los Estados Financieros incluidos en las Cuentas Anuales Consolidadas) como: Resultado bruto de explotación = Total Ingresos de Explotación - Total Gastos de Explotación (excluyendo los relativos a la dotación de la amortización del inmovilizado que se reportan en una línea separada).
- **Explicación del uso:** el EBITDA/RBE proporciona un análisis de los resultados operativos excluyendo la depreciación y amortización, al ser variables que no representan caja y que pueden variar sustancialmente de compañía a compañía, dependiendo de las políticas contables y del valor contable de los activos. El EBITDA es la mejor aproximación al flujo de caja operativo antes de impuestos y refleja la generación de caja antes de la variación del fondo de maniobra. Se utiliza el EBITDA como punto de partida para calcular el flujo de caja añadiendo la variación del fondo de maniobra. Por último, es un indicador APM ampliamente utilizado por inversores a la hora de valorar negocios (valoración por múltiplos), así como por agencias de rating y acreedores para evaluar el nivel de endeudamiento comparando el EBITDA con la deuda neta.
- **Comparativa:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular el EBITDA es el mismo que el año anterior.

COMPARABLE ("LIKE FOR LIKE GROWTH")

- **Definición:** variación relativa interanual en términos comparables de la cifra de ventas, el EBITDA/RBE, el resultado de explotación y la cartera. El comparable se calcula ajustando el año actual y el anterior acorde a las siguientes reglas:
 - Eliminación del efecto por tipo de cambio, calculando los resultados de ambos periodos con el tipo del período actual.
 - Eliminación del resultado de explotación de ambos periodos, del impacto por deterioros de inmovilizado y resultados por desinversiones en compañías (corres-

ponde con la cifra reportada en la línea "deterioros y enajenación de inmovilizado"

- En el caso de desinversiones de compañías y pérdidas de control, la homogeneización del resultado operativo se realiza eliminando los resultados operativos de la compañía vendida cuando el impacto ocurrió el año anterior, o si ocurre en el año bajo análisis, considerando el mismo número de meses en ambos periodos.
- Eliminación en ambos periodos de los costes de reestructuración.
- En adquisiciones de nuevas compañías, que se consideren materiales, eliminando en el periodo actual los resultados operativos derivados de esas compañías, excepto en el caso de que dicha eliminación no sea posible por el alto grado de integración con otras unidades de reporting (compañías materiales son aquellas cuya cifra de ventas representa $\geq 5\%$ de la cifra de ventas de la unidad de reporte antes de la adquisición).
- Eliminación en ambos periodos de otros impactos no recurrentes (principalmente relacionados con impactos fiscales y de personal) considerados relevantes para un mejor entendimiento de los resultados subyacentes de la compañía.
- Nota: los nuevos contratos en el negocio de Autopistas que entren en explotación no se consideran adquisiciones y, por lo tanto, no se ajustan en el comparable.
- **Reconciliación:** el crecimiento comparable se presenta en columnas separadas en la sección Evolución de los negocios del apartado 1.3 del Informe de Gestión.
- **Explicación del uso:** el comparable es utilizado para proporcionar una medida más homogénea del rendimiento subyacente de los negocios, excluyendo aquellos elementos no recurrentes que inducirían a una malinterpretación de los crecimientos reportados, o impactos como variaciones en el tipo de cambio o cambio o en el perímetro de consolidación que distorsionan la comparabilidad de la información. Permite, adicionalmente, presentar la información homogénea asegurando así su uniformidad, proporcionando un mejor entendimiento de la evolución de cada uno de los negocios.
- **Comparativas:** el comparable se desglosa sólo para el período actual comparado con el período anterior.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular el Comparable es el mismo que el año anterior.

AJUSTES POR VALOR RAZONABLE

- **Definición:** los ajustes a la Cuenta de Resultados Consolidada relativa a resultados procedentes de cambios en el valor razonable de derivados y otros activos y pasivos financieros, deterioro de activos e impacto de los dos elementos previos en "participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia".
- **Reconciliación:** un desglose detallado de los Ajustes por Valor Razonable se incluye en la Cuenta de Resultados Consolidada (ver Cuenta de Resultados Consolidada del apartado 1.3. del Informe de Gestión y de los Estados Financieros incluidos en las Cuentas Anuales Consolidadas).
- **Explicación del uso:** los Ajustes por Valor Razonable pueden resultar útiles para inversores y analistas financieros al evaluar la rentabilidad subyacente de la compañía, al ser capaces de excluir elementos que no generan caja y que pueden variar sustancialmente de un año a otro debido a la metodología contable de cálculo del valor razonable.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular los Ajustes por Valor Razonable es el mismo que el año anterior.

DEUDA NETA CONSOLIDADA

- **Definición:** es el saldo neto de Tesorería y equivalentes (incluyendo caja restringida a corto y largo plazo), menos deudas financieras a corto y largo plazo (deuda bancaria y bonos), incluyendo el saldo relativo a derivados por tipo de cambio que cubren tanto emisión de deudas en moneda distinta de la moneda de la sociedad emisora como posiciones de caja con riesgo de cambio.
- **Reconciliación:** la reconciliación detallada viene desglosada en la Nota 5.2. Deuda Neta Consolidada de las Cuentas Anuales Consolidadas y en la sección Deuda Neta y Reporting Corporativo del Informe de Gestión.
- **Explicación del uso:** es un indicador financiero utilizado por inversores, analistas financieros, agencias de rating, acreedores y otras partes para determinar la posición de endeudamiento de una compañía. Adicionalmente, se desglosa la Deuda Neta en dos categorías:
 - Deuda Neta de Proyectos de Infraestructuras. Es la deuda asegurada (*ring-fenced*) que no posee recurso para el accionista o con recurso limitado a las garantías otorgadas. Es la deuda correspondiente a las sociedades consideradas Proyecto.

- **Deuda Neta ex Proyectos.** Es la deuda neta del resto de los negocios, incluyendo compañías holding del grupo y del resto de negocios que no tengan el tratamiento de sociedades Proyecto. La deuda incluida en este cálculo es con recurso, y es, por lo tanto, la medida utilizada por inversores, analistas financieros y agencias de rating para valorar el apalancamiento, fortaleza financiera, flexibilidad y riesgos de la Compañía.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular la deuda neta ha variado respecto al del año anterior debido a la incorporación en el cálculo el efecto de los derivados por tipo de cambio relacionados con posiciones de caja.

CARTERA

- **Definición:** los ingresos pendientes de ejecución correspondientes a contratos que la compañía tiene firmados a la fecha y sobre los que tiene certeza respecto a su futura ejecución. Los ingresos totales de un contrato se corresponden con el precio acordado o canon correspondiente a la entrega de bienes y/o prestación de servicios acordados. En el caso de que la puesta en marcha de un contrato esté pendiente del cierre de su financiación, los ingresos de dicho contrato no se suman a la cartera hasta el momento en que la financiación esté cerrada. La cartera se calcula sumando los contratos del año actual al saldo de la cartera de contratos de finales del año anterior, restando, posteriormente, los ingresos reconocidos en el año actual.
- **Reconciliación:** la cartera se presenta en las secciones "Principales cifras" y en las secciones de Servicios y Construcción del Informe de Gestión de diciembre. No hay ninguna medida financiera comparable en NIIF. Sin embargo, se proporciona una conciliación con la cifra de ventas de Construcción y Servicios detallada en la nota "2.1. Ingresos de explotación" de los Estados Financieros. Dicha conciliación se realiza en base a que el valor de cartera de una obra determinada se compone del valor de contratación de la misma menos la obra ejecutada, la cual es el principal componente de la cifra de ventas. La diferencia entre la obra ejecutada y la cifra de ventas de Construcción y Servicios reportada en los Estados Financieros de Ferrovial, se debe a que en la última se añaden los ajustes de consolidación, suplidos, venta de maquinaria, ingresos por confirming y otros ajustes. Adicionalmente a las adjudicaciones y a la obra ejecutada, también impacta sobre el movimiento entre la cartera a origen (correspondiente al ejercicio anterior) y la cartera final (del ejercicio en curso), el impacto por tipo de cambio de las adjudicaciones realizadas en el pasado en monedas distintas al euro, las rescisiones (se da si hay finalización anticipada de un contrato), o los movimientos por cambio de perímetro, tal y como se muestra en los Anexos disponibles en la web corporativa.
- **Explicación del uso:** la Dirección cree que la cartera es un indicador útil respecto a los ingresos futuros de la compañía, ya que la cartera para una obra determinada será la venta final de dicha obra menos la obra ejecutada neta a origen.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas con el cierre del ejercicio anterior.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular la cartera es el mismo que el año anterior.

VARIACIÓN DEL FONDO DE MANIOBRA

- **Definición:** es la medida que explica la conciliación entre el RBE y el flujo de caja operativo antes de impuestos. Proviene de la parte del resultado bruto no convertible en efectivo principalmente por cambios en el saldo de deudores y

deudas comerciales.

- **Reconciliación:** en la Nota 5.3. Flujo de caja de las Cuentas Anuales Consolidadas, la compañía proporciona una reconciliación entre la variación del capital circulante recogido en el Balance (ver descripción en Sección 4 Capital Circulante de las Cuentas Anuales Consolidadas) y la variación del fondo de maniobra mostrado en el Estado de Flujos de Caja.
- **Explicación del uso:** la variación del fondo de maniobra refleja la capacidad de la compañía para convertir el Resultado bruto de explotación antes de impuestos en caja. Es el resultado de las actividades de la compañía relacionadas con la gestión de existencias, cobro de clientes y pagos a proveedores. Es útil para usuarios e inversores porque permite medir tanto la eficiencia como la situación financiera a corto plazo de la compañía.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparables de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular la variación del fondo de maniobra es el mismo que el año anterior.

RETORNO TOTAL PARA EL ACCIONISTA

- **Definición:** es la suma de los dividendos recibidos por el accionista, la revalorización/depreciación de las acciones y otros pagos como entrega de acciones o planes de recompra.
- **Reconciliación:** el retorno total para el accionista se presenta en la sección de la acción del apartado 1.1. del Informe de Gestión. No hay ninguna medida financiera comparable en NIIF.
- **Explicación del uso:** es un indicador financiero utilizado por inversores y analistas financieros, para evaluar el rendimiento que los accionistas han recibido a lo largo del año a cambio de su aportación en capital de la empresa.
- **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular el retorno al accionista es el mismo que el año anterior.

INVERSIÓN GESTIONADA

- **Definición:** la inversión gestionada se presenta en la sección de Autopistas dentro del apartado 1.2. del Informe de Gestión. Durante la fase de construcción es el valor total de la inversión a realizar. Durante la fase de explotación, este importe se incrementa por la inversión adicional. Los proyectos se incluyen una vez firmado el contrato con la Administración correspondiente (cierre comercial), fecha en la que se dispone normalmente de unas condiciones de financiación provisionales que se confirman con posterioridad tras el cierre financiero. Para todos los proyectos, incluyendo los que se integran por puesta en equivalencia, se considera el 100% de inversión, con independencia de la participación de Ferrovial. Los proyectos se excluyen con criterios homogéneos a la salida del perímetro de consolidación.
- **Reconciliación:** La inversión gestionada a cierre de diciembre de 2017 asciende a 19.590 millones de euros, y comprende 26 concesiones en 10 países. El desglose de la inversión gestionada por tipo de activo es la siguiente:
 - (1) Proyectos modelo Activo Intangible CINIF 12 (en explotación), 4.833 millones de euros. La inversión gestionada coincide con el saldo de inversión bruta en estos proyectos incluida en la tabla del apartado 3.3.1 de las Cuentas Anuales Consolidadas: 734 millones de euros de Ausol incluidos en Autopistas España, 3.713 millones de euros de NTE y LBJ incluidos en Autopistas USA y 386 millones de euros de Azores, incluidos en Resto Autopistas.
 - (2) Proyectos modelo Activo Intangible CINIF 12 (en construcción), 1.375 millones de euros. Incluye las autopistas americanas NTE35W e I-77 (918 y 457 millones de euros de inversión gestionada, respectivamente). Al estar en construcción, el saldo de balance a cierre de ejercicio solo refleja el inmovilizado en curso de estos proyectos, que asciende a 912 y 217 millones de euros, respectivamente, incluidos en la tabla del apartado 3.3.1 de las Cuentas Anuales Consolidadas, en Autopistas USA, no incluyendo los compromisos futuros de inversión.
 - (3) Proyectos modelo Cuenta a Cobrar CINIF 12 (en explotación), 232 millones de euros. Incluye la inversión gestionada en Autema. El saldo de balance a cierre del ejercicio asciende a 659 millones de euros, incluyendo largo y corto plazo (ver apartado 3.3.2 de las Cuentas Anuales Consolidadas), e incluye entre otros la remuneración financiera de la cuenta a cobrar, la cual no se considera un incremento de la inversión gestionada en el activo.
 - (4) Consolidación por puesta en equivalencia, 13.150 millones de euros. Incluye proyectos tanto en explotación como en construcción que se integran por puesta en equivalencia, como 407ETR (3.128 millones de euros de inversión gestionada al 100%) o I-66 (2.517 millones de euros, al 100%). En el estado consolidado de situación financiera estos proyectos se integran en el epígrafe de Inversiones en asociadas, por lo que no es posible conciliar la inversión con el saldo de balance.
- **Explicación del uso:** es un dato utilizado por la Dirección para indicar el tamaño de la cartera de activos que gestiona.
- **Comparativas:** no se desglosa comparables de años anteriores, pero es una magnitud que se proporciona anualmente.
- **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular la inversión gestionada es el mismo que el año anterior.

GESTIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CORPORATIVA

POLÍTICA CORPORATIVA

Ferrovial entiende la Responsabilidad Corporativa como un compromiso voluntario para participar en el desarrollo económico, social y medioambiental de las comunidades donde opera. La Política de Responsabilidad Corporativa se fundamenta en los principios del Pacto Mundial y en acuerdos y resoluciones internacionalmente aceptados cuyos contenidos abordan materias relacionadas con la RC. Corresponde al Consejo de Administración de Ferrovial velar por que se cumplan estos principios que voluntariamente ha asumido la compañía. La política está disponible en www.ferrovial.com.

COMITÉ DE RESPONSABILIDAD CORPORATIVA

El Comité de Responsabilidad Corporativa constituye el nexo de unión de las áreas de negocio y la corporación con la Alta Dirección, reportando resultados y proponiendo acciones hacia el Comité de Dirección, así como transmitiendo hacia el resto de la empresa la aprobación de las propuestas y resultados reportados.

El Comité de RC lo preside el Director de Comunicación y RC y está compuesto por representantes de las áreas de negocio (Autopistas, Aeropuertos, Construcción y Servicios) y de las áreas corporativas (Recursos Humanos, Secretaría General, Seguridad y Salud Laboral, Calidad y Medio Ambiente, Riesgos e Innovación).

El objetivo de este Comité es velar por el seguimiento del Plan Estratégico de Responsabilidad Corporativa. El Presidente del Comité de RC reporta anualmente al Consejo de Administración.

Sus funciones se pueden resumir en las siguientes:

- Desarrollar, implantar y supervisar las políticas de RC de la compañía.
- Definición y seguimiento del Plan Estratégico de RC.
- Coordinar los procesos de *reporting*: Informe Anual Integrado e índices.
- Información y aplicación de normativas en materia de RC.
- Aprobación y seguimiento de proyectos y patrocinios.
- Seguimiento de recomendaciones tras la verificación externa.
- Asesorar a otros departamentos en materia de RC.

PLAN ESTRATÉGICO DE RESPONSABILIDAD CORPORATIVA (2017-2019)

En 2016 el Comité de Responsabilidad Corporativa definió el Plan 20.19, vigente para el periodo 2017-2019. Para cada una de las acciones de avance propuestas se determinaron una serie de indicadores cualitativos y cuantitativos anualizados, lo que permite hacer balance de la evolución y grado de cumplimiento de cada una de ellas. Para ello, la compañía cuenta con un cuadro de mando a través del que monitoriza su desempeño. Durante 2017, primer año de aplicación del plan, la compañía ha realizado numerosos avances, entre los que destacan el lanzamiento de un nuevo curso sobre el Código de Ética Empresarial, la aprobación de un Procedimiento de análisis de integridad ética de socios, la promoción de la presencia femenina en el Consejo de Administración, la mejora de los índices de accidentalidad, la reducción de las emisiones de GEI, o el incremento de la inversión en innovación.

Disponer del Plan 20.19 parte del concepto de que para Ferrovial la Responsabilidad Corporativa es una función estratégica, relacionada con la sostenibilidad, la competitividad y la reputación de la compañía, y cuya función es crear valor a largo plazo para todos los grupos de interés y para la sociedad. Además, constituye una herramienta indispensable para el desarrollo del negocio, la generación de confianza entre sus grupos de interés y el cumplimiento de los objetivos en el medio y largo plazo.

El Plan 20.19 posiciona a Ferrovial como una empresa líder económica, social y medioambientalmente, haciendo de ella un referente en la materia, especialmente en lo relacionado con la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas, con los que se encuentra alineado, fundamentalmente con los objetivos 6 (agua limpia y saneamiento), 9 (industria, innovación e infraestructura) y 11 (ciudades y comunidades sostenibles).

Los objetivos también se encuentran alineados con los objetivos de negocio, permitiendo su extensión a la cadena de valor de Ferrovial, desde los clientes a los proveedores.

El Plan 20.19 se configura en torno a seis áreas, desarrolladas cada una de ellas en líneas de actuación, desglosadas a su vez en objetivos concretos medibles y cuantificables. Son las siguientes:

- Ética e integridad.
- Gobierno Corporativo.
- Personas.
- Medio Ambiente.
- Sociedad.
- Innovación.

En 2017 se han realizado los siguientes avances en cada una de las áreas de actuación del Plan 20.19

Área de actuación	Líneas de acción	Hechos destacados 2017
Ética e Integridad	Continuar garantizando un comportamiento ético, y asegurar el respeto a los Derechos Humanos.	- Se ha actualizado el curso de formación sobre el Código de Ética, que incluye aspectos de Derechos Humanos. - Ferrovial en 2018 entra a formar parte del Clúster de Transparencia, Buen Gobierno e Integridad de Forética. - Se ha mejorado la visibilidad y accesibilidad en la página web corporativa del Canal Ético, y se han reforzado las categorías relacionadas con Derechos Humanos.
Gobierno Corporativo	Integrar criterios de Responsabilidad Corporativa en la gestión, y continuar garantizando la transparencia y la adaptación a las últimas tendencias normativas.	- Se ha aprobado por el Consejero Delegado el Procedimiento de debida diligencia de integridad ética de socios - En 2017 se ha informado al Consejo sobre los principales avances en materia de RC. - Se ha incorporado al Consejo una nueva Consejera Independiente. - Se da cumplimiento, total o parcialmente, a la mayoría de recomendaciones aplicables del Código de buen gobierno de las sociedades cotizadas (56 de 59).
Personas	Garantizar un entorno de trabajo flexible, seguro y saludable, y fomentar el talento y la empleabilidad.	- Se han reforzado las acciones preventivas con el objetivo de continuar con una tendencia descendente de los principales índices de gravedad y frecuencia. - Se han impulsado numerosas iniciativas <i>wellbeing</i> en todos los negocios. - Se ha firmado un convenio con <i>Junior Achievement</i> para impulsar vocaciones tempranas STEM en adolescentes entre 14 y 16, especialmente mujeres.
Medio Ambiente	Reducir la huella de carbono, la huella hídrica, el impacto sobre la biodiversidad y promover la economía circular.	- La huella de carbono continúa reduciéndose en términos relativos, cumpliéndose los objetivos propuestos. - Se ha desarrollado una herramienta que permite incorporar el criterio <i>no net loss</i> (No Pérdida Neta de Biodiversidad) a las actividades de la compañía.
Sociedad	Alcanzar los mejores estándares de calidad, reforzar los criterios éticos en la actividad de compras, y sistematizar la medición del impacto social.	- En 2017 se ha iniciado, en colaboración con el <i>Digital Hub</i>, un proyecto para conocer la percepción de los usuarios de las infraestructuras de Ferrovial. - Se ha revisado el contenido del Código Ético de compradores, y se han elaborado diversos catálogos para promover compras verdes, productos reciclables, o la adquisición de energía renovable. - La metodología SROI para el cálculo del impacto de los programas sociales de Ferrovial ha sido aprobada y testada en un proyecto concreto en Perú.
Innovación	Impulsar el emprendimiento y las soluciones innovadoras	- Se ha colaborado con 30 <i>startups</i>, y se participa en Atómico, a partir de donde se invierte en otras <i>startups</i>. - La inversión en innovación ha dado sus frutos en movilidad con el lanzamiento de una nueva línea de negocio, Zity, coche eléctrico en Madrid.

Tras analizar las acciones llevadas a cabo durante 2017, y contrastarlas con los objetivos propuestos, puede concluirse que el grado de cumplimiento del Plan 20.19 es superior a un 85%.

PRINCIPIOS DE REPORTE

PERÍMETRO DE LA INFORMACIÓN

Ferrovial está constituida por la sociedad cabecera, Ferrovial S.A., y sus sociedades dependientes. Para obtener una información detallada de las compañías incluidas se puede consultar el perímetro en las Cuentas Anuales Consolidadas.

Durante 2017, se han producido operaciones que han supuesto cambios en el perímetro, tanto por la adquisición de compañías como adjudicación de nuevos contratos. También se han producido reestructuraciones de sociedades. Para más información consultar páginas 39-51 de Evolución de los negocios.

PROCESO DE CONSOLIDACIÓN

Para el reporte se incluyen todas aquellas empresas en las que Ferrovial tiene el control económico, entendiendo por ello una participación superior al 50%. En estos casos, se reporta el 100% de la información.

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

TRAZABILIDAD

Ferrovial garantiza la trazabilidad de la información relativa al ámbito de la Responsabilidad Corporativa gracias a un sistema de *reporting*, con el que cuenta desde 2007, que permite obtener información detallada hasta el nivel de sociedad, facilitando consolidaciones parciales por geografías o negocios. Cada año, antes del lanzamiento de la campaña de recogida de información, el sistema es revisado en su totalidad para adecuarlo a las necesidades de la compañía y de sus grupos de interés.

En 2017, el sistema de reporting permitió la recogida de 391 indicadores cuantitativos y cualitativos, en 116 sociedades, a través de 202 usuarios.

REFORMULACIÓN DE LA INFORMACIÓN

Durante 2017 se han producido una serie de cambios en el perímetro de sociedades que pueden afectar la comparabilidad de los datos contenidos en el Informe, aunque estos no son especialmente relevantes. Con objeto de garantizar la máxima transparencia y comparabilidad de los datos, en el propio cuerpo del informe se indica cuando algún indicador de años anteriores se ha modificado o presenta cambios significativos que afectan a la comparabilidad de la información.

GRUPOS DE INTERÉS

Ferrovial está comprometida con la transparencia en la información al mercado, a través de una mejora continua de los cauces de comunicación con todos sus grupos de interés, sobre la base de una información corporativa innovadora que, además de los aspectos financieros, tenga en cuenta las variables medioambiental y social.

La compañía considera grupos de interés (partes interesadas o *stakeholders*) a aquellos individuos o grupos sociales con un interés legítimo, que se ven afectados por las actuaciones presentes o futuras de la empresa. Esta definición incluye tanto a los grupos de interés que forman parte de la cadena de valor de la compañía (accionistas, empleados, inversores, clientes y proveedores), considerados como socios en el desarrollo de los negocios, como a los externos (Administraciones, Gobiernos, medios de comunicación, analistas, sector empresarial, sindicatos, tercer sector y sociedad en general), comenzando por las comunidades locales en las que la compañía desarrolla sus actividades.

Esta relación es dinámica puesto que el entorno cambia de forma cada vez más rápida. El negocio de Ferrovial depende en gran medida de las relaciones con las Administraciones Públicas de los países en que opera. Ferrovial ostenta cargos de decisión en organismos impulsores de la Responsabilidad Corporativa a nivel nacional e internacional como Fundación SERES, Forética, Red Española del Pacto Mundial o Asociación Española para la Calidad (AEC). En 2017, Ferrovial ha formado parte del Grupo Asesor del Fondo ODS de Naciones Unidas para impulsar los nuevos Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas y ostenta la presidencia del Grupo Español de Crecimiento Verde. La relación con cada grupo de interés se detalla en www.ferrovial.com

La consideración por parte de Ferrovial de los principios relacionados con el contenido del Informe, se desarrolla en el apartado específico sobre la materialidad. Para más información sobre las normas AA1000 y el GRI, consultar página 122 de indicadores GRI.

ASUNTOS MATERIALES

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

La compañía ha establecido un proceso bienal de realización de su estudio de materialidad. En 2017, partiendo de la base del año anterior, se han analizado los asuntos que han resultado más relevantes para la compañía y sus grupos de interés durante el año. Así, el informe ofrece una visión equilibrada y objetiva de aquellos temas que por su naturaleza han afectado a la compañía de manera significativa.

ALINEAMIENTO CON LAS RECOMENDACIONES DEL TASK FORCE ON CLIMATE-RELATED FINANCIAL DISCLOSURES (TCFD) Y EL CLIMATE DISCLOSURE STANDARDS BOARD (CDSB)

A lo largo del Informe Anual se explica cómo la compañía abarca los aspectos de Gobierno, Estrategia, Gestión de Riesgos e Indicadores y Objetivos. Todos estos aspectos se ven influidos por los temas de Cambio Climático. Sin embargo, se ha considerado importante enfatizar y dar más detalles sobre Riesgos y Oportunidades relacionados con Cambio Climático y evolución de las emisiones.

Estrategia

La estrategia climática está integrada en la estrategia de la compañía. De hecho, la política emergente relacionada con Cambio Climático y la movilización de la economía hacia una economía baja en emisiones está dirigiendo la inversión y financiación hacia negocios que ayuden a cumplir con los objetivos de mitigación y adaptación del Acuerdo de París.

Estos factores son sobre los que gira el negocio y las nuevas oportunidades de negocio.

Tomando relevancia en los últimos años, nuevas líneas de negocio que aportan soluciones “low carbon” y que ayudan a nuestros clientes y usuarios a reducir los consumos energéticos y emisiones de aquellos productos y servicios ofrecidos por la compañía.

En este sentido, aspectos como la eficiencia energética en edificios y procesos, la gestión integral de ciudades, movilidad eficiente de personas, la gestión del agua o la conservación de la biodiversidad convierten a Ferrovial en un excelente socio estratégico para alcanzar los objetivos globales medio ambientales.

El actual compromiso con la iniciativa SBTi de establecer objetivos de reducción a 2030 requerirá una revisión de nuestra estrategia en el horizonte 2020 – 2030 el próximo año.

Riesgos y Oportunidades relacionados con el Cambio Climático

Para analizar el impacto que el Cambio Climático tiene sobre los objetivos del negocio, Ferrovial llevó a cabo un proyecto interno denominado “Ferrovial 2020” con el objeto de identificar y evaluar riesgos y oportunidades de negocio relacionadas con el cambio climático y el nuevo marco regulatorio asociado. La evaluación de los riesgos se realiza en función de su potencial impacto en los objetivos de negocio, tanto los financieros como los reputacionales y de sostenibilidad, y su probabilidad de ocurrencia. De este proyecto de revisión y análisis, la empresa estableció los objetivos de reducción a escala global a 2020, así como el camino estratégico para su consecución.

Bajo el principio de mejora continua, anualmente se revalúan los riesgos identificados a través del sistema corporativo de identificación y valoración de riesgos (*Ferrovial Risk Management FRM*), y se revisa el estado de consecución de los objetivos de reducción establecidos y la desviaciones que pudieran existir con el objeto de establecer las medidas correctoras oportunas. Los riesgos identificados se clasifican en grupos en función de su naturaleza con el objeto de facilitar su control, seguimiento

y aseguramiento. Así, los principales grupos son:

- Regulatorio: riesgo de incumplimiento de marco regulatorio aplicable a las actividades de la compañía
- Financieros: Impacto económico de la nueva regulación sobre cambio climático, por el incremento del coste de operación debido al aumento de las tasas a los combustibles fósiles y la aparición de nuevos mercados de derechos de emisión. La implantación de medidas de eficiencia y la electrificación de la demanda reducen la exposición a este riesgo.
- En cuanto al impacto financiero potencial en los diferentes escenarios climático, se considera que la diversificación de nuestra actividad hacia actividades *low carbon* nos facilitará la captación de nuevos tipos de financiación.
- Operacionales: Eventos catastróficos derivados de los cambios climatológicos que pueden ocasionar daños a las infraestructuras de la compañía y a la operación, causando pérdida temporal de ingresos.
- Reputacionales. Pérdida de credibilidad por incumplimiento de los objetivos establecidos y comunicados a los stakeholders

Asociados a los riesgos hay medidas de gestión y reducción de los mismos.

Por otro lado, se ha desarrollado una metodología para valorar el Precio del Carbono *Shadow pricing* que es utilizada en el proceso de análisis y autorización de nuevas adquisiciones e inversiones, que permite identificar y evaluar los riesgos y las oportunidades asociados a los nuevos proyectos de inversión.

Las **nuevas oportunidades de negocio de Ferrovial** pone el foco en una economía baja en emisiones y adaptación de las infraestructuras a los efectos de cambio climático como se comentaba en el apartado de Estrategia. Las oportunidades surgen para dar respuesta a:

- Las necesidades de las ciudades. Las ciudades suponen un gran reto de gestión que requerirá de soluciones innovadoras y eficientes. Ferrovial está implantando modelos de negocios de servicios que ayudan a reducir consumos energéticos, emisiones y suponen un gran ahorro económico de gestión. En 2017, se ha lanzado en Madrid un servicio de carsharing con una flota inicial de 500 vehículos eléctricos recargados en su totalidad con energía renovable. Contratos de eficiencia energética en edificios o iluminación, optimización de rutas de recogida de residuos, valorización o aumento en la captación de biogás de vertederos son otros ejemplos.
- Agua. Los problemas relacionados con la calidad y cantidad (exceso y defecto) del agua y la inversión requerida para dar respuesta a los mismos se van a acelerar. En este aspecto, podemos aportar soluciones innovadoras como gestores de plantas de tratamiento de agua y como empresa constructora para adaptar las infraestructuras y hacerlas más resistentes.
- Infraestructuras. Hay una creciente demanda de reducción de emisiones en el transporte. Ferrovial opera en Estados Unidos la primera autopista (NTE) que es *carbon neutral* por su gestión dinámica del tráfico y el aeropuerto de Heathrow se ha comprometido a ser *Zero Carbon Airport* en 2050.

Conclusión de evolución de emisiones por negocio.

Empresa	AÑO BASE (2009)		2016		2017	
	tCO ₂ eq	tCO ₂ eq/M€	tCO ₂ eq	tCO ₂ eq/M€	tCO ₂ eq	tCO ₂ eq/M€
Construcción (Ferrovial Agroman, Budimex, Webber, Cadagua y PWL)	251.375	53,32	245.981	56,19	264.355	55,47
Infraestructuras (Cintra)	15.684	52,81	13.739	29,74	10.091	22,94
Servicios (Ferrovial Servicios, Amey y Broadspire)	682.551	150,36	542.264	77,20	578.411	82,11

Infraestructuras (Cintra)

En 2017, a escala global las emisiones en términos absolutos del área de autopistas han disminuido un 35,66 % desde el año base incluso cuando la actividad ha aumentado un 48,1%. Estos buenos resultados se reflejan en la evolución de las emisiones en intensidad (tCO₂eq/millón €) que ha alcanzado en este ejercicio una reducción del 56,56% respecto al año base y refleja el gran desacoplamiento entre crecimiento y emisiones. Estos buenos datos son el resultado de las medidas de eficiencia energética en la iluminación de las autopistas que es la principal fuente de consumo.

Servicios (Ferrovial Servicios, Amey y Broadspectrum)

En el 2017, el área de servicios también destaca por sus buenos resultados alcanzando una reducción 15,29% en términos

absolutos y un 45,39% en intensidad energética mostrando una vez el desacoplamiento entre emisiones y crecimiento.

Esta evolución es el resultado de implantación de medidas de eficiencia energética, aumento de la flota de vehículos eléctricos o alternativos, compra de electricidad procedente de fuentes renovables y un aumento de la captación de las emisiones difusas en vertederos. La causa principal del aumento de emisiones respecto al año pasado es un aumento de los residuos recibidos en vertederos derivado de un aumento de la actividad económica y a unas obras de reparación de algunas celdas que no ha permitido captar todo el biogás esperado.

Construcción (Ferrovial-Agromán, Budimex, Webber, Cadagua y PWL)

En el área de construcción las emisiones han ido aumentando anualmente y muy alineadas al aumento de la facturación. En 2017, las emisiones han aumentado un 5,16% respecto al 2009. Sin embargo, ya en el último año, del resultado del análisis del indicador relativo tCO₂eq/millón € se detecta un desacoplamiento entre emisiones y facturación.

CUADRO DE MANDO

ACCIONISTAS

	2015	2016	2017
Ventas (millones de euros)	9.701	10.759	12.208
Flujo operaciones excluidas concesionarias (millones de euros) ⁽¹⁾	889	995	999
Dividendos recibidos (millones de euros) ⁽¹⁾	532	544	520

EMPLEADOS

	2015	2016	2017
Plantilla a cierre	74.032	96.001	95.978
Índice de rotación media total (%)	3,20%	5,11%	12,67%
Índice de frecuencia	20,0	15,0	13,6
Índice de gravedad	0,43	0,33	0,31

CLIENTES

	2015	2016	2017
Cartera por línea de negocio (millones de euros)	31.531	33.519	32.063
- Servicios	22.800	24.431	20.918
- Construcción	8.731	9.088	11.145
Inversión en I+D (millones de euros)	44	48	47
% satisfacción usuario 407 ETR	-	97%	82%
% satisfacción usuario <i>Managed Lanes</i> (NTE y LBJ)	-	80%/91%	75%
Experiencia pasajero HAH (Escala 1-5)	-	4,2	4,2
Actividad certificada ISO9001	91%	91%	89%

SOCIEDAD

	2015	2016	2017
Renovación presencia en Índices de sostenibilidad: DJSI, FTSE4Good, MSCI	✓	✓	✓
Intensidad de carbono: Emisiones de gases con efecto invernadero directas e indirectas en términos relativos (t CO ₂ eq/M€) ⁽²⁾	-43,70%	-31,90%	-28,4%
Beneficiarios en agua potable y saneamiento ⁽³⁾	-	191.759	212.605
Impuestos ⁽⁴⁾ (millones de euros)	-	-	2.075

(1) En dividendo flexible y recompra de acciones.

(2) Scope 1 & 2 desde 2009.

(3) Dato acumulado desde el año 2008 (18 proyectos realizados en Colombia, Perú, México, Tanzania, Etiopía, Uganda y Ghana).

(4) Impuestos soportados, pagados y recaudados en 2017, (Criterio de caja).

GLOSARIO DE TÉRMINOS

ACI: Airports Council International. Es el único representante mundial de los aeropuertos. Creado en 1991, ACI representa los intereses de los aeropuertos con gobiernos y organizaciones internacionales como la ICAO, desarrolla estándares, políticas y prácticas recomendadas para aeropuertos, y brinda información y oportunidades de capacitación para elevar los estándares en todo el mundo.

AGS: Aberdeen, Glasgow y Southampton. *AGS Airports* es el propietario en el Reino Unido de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton. La compañía se formó en septiembre de 2014 por Ferrovial y Macquarie Group. En diciembre de 2014, la compañía adquirió de Heathrow Airport Holdings los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton.

ASQ: Encuesta de calidad del servicio del aeropuerto. *Airport Service Quality* es el programa de evaluación comparativa reconocido a nivel mundial que mide la satisfacción de los pasajeros mientras viajan a través de un aeropuerto. El programa proporciona las herramientas de investigación y la información de gestión para comprender mejor las opiniones de los pasajeros y lo que quieren de los productos y servicios de un aeropuerto.

APP: Alianza Público Privada. Es un acuerdo entre al menos un actor del sector público y al menos un actor del sector privado para la prestación de un servicio público.

BIM: El modelado de información de construcción (*BIM, Building Information Modeling*), también llamado modelado de información para la edificación, es el proceso de generación y gestión de datos de un edificio durante su ciclo de vida utilizando software dinámico de modelado de edificios en tres dimensiones y en tiempo real, para disminuir la pérdida de tiempo y recursos en el diseño y la construcción.

BuildUp!: Es la nueva iniciativa de Ferrovial para fomentar el talento emprendedor y dar soluciones sostenibles a las necesidades internas de la empresa.

BWI: Business Water Index. Está relacionado con el consumo de agua y su vertido llevado a cabo en las actividades desarrolladas por Ferrovial.

CAA: Civil Aviation Authority. La Autoridad Civil de Aviación es la corporación estatal cuyo propósito es supervisar y regular todos los aspectos de la aviación civil en el Reino Unido.

CAC: Comisión de Auditoría y Control. Está compuesta por dos consejeros independientes y un consejero externo. Se encarga de la supervisión de cuentas, auditoría interna, información financiera y control de riesgos.

CDP: Carbon Disclosure Project. Organización con sede en el Reino Unido que respalda a empresas y ciudades para divulgar el impacto ambiental de las principales corporaciones. Su objetivo es hacer que los informes medioambientales y la gestión de riesgos sean una norma comercial, e impulsar la divulgación, el conocimiento y la acción hacia una economía sostenible.

CIO: Chief Information and Innovation Officer. Principal responsable de gestionar el proceso de innovación y gestión del cambio en una organización. En algunos casos es la persona que origina nuevas ideas, reconociendo también ideas innovadoras generadas por otras personas.

CNMV: Comisión Nacional del Mercado de Valores. Órgano responsable de la supervisión e inspección de los mercados de valores españoles y de la actividad de todos los que participan en ellos. El objetivo de la CNMV es garantizar la transparencia de los mercados de valores españoles y la correcta formación de precios, así como la protección de los inversores.

CSIC: Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Es la institución pública más grande dedicada a la investigación en España y la tercera más grande de Europa. Perteneciente al Ministerio de Economía y Competitividad de España a través de la Secretaría de Estado de Investigación, Desarrollo e Innovación, su principal objetivo es desarrollar y promover investigaciones que contribuyan al progreso científico y tecnológico, y está preparado para colaborar con españoles y extranjeros.

DJSI: Los Índices de Sostenibilidad Dow Jones (DJSI), lanzados en 1999, son una familia de índices que evalúan el desempeño sostenible de miles de compañías que cotizan en bolsa y un socio estratégico de los índices Dow Jones de S & P. Son los puntos de referencia de sostenibilidad global más antiguos del mundo y se han convertido en el punto de referencia clave en la inversión en sostenibilidad para inversores y empresas. El DJSI se basa en un análisis del desempeño económico, ambiental y social de las empresas, y evalúa cuestiones como el

gobierno corporativo, la gestión de riesgos, la creación de marcas, la mitigación del cambio climático, los estándares de la cadena de suministro y las prácticas laborales.

FTSE4Good: La serie de índices FTSE4Good está diseñada para medir el desempeño de las empresas que demuestran prácticas sólidas en materia ambiental, social y de gobierno (ESG).

DBF: Design-Build-Finance.

EBITDA: Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization. Medida contable calculada utilizando las ganancias netas de una empresa, antes de sustraer los gastos por intereses, impuestos, depreciación y amortización, como un indicador de la rentabilidad operativa actual de una empresa (es decir, la cantidad de ganancias que obtiene con sus activos actuales y sus operaciones en el productos que produce y vende, además de proporcionar un proxy para el flujo de efectivo).

FRM: Ferrovial Risk Management. La gestión de riesgos de Ferrovial (FRM) es un proceso de identificación y evaluación, supervisado por el Consejo de Administración y el Comité de Dirección, que se implementa en todas las áreas de negocio. Este proceso permite prevenir los riesgos; una vez que se han analizado y evaluado en función de su posible impacto y probabilidad, se toman las medidas de gestión y protección más adecuadas, según la naturaleza y la ubicación del riesgo.

EC Horizon 2020: EC Horizon 2020 es el mayor programa de investigación e innovación de la UE con casi 80 mil millones de fondos disponibles durante 7 años (2014-2020), además de la inversión privada que este dinero atraerá. Promete más avances, descubrimientos y novedades mundiales al llevar grandes ideas del laboratorio al mercado. Visto como un medio para impulsar el crecimiento económico y crear empleos, Horizon 2020 cuenta con el respaldo político de los líderes europeos y los miembros del Parlamento Europeo.

EIT KICs: Knowledge and Innovation Communities (Innovation Communities) son asociaciones que reúnen empresas, centros de investigación y universidades. EIT Innovation Communities son asociaciones dinámicas y creativas que aprovechan la innovación y el espíritu empresarial europeos para encontrar soluciones a los principales desafíos sociales en áreas con alto potencial de innovación y crear puestos de trabajo y crecimiento de calidad.

GEV: Grupo Español de Crecimiento Verde. Asociación empresarial cuyo objetivo es transferir a la sociedad y a la administración pública su visión de un modelo de crecimiento económico que sea compatible con el uso eficiente de los recursos naturales.

GEL: Gas de Efecto Invernadero. Gas en una atmósfera que absorbe y emite energía radiante dentro del rango infrarrojo térmico.

GRI: Global Reporting Initiative. GRI ayuda a empresas y gobiernos de todo el mundo a comprender y comunicar su impacto en cuestiones críticas de sostenibilidad, como el cambio climático, los derechos humanos, la gobernanza y el bienestar social. Esto permite una acción real para crear beneficios sociales, ambientales y económicos para todos. Los Estándares de Informes de Sostenibilidad de GRI están desarrollados con verdaderas contribuciones de múltiples partes interesadas y arraigados en el interés público.

GWT: Global Water Tool. Es un recurso gratuito y de acceso público para identificar riesgos y oportunidades corporativas de agua que proporciona un acceso y análisis fácil de datos críticos. Incluye un libro de trabajo (entrada de datos, inventario por sitio, indicadores clave de informes, cálculos de métricas), una función de mapeo para trazar sitios con conjuntos de datos y una interfaz de Google Earth para visualización espacial.

HAH: Heathrow Airport Holdings. Anteriormente BAA es el operador con sede en el Reino Unido del aeropuerto de Heathrow. Se formó por la privatización de British Airports Authority como BAA plc como parte de las medidas de Margaret Thatcher para privatizar activos propiedad del gobierno. BAA plc fue comprada en 2006 por un consorcio liderado por Ferrovial.

IAGC: Informe Anual de Gobierno Corporativo.

IoT: Internet of Things. Internet de las cosas (IoT) es la red de dispositivos físicos, vehículos, electrodomésticos y otros elementos integrados con componentes electrónicos, software, sensores, actuadores y conectividad de red que permite que estos objetos se conecten e intercambien datos.

ISO: Organización Internacional de Normalización. Organización internacional independiente y no gubernamental con una membresía de 162 organismos nacionales de normalización y estandarización. A través de sus miembros, reúne a expertos para compartir conocimientos y desarrollar normas internacionales voluntarias, basadas en el consenso y relevantes para el mercado que respalden la innovación y brinden soluciones a los desafíos mundiales.

MBA: Máster en Administración y Dirección de Empresas (Master in Business Administration) es un título académico de postgrado en negocios.

MIT: Massachusetts Institute of Technology. Es una institución educativa enfocada en la excelencia y la investigación, fundada en 1861 en Boston, Massachusetts (EE. UU.). La misión del MIT es avanzar en el conocimiento y educar a los estudiantes en ciencia, tecnología y otras áreas del saber. El Instituto es una universidad independiente, mixta y privada, organizada en cinco escuelas (arquitectura y planificación, ingeniería, humanidades, artes y ciencias sociales, gestión y ciencia). Tiene un claustro de alrededor de 1.000 miembros, más de 11.000 estudiantes de pregrado y postgrado, y más de 130.000 ex alumnos vivos.

NIIF: Normas Internacionales de Información Financiera. Generalmente denominadas Normas NIIF, son normas emitidas por la Fundación IFRS y el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB) para proporcionar un lenguaje global común para asuntos comerciales, de modo que las cuentas de la empresa sean comprensibles y comparables a través de fronteras internacionales.

ODS: Objetivos De Desarrollo Sostenible. Colección de 17 objetivos globales establecidos por las Naciones Unidas. Los ODS cubren una amplia gama de cuestiones de desarrollo social y económico. Estos incluyen la pobreza, el hambre, la salud, la educación, el cambio climático, la igualdad de género, el agua, el saneamiento, la energía, el medio ambiente y la justicia social.

OIT: Organización Internacional del Trabajo. Única agencia 'tripartita' de la ONU, la OIT reúne a gobiernos, empleadores y trabajadores de 187 Estados miembros a fin de establecer las normas del trabajo, formular políticas y elaborar programas promoviendo el trabajo decente de todos.

OMEGA: Optimización del Mantenimiento de Equipos y Gestión de Activos.

PAB: Private Activity Bonds. "Bonos de actividad privada". Bonos exentos de impuestos, emitidos por o en nombre del gobierno local o estatal con el propósito de proporcionar condiciones especiales de financiación para proyectos específicos. Generalmente la financiación se destina a un proyecto ejecutado por un inversor privado y el gobierno no compromete su crédito. Estos bonos se utilizan para atraer inversiones privadas para proyectos que tienen algún beneficio público. Hay reglas estrictas sobre qué proyectos se pueden acoger a este tipo de bonos.

RBE: Resultado Bruto de Explotación. Véase EBITDA.

RCE: Risk Control Effectiveness.

RTA: Retorno Total al Accionista. El rendimiento total para los accionistas (TSR) (o simplemente el retorno total) es una medida del rendimiento de las acciones y participaciones de diferentes compañías a lo largo del tiempo. Combina la apreciación del precio de las acciones y los dividendos pagados para mostrar el rendimiento total para el accionista expresado como un porcentaje anualizado.

SBTi: Science Based Targets. Los objetivos basados en la ciencia brindan a las empresas un camino claramente definido para un crecimiento a prueba del futuro al especificar cuánto y qué tan rápido necesitan reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero.

STEM: Science, Technology, Engineering and Maths. CTIM es el acrónimo que sirve para designar las disciplinas académicas de ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas. Es el equivalente en español de STEM, un acrónimo en inglés de science, technology, engineering y mathematics. Este término se usa generalmente al abordar las políticas educativas y las opciones de currículo en las escuelas para mejorar la competitividad en el desarrollo de la ciencia y la tecnología.

TCFD: Task Force on Climate-related Financial Disclosures. El Grupo de Trabajo FSB sobre Divulgaciones Financieras Relacionadas con el Clima (TCFD) desarrolla divulgaciones de riesgos financieros voluntarias y consistentes relacionadas con el clima para ser utilizadas por las compañías en el suministro de información a inversionistas, prestamistas, aseguradoras y otras partes interesadas. El Grupo de trabajo considera los riesgos físicos, de responsabilidad y de transición asociados con el cambio climático y lo que constituye la divulgación financiera efectiva en todas las industrias.

TIR: Tasa Interna de Retorno. Medida utilizada en el presupuesto de capital para estimar la rentabilidad de las inversiones potenciales. La tasa interna de rendimiento es una tasa de descuento que hace que el valor presente neto (VAN) de todos los flujos de efectivo de un proyecto en particular sea igual a cero.

UTE: Unión Temporal de Empresas.

WAI: Water Access Index. Está relacionado con los proyectos de abastecimiento de agua dentro del Programa de Acción Social.

WBCSD: World Business Council For Sustainable Development. Organización global dirigida por un CEO, con más de 200 empresas líderes que trabajan juntas para acelerar la transición a un mundo sostenible. Ayudamos a que nuestras compañías miembro sean más exitosas y sostenibles al enfocarse en el máximo impacto positivo para los accionistas, el medioambiente y las sociedades.

WFM: Water Footprint Assessment Manual. El manual cubre un conjunto completo de definiciones y métodos para la contabilidad de la huella hídrica. Muestra cómo se calculan las huellas hídricas para los procesos y productos individuales, así como para los consumidores, las naciones y las empresas. Incluye métodos para la evaluación de la sostenibilidad de la huella hídrica y una biblioteca de opciones de respuesta a la huella hídrica.

WRI: World Resources Institute. Organización sin fines de lucro de investigación global que se estableció en 1982. La misión de la organización es promover la sostenibilidad ambiental, las oportunidades económicas y la salud y el bienestar humanos. La IRG se asocia con gobiernos locales y nacionales, empresas privadas, corporaciones públicas y otras organizaciones sin fines de lucro, y ofrece servicios que incluyen temas de cambio climático global, mercados sostenibles, protección del ecosistema y servicios de gobernanza ambiental responsable.

WTI: Water Treatment Index. Está relacionado con el impacto que sobre el recurso tiene la actividad de tratamiento de agua (EDAR, Estación Depuradora de Aguas Residuales; EDARi, Estación Depuradora de Aguas Residuales Industriales; ETAP, Estación de Tratamiento de Agua Potable; e IDAM, Instalaciones Desaladoras de Agua de Mar).



TALENTO COMPROMETIDO

El talento de las personas representa un elemento diferencial. Ferrovial lo busca, lo cuida y lo desarrolla. Casi 100.000 personas trabajan en Ferrovial alrededor del mundo, en países con diferentes culturas, costumbres y realidades. Por ello, la compañía cultiva la colaboración, la flexibilidad, la diversidad y la confianza. La encuesta al empleado sitúa su nivel de compromiso por encima del 90%. Una cifra que es la mejor garantía para los clientes.



FOTO: Mantenimiento y limpieza del Museo Guggenheim, Bilbao (España).

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.	5	✓
G4-2	Describe los principales efectos, riesgos y oportunidades.	5, 23-25, 93-95	✓
PERFIL DE LA ORGANIZACIÓN		Página	Revisión
G4-3	Nombre de la organización.	Nota 1.1 de las Cuentas Anuales Consolidadas 2017 de Ferrovial	✓
G4-4	Marcas, productos y servicios más importantes de la organización.	14	✓
G4-5	Lugar donde se encuentra la sede de la organización.	Nota 1.1 de las Cuentas Anuales Consolidadas 2017 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.	12-13	✓
G4-7	Naturaleza del régimen de propiedad y su forma jurídica.	Nota 1.1 de las Cuentas Anuales Consolidadas 2017 de Ferrovial	✓
G4-8	Indique a qué mercados se sirve (con desglose geográfico, por sectores y tipos de clientes y destinatarios).	12-13	✓
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.	10, 12 -14, 64-65 y Anexo	✓
G4-10	a. Número de empleados por contrato laboral y sexo. b. Número de empleados fijos por tipo de contrato y sexo. c. Tamaño de la plantilla por empleados, trabajadores contratados y sexo. d. Tamaño de la plantilla por región y sexo. e. Indique si una parte sustancial del trabajo de la organización lo desempeñan trabajadores por cuenta propia reconocidos jurídicamente, o bien personas que no son empleados ni trabajadores contratados, tales como los empleados subcontratados por los contratistas. f. Comuníquese todo cambio significativo en el número de trabajadores.	10, 64-65, 117 y Anexo	✓ (3)
G4-11	Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos.	79	✓
G4-12	Describe la cadena de suministro de la organización.	86-87 y 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 1.1.2 y Nota 1.1.3 de las Cuentas Anuales Consolidadas 2017 de Ferrovial	✓
Participación en iniciativas externas			
G4-14	Indique cómo aborda la organización, si procede, el principio de precaución.	93-95	✓
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.	115	✓
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.	115	✓
ASPECTOS MATERIALES Y COBERTURA		Página	Revisión
G4-17	a. Elabore una lista de las entidades que figuran en los estados financieros consolidados de la organización y otros documentos equivalentes. b. Señale si alguna de las entidades que figuran en los estados financieros consolidados de la organización y otros documentos equivalentes no figuran en la memoria.	Anexo II de las Cuentas Anuales Consolidadas 2017 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.	115-117	✓
G4-19	Elabore una lista de los Aspectos materiales que se identificaron durante el proceso de definición del contenido de la memoria.	115	✓
G4-20	Indique la cobertura dentro de la organización de cada Aspecto material.	115	✓
G4-21	Indique la Cobertura fuera de la organización de cada Aspecto material.	115	✓
G4-22	Describe las consecuencias de las reformulaciones de la información facilitada en memorias anteriores y sus causas.	115	✓
G4-23	Señale todo cambio significativo en el Alcance y la Cobertura de cada Aspecto con respecto a memorias anteriores.	115	✓
PARTICIPACIÓN DE LOS GRUPOS DE INTERÉS		Página	Revisión
G4-24	Elabore una lista de los grupos de interés vinculados a la organización.	115	✓
G4-25	Indique en qué se basa la elección de los grupos de interés con los que se trabaja.	3, 15, 25, 81, 99-100, 102, 113 y 115	✓
G4-26	Describe 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.	15, 113 y 115	✓
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.	15, 113 y 115	✓
PERFIL DE LA MEMORIA		Página	Revisión
G4-28	Periodo objeto de la memoria (por ejemplo, año fiscal o año calendario).	Ejercicio 2017	✓
G4-29	Fecha de la última memoria (si procede).	Ejercicio 2016	✓
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 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.	3, 115, 129 y 134-135	✓
Verificación			
G4-33	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.	134 - 135	✓
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.	99-101 Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2017 de Ferrovial	✓

G4-35	Describa el proceso mediante el cual el órgano superior de gobierno delega su autoridad a la alta dirección y a determinados empleados en cuestiones de índole económica, ambiental y social.	113 Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2017 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.	113-114 Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2017 de Ferrovial	✓
G4-37	Describa los procesos de consulta entre los grupos de interés y el órgano superior de gobierno con respecto a cuestiones económicas, ambientales y sociales. Si se delega dicha consulta, señale a quién y describa los procesos de intercambio de información con el órgano superior de gobierno.	113-115	✓
G4-38	Describa la composición del órgano superior de gobierno y de sus comités	99-101 Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2017 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	99-101 Apartado C.1.2 y C.1.3 del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2017 de Ferrovial	✓
G4-40	Describa los procesos de nombramiento y selección del órgano superior de gobierno y sus comités, así como los criterios en los que se basa el nombramiento y la selección de los miembros del primero	99-101 Apartado C.1.19 del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2017 de Ferrovial	✓
G4-41	Describa los procesos mediante los cuales el órgano superior de gobierno previene y gestiona posibles conflictos de intereses. Indique si los conflictos de intereses se comunican a los grupos de interés	74-75 Apartado D.6 del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2017 de Ferrovial	✓
Papel del órgano superior de gobierno a la hora de establecer los propósitos, los valores y la estrategia de la organización			
G4-42	Describa las funciones del órgano superior de gobierno y de la alta dirección en el desarrollo, la aprobación y la actualización del propósito, los valores o las declaraciones de misión, las estrategias, las políticas y los objetivos relativos a los impactos económico, ambiental y social de la organización.	99-100	✓
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 2017, Ferrovial ha aprobado el procedimiento de integridad ética de socios que establece la obligación de realizar un proceso de diligencia debida de integridad ética en la elección de socio/s. 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 2017 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.	104-105 Apartado E del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2017 de Ferrovial	✓
G4-46	Describa la función del órgano superior de gobierno en el análisis de la eficacia de los procesos de gestión del riesgo de la organización en lo referente a los asuntos económicos, ambientales y sociales.		✓
G4-47	Indique con qué frecuencia analiza el órgano superior de gobierno los impactos, los riesgos y las oportunidades de índole económica, ambiental y social.		✓
Función del órgano superior de gobierno en la elaboración de la memoria de sostenibilidad			
G4-48	Indique cuál es el comité o el cargo de mayor importancia que revisa y aprueba la memoria de sostenibilidad de la organización y se asegura de que todos los aspectos materiales queden reflejados.	104	✓
Funciones del órgano superior de gobierno en la evaluación del desempeño económico, ambiental y social			
G4-49	Describa el proceso para transmitir las preocupaciones importantes al órgano superior de gobierno.	113	✓
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.	113	✓
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.	102-103	✓
G4-52	Describa los procesos mediante los cuales se determina la remuneración. Indique si se recurre a consultores para determinar la remuneración y si estos son independientes de la dirección. Señale cualquier otro tipo de relación que dichos consultores en materia de retribución puedan tener con la organización.	102-103	✓
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.	102-103	✓
G4-54	Calcule la relación entre la retribución total anual de la persona mejor pagada de la organización en cada país donde se lleven a cabo operaciones significativas con la retribución total anual media de toda la plantilla (sin contar a la persona mejor pagada) del país correspondiente.	Ver anexo	✓
G4-55	Calcule la relación entre el incremento porcentual de la retribución total anual de la persona mejor pagada de la organización en cada país donde se lleven a cabo operaciones significativas con el incremento porcentual de la retribución total anual media de toda la plantilla (sin contar a la persona mejor pagada) del país correspondiente.	Ver anexo	✓
ÉTICA E INTEGRIDAD		Página	Revisión
G4-56	Describa los valores, principios, estándares y normas de la organización, tales como códigos de conducta o códigos éticos.	18-19, 74-75 y 78-79	✓
G4-57	Describa los mecanismos internos y externos de asesoramiento en pro de una conducta ética y lícita, y para consultar los asuntos relacionados con la integridad de la organización, tales como líneas telefónicas de ayuda o asesoramiento.	74-75	✓
G4-58	Describa los mecanismos internos y externos de denuncia de conductas poco éticas o ilícitas y de asuntos relativos a la integridad de la organización, tales como la notificación escalonada a los mandos directivos, los mecanismos de denuncia de irregularidades o las líneas telefónicas de ayuda.	74-75	✓

CONTENIDOS BÁSICOS ESPECÍFICOS GRI G4

Aspectos materiales identificados
(matriz de materialidad, Plan 20.19 y
mapa de riesgos)

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 2017 estará disponible a lo largo de 2018. (Ver páginas 80-82 y 95).	Ferrovial	✓ (1)
	G4-EC3	Cobertura de las obligaciones de la organización derivadas de su plan de prestaciones.	Nota 6.6.4 de Cuentas Anuales Consolidadas 2017 de Ferrovial. Nota 6.2 de Cuentas Anuales Consolidadas 2017 de Ferrovial.	Ferrovial	✓
	G4-EC4	Ayudas económicas otorgadas por entes del gobierno.	Nota 6.1 de Cuentas Anuales Consolidadas 2017 de Ferrovial. Nota 6.4 de Cuentas Anuales Consolidadas 2017 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: 1,06 Estados Unidos: 1,53 Polonia: 1,76 Chile: 1,73 Australia: 1,72	Ferrovial	✓
	G4-EC6	Proporción de altos directivos y todos los empleados directos, contratistas y subcontratistas procedentes de la comunidad local en lugares donde se desarrollan operaciones significativas.	En 2017, la proporción de Directivos Locales ha sido del 88%.	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.	88-89	Ferrovial	✓
	G4-EC8	Impactos económicos indirectos significativos y alcance de los mismos.	23, 64, 66, 69, 78, 80, 82 y 88-90	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 2017 ha sido 92%.	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 1.969.019 GJ.	Ferrovial	✓ (7)
	G4-EN5	Intensidad energética.	La intensidad energética es de 923,10 GJ/INCN (M€)	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 2017 ha aumentado un 8,56%.	Ferrovial	✓ (7)
	G4-EN7	Reducciones de los requisitos energéticos de los productos y servicios.	81	Ferrovial	✓ (1)

Agua

Huella hídrica.	G4-EN8	Captación total de agua según la fuente.	Ver Anexo.	Ferrovial	✓ (7) (9)
	G4-EN9	Fuentes de agua que han sido afectadas significativamente por la captación de agua.	Las captaciones de agua requieren de autorización, en la que se limita el volumen que se puede captar, siempre por debajo de los límites máximos establecidos por la autoridad competente. Es por ello que se considera que las captaciones de agua realizadas por Ferrovial, de acuerdo con estas autorizaciones, no afectan de manera significativa al recurso hídrico.	Ferrovial	✓ (1)
	G4-EN10	Porcentaje y volumen total de agua reciclada y reutilizada.	El consumo de agua reciclada más la del agua reutilizada asciende a 435.806,6 m³.	Ferrovial	✓ (7)
	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.	En 2017, Ferrovial trabajó en 36 proyectos sometidos a Declaración de Impacto Ambiental (o figuras equivalentes), según el marco legal de cada país.	Ferrovial Agroman, S.A., Ferrovial Agroman US Corp, Ferrovial Servicios Portugal, Ferrovial Agroman Australia y Ferrovial Agroman Canada, Inc.	✓
----------------	---------	--	--	--	---

CONTENIDOS BÁSICOS ESPECÍFICOS GRI G4

Aspectos materiales identificados
(matriz de materialidad, Plan 20.19 y
mapa de riesgos)

Página/Referencia directa

Alcance*

Revisión

Biodiversidad.	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.	Los impactos más significativos en la biodiversidad han sido contemplados en las respectivas Declaraciones de Impacto Ambiental o figuras equivalentes, según el marco legal de cada país, de las actividades que así lo requieren. Asimismo, se llevan a cabo actuaciones de compensación en aquellos casos en los que así haya sido requerido según lo dispuesto en dichas declaraciones o figuras equivalentes.	Ferrovial Agroman, S.A., Ferrovial Agroman US Corp, Ferrovial Servicios Portugal, Ferrovial Agroman Australia y Ferrovial Agroman Canada, Inc.	✓
	G4-EN13	Hábitats protegidos o restaurados.	Ferrovial realiza la restauración ecológica de los hábitats afectados por la construcción y operación de sus infraestructuras de acuerdo con lo establecido por la normativa vigente en cada país.	Ferrovial	✓
	G4-EN14	Número de especies incluidas en la lista roja de la UICN y en listados nacionales de conservación cuyos hábitats se encuentran en áreas afectadas por las operaciones, según el nivel de peligro de extinción de la especie.	Ver Anexo.	Cintra Infraestructuras S.E., FS España Oficinas Centrales, Ferrovial Agroman S.A., Ferrovial Agroman US Corp., Ferrovial Agroman Australia, Ferrovial Agroman Canadá.	✓
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).	80-81. Ver Anexo.	Ferrovial	✓ (7) (10)
	G4-EN16	Emisiones indirectas de gases de efecto invernadero al generar energía (alcance 2).	80-81. Ver Anexo.	Ferrovial	✓ (7) (10)
	G4-EN17	Otras emisiones indirectas de gases de efecto invernadero (alcance 3).	80-81. Ver Anexo.	Ver Anexo	✓ (7) (8)
	G4-EN18	Intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero.	La intensidad de emisiones de efecto invernadero ha ascendido a 69,62 tCO ₂ /INCN (M€)	Ferrovial	✓ (7)
	CRE3	Intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero desde los edificios.	No aplicable al tratarse de un indicador asociado a real estate, cuya actividad no es significativa para Ferrovial.		
	CRE4	Intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero desde los edificios de nueva construcción y actividad reurbanística.	No aplicable al tratarse de un indicador asociado a real estate, cuya actividad no es significativa para Ferrovial.		
	G4-EN19	Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.	Ver Anexo.	Ferrovial	✓
	G4-EN20	Emisiones de sustancias que agotan el ozono.	Este dato no se considera material debido a que Amey ya no tiene control operacional sobre los centros que usan equipos de refrigeración, que emplean refrigerantes basados en gases fluorados o sustancias que agotan la capa de ozono.	Ferrovial	✓
	G4-EN21	NOX, SOX y otras emisiones atmosféricas significativas.	Ver Anexo.	Ferrovial	✓ (7) (11)
Efuentes 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 894.851,86 m ³ .	Ferrovial	✓ (12) (13)
	G4-EN23	Peso total de los residuos, según tipo y método de tratamiento	82 y Anexo.	Ferrovial	✓ (7) (14)
	G4-EN24	Número y volumen totales de los derrames significativos	Se reportan 2 derrames como significativos; aunque no hay evidencia de que todos ellos hayan sido sancionados.	Ferrovial	✓ (15)
	G4-EN25	Peso de los residuos transportados, importados, exportados o tratados que se consideran peligrosos en virtud de los anexos i, ii, iii y viii del convenio de Basilea2, y porcentaje de residuos transportados internacionalmente	Información no disponible.	Ferrovial	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	En los proyectos desarrollados por Ferrovial en 2017, 8 tenían cursos de agua de alta calidad en sus proximidades.	Ferrovial Agroman US Corp., Ferrovial Agroman Australia, Ferrovial Agroman Canadá, Inc.	✓ (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					

CONTENIDOS BÁSICOS ESPECÍFICOS GRI G4

Aspectos materiales identificados (matriz de materialidad, Plan 20.19 y mapa de riesgos)	Indicador		Página/Referencia directa	Alcance*	Revisión
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 sanciones significativas abonadas en el ejercicio 2017 por incumplimiento de la legislación medioambiental ha sido de 22.627,65€ por sanciones durante el presente ejercicio, y 78.750€ por sanciones impuestas durante el ejercicio 2016. Nota 6.3 y Nota 6.5.1 de Cuentas Anuales Consolidadas de Ferrovial 2017.	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 2017 ha ascendido a 140.984.535,60 € y se desglosa en los siguientes conceptos principales: - Seguros de Responsabilidad Ambiental: 935.606,63€ - Gestión de Residuos: 83.965.877€ - Certificaciones: 352.763,36€ - Formación: 376.772€ - Gastos de personal: 21.357.094,60€ - Inversión en equipos: 19.833.126€ - Proyectos varios: 5.733.296€	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.	86-87	Ferrovial	✓ (1)
	G4-EN33	Impactos ambientales negativos significativos, reales y potenciales, en la cadena de suministro, y medidas al respecto.	(Ver pág. 90-91) En Construcción, se ha analizado el impacto negativo en el plano ambiental, como riesgos potenciales y trabajos deficientes. Las medidas adoptadas en todos los casos han ido desde expulsión de la obra y/o rechazo del proveedor, hasta apercebimientos para la adopción de mejoras en los casos menos relevantes. En la división de Servicios, se llevan a cabo auditorías presenciales a una muestra de proveedores.	Ferrovial	✓ (1)
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
DIMENSIÓN SOCIAL					
PRÁCTICAS LABORALES Y TRABAJO DIGNO					
Empleo					
Atracción y retención del talento. Diversidad e igualdad de oportunidades.	G4-LA1	Número y tasa de contrataciones y rotación media de empleados, desglosados por grupo etario, sexo y región.	Ver Anexo.	Ferrovial	✓ (3) (16) (17)
	G4-LA2	Prestaciones sociales para los empleados a jornada completa que no se ofrecen a los empleados temporales o a media jornada, desglosadas por ubicaciones significativas de actividad.	Los beneficios sociales de cada país y negocio, se ofrecen por igual a los empleados con jornada completa y con jornada parcial pero, en algunos casos, es necesario tener una antigüedad mínima de un año para acceder a determinadas prestaciones sociales.	Ferrovial	✓ (1) (17)
	G4-LA3	Índices de reincorporación al trabajo y de retención tras la baja por maternidad o paternidad, desglosados por sexo.	Ferrovial considera que este no es un aspecto de riesgo debido a que los países en los que está presente cuentan con legislación que garantiza los derechos del trabajador 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.	85% de la actividad se encuentra bajo sistemas de gestión de seguridad.	Ferrovial	✓ (23)
	G4-LA6	Tipo y tasa de lesiones, enfermedades profesionales, días perdidos, absentismo y número de víctimas mortales relacionadas con el trabajo por región y por sexo.	66-67. Ver Anexo.	Ferrovial	✓ (17) (18) (19)
	G4-LA7	Trabajadores cuya profesión tiene una incidencia o un riesgo elevados de enfermedad.	El riesgo de desarrollar enfermedades en el trabajo se detecta en las evaluaciones de riesgos realizadas por el departamento de Seguridad y Salud y se controla mediante la vigilancia de la salud, en la que se definen y aplican los protocolos correspondientes en función de los riesgos a los que están expuestos los trabajadores.	Ferrovial	✓
	G4-LA8	Asuntos de salud y seguridad cubiertos en acuerdos formales con los sindicatos.	Acuerdos con sindicatos: Los acuerdos en esta materia cubiertos con las organizaciones sindicales se realizan a través de los convenios del sector que regulan de forma específica materias como la formación e información, protecciones colectivas, equipos de trabajo, etc.	Ferrovial	✓
Capacitación y educación					
Formación y desarrollo.	G4-LA9	Promedio de horas de capacitación anuales por empleado, desglosado por sexo y por categoría laboral.	Ver Anexo.	Ferrovial	✓ (18) (20)
	G4-LA10	Programas de gestión de habilidades y de formación continua que fomentan la empleabilidad de los trabajadores y les ayudan a gestionar el final de sus carreras profesionales.	Todos los programas de formación y desarrollo se encaminan a la mejora de la empleabilidad del candidato, en los casos en los que se establecieron planes de prejubilación o reorganizaciones (i.e. ERT) se pueden negociar planes específicos de formación como otros planes de acompañamiento al empleo (outplacement).	Ferrovial	✓ (1)
	G4-LA11	Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones regulares del desempeño y de desarrollo profesional, desglosado por sexo y por categoría profesional.	El porcentaje de empleados que reciben evaluaciones regulares del desempeño y de desarrollo profesional de Ferrovial es de un 31,23%.	Ferrovial	✓ (18) (20)

CONTENIDOS BÁSICOS ESPECÍFICOS GRI G4

Aspectos materiales identificados (matriz de materialidad, Plan 20.19 y mapa de riesgos)		Indicador		Página/Referencia directa	Alcance*	Revisión
Diversidad e igualdad de oportunidades						
Diversidad e igualdad de oportunidades.	G4-LA12	Composición de los órganos de gobierno y desglose de la plantilla por categoría profesional y sexo, edad, pertenencia a minorías y otros indicadores de diversidad.		Ver Anexo. Apartado C del Informe Anual de Gobierno Corporativo 2017 de Ferrovial	Ferrovial	✓(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.		86	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.		75	Ferrovial	✓(22)
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.		78	Ferrovial	✓
	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.		79	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.		75	Ferrovial	✓(22)
Libertad de asociación y negociación colectiva						
Derechos humanos. Conflictividad laboral.	G4-HR4	Identificación de centros y proveedores significativos en los que la libertad de asociación y el derecho de acogerse a convenios colectivos pueden infringirse o estar amenazados, y medidas adoptadas para defender estos derechos.		78-79	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.		78-79	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.		78-79	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 2017, no se han detectado casos de violación de los derechos de los pueblos indígenas. Las controversias identificadas se describen en la página 78.	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.		78-79 Durante el ejercicio 2017, 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		86	Ferrovial	✓(1)
	G4-HR11	Impactos negativos significativos en materia de derechos humanos, reales y potenciales, en la cadena de suministro, y medidas adoptadas		86-87 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	✓(1)
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.		75	Ferrovial	✓(22)

CONTENIDOS BÁSICOS ESPECÍFICOS GRI G4

Aspectos materiales identificados (matriz de materialidad, Plan 20.19 y mapa de riesgos)		Indicador	Página/Referencia directa		Alcance*	Revisión
SOCIEDAD						
Comunidades locales						
Huella social. Comunidad.	G4-S01	Porcentaje de operaciones donde se han implantado programas de desarrollo, evaluaciones de impactos y participación de la comunidad local	88-89		Ferrovial	✓ (1)
	G4-S02	Centros de operaciones con efectos negativos significativos, posibles o reales, sobre las comunidades locales	Durante 2017, no se han detectado situaciones en las que las actividades de Ferrovial hayan generado efectos negativo significativo en las comunidades locales.		Ferrovial	✓ (1)
	CRE7	Número de personas que han sido desplazadas y/o reasentadas voluntaria e involuntariamente desglosado por proyecto.	Información no disponible.		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	74 y 75		Ferrovial	✓ (1)
	G4-S04	Políticas y procedimientos de comunicación y capacitación sobre la lucha contra la corrupción	74 y 75		España	✓
	G4-S05	Casos confirmados de corrupción y medidas adoptadas	75		Ferrovial	✓ (1)
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 una sanción y un expediente de vigilancia por parte de la Comisión Nacional de la Competencia. Nota 6.3 de Cuentas Anuales Consolidadas 2017 de Ferrovial Nota 6.5 de Cuentas Anuales Consolidadas 2017 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.	En el ejercicio 2017 se han cerrado con sanción 28 expedientes y litigios relacionados con la seguridad de los trabajadores, subcontratistas y usuarios. Nota 6.3 de Cuentas Anuales Consolidadas 2017 de Ferrovial Nota 6.5 de Cuentas Anuales Consolidadas 2017 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.	86		Ferrovial	✓ (1)
	G4-S010	Impactos negativos significativos y potenciales para la sociedad en la cadena de suministro, y medidas adoptadas.	86-87 En el plano social, se han identificado impactos por incumplimiento en la entrega de documentación y por falta en los pagos a sus propios proveedores. Las medidas adoptadas en todos los casos han ido desde expulsión de la obra y/o rechazo del proveedor, hasta apercibimientos para la adopción de mejoras en los casos menos relevantes.		Ferrovial	✓ (1)
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.	75		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.	72-74		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.	En el ejercicio 2017 se han cerrado con sanción 28 expedientes y litigios relacionados con la seguridad de los trabajadores, subcontratistas y usuarios. Nota 6.3 de Cuentas Anuales Consolidadas 2017 de Ferrovial Nota 6.5 de Cuentas Anuales Consolidadas 2017 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.	72-73		Ferrovial	✓ (1)
	G4-PR4	Número de incumplimientos de la regulación y de los códigos voluntarios relativos a la información y al etiquetado de los productos y servicios, desglosados en función del tipo de resultado.	No se han identificado incumplimientos en esta materia.		Ferrovial	✓

CONTENIDOS BÁSICOS ESPECÍFICOS GRI G4

Aspectos materiales identificados (matriz de materialidad, Plan 20.19 y mapa de riesgos)	Indicador	Página/Referencia directa	Alcance*	Revisión
Calidad del servicio Contar con políticas y sistemas de gestión para asegurar que los productos/servicios no supongan un riesgo para la salud, seguridad, integridad o privacidad de los clientes. Disponer de canales de comunicación con clientes y procesos de resolución de quejas Incumplimiento de la legislación.	G4-PR5	Resultados de las encuestas para medir la satisfacción de los clientes.	72-73	✓
	CRE8	Tipo y número de certificaciones, clasificaciones y sistemas de etiquetado en materia de sostenibilidad para las nuevas construcciones, gestión, ocupación y reconstrucción.	Ver Anexo.	✓
Comunicaciones de Marketing				
	G4-PR6	Venta de productos prohibidos o en litigio.	Nota 6.3 de Cuentas Anuales Consolidadas 2017 de Ferrovial Nota 6.5 de Cuentas Anuales Consolidadas 2017 de Ferrovial	✓
Incumplimiento de la legislación.	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 2017, no se ha identificado ningún incumplimiento en esta materia.	✓
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 2017, no se han recibido reclamaciones sobre la violación de la privacidad y la fuga de datos personales de los clientes de 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.	En el ejercicio 2017 se han cerrado con sanción 28 expedientes y litigios relacionados con la seguridad de los trabajadores, subcontratistas y usuario. Nota 6.3 de Cuentas Anuales Consolidadas 2017 de Ferrovial Nota 6.5 de Cuentas Anuales Consolidadas 2017 de 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 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 material consumido más representativo de cada división. El material más significativo puede cambiar cada año por lo que no es comparable.

(6) Solo se informa de papel reciclado consumido.

(7) Los datos reportados de 2017 incluyen estimaciones en función de la mejor información disponible a la fecha de preparación del Informe, por lo que su seguridad es limitada.

(8) Las emisiones del Scope 3 están limitadas al alcance descrito en la tabla EN17 del Anexo Indicadores GRI.

(9) Los principales consumos se han estimado a partir de precios medios de consumo de agua por país.

(10) 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.

(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) No se desglosa por edad.

(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 categoría profesional.

(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.

(23) El porcentaje de ventas bajo un Sistema de Gestión Certificado en salud y Seguridad se calcula en función de la facturación en lugar de utilizar el número de empleados propios y subcontratistas.

Nota: NV: Indicador no verificado.

PRINCIPIOS DE REPORTE

Norma AA1000

La norma se basa en tres principios fundamentales:

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

Guía GRI4

Los principios de la Guía GRI son:

- Definición del contenido de Informe:

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

- Definición de la calidad del Informe:

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

ANEXO INDICADORES GRI

G4-10. CARACTERÍSTICAS DE LA PLANTILLA

Número de empleados por tipo de jornada y género

	Total		2016	2017
Jornada Completa	81.434	Hombres	63.637	62.901
		Mujeres	18.133	18.533
Jornada Parcial	14.544	Hombres	4.742	5.064
		Mujeres	9.489	9.480

Número de empleados por tipo de contrato laboral y género

	Total		2016	2017
Contrato Temporal	22.153	Hombres	15.662	16.422
		Mujeres	5.203	5.731
Contrato Indefinido	73.825	Hombres	52.717	51.543
		Mujeres	22.419	22.282

Número de empleados por región y género

	2016	2017		
		Hombres	Mujeres	Total
España	40.595	26.321	16.295	42.616
Reino Unido	18.022	12.704	4.292	16.996
Resto	12.855	10.018	1.391	11.409
EE.UU. y Canadá	4.280	3.454	570	4.024
Polonia	5.298	4.966	1.437	6.403
Australia	14.951	10.502	4.028	14.530
TOTAL	96.001	67.965	28.013	95.978

G4-12. DESCRIBA LA CADENA DE SUMINISTRO DE LA ORGANIZACIÓN

Debido a la diversidad de actividades que realiza Ferrovial, la tipología de cadena de suministro es distinta para cada uno de los negocios. En torno al 97% de los proveedores se concentran en Construcción y Servicios, registrándose en ellos los mayores volúmenes de pedidos. El Comité de Compras Global, compuesto por los máximos representantes de compras de los negocios, coordina esta actividad, buscando posibles sinergias y compartir mejores prácticas.

En el área de Construcción la gran mayoría de las compras tienen como destino las obras en ejecución en cada momento. Una mínima parte va a las oficinas, departamentos y servicios que dan soporte a la ejecución de las mismas. La cadena de suministro está integrada por suministradores (fabricantes y distribuidores) y subcontratistas. Las características específicas de las cadena de suministro de Construcción son: elevado número de proveedores; grado de subcontratación importante, que varía dependiendo del tipo y dimensión de la obra y del país en el que se realiza; elevado porcentaje de proveedores locales, al estar el sector está muy ligado al país/zona en el que se ejecuta cada obra; tipología de proveedores muy variada, desde grandes multinacionales con implantación global y altamente tecnificadas, hasta pequeños proveedores (principalmente subcontratistas) locales para trabajos menos cualificados; y necesidad de adaptación a los requerimientos de cada mercado local.

En el negocio de Servicios la cadena de suministro incluye a todos los proveedores principales y secundarios (proveedores de materias primas, suministros industriales o energía; proveedores de bienes de equipo, maquinaria y producto terminado) así como a los subcontratistas y prestadores de servicios involucrados en las actividades de la compañía, evaluándolos para asegurar una capacitación adecuada. En España, desde el departamento de Aprovisionamiento y Flota, se marcan las pautas a las diferentes áreas de negocio en lo relativo a la contratación con terceros y se gestionan todos los proveedores críticos involucrados en la prestación de servicios y suministro de productos para la compañía. En la parte internacional, cada país tiene su procedimiento de compras, basado en el Procedimiento de Compras Global definido por el Comité de Compras Global. En Reino Unido, la tipología de la cadena de suministro es muy diversa debido a la amplia gama de actividades que se llevan a cabo.

G4-54. CALCULE LA RELACIÓN ENTRE LA RETRIBUCIÓN TOTAL ANUAL DE LA PERSONA MEJOR PAGADA DE LA ORGANIZACIÓN EN CADA PAÍS DONDE SE LLEVEN A CABO OPERACIONES SIGNIFICATIVAS CON LA RETRIBUCIÓN TOTAL ANUAL MEDIA DE TODA LA PLANTILLA (SIN CONTAR A LA PERSONA MEJOR PAGADA) DEL PAÍS CORRESPONDIENTE.

	2015	2016	2017
TOTAL Ferrovial	186,70	195,44	133,63
EE.UU.	6,68	12,54	7,70
España	28,83	34,97	33,78
Polonia	21,27	23,08	24,76
Reino unido	39,09	23,85	25,79
Australia	-	48,31	8,72
Chile	-	19,80	14,54

Nota indicadores G4-54 y G4-55: 1) en el salario de la persona mejor pagada se ha considerado el prorratio a 8 años del ejercicio del Plan de Stock Options. 2) la retribución anual total media de la plantilla sólo considera sueldos y salarios.

G4-55. CALCULE LA RELACIÓN ENTRE EL INCREMENTO PORCENTUAL DE LA RETRIBUCIÓN TOTAL ANUAL DE LA PERSONA MEJOR PAGADA DE LA ORGANIZACIÓN EN CADA PAÍS DONDE SE LLEVEN A CABO OPERACIONES SIGNIFICATIVAS CON EL INCREMENTO PORCENTUAL DE LA RETRIBUCIÓN TOTAL ANUAL MEDIA DE TODA LA PLANTILLA (SIN CONTAR A LA PERSONA MEJOR PAGADA) DEL PAÍS CORRESPONDIENTE

	2015	2016	2017
TOTAL Ferrovial	2,21%	32,43%	48,79%
EE.UU.	14,25%	-0,23%	25,94%
ESPAÑA	2,67%	8,60%	10,44%
POLONIA	4,89%	8,45%	13,04%
REINO UNIDO	6,73%	27,61%	-15,93%
AUSTRALIA	-	-	89,15%
CHILE	-	24,60%	-1,85%

G4-EC1. VALOR ECONÓMICO DIRECTO GENERADO Y DISTRIBUIDO

VALOR ECONÓMICO GENERADO (M€)	2015	2016	2017
a) Ingresos			
Cifra de ventas	9.701	10.759	12.208
Otros ingresos de explotación	9	7	10
Ingresos financieros	34	44	56
Enajenaciones de inmovilizado	185	330	51
Beneficios puesta en equivalencia	277	214	201
Total	10.206	11.354	12.526

VALOR ECONÓMICO DISTRIBUIDO (M€)			
b) Consumos y gastos ⁽¹⁾			
Consumo	1.131	1.267	1.345
Otros gastos de explotación	4.121	4.736	5.288
c) Salarios y beneficios a empleados			
Gastos de personal	2.575	3.819	4.653
d) Gastos financieros y dividendos			
Dividendos a los accionistas	278	226	222
Operaciones de autocartera ⁽²⁾	235	317	302
Gastos financieros	430	447	401
e) Impuestos			
Impuesto sobre sociedades	138	245	63
Total	8.908	11.057	12.274
VALOR ECONÓMICO RETENIDO (M€)	504	297	252

(1) Los gastos de acción social del Grupo, registrados en el epígrafe Otros Gastos de Explotación, junto con los gastos de la Fundación se detallan en el Capítulo Comunidad.
(2) Reducción de capital mediante amortización de acciones en autocartera. Para más información consultar nota 5.1. Patrimonio Neto de las Cuentas Anuales Consolidadas.

G4-EN1. MATERIALES POR PESO, VALOR O VOLUMEN

	2015	2016	2017
Papel (kg)	940.303,12	748.106,49	717.752,25
Madera (m³)	9.980,62	63.946,43	54.058,55
Betún (t)	1.222.000,00	195.585,00	223.755,00
Hormigón (t)	7.692.545,00	6.571.997,00	6.415.639,60
Acero (t)	-	263.270,00	200.664,00
Maderas tropicales (m³), en Ferrovial Agroman	26,40	22,90	47,85
Madera de origen garantizado (%)	Ferrovial dispone de una política donde establece que la madera comprada debe ser de origen garantizado.		

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

	2015	2016	2017
Porcentaje de papel con sello FSC	62,15%	72,73%	73,77%
Porcentaje de papel reciclado	31,70%	26,98%	20,33%

G4-EN3. CONSUMO ENERGÉTICO INTERNO

		2015	2016	2017
Combustibles utilizados en fuentes Estacionarias y Móviles (total) (GJ)	Diésel	5.354.020	5.922.431	5.975.814
	Fuel	78.346	37.269	78.994
	Gasolina	482.467	558.854	471.007
	Gas Natural	2.515.128	2.224.776	3.039.568
	Carbón	206.658	276.998	367.756
	Queroseno	14.024	14.237	20.482
	Propano	21.586	19.458	18.467
Consumo de Electricidad procedente de Fuentes No Renovables (GJ)	LPG	11.843	16.931	11.526
	Servicios	424.578	409.513	364.473
	Construcción	454.507	415.330	418.030
	Autopistas	121.592	90.602	66.489
Consumo de Electricidad procedente de Fuentes Renovables (GJ)	Corporación	4.575	4.549	4.501
	Servicios	161.430	165.007	146.956
	Construcción	87.844	265.570	330.089
	Autopistas	0	4.090	4.049
	Corporación	0	0	0

Para facilitar la comparabilidad de los datos, en los consumos energéticos internos de 2015 y 2016, se han añadido los consumos energéticos internos de 2017 de las Sociedades que se han incorporado por primera vez de forma completa al perímetro.

G4-EN3. CONSUMO ENERGÉTICO INTERNO

ENERGÍA PRODUCIDA (GJ)	2015	2016	2017
Energía Eléctrica por recuperación de biogás	415.569	369.675	354.039
Energía térmica por valorización de biogás	241.604	197.104	202.812
Energía eléctrica generada en plantas de Tratamiento de Agua	157.595	41.405	110.464
Energía eléctrica generada en secado térmico	32.637	262.051	286.657
TOTAL	847.405	870.235	953.972

G4-EN4. CONSUMO ENERGÉTICO EXTERNO

		2015	2016	2017
Consumo de energía adquirida según fuentes primarias (GJ)	Carbón	826.017,26	789.452,68	746.608,70
	Gasoil	120.930,95	100.317,96	87.398,44
	Gas	603.861,11	624.181,76	653.127,36
	Biomasa	61.401,99	58.461,75	54.845,22
	Residuos	10.883,84	9.919,31	9.079,89
	Resto	467.501,22	396.758,42	342.346,99

Para facilitar la comparabilidad de los datos, en los consumos energéticos externos de 2015 y 2016, se han añadido los consumos energéticos externos de 2017 de las Sociedades que se han incorporado por primera vez de forma completa al perímetro.

G4-EN8. CAPTACIÓN TOTAL DE AGUA SEGÚN LA FUENTE

	2015*	2016*	2017
Consumo de agua (m³)	6.821.372	6.437.432	6.434.740

(*) Los datos de 2015 y 2016 han sido ajustados según la mejor información disponible en 2017.

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

ESPECIE (NOMBRE CIENTÍFICO)	NOMBRE COMÚN	EPBC ACT	LISTA ROJA DE LA UICN	LIVRO VERMELHO DOS VERTEBRADOS DE PORTUGAL	ESA	OTROS
Alasmidonta heterodon	Dwarf Wedge Mussel		Vulnerable (VU)		En peligro	
Alasmidonta varicosa	Brook floater		Vulnerable (VU)		Under review	
Bucanetes githagineus	Camachuelo trompetero					En peligro (Libro Rojo de las aves de España)
Cambarus howardi	Chattahoochee Crayfish		Least Concern "Poco preocupante" (LC)			Protegido por Georgia Endangered Wildlife Act
Canis lupus	Lobo		Least Concern "Poco preocupante" (LC)	En peligro		
Caretta caretta	Tortuga boba		Vulnerable (VU)	En Peligro		En peligro (Libro Rojo de los anfibios y reptiles de España)
Caulanthus californicus	California Jewelflower				En Peligro	
Chelonia mydas	Green turtles		Endangered (EN) En Peligro			
Chamaesyce hooveri	Hoover's spurge				Amenazada	
Circus cyaneus	Aguilucho pálido		Least Concern "Poco preocupante" (LC)			Listado de Especies en Régimen de Protección Especial
Circus pygargus	Aguilucho cenizo		Least Concern "Poco preocupante" (LC)			"Vulnerable" en el Libro Rojo de las aves de España
Curculbita moscata	Butternut (Calabaza)				En Peligro	
Dasyurus maculatus	Spotted tail quoll	Endangered	"Casi amenazado" Near threatened (NT)			
Dipodomys nitratoides nitratoides	Tipton kangaroo rat				En Peligro	
Dolichonyx oryzivorus	Bobolink		Least Concern "Poco preocupante" (LC)		En Peligro	
Eremalche parryi ssp. Kernensis	Kern mallow				En Peligro	
Falco peregrinus	Halcón peregrino		Least Concern "Poco preocupante" (LC)			"De interés especial" en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas
Gambelia sila	Blun-nosed leopard lizard		Endangered (EN) En Peligro		En Peligro	
Glyptemys insculpta	Wood turtle		Endangered (EN) En Peligro			
Hieraaetus pennatus	Águila calzada		Least Concern "Poco preocupante" (LC)			Régimen de protección especial en el Catálogo de especies amenazadas de Baleares y España
Hirundo rustica	Golondrina común (Barn swallow)		Least Concern "Poco preocupante" (LC)		En Peligro	"De interés especial" en Catálogo Nacional de Especies Amenazadas
Litoria brevipalmata	Green thighed frog		Endangered (EN) En Peligro			Vulnerable en la "NSW"
Milvus milvus	Milanoreal		Near threatened (NT)			"En peligro" (Libro Rojo de las aves de España)
Mixophyes iteratus	Giant barred frog	Endangered	Endangered (EN) En Peligro			
Monalopia congodonii	San Joaquín wooly threads				En Peligro	
Mustela lutreola	Visón europeo		Critically endangered "Amenaza crítica" (CR)			
Myotis lucifugus	Little Brown Myotis		Least Concern "Poco preocupante" (LC)		En Peligro de extinción	
Neophron percnopterus	Alimoche (Egyptian vulture)		Endangered (EN) En Peligro			"En peligro" (Libro Rojo de las Aves de España)
Nyctalus azoreum	Nóctulo de las Azores		Endangered (EN) En Peligro	En Peligro Crítico		
Pandion cristatus	Eastern Osprey		Least Concern "Poco preocupante" (LC)			Vulnerable in NSW
Petaurus australis	Yellow bellied glider	Vulnerable	Near threatened (NT)			
Salmo salar	Salmón atlántico		Lower risk/least concern (LC)	En Peligro Crítico		
Sorex ornatus relictus	Buena Vista lake ornate shrew				En peligro	
Sturnella magna	Eastern Meadowlark		Least Concern "Poco preocupante" (LC)		En Peligro	
Vulpes macrotis mutica	San Joaquín kit fox				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)	2015	2016	2017
Budimex	47.665	55.496	60.011	72.162
Cadagua	63.221	23.296	18.467	15.098
FASA	74.934	75.544	121.040	134.213
Webber	52.194	30.796	33.102	29.521
PLW	13.361	13.361	13.361	13.361
Ferrovial Corporación	896	704	703	680
Cintra	15.684	17.671	13.739	10.091
Arney	147.608	113.241	107.164	98.262
Broadspectrum	125.961	125.961	125.961	125.412
Ferrovial Servicios	408.982	287.391	309.139	354.737
Transchile	45	45	45	45
TOTAL tCO₂ eq	950.551	743.506	802.731	853.581

Para facilitar la comparabilidad de los datos, en las emisiones de Scope 1 y Scope 2 de 2015 y 2016 se han añadido las emisiones de Scope 1 y Scope 2 de 2017 de las Sociedades que se han incorporado por primera vez de forma completa al perímetro.

Biogenic CO ₂ (tCO ₂ eq)	2009 (año base)	2015	2016	2017
Cadagua	1.191	52.143	59.149	50.843
Ferrovial Servicios	33.108	29.553	44.322	36.819
TOTAL	34.299	81.696	103.471	87.663

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 y betún) descritos en el indicador EN1. No se incluyen datos de subcontratistas.
- Capital goods: Incluye todas las emisiones aguas arriba (es decir, de la cuna a la puerta) de la producción de bienes de equipo comprados o adquiridos por la compañía en el año, en función de la información recogida en las Cuentas Anuales Consolidadas.
- 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 2017.
- Business travel: Se incluyen las emisiones asociadas a viajes de empresa: tren, avión y taxis reportados por la principal agencia de viajes con las que trabaja el grupo en España.
- Employee commuting: Incluye emisiones procedentes del desplazamiento de los empleados desde sus domicilios hasta sus puestos de trabajo en las oficinas centrales en España.
- Investments: De las inversiones en participadas, sólo se contabilizan las emisiones relacionadas con las inversiones en aeropuertos británicos. A fecha de la publicación de este informe no se dispone de los datos correspondientes al 2017 por lo que se han considerado las emisiones de 2016.
- Use of sold products: Ferrovial calcula las emisiones procedentes del uso de las infraestructuras de transporte terrestre gestionadas por Cintra.
- End of life treatment of sold products: Esta categoría incluye exclusivamente las emisiones procedentes de la eliminación de residuos generados al final de la vida útil de los productos vendidos por Ferrovial en el año de reporte. Se han tenido en consideración exclusivamente las emisiones derivadas de los productos reportados en la categoría Purchased goods and services.
- Upstream leased assets: Incluye las emisiones relacionadas con el consumo de electricidad de aquellos edificios de los clientes en los que Arney lleva el mantenimiento y limpieza y gestiona el consumo.

	2009 (Año base)	2015*	2016*	2017
<i>Business travel</i>	403	9.900	9.117	8.181
<i>Capital Goods</i>		607.931	354.953	288.004
<i>Employee commuting</i>		1.547	3.183	3.221
<i>End of life treatment of sold products</i>		23.130	44.605	39.245
<i>Fuel and energy related activities</i>		174.079	200.325	219.335
<i>Purchased goods and services</i>		601.164	503.274	461.150
<i>Upstream leased</i>	1.728			
<i>Upstream transportation and distribution</i>		492.843	418.962	407.580
<i>Use of sold product</i>		844.645	622.625	555.585
<i>Waste generated in operations</i>		261.947	231.225	269.766
<i>Investments</i>	814.108	636.150	641.053	641.053
TOTAL	816.239	3.653.336	3.029.322	2.893.120

*Los datos de emisiones de Scope 3 de 2015 y 2016 se han recalculado en función de la mejor información disponible en 2017, siendo el impacto inferior al 1%.

G4-EN19. REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO

	2015	2016	2017
EMISIONES EVITADAS POR ACTIVIDAD DE TRIAJE Y CAPTACIÓN BIOGÁS			
GEl evitadas por la actividad de triaje (t CO ₂ eq)	525.627	594.121	699.498
GEl evitadas por la captación de biogás (t CO ₂ eq)	889.483	795.586	689.672
EMISIONES EVITADAS POR GENERACIÓN DE ENERGÍA			
En vertederos (t CO ₂ eq)	37.718	33.509	32.059
En plantas de Tratamiento de Agua (t CO ₂ eq)	16.681	25.739	33.684
EMISIONES EVITADAS POR COMPRA DE ELECTRICIDAD PROCEDENTE DE FUENTES RENOVABLES			
Electricidad comprada a terceros (t CO ₂ eq)	23.156	31.964,00	36.923
TOTAL	1.492.665	1.480.920	1.491.838

EN21. NOx, SOx Y OTRAS EMISIONES ATMOSFÉRICAS SIGNIFICATIVAS

	NOx (t)	CO (t)	COVM (t)	SOx (t)	Partículas (t)
Emisiones procedentes de calderas	153,72	61,25	15,01	207,38	40,77
Emisiones procedentes de vehículos de automoción	1.212,54	1.851,51	252,37	0,00	159,06
Emisiones procedentes de Electricidad	56,82	23,21	0,45	85,02	4,96
	NOx (g/kg)	CO (g/kg)	COVM (g/kg)	SOx (g/kg)	Partículas (g/kg)
Emisiones procedentes de maquinaria móvil utilizada en obras de construcción	2.666,43	8.430,83	872,56	0,00	83,56

G4-EN23. PESO TOTAL DE LOS RESIDUOS, SEGÚN TIPO Y MÉTODO DE TRATAMIENTO

	2015	2016	2017
Residuos producidos de construcción y demolición (m³)	2.353.518	1.628.147	1.439.795
Total de tierras de excavación (m³)	21.284.729	19.759.576	27.612.500
Tierra vegetal reutilizada (m³)	440.204	558.310	1.458.280
Material enviado a vertedero fuera del ámbito de la obra (m³)	4.984.918	1.447.743	5.287.068
Material reutilizado en obra (m³)	5.910.889	11.692.839	15.498.439
Material enviado a otra obra o relleno autorizado (m³)	9.698.718	6.060.683	5.368.713
Total residuos peligrosos (t)*	26.790	28.388	27.944
Total residuos no peligrosos (t)*	655.519	731.874	683.841

*Los datos de 2015 y 2016 han sido ajustados según la mejor información disponible en 2017, asimismo para 2015 y 2016 se ha tenido en cuenta el aporte de 2017 de las nuevas Sociedades adquiridas con el fin de mejorar la comparabilidad de los datos

G4-EN27. GRADO DE MITIGACIÓN DEL IMPACTO AMBIENTAL DE LOS PRODUCTOS Y SERVICIOS
CREB. TIPO Y NÚMERO DE CERTIFICACIONES, CLASIFICACIONES Y SISTEMAS DE ETIQUETADO EN MATERIA DE SOSTENIBILIDAD PARA LAS NUEVAS CONSTRUCCIONES, GESTIÓN, OCUPACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN.

Durante el ejercicio 2017, se ha trabajado en las siguientes obras con certificación energética:

Ubicación	Descripción	Certificación
Polonia	Budynek biurowy wraz z infrastrukturą we Wrocławiu	LEED
Polonia	Budowa Centrum Dystrybucyjnego Lidł Będzin w miejscowości Psary	LEED
Polonia	Budynek biurowo-usługowy dla BZWBK LEASING we Wrocławiu	LEED
Polonia	Budowa Centrum Dystrybucyjnego Lidł Mińsk Mazowiecki w miejscowości Katuszyn	LEED
Polonia	Budynek biurowo - handlowy IKEA Poznań	BREEAM
Polonia	Budynki biurowe Off Piotrkowska w Łodzi	BREEAM
Polonia	Budynek biurowy ul. Heweliusza 18 Gdańsk	BREEAM
Polonia	Karolkowa 28 - zespół budynków A i B	BREEAM
Polonia	Camelia zespół miesz. ul. Potrzebna Włochy	HQE
Madrid	EDIFICIO DE OFICINAS PPE. VERGARA	Certificación LEED
Madrid	PARQUE LOGISTICO CABANILLAS NAVE A	Certificación LEED
Madrid	PARQUE LOGISTICO CABANILLAS NAVE B	Certificación LEED
Madrid	PARQUE LOGISTICO CABANILLAS NAVE C	Certificación LEED
Madrid	PARQUE LOGISTICO CABANILLAS NAVE D	Certificación LEED
Barcelona	POLIDEPORTIVO LA PEIRA BCN	Certificación LEED
Barcelona	EDIF. RECERCA SANT PAU	Certificación LEED
Madrid	Hospital de Fraternidad-Muprespa, Madrid	Certificación LEED
Barcelona	REHAB.BIBLIOTECA LES CORTS - VIDRE	Certificación BREEAM

LA1. NÚMERO Y TASA DE CONTRATACIONES Y ROTACIÓN MEDIA DE EMPLEADOS, DESGLOSADOS POR GRUPO ETARIO, SEXO Y REGIÓN

A lo largo de 2017, el número total de nuevas contrataciones ha sido de 24.270, lo cual se corresponde con una tasa de contratación total del 25,00% con respecto a la plantilla a cierre del ejercicio. Por género, el desglose es el siguiente:

	Hombres	Mujeres	TOTAL
Tasa de nuevas contrataciones	17,0%	7,26%	25,00%

El índice de rotación media de 2017 desglosado por género y edad es el siguiente:

	Hombres	Mujeres	TOTAL
Índice de rotación media total*	10,02%	2,65%	12,67%

*Para el cálculo del índice de rotación media total se han tenido en cuenta en 2017 tanto las bajas voluntarias y como las bajas forzadas.

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

	2015	2016	2017
Porcentaje de trabajadores representados en Comités de Seguridad y Salud	68	61,2	63,4

CRE6. PORCENTAJE DE LAS OPERACIONES DE LA ORGANIZACIÓN VERIFICADAS SEGÚN UN SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD INTERNACIONALMENTE RECONOCIDO

	2015	2016	2017
Porcentaje Organización certificada bajo un sistema de gestión de seguridad y salud	80	85	85

LA6. TIPO Y TASA DE LESIONES, ENFERMEDADES PROFESIONALES, DÍAS PERDIDOS, ABSENTISMO Y NÚMERO DE VÍCTIMAS MORTALES RELACIONADAS CON EL TRABAJO POR REGIÓN Y POR SEXO
NÚMERO Y TASA DE CONTRATACIONES Y ROTACIÓN MEDIA DE EMPLEADOS, DESGLOSADOS POR GRUPO ETARIO, SEXO Y REGIÓN

	2015	2016	2017
Índice de Frecuencia	20,00	15,00	13,6
Índice de Frecuencia (incluyendo contratistas)	15,80	11,81	10,8
Índice de Gravedad	0,43	0,33	0,31
Tasa de absentismo	5,16	4,31	5,28
Índice de frecuencia de enfermedades profesionales	0,86	0,40	0,56

Índice frecuencia = número accidentes con baja * 1.000.000 / n° horas trabajadas.
Índice gravedad = n° jornadas perdidas * 1.000 / n° horas trabajadas.

Nota: en 2017 hubo dos accidentes mortales de trabajadores contratistas.

LA9. PROMEDIO DE HORAS DE CAPACITACIÓN ANUALES POR EMPLEADO, DESGLOSADO POR SEXO Y POR CATEGORÍA LABORAL

	2015	2016	2017	Horas por empleado
Corporación	22.872	24.128	26.079	62,13
Construcción	154.435	121.855	195.515	11,53
Servicios	1.464.542	539.636	613.381	7,76
Autopistas	21.937	24.871	18.950	26,88
Inmobiliaria	108	304	2.064	15,49
Aeropuertos	3.362	1.475	1.091	28,38
TOTAL	1.667.255	712.268	857.079	8,81

* La información hace referencia únicamente al 71% del perímetro de la organización.

LA12. COMPOSICIÓN DE LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO Y DESGLOSE DE LA PLANTILLA POR CATEGORÍA PROFESIONAL Y SEXO, EDAD, PERTENENCIA A MINORÍAS Y OTROS

		2017					Total
		Directivos	Tit Superiores	Administrativos	Técnicos	Subtotal	
Corporación	Hombres	67	140	29	3	239	422
	Mujeres	12	132	39	0	183	
Construcción	Hombres	158	5.063	417	8.406	14.044	16.433
	Mujeres	9	1.795	384	201	2.389	
Servicios	Hombres	184	4.510	3.299	45.120	53.113	78.243
	Mujeres	52	1.428	4.144	19.506	25.130	
Autopistas	Hombres	47	164	27	240	478	693
	Mujeres	8	110	51	46	215	
Inmobiliaria	Hombres	4	54	1	0	59	137
	Mujeres	1	75	2	0	78	
Aeropuertos	Hombres	0	32	0	0	32	50
	Mujeres	0	11	7	0	18	
TOTAL	Hombres	460	9.963	3.773	53.769	67.965	95.978
	Mujeres	82	3.551	4.627	19.753	28.013	

INFORME DE VERIFICACIÓN



Deloitte, S.L.
Plaza Pablo Ruiz Picasso, 1
Torre Picasso
28020 Madrid
España

Tel: +34 915 14 50 00
www.deloitte.es

Informe de Revisión Independiente de la información de Responsabilidad Corporativa incluida en el Informe de Gestión Consolidado 2017 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 de Gestión Consolidado 2017 (en adelante IGC o Informe) de Ferrovial, S.A. y sus sociedades dependientes (en adelante Ferrovial) cuyo alcance y cobertura se define en el Anexo "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 la fiabilidad y la adecuación de los contenidos correspondientes al ejercicio 2017 propuestos en dicha guía y en el Suplemento Sectorial de Construcción e Inmobiliario.
- La información proporcionada en la IGC relativa a la aplicación de los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta establecidos en la norma *AccountAbility 1000 Assurance Standard*, (AA1000AS).

Estándares y procesos de verificación

Hemos llevado a cabo nuestro trabajo de revisión de acuerdo con la Norma ISAE 3000 *Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information* emitida por el International Auditing and Assurance Standard Board (IAASB) de la International Federation of Accountants (IFAC) 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* (AA1000AS), emitida por AccountAbility, para proporcionar una seguridad moderada sobre la aplicación de los principios establecidos en la norma AA1000 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 IGC, 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 2017 del Consejo de Administración, de sus Comisiones y del Comité de Responsabilidad Corporativa.
- Revisión de las actuaciones realizadas en relación a la identificación y consideración de las partes interesadas a lo largo del ejercicio a través del análisis de la información interna y los informes de terceros disponibles.
- Análisis de la cobertura, relevancia e integridad de la IRC en función del entendimiento de Ferrovial de los requerimientos de los grupos de interés descritos en el Anexo "Principios de reporte".
- Revisión de la información relativa a los enfoques de gestión aplicados a cada uno de los ámbitos de responsabilidad corporativa.
- Análisis de la adaptación de los contenidos de la IRC a los recomendados en la Guía G4 de GRI y comprobación de que los indicadores incluidos en el IGC 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 los Administradores de Ferrovial y de Deloitte

- La formulación del IGC, 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 1 (ISQC1), un sistema global de control de calidad que incluye políticas y procedimientos documentados en relación con el cumplimiento de requisitos éticos, normas profesionales y regulación aplicable.
- El alcance de una revisión es sustancialmente inferior al de un trabajo de seguridad razonable; por tanto, la seguridad proporcionada es también menor. El presente informe no puede entenderse como un informe de auditoría.
- El equipo de trabajo ha estado formado por profesionales expertos en revisiones de Informes de Responsabilidad Corporativa y, específicamente, en el desempeño económico, social y medioambiental, y en procesos de participación de grupos de interés.

Conclusiones

En el Anexo "Indicadores GRI-G4" se detallan los contenidos revisados, las limitaciones al alcance de la revisión y se identifican aquellos contenidos que no cubren todos los aspectos recomendados por la Guía G4, incluyendo los contenidos del Suplemento Sectorial de Construcción e Inmobiliario. Como resultado de los procedimientos realizados y las evidencias obtenidas, salvo por los aspectos identificados en el Anexo "Indicadores GRI-G4", no se ha puesto de manifiesto ningún asunto que nos haga creer que:

- La IRC incluida en el IGC no haya sido preparada en todos los aspectos significativos, incluida la fiabilidad y la adecuación de los contenidos revisados, de acuerdo a las directrices de la Guía G4 de GRI.
- Ferrovial no haya aplicado los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta, tal y como se describe en el Anexo "Principios de reporte" del IGC, de acuerdo con la norma AA1000:
 - ✓ 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

A partir del estudio bienal de materialidad realizado en 2016 y del análisis de los resultados del anterior Plan estratégico de Responsabilidad Corporativa, Ferrovial desarrolló un nuevo Plan para el periodo 2017-2019, denominado Plan 20.19. Este Plan se estructura en seis áreas que, a su vez, desarrollan distintas líneas de actuación encaminadas a alcanzar los objetivos planteados. Para asegurar una continua adecuación del Plan a los distintos negocios, el estudio de materialidad que se realizará en 2018, debería tener en consideración los principales impactos de las geografías en las que opera y, específicamente, aquellas que se han incorporado recientemente al Grupo, como es el caso de Australia. Este análisis será también útil para asignar, dentro del Plan 20.19, objetivos y recursos específicos a cada uno de los negocios en las distintas áreas geográficas que permitan dar respuesta a las expectativas de los grupos de interés, tanto a nivel global como local.

Capacidad de respuesta

Ferrovial lleva varios años trabajando en la integración de la información financiera y no financiera en el Informe de Gestión Consolidado, anticipándose ya en 2014 en el cumplimiento de los nuevos requerimientos derivados de la Directiva de información no financiera y diversidad, que ha sido transpuesta al ordenamiento jurídico español en 2017. En este ejercicio, Ferrovial ha continuado trabajando en esta integración, incorporando nuevas informaciones que permiten avanzar en la medición de su aportación de valor, entre las que destaca la contribución fiscal por área geográfica. Seguir trabajando en esta línea, y evolucionar hacia indicadores de impacto económico y social, podría contribuir a mejorar el entendimiento de cómo Ferrovial distribuye el valor que genera entre los distintos grupos de interés.

Adicionalmente, Ferrovial continúa mejorando la información relativa a accidentalidad, habiendo incorporado, en este ejercicio, los datos de accidentalidad de subcontratistas de Ferrovial Servicios. Dada la relevancia de esta información para optimizar la gestión en este área, convendría seguir trabajando en la integridad y fiabilidad de esta información e ir ampliándola con los datos de accidentalidad de las infraestructuras gestionadas y su impacto en los usuarios.

En el plano medioambiental, Ferrovial ha seguido desarrollando metodologías y casos de estudio para mejorar la medición del impacto del cambio climático en sus negocios. La aplicación de dichas metodologías de forma sistemática en los proyectos desarrollados, debería servir en un futuro para la identificación, evaluación y gestión de los riesgos y las oportunidades que permitan avanzar hacia negocios menos intensivos en emisiones.



Deloitte S.L.

Helena Redondo
Madrid, 28 de febrero de 2018



B

02.
CUENTAS
ANUALES
CONSOLIDADAS

A	ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA DE LOS EJERCICIOS 2017 Y 2016	139
B	CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DE LOS EJERCICIOS 2017 Y 2016	140
C	ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL DE LOS EJERCICIOS 2017 Y 2016	141
D	ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS EJERCICIOS 2017 Y 2016	142
E	ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJO DE CAJA DE LOS EJERCICIOS 2017 Y 2016	143
F	NOTAS A LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS DEL EJERCICIO 2017	144

SECCIÓN 1: BASES DE PRESENTACIÓN Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN

1.1	BASES DE PRESENTACIÓN, ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN Y REEXPRESIÓN	144
1.2	ACTIVOS Y PASIVOS CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA	146
1.3	BASES DE PRESENTACIÓN Y POLÍTICAS CONTABLES	147
1.4	TIPO DE CAMBIO	157
1.5	INFORMACIÓN POR SEGMENTOS	157

SECCIÓN 2: RESULTADOS DEL EJERCICIO:

2.1	INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	158
2.2	CONSUMOS Y OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN	159
2.3	GASTOS DE PERSONAL	159
2.4	RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN Y RESULTADO DE EXPLOTACIÓN ANTES DE DETERIOROS Y ENAJENACIONES	160
2.5	DETERIOROS Y ENAJENACIONES DE INMOVILIZADO	160
2.6	RESULTADO FINANCIERO	160
2.7	PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA	162
2.8	GASTO POR IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES E IMPUESTOS DIFERIDOS	162
2.9	RESULTADO DE MINORITARIOS	165
2.10	RESULTADO NETO Y RESULTADO POR ACCIÓN	166

SECCIÓN 3: ACTIVO NO CORRIENTE:

3.1	FONDO DE COMERCIO Y ADQUISICIONES	168
3.2	ACTIVOS INTANGIBLES	172
3.3	INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	173
3.4	INMOVILIZADO MATERIAL	175
3.5	INVERSIONES EN ASOCIADAS	176
3.6	ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES	180

SECCIÓN 4: CAPITAL CIRCULANTE:

4.1	EXISTENCIAS	182
4.2	DEUDORES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR A CORTO PLAZO	182
4.3	ACREEDORES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR A CORTO PLAZO	183
4.4	INFORMACIÓN RELATIVA A SALDOS DE BALANCE DE CONTRATOS CON CLIENTES Y OTROS DESGLOSES RELATIVOS A NIIF15	184

SECCIÓN 5: ESTRUCTURA DE CAPITAL Y FINANCIACIÓN:

5.1	PATRIMONIO NETO	188
5.2	DEUDA NETA CONSOLIDADA	191
5.3	FLUJO DE CAJA	198
5.4	GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS Y CAPITAL	200
5.5	DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE	204

SECCIÓN 6: OTROS DESGLOSES:

6.1	INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	208
6.2	DÉFICIT DE PENSIONES	208
6.3	PROVISIONES	209
6.4	OTRAS DEUDAS A LARGO PLAZO	211
6.5	PASIVOS CONTINGENTES, ACTIVOS CONTINGENTES Y COMPROMISOS	211
6.6	RETRIBUCIONES AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	217
6.7	SISTEMAS RETRIBUTIVOS VINCULADOS A LAS ACCIONES	219
6.8	INFORMACIÓN SOBRE OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS	220
6.9	SITUACIONES DE CONFLICTO DE INTERÉS	222
6.10	HONORARIOS AUDITORES	222
6.11	ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE	222
6.12	ANEXOS	222

A. ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA DE LOS EJERCICIOS 2017 Y 2016

ACTIVO (Millones de euros)	NOTA	2017	2016 (*)
Activos no corrientes		14.927	15.679
Fondo de comercio de consolidación	3.1	2.062	2.155
Activos intangibles	3.2	431	544
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	3.3	6.917	7.145
Activos modelo intangible		5.883	6.168
Activos modelo cuenta a cobrar		1.035	977
Inversiones inmobiliarias		6	6
Inmovilizado material	3.4	694	731
Inversiones en asociadas	3.5	2.687	2.874
Activos financieros no corrientes	3.6	769	735
Préstamos otorgados a sociedades asociadas		312	374
Caja restringida en proyectos de infraestructura y otros activos financieros	5.2	285	249
Resto de cuentas a cobrar		172	112
Impuestos diferidos	2.8	1.035	1.057
Derivados financieros a valor razonable largo plazo	5.5	326	432
Activos corrientes		8.063	7.745
Activos clasificados como mantenidos para la venta	1.2	0	624
Existencias	4.1	629	516
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		143	186
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	4.2	2.635	2.822
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		2.032	2.193
Otras cuentas a cobrar a corto plazo		603	629
Tesorería y equivalentes	5.2	4.601	3.578
Sociedades de proyectos de infraestructuras		463	277
Caja restringida		58	62
Resto de tesorería y equivalentes		405	215
Sociedades ex-proyectos		4.137	3.301
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	5.5	55	18
Total activo		22.990	23.423
PASIVO Y PATRIMONIO NETO (Millones de euros)	NOTA	2017	2016(*)
Patrimonio neto	5.1	6.234	6.314
Patrimonio neto atribuible a los accionistas		5.503	5.597
Patrimonio neto atribuible a los socios externos		731	717
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	6.1	1.037	1.118
Pasivos no corrientes		9.871	10.421
Déficit de pensiones	6.2	66	174
Provisiones a largo plazo	6.3	808	757
Deuda financiera	5.2	7.511	7.874
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		5.363	5.310
Obligaciones y deudas de sociedades ex-proyectos		2.149	2.564
Otras deudas	6.4	198	200
Impuestos diferidos	2.8	900	979
Derivados financieros a valor razonable	5.5	387	436
Pasivos Corrientes		5.848	5.570
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta	1.2	0	440
Deuda financiera	5.2	839	302
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		207	200
Obligaciones y deudas con entidades de crédito sociedades ex-proyectos		631	102
Derivados financieros a valor razonable	5.5	65	69
Pasivos por impuestos sobre las ganancias corrientes		94	150
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	4.3	4.221	3.895
Acreedores comerciales		2.283	2.299
Anticipos de clientes y obra certificada por anticipado		1.271	991
Otras cuentas a pagar a corto plazo		667	605
Provisiones para operaciones de tráfico	6.3	629	715
Total pasivo y patrimonio neto		22.990	23.423

(*) Cifras reexpresadas (véase Nota 1.1.4)

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte del Estado Consolidado de Situación Financiera a 31 de diciembre de 2017.

B. CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADAS DE LOS EJERCICIOS 2017 Y 2016

(Millones de euros)	NOTA	2017			2016		
		ANTES DE AJUSTES VALOR RAZONABLE	AJUSTES VALOR RAZONABLE ^(*)	TOTAL 2017	ANTES DE AJUSTES VALOR RAZONABLE	AJUSTES VALOR RAZONABLE ^(*)	TOTAL 2016
Cifra de ventas		12.208	0	12.208	10.759	0	10.759
Otros ingresos de explotación		10	0	10	7	0	7
Total ingresos de explotación	2.1	12.218	0	12.218	10.765	0	10.765
Consumos	2.2	1.345	0	1.345	1.267	0	1.267
Otros gastos de explotación	2.2	5.288	0	5.288	4.736	0	4.736
Gastos de personal	2.3	4.653	0	4.653	3.819	0	3.819
Total gastos de explotación		11.285	0	11.285	9.821	0	9.821
Resultado bruto de explotación	2.4	932	0	932	944	0	944
Dotaciones a la amortización de inmovilizado		375	0	375	342	0	342
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado	2.4	557	0	557	602	0	602
Deterioros y enajenación de inmovilizado (**)	2.5	51	30	81	330	-6	324
Resultado de explotación		608	30	638	932	-6	926
Resultado financiero financiación		-254	0	-254	-305	0	-305
Resultado derivados y otros resultados financieros		-6	0	-6	-7	-12	-20
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras		-261	0	-261	-313	-12	-325
Resultado financiero financiación		-29	0	-29	-49	0	-49
Resultado derivados y otros resultados financieros		-56	35	-21	-4	-13	-18
Resultado financiero sociedades ex-proyectos		-85	35	-50	-53	-13	-66
Resultado financiero	2.6	-346	35	-311	-365	-26	-391
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	3.5	201	49	251	214	-132	82
Resultado consolidado antes de impuestos		464	114	578	780	-164	617
Impuesto sobre sociedades	2.8	-63	-8	-71	-245	11	-233
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas		401	106	507	536	-153	383
Resultado neto operaciones discontinuadas		0	0	0	0	0	0
Resultado consolidado del ejercicio		401	106	507	536	-153	383
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	2.9	-51	-1	-53	-11	4	-7
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante		350	104	454	525	-149	376
<i>Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante (Básico / Diluido)</i>	<i>2.10</i>			<i>0,62/0,62</i>			<i>0,51/0,51</i>

(*) Corresponde a resultados por variación en el valor razonable de derivados y otros activos y pasivos financieros (Nota 5.5), deterioro de activos y pasivos (Nota 2.5) y el impacto de ambos conceptos dentro del epígrafe Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia (Nota 2.7).

(**) La línea de Deterioros y enajenación de inmovilizado recoge principalmente los resultados por deterioros de activos y el resultado por venta y enajenación de participaciones en empresas del Grupo o asociadas. Cuando, como consecuencia de dichas enajenaciones, tiene lugar una pérdida de control, la plusvalía correspondiente a la puesta a valor razonable de la participación mantenida se presenta en la columna de ajustes de valor razonable.

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias consolidada a 31 de diciembre de 2017.

C. ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL DE LOS EJERCICIOS 2017 Y 2016

(Millones de euros)	NOTA	2017	2016
a) Resultado consolidado del ejercicio		507	383
Atribuido a la Sociedad Dominante		454	376
Atribuido a socios externos		53	7
b) Ingresos y Gastos reconocidos directamente en patrimonio	5.1	-251	-435
<u>Sociedades Integración Global</u>		-122	-202
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	5.5	69	-38
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)	6.2	76	-153
Diferencias de conversión		-236	-83
Efecto impositivo		-32	72
<u>Sociedades Mantenidas para la venta</u>		0	-99
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura		0	-148
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)		0	0
Diferencias de conversión		0	49
Efecto impositivo		0	0
<u>Sociedades Puesta en Equivalencia</u>		-129	-134
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura		32	-17
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)		-14	-90
Diferencias de conversión		-143	-45
Efecto impositivo		-4	17
c) Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias	5.1	6	141
<u>Sociedades Integración Global</u>		0	-48
Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias		0	15
Efecto impositivo		0	-63
<u>Sociedades Puesta en Equivalencia</u>		6	189
Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias		9	192
Efecto impositivo		-3	-3
(a+b+c) Total Resultado Global		262	88
Atribuido a la Sociedad Dominante		269	89
Atribuido a socios externos		-7	-1

(*) El impacto en reservas de planes de prestación definida es la única partida de los Ingresos y Gastos reconocidos directamente en el patrimonio que no puede ser posteriormente objeto de transferencia a la cuenta de pérdidas y ganancias (ver Nota 5.1).

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte del Estado Consolidado de Resultado Global a 31 de diciembre de 2017

D. ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS EJERCICIOS 2017 Y 2016

(Millones de euros)	CAPITAL SOCIAL	PRIMA DE EMISIÓN	PRIMA DE FUSIÓN	ACCIONES PROPIAS	OTROS INSTRUMENTOS DE PATRIMONIO	AJUSTES CAMBIOS DE VALOR	RESULTADOS ACUMULADOS Y OTRAS RESERVAS	ATRIBUIDO A LOS ACCIONISTAS	ATRIBUIDO A SOCIOS EXTERNOS	TOTAL PATRIMONIO NETO
Saldo a 31.12.2016	147	1.202	650	-41	0	-1.092	4.731	5.597	717	6.314
Impacto transición NIIF 15 (Nota 1.3.1)	0	0	0	0	0	0	-272	-272	0	-272
Saldo a 01.01.2017	147	1.202	650	-41	0	-1.092	4.459	5.325	717	6.042
Resultado consolidado del ejercicio							454	454	53	507
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio						-185		-185	-60	-245
Total ingresos y gastos reconocidos	0	0	0	0	0	-185	454	269	-7	262
Acuerdo dividendo flexible	3						-222	-218		-218
Otros dividendos								0	-47	-47
Operaciones de autocartera	-3		-298	1			-1	-302	0	-302
Retribución al accionista	0	0	-301	1	0	0	-223	-520	-47	-568
Ampliaciones/reducciones de capital								0	33	33
Sistemas retributivos vinculados a la acción							1	1	0	1
Otros movimientos			-2	-2			6	1	3	4
Otras transacciones	0	0	-2	-2	0	0	7	2	35	38
Emisiones de obligaciones perpetuas subordinadas	0	0	0	0	500	0	-5	495	0	495
Variaciones de perímetro	0	0	0	0	0	0	-68	-68	33	-35
Saldo a 31.12.2017	146	1.202	349	-42	500	-1.277	4.624	5.503	731	6.234

(Millones de euros)	CAPITAL SOCIAL	PRIMA DE EMISIÓN	PRIMA DE FUSIÓN	ACCIONES PROPIAS	AJUSTES CAMBIOS DE VALOR	RESULTADOS ACUMULADOS Y OTRAS RESERVAS	ATRIBUIDO A LOS ACCIONISTAS	ATRIBUIDO A SOCIOS EXTERNOS	TOTAL PATRIMONIO NETO
Saldo a 31.12.2015	146	1.202	963	-16	-805	4.567	6.058	483	6.541
Resultado consolidado del ejercicio						376	376	7	383
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio					-287		-287	-8	-295
Total ingresos y gastos reconocidos	0	0	0	0	-287	376	89	-1	88
Acuerdo dividendo flexible	3					-230	-226		-226
Otros dividendos							0	-25	-25
Operaciones de autocartera	-3		-313	-26		25	-317		-317
Retribución al accionista	0	0	-313	-26	0	-205	-544	-25	-569
Ampliaciones/reducciones capital							0	45	45
Sistemas retributivos vinculados a la acción						-17	-17	0	-17
Otros movimientos			0	1		9	10	215	225
Otras transacciones	0	0	0	1	0	-8	-7	260	253
Saldo a 31.12.2016	147	1.202	650	-41	-1.092	4.731	5.597	717	6.314

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte del Estado Consolidado de Cambios en el Patrimonio Neto a 31 de diciembre de 2017.

E. FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO DEL EJERCICIO 2017

(Millones de euros)	NOTA	2017	2016
Resultado Neto atribuible a la sociedad dominante	2.10	454	376
Ajustes al resultado		479	568
<i>Minoritarios</i>		53	7
<i>Impuesto</i>		71	233
<i>Resultado por equivalencia</i>		-251	-82
<i>Resultado financiero</i>		311	391
<i>Deterioro y enajenación inmovilizado</i>		-81	-324
<i>Amortizaciones</i>		375	342
Resultado Bruto de explotación (RBE)	2.4	932	944
Pago de Impuesto	2.8.2	-142	-147
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	5.3	-53	-52
Cobro dividendos proyectos Infraestructuras	3.5	543	427
Flujo de operaciones	5.3	1.280	1.172
Inversión en inmovilizado material/inmaterial	3.2 y 3.4	-135	-177
Inversión proyectos Infraestructuras	3.3	-371	-388
Préstamos otorgados a sociedades asociadas/adquisición de sociedades		-178	-736
Intereses recibidos	2.6	34	34
Inversión caja restringida largo plazo		-66	12
Desinversión proyectos Infraestructuras		0	0
Desinversión/venta sociedades	1.1.3	248	340
Flujo de inversión		-468	-915
Flujo antes de financiación		812	256
Flujo de capital procedente de socios externos		35	53
<i>Dividendo flexible</i>		-218	-226
<i>Compra de Autocartera</i>		-302	-317
Remuneración al accionista	5.1	-520	-544
Dividendos a minoritarios de sociedades participadas		-49	-24
Emisión bono subordinado perpetuo		500	0
Otros movimientos de fondos propios	1.3.3.3 y 5.1.2	-2	0
Flujo financiación propia		-36	-515
Intereses pagados	2.6	-270	-385
Aumento endeudamiento financiero		1.184	1.505
Disminución endeudamiento financiero		-554	-548
Flujo de financiación		324	57
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes		-71	18
Variación tesorería y equivalentes por cambios en el perímetro de consolidación		-43	-32
Variación tesorería y equivalentes	5.2	1.023	299
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo		3.578	3.279
Tesorería y equivalentes al final del periodo		4.601	3.578

Las Notas 1.1 a 6.12 forman parte del Flujo de Caja Consolidado a 31 de diciembre de 2017.

F. NOTAS A LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS DEL EJERCICIO 2017**SECCIÓN 1: BASES DE PRESENTACIÓN Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN**

Esta sección desglosa la información que se considera relevante conocer con carácter previo a la lectura de los estados financieros de Ferrovial.

Bases de presentación y nuevas normas contables

Los estados financieros consolidados de Ferrovial han sido elaborados conforme a las normas NIIF aplicables en la Unión Europea. En la nota 1.3 de esta sección se desglosan las políticas contables aplicadas.

En el ejercicio 2017 el cambio en las políticas contables con mayor impacto corresponde a la adopción anticipada de la NIIF 15 (ingresos de contratos con clientes).

Aunque dicha norma no es de aplicación obligatoria hasta 2018, la compañía ha decidido aplicarla en 2017. Destacan como principales impactos los relacionados con la definición de diferentes obligaciones de desempeño en contratos de servicios a largo plazo y asignación de precio a las mismas, cambio en el criterio de reconocimiento de ingresos procedentes de modificaciones de contratos y transacciones sujetos a contraprestación variable, y el establecimiento de un método de reconocimiento de ingresos homogéneo en contratos con características similares. Dicho cambio normativo ha supuesto un impacto en los fondos propios atribuibles a la sociedad dominante de -272 millones de euros (en la nota 1.3.1 se desarrollan con más detalle los impactos de dicha aplicación). Igualmente se realiza un análisis del posible impacto de las normas NIIF 9 (instrumentos financieros) y NIIF 16 (arrendamientos).

Actividades de la sociedad

Dentro de los desgloses que se presentan en estos estados financieros, destacan por su relevancia todos los relativos a la separación entre sociedades de proyectos de infraestructuras y resto (ver nota 1.1.2 para su definición). Igualmente destacan los relativos a dos de los principales activos del Grupo, la participación en el 25% del capital de Heathrow Airport Holdings (HAH), sociedad titular del aeropuerto de Heathrow y la participación en el 43,23% de la sociedad titular de la autopista ETR 407 en Toronto (Canadá).

Cambios en el perímetro de consolidación y activos y pasivos mantenidos para la venta:

En la nota 1.1.3 se da información detallada de las principales variaciones en el perímetro de consolidación del presente ejercicio, destacando fundamentalmente la venta parcial de la participación en las autopistas portuguesas Norte Litoral y Autoestrada do Algarve, que pasan a consolidarse por puesta en equivalencia.

Juicios y estimaciones

En esta sección se incluyen las principales estimaciones que Ferrovial ha utilizado para valorar sus activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos (ver nota 1.3.4).

Tipo de cambio

Aunque la moneda funcional de Ferrovial es el euro, una parte significativa de las actividades se realizan en países situados fuera de la zona euro, destacando la exposición a la libra esterlina, dólar americano, canadiense y australiano, y el zloty polaco. La evolución de dichas monedas frente al euro se ilustra en la nota 1.4.

La principal variación en el tipo de cambio de cierre en el ejercicio 2017 es la depreciación del dólar estadounidense (-14%) y el dólar canadiense (-6%). También experimentan una devaluación significativa el dólar australiano, el peso chileno y la libra esterlina, destacando la positiva evolución del zloty polaco. El impacto registrado en fondos propios atribuibles a la sociedad dominante es de -318 millones de euros (ver Nota 5.1.1 Variaciones del Patrimonio Neto).

1.1. Bases de presentación actividades de la sociedad, perímetro de consolidación y reexpresión**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; mantenimiento de instalaciones energéticas e industriales y prestación de otro tipo de servicios públicos.
- Autopistas: Desarrollo, financiación y explotación de autopistas de peaje.
- Aeropuertos: Desarrollo, financiación y explotación de aeropuertos.

En la página “web” www.ferrovial.com pueden consultarse con más detalle las diferentes áreas de actividad en las que el Grupo consolidado desarrolla sus negocios.

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

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

Desde un punto de vista contable, dichos contratos caen en la mayoría de los casos dentro del ámbito de aplicación de la interpretación 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), en los activos financieros a largo plazo, y fundamentalmente la posición neta de tesorería y la información relativa al flujo de caja, donde se separa el flujo denominado “ex proyectos”, que agrupa los flujos generados por las actividades de construcción y servicios, los dividendos procedentes del capital invertido en los proyectos de infraestructuras y las inversiones o desinversiones en el capital de los mismos, y por otro lado el flujo de los proyectos, que incluye los propios flujos generados por las sociedades titulares de estos. Además, puede consultarse una relación de aquellas sociedades consideradas proyecto en el Anexo II.

También es importante destacar que dos de los principales activos del Grupo corresponden a la participación del 25% en Heathrow Airport Holdings (HAH) sociedad titular del aeropuerto de Heathrow en Londres (Reino Unido) y al 43,23% en ETR 407 sociedad titular de la autopista ETR 407 en Toronto (Canadá), que se consolidan por el método de puesta en equivalencia desde el ejercicio 2011 y 2010, respectivamente. Con el objeto de dar una información detallada sobre ambas sociedades en la Nota 3.5 relativa

a participaciones por puesta en equivalencia, se incluye información relativa a la evolución del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias de ambas compañías, completando dicha información en otras Notas de la memoria con información que se considera de interés.

1.1.3. Cambios en el perímetro de consolidación

A continuación, se describen los cambios más significativos en el perímetro de consolidación en el año 2017. La información ha sido preparada teniendo en cuenta la NIIF 3, y el resto de detalles requeridos por la norma que no figuran en esta nota, están en la correspondiente al fondo de comercio de consolidación (ver Nota 3.1).

Autopistas

Venta de autopistas portuguesas Norte-Litoral y Autoestrada do Algarve

En 2017 se ha completado ambos acuerdos de venta de las autopistas portuguesas. Por un lado, Norte-Litoral, por el que Ferrovial ha reducido su participación al 49%. Tras revisar el acuerdo de accionistas firmado y concluir que se produce una pérdida de control, se ha pasado a integrar por puesta en equivalencia desde la fecha de venta (21 de abril). El precio de venta de la operación ascendió a 104 millones de euros y la operación generó una plusvalía neta de 56 millones de euros (Nota 2.5).

Asimismo, el 26 de septiembre de 2017 ha tenido lugar la venta definitiva del 49% de Autoestrada do Algarve, situándose la participación sobre la misma tras la operación en un 48% y dándose las mismas condiciones de pérdida de control que en el caso anterior, por lo que pasa a consolidarse por puesta en equivalencia. El precio de venta de esta operación ascendió a 58 millones de euros, generando una plusvalía neta de 42 millones de euros (Nota 2.5).

Compra del 6,3% y 3,6% de NTE y LBJ respectivamente

El 2 de agosto de 2017 se formalizó el acuerdo de compra del 6,3% y 3,6% de las autopistas estadounidenses NTE Mobility Partners, LLC y LBJ Infrastructure Group Holding, LLC, respectivamente. Tras la operación los nuevos porcentajes de participación se situaron en 62,9% para NTE y 54,6% en el caso de LBJ. El desembolso efectuado para completar el total de ambas transacciones ascendió a 107 millones de dólares (aproximadamente 94 millones de euros). El impacto de la transacción es de -68 millones de euros en reservas de la sociedad dominante y -27 millones en socios externos (Nota 5.1.1).

Venta del 10% de Zero Bypass (Eslovaquia)

Durante el mes de julio de 2017 tuvo lugar la venta, por un importe de 3 miles de euros, del 10% de la Autopista eslovaca Zero Bypass, reduciendo la participación al 35%. El resultado neto de la operación ha sido de -0,1 millones de euros. La sociedad sigue consolidándose, al igual que el pasado ejercicio, por el método de puesta en equivalencia.

Adjudicación OSARS (Australia)

Ferrovial, por medio de la «joint venture» Netflow, creada con la australiana Plenary, obtuvo en noviembre de 2017 la adjudicación del contrato para la construcción, financiación y mantenimiento de las obras de mejora de la red de carreteras situadas en la zona oeste de Melbourne (Australia) por 1.800 millones de dólares australianos, cerca de 1.150 millones de euros. La concesión tiene una duración de 20 años desde la finalización de las obras.

Respecto a la financiación del proyecto, un 60% corresponde a bonos sénior emitidos dentro del US Private Placement y un 40% a deuda bancaria. El equity procede del consorcio Netflow (Cintra 50% y Plenary 50%), en línea con sus objetivos de inversión en el desarrollo y gestión de grandes proyectos concesionales. A 31 de diciembre de 2017 no se ha efectuado ningún desembolso de capital. La sociedad se consolidará por el método de puesta en equivalencia.

Servicios

Adquisición de Trans-Formers Group y Grupo Maviva

En junio de 2017 la división de Servicios, a través de la subsidiaria FBSerwis, cerró la compra del 100% de la compañía polaca dedicada a la actividad de recogida y tratamiento de residuos. La operación ha alcanzado un valor de 129 millones de zlotys, equivalentes a aproximadamente 31 millones de euros. El acuerdo abarca la adquisición de las compañías: Trans-Formers Group, Trans-Formers Wrocław y Trans-Formers Karpattia.

A cierre de diciembre de 2017 la compañía ha incorporado siete meses de resultados en los Estados Financieros de Grupo Ferrovial, ascendiendo sus ventas a 16 millones de euros (27 millones para todo el ejercicio 2017) y el resultado neto aportado a 2 millones de euros (4 millones de euros para todo el ejercicio 2017)

Asimismo, en julio de 2017, Ferrovial Servicios adquirió por 18 millones de euros el 100% de Grupo Maviva, compañía especializada en operaciones de logística de alto valor añadido, control de calidad y pre-ensamblaje de componentes para la industria de la automoción. El volumen de ventas ascendió a 10 millones de euros (24 millones de euros para todo el ejercicio) y su resultado neto en ambos casos fue de 0 millones de euros.

Construcción

Venta del 3,9% de Budimex

El 31 de marzo de 2017 se llevó a cabo la venta de 1 millón de acciones de Budimex (equivalente al 3,9% de capital de la compañía), sin impacto en la Cuenta de Resultados ya que se mantiene una posición de control en la compañía (55,1%). El impacto en caja de la transacción asciende a 59 millones de euros (252 millones de zlotys). La diferencia entre el precio de la transacción y el valor contable de la participación vendida (48 millones de euros) se ha registrado como reservas atribuibles a socios externos.

Aeropuertos

Adjudicación Denver Great Hall

El pasado mes de agosto se produjo la firma del contrato para la remodelación y explotación comercial de la Terminal Jeppesen del Aeropuerto de Denver entre el consorcio Great Hall Partners, liderado por Ferrovial Aeropuertos, y la ciudad y condado de Denver. La sociedad titular del contrato es Denver Great Hall, en la que Ferrovial participa en un 80% y que se consolida por integración global.

Se trata de una concesión administrativa a 34 años, correspondiente a un activo financiero de acuerdo a la clasificación de la CINIF12.

El cierre financiero tuvo lugar en el mes de diciembre de 2017. La inversión total será financiada por una combinación de pagos de la administración, capital comprometido por los socios del consorcio (68 millones de dólares) y una emisión de bonos de 189 millones de dólares.

Los trabajos de construcción y remodelación serán ejecutados por Ferrovial Agroman (70%) y Saunders Construction, ascendiendo su coste a 650 millones de dólares.

1.1.4. Reexpresión del Estado Consolidado de Situación Financiera comparable a 31 de diciembre de 2016

Como se comenta en la nota 3.1 relativa al Fondo de Comercio, se ha reexpresado el Estado Consolidado de Situación Financiera a diciembre de 2016, sin impactos materiales en el resto de Estados Financieros. En el proceso de asignación del precio de adquisición de Broadpectrum se recoge el impacto de nueva información obtenida sobre hechos y circunstancias que existían en la fecha de adquisición en relación a la duración de los contratos existentes y la probabilidad de renovación. Dicha reexpresión se ha producido en el plazo de un año establecido desde la fecha de adquisición tal y como establece el párrafo 45 de la NIIF3.

La reexpresión ha supuesto el reconocimiento de un menor fondo de comercio por importe de -15 millones de euros, con contrapartida en un incremento del activo intangible por 41 millones de euros, un aumento de provisiones por 13 millones de euros e impactos otros epígrafes (deudores/acreadores) por -7 millones de euros e impuestos diferidos correspondientes por -6 millones de euros.

1.2. Activos y pasivos clasificados como mantenidos para la venta

Durante el ejercicio 2017, se ha conseguido la culminación del acuerdo de venta de las autopistas portuguesas iniciado el pasado periodo. Norte Litoral (51%) y autopista Autoestrada do Algarve (49%), por un precio total de 162 millones de euros. Estas operaciones se han saldado con una plusvalía neta de 98 millones de euros. Tras la venta de esta participación se mantiene un porcentaje minoritario del 49% y 48% respectivamente.

El impacto de dichas transacciones de venta, dentro de este epígrafe se refleja en las siguientes tablas:

ACTIVOS (Millones euros)	AUTO-ESTRADAS NORTE	AUTOPISTA ALGARVE	TOTAL
Saldo al 01.01.17	378	246	624
Inmovilizado en proyectos	-284	-154	-438
Caja restringida y tesorería y equivalentes	-31	-34	-65
Otros activos	-63	-58	-121
Saldo al 31.12.17	0	0	0

PASIVOS (Millones euros)	AUTO-ESTRADAS NORTE	EUROSCUT ALGARVE	TOTAL
Saldo al 01.01.17	256	183	440
Deuda Financiera	-211	-177	-388
Derivados financieros a valor razonable	-33	0	-30
Otros pasivos	-12	-6	-22
Saldo al 31.12.17	0	0	0

1.3 Políticas contables

1.3.1. Nuevas normas contables

1.3.1.a) Aplicación anticipada de la NIIF 15 Ingresos de Contratos con Clientes

Aunque la nueva normativa es aplicable con carácter obligatorio el 1 de enero de 2018, tal y como se adelantó en las cuentas anuales de 2016, Ferrovial ha decidido, haciendo uso de la posibilidad establecida en la propia norma, aplicarla de forma anticipada con efectos 1 de enero de 2017. Como resultado de esta decisión ha modificado sus políticas contables y actualizado sus procesos y controles internos relacionados con el reconocimiento de ingresos.

La aplicación se ha realizado de forma retroactiva reconociendo el efecto acumulado de la aplicación inicial como ajuste del saldo de apertura de 2017 en el estado de situación financiera, calculado para aquellos contratos vigentes a 1 de enero de 2017. Por lo tanto, la información comparativa del ejercicio 2016 no ha sido reexpresada y continúa siendo presentada de acuerdo a la NIC 11 y NIC 18.

El impacto, por cada una de las partidas, en el estado de situación financiera, de 1 de enero de 2017 es el siguiente:

ACTIVO (Millones de euros)	BALANCE 01/01/17	TRANSICIÓN NIIF15	BALANCE 01/01/17 POST-NIIF15
Activos no corrientes	15.679	50	15.729
Inversiones en asociadas	2.874	-8	2.867
Impuestos diferidos	1.057	58	1.115
Resto activo no corriente	11.748	0	11.748
Activos corrientes	7.745	-279	7.465
Existencias	516	25	541
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	2.822	-304	2.518
Resto activo corriente	4.406	0	4.406
Total activo	23.423	-229	23.194
PASIVO Y PATRIMONIO NETO (Millones de euros)	BALANCE 01/01/17	TRANSICIÓN NIIF15	BALANCE 01/01/17 POST-NIIF15
Patrimonio neto	6.314	-272	6.042
Patrimonio neto atribuible a los accionistas	5.597	-272	5.325
Patrimonio neto atribuible a los socios externos	717	0	717
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	1.118	0	1.118
Pasivos no corrientes	10.421	-2	10.419
Provisiones a largo plazo	757	0	757
Impuestos diferidos	979	-2	977
Resto pasivos no corrientes	8.685	0	8.685
Pasivos Corrientes	5.570	45	5.615
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	3.895	19	3.914
Provisiones para operaciones de tráfico	715	26	740
Resto pasivos corrientes	960	0	960
Total pasivo y patrimonio neto	23.423	-229	23.194

El principal impacto de la aplicación de esta nueva norma es una reducción del patrimonio neto atribuible a los accionistas por valor de -272 millones de euros, siendo las principales contrapartidas, una reducción del saldo de deudores y cuentas a cobrar,

fundamentalmente obra ejecutada pendiente de certificar, por valor de -304 millones de euros y el efecto fiscal de estos ajustes que se ha registrado dentro de las partidas de impuestos diferidos por valor de 60 millones de euros.

Los principales cambios en las políticas contables que originan estos impactos corresponden fundamentalmente a tres conceptos:

(i) Definición de diferentes obligaciones de desempeño en contratos de servicios a largo plazo y asignación de precio a cada obligación.

Se trata principalmente de contratos de larga duración (más de 10 años) en la división de servicios, en los que la sociedad realiza diferentes actividades a lo largo de la vida de la infraestructura (construcción, mantenimiento y reposición). Con la anterior normativa, en dichos contratos se consideraba que existía una única obligación de desempeño, cuyo resultado se reconocía en base a la rentabilidad global del contrato. A diferencia del anterior criterio, con la nueva norma se reconocen varias obligaciones de desempeño (NIIF 15 p.27), a las que se asignan los precios establecidos en el contrato, siempre que se consideren de mercado (NIIF 15 p.73-80). El efecto de este nuevo criterio implica un retraso en el reconocimiento de ingresos, en tanto en cuanto el margen previsto de las obligaciones ya ejecutadas es en general inferior al previsto en el conjunto del contrato. El impacto negativo en el patrimonio neto asignable a los accionistas de este ajuste asciende a 70 millones de euros.

(ii) Cambio en el criterio de reconocimiento de ingresos procedentes de modificaciones de contratos y transacciones sujetas a contraprestación variable.

En el caso de ingresos procedentes de modificaciones de contrato, la NIIF 15 requiere **aprobación** por parte del cliente (NIIF 15 p.18), criterio más exigente que el requisito de **probabilidad** de la actual (NIC 11 p.13 y NIC 18 p.18). En el caso de transacciones sujetas a contraprestación variable, la nueva norma establece que se reconozca un ingreso por la transacción por un valor que sea **altamente probable** que **no sufra reversión significativa** cuando posteriormente se resuelva la incertidumbre sobre la misma (NIIF 15 p.56-58). Dentro de las transacciones sujetas a contraprestación variable destacan los ingresos por reclamaciones presentadas a los clientes y los incentivos contractuales que conforme a los criterios establecidos en la anterior norma se reconocían en base a un criterio de **probabilidad** (NIC 11 p.14 y 15). Este cambio supone un retraso en el reconocimiento de ingresos al establecer la nueva norma unos criterios más restrictivos.

El impacto negativo en el patrimonio neto asignable a los accionistas por estos conceptos asciende a 168 millones de euros.

(iii) Establecimiento de un método de reconocimiento de ingresos homogéneo en contratos con características similares.

La nueva norma exige utilizar un método homogéneo de reconocimiento de ingresos para contratos y obligaciones de desempeño con características similares (NIIF 15 p.40). El método elegido por el Grupo como preferente para medir el valor de los bienes y servicios cuyo control se trasfiere al cliente a lo largo del tiempo es el método de producto ("output method"), siempre y cuando a través del contrato y durante la ejecución se pueda medir el avance de los trabajos ejecutados (NIIF 15 B17). En contratos de bienes y servicios diferentes altamente interrelacionados para producir un producto combinado, lo que ocurre habitualmente en los contratos con componente de construcción, el método de producto aplicable será el de medición de los trabajos realizados ("Surveys of performance" dentro de los "output method") por el cual el ingreso reconocido corresponde a las unidades de trabajo ejecutadas en función del precio asignado a las mismas. Por

su parte, en los contratos de servicios rutinarios en los que los bienes y servicios son sustancialmente los mismos y se transfieren con un mismo patrón de consumo, de tal manera que el cliente se beneficia de los mismos a medida que se van prestando por la compañía, el método de reconocimiento de ingresos seleccionado por el Grupo está basado en el tiempo transcurrido (“time elapsed” dentro de los propuestos por el “output method”), mientras que los costes se registran conforme al principio de devengo. En base a lo anterior, el grado de avance en costes (método de recursos; “input method”) sólo se aplicará en aquellos casos en los que no se pueda medir de manera fiable el avance de los trabajos por un “output method”. La aplicación de esta regla implica el cambio de criterio de reconocimiento en determinados contratos, siendo el impacto negativo en el patrimonio neto atribuible a los accionistas de 34 millones de euros.

1.3.1.b) Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones adoptadas por la Unión Europea de aplicación obligatoria por primera vez en el ejercicio 2017:

El 1 de enero de 2017 entró en vigor en la Unión Europea las siguientes normas con posible impacto en los Estados Financieros consolidados: Modificación a la NIC 7 Iniciativa de información a revelar, Mejoras anuales de los Ciclos 2014 - 2016 y Modificación a la NIC 12 Reconocimiento de Activos por Impuestos Diferidos por Pérdidas no Realizadas. Respecto a la primera norma, se ha añadido en la nota 5.2 deuda neta consolidada, un nuevo desglose donde se concilia la deuda neta con el flujo de caja proporcionado en el Estado de Flujos de Efectivo. Esto solo se proporciona para el año en curso ya que la Modificación no requiere información en el periodo anterior a la fecha de adopción. En cuanto a la modificación de la NIC 12 no se ha identificado ningún impacto significativo en los estados financieros consolidados del Grupo.

1.3.1.c) Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones de aplicación obligatoria en ejercicios posteriores a 2017:

Las nuevas normas, modificaciones e interpretaciones con posible impacto en el Grupo que han sido aprobadas por el IASB y que no son de obligado cumplimiento a 31 de diciembre de 2017 son las siguientes:

NIIF 9 Instrumentos financieros:

Los impactos identificados son menos relevantes que los de la NIIF 15, ya que los principales afectados por la NIIF 9 son las entidades financieras. La fecha obligatoria de aplicación es el 1 de enero de 2018.

A continuación, se resumen los principales impactos tras el análisis de las tres fases de la norma:

i) Contabilidad de coberturas. La regulación trata de alinear más la contabilidad de coberturas con la gestión de riesgos, teniendo los nuevos requerimientos un enfoque basado en principios. La NIIF 9 permite con carácter general designar como elemento cubierto componentes específicos de elementos no financieros y en instrumentos financieros, siempre que sean identificables y medibles, y siempre que exista mercado líquido para los mismos (NIIF 9 B6.3.8 y siguientes) y en concreto permite en determinados casos cubrir el componente de inflación de determinados instrumentos financieros (NIIF 9 B6.3.13 a 6.3.15). En este sentido, el Grupo ha identificado como un posible impacto el relacionado con los derivados ligados a la inflación contratados en HAH, que, conforme a lo que se ha indicado anteriormente podrían cumplir los requisitos para aplicar contabilidad de coberturas a partir del ejercicio 2018. Dicho análisis está pendiente de conclusión. La

contabilidad de coberturas de la NIIF 9 se aplica de manera prospectiva, por lo que no existirá un ajuste de primera aplicación y el impacto de la adopción de esta norma se pondrá de manifiesto en los estados financieros consolidados del Grupo del ejercicio 2018. Dicho impacto dependerá tanto de los instrumentos financieros que se mantengan durante el mencionado ejercicio 2018, como de la evolución de las condiciones económicas que impactan en la valoración de dichos instrumentos y de los resultados concretos de efectividad en la eventual relación de cobertura, por lo que a la fecha de formulación de estas cuentas no pueden estimarse con fiabilidad.

ii) Deterioro de activos financieros. La NIIF 9 sustituye un modelo de pérdidas incurridas de la NIC 39 por uno de pérdidas esperadas. Bajo la nueva norma la provisión por pérdidas se calculará en base a las pérdidas esperadas para los próximos 12 meses o para toda la vida de los instrumentos en función del incremento significativo del riesgo. El Grupo tiene previsto acogerse al enfoque simplificado (provisión por pérdidas esperadas durante toda la vida del activo) en sus cuentas a cobrar relacionadas con contratos con clientes. Con este fin y para su implementación, el Grupo ha establecido un procedimiento por el que las cuentas a cobrar no sólo se deterioran cuando ya no son recuperables (pérdidas incurridas) sino que considera las posibles pérdidas esperadas en base a la evolución del riesgo crediticio específico del cliente, su sector y país. El impacto negativo estimado en el patrimonio neto asignable a los accionistas por el deterioro de activos financieros asciende a 10 millones de euros.

iii) Clasificación y valoración de activos financieros. Existe una nueva clasificación para reflejar el modelo de negocio de la compañía. De esta nueva clasificación no se esperan impactos significativos. Únicamente el Grupo podría tener un impacto en los instrumentos de patrimonio que se valorarán por defecto a su valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias, existiendo la opción en el momento inicial de presentar sus variaciones de valor razonable en otro resultado integral. Esta decisión es irrevocable y se toma por cada activo de forma individual. El importe de este tipo de activos a 31 de diciembre de 2017 es 34 millones de euros. En relación a los pasivos financieros, la NIIF 9 no cambia con respecto a la NIC 39, excepto por el cambio de tratamiento en las renegociaciones de pasivos financieros que no causaron una baja de los mismos. A pesar de esta modificación, no se espera efecto significativo, ya que la mayoría de sus activos y pasivos continuarán valorándose a coste amortizado.

NIIF 16 Arrendamientos:

El análisis del impacto de esta norma está en una fase previa al de las anteriores. La fecha obligatoria de aplicación es el 1 de enero de 2019 y el Grupo no tiene previsto su aplicación de forma anticipada.

El impacto no es diferencial respecto al resto de compañías, donde las cifras de balance se incrementarán por el reconocimiento de activos por el derecho de uso y los pasivos financieros por las obligaciones de pago futuras, relativas a los arrendamientos calificados hasta la fecha como operativos. Se espera adopción de las excepciones permitidas sobre el reconocimiento de arrendamientos a corto plazo (inferior a 12 meses) y de bajo valor. El desglose de los compromisos por contratos de arrendamiento operativo está incluido en la nota 6.5.3 de los estados financieros consolidados y asciende aproximadamente a 523 millones de euros (desglose sobre compromisos en arrendamientos operativos en las cuentas anuales consolidadas al 31 de diciembre de 2017). Adicionalmente en esta nota se desglosa el importe de los pagos mínimos futuros por arrendamientos operativos no cancelables por

vencimiento y negocio. Del análisis preliminar de los arrendamientos operativos a la fecha de cierre del ejercicio, se estima en un impacto aproximado de 350 millones de euros correspondiente a los pagos mínimos futuros no cancelables actualizados a la tasa de interés implícita considerando el tipo de activo y país, que podría ser equiparable al activo por derecho de uso y la deuda financiera que habría que reconocer en el balance. Dicha estimación se ha realizado en base a la cartera de contratos y condiciones de mercado existentes a 31 de diciembre de 2017 pero podría variar en función de la evolución de ambas variables hasta la aplicación efectiva de la norma a 1 de enero de 2019.

En cuanto a las nuevas normas, modificaciones e interpretaciones con posible impacto en el Grupo que han sido aprobadas por el IASB pero que aún están pendientes de aprobación para su aplicación en la Unión Europea a 31 de diciembre de 2017 son las siguientes:

NUEVAS NORMAS, MODIFICACIONES E INTERPRETACIONES		APLICACIÓN OBLIGATORIA EJERCICIOS INICIADOS A PARTIR DE:
Interpretación 22 del CINIIF	Transacciones en Moneda Extranjera y Contraprestaciones anticipadas	1 enero de 2018
Interpretación 23 del CINIIF	La Incertidumbre frente a los Tratamientos del Impuesto a las Ganancias	1 enero de 2019
Modificación a NIIF 2	Clasificación y Medición de Pagos basados en Acciones	1 enero de 2018
Modificación a NIC 40	Propiedades de Inversión	1 enero de 2018
Modificación a la NIIF 9	Características de Cancelación Anticipada con Compensación Negativa	1 enero de 2019
Modificación a la NIC 28	Participaciones de Largo Plazo en Asociadas y Negocios Conjuntos	1 enero de 2019
Mejoras Anuales	Ciclo 2015-2017	1 enero de 2019
Modificación a la NIC 19	Modificación, reducción o liquidación del plan	1 enero de 2019

No se espera que ninguna de estas normas tenga un impacto relevante para la compañía

1.3.2. Criterios de consolidación

Durante los ejercicios 2017 y 2016, la fecha de cierre contable de las cuentas anuales individuales de todas las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación es la misma o han sido homogeneizadas temporalmente para su coincidencia con las de la sociedad dominante.

Conforme a lo indicado en el apartado anterior el Grupo consolidado ha aplicado los criterios de consolidación de acuerdo a NIIF adoptadas por la Unión Europea (NIIF – UE). A este respecto, con el objeto de determinar la existencia en cada entidad del Grupo de control sobre la misma, control conjunto o una influencia significativa, se revisa la coherencia entre la participación accionarial y el control político de la sociedad en virtud de los estatutos y acuerdos entre accionistas.

En el caso de negocios con sociedades en los que se determine la existencia de control conjunto, el criterio general de consolidación es el de puesta en equivalencia.

En relación a estos negocios bajo control conjunto, además de aquellos supuestos en los que hay dos socios cada uno con una participación del 50%, los casos que requieren un análisis más detallado son los relativos a proyectos de infraestructuras en los que Ferrovial es el accionista con mayor participación accionarial siendo esta inferior o

igual al 50%, tiene el derecho a proponer al Consejero Delegado o a otros ejecutivos de la participada y el resto de accionistas, fundamentalmente fondos de infraestructuras, tienen participación directa en el Consejo de Administración. En todos los casos se ha concluido que dichos proyectos se deben de consolidar por puesta en equivalencia porque Ferrovial no tiene el derecho a nombrar a la mayoría del Consejo de Administración de las compañías, las decisiones en dichos Consejos requieren en todos los casos, incluida la del nombramiento de los principales ejecutivos, mayoría simple o cualificada y en el caso de situación de bloqueo de una decisión, Ferrovial no tiene capacidad por sí sólo de desbloqueo. Dentro de este caso cabe destacar las participaciones en las sociedades titulares de los siguientes proyectos de Autopistas (se indica entre paréntesis el % de participación mantenido en los mismos) I-66 (50%), 407 ETR (43,2%), Eslovaquia (35%), Toowoomba (40%) y Osars (50%).

Se consolidan por el método de integración proporcional aquellos contratos ejecutados mediante Uniones Temporales de Empresas o entidades similares que cumplen con los requerimientos de la NIIF 11 para ser clasificados como “Operaciones conjuntas”. Se considera que, en estos supuestos de control conjunto, existe un control directo por parte de los socios en los activos, pasivos, ingresos, gastos y responsabilidad solidaria en las mismas. Este tipo de negocios aportan al Grupo consolidado una cifra de activos, resultado y ventas de 913, - 19 y 1.406 millones de euros (829, 55 y 1.380 millones de euros en 2016). Destacan por su importancia relativa (ventas superiores al 0,5% de las ventas consolidadas) las siguientes sociedades que corresponden a proyectos de ejecución de obras de construcción:

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN	% PARTICIPACIÓN	VENTAS (M€)
Northern Line / Thames Tideway Tunnel	50%	192
UTE Toowoomba	50%	136
407 East Extension	50%	76
Northern Beaches	70%	67
Total		471

Se consolidan por el método de puesta en equivalencia, aquellas sociedades sobre las que Ferrovial S.A. mantiene influencia significativa o control conjunto en aquellos casos en los que no se cumplen con los requerimientos de la NIIF 11 para ser clasificados como “Operaciones conjuntas”. El detalle de las sociedades consolidadas por puesta en equivalencia se presenta en la nota 3.5. y en el Anexo II.

Respecto a las sociedades en las que se considera que existe influencia significativa es de destacar que se consolidan por puesta en equivalencia determinadas sociedades en las que se tiene una posición en el accionariado inferior al 20% (directamente o indirectamente), siempre y cuando Ferrovial pueda nombrar a algún miembro dentro del Consejo de Administración de las mismas.

Los saldos y transacciones entre empresas del Grupo son eliminados en el proceso de consolidación. No obstante, las transacciones registradas en la cuenta de resultados relativas a obras de construcción realizadas por la división de construcción a las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras, no son eliminadas en el proceso de consolidación, ya

que este tipo de contratos se consideran como contratos de construcción en los que el Grupo realiza una obra para la administración concedente o la autoridad reguladora, recibiendo a cambio un derecho de explotación de la infraestructura conforme a las condiciones prefijadas por la administración concedente o la autoridad reguladora. De esta forma, la administración o el regulador tiene el control del activo desde el momento inicial, entregando a cambio de la realización de la obra el derecho anteriormente mencionado, de tal manera que se puede concluir que a nivel de Grupo la obra ha sido realizada frente a terceros. Este criterio es conforme a lo establecido en la CINIIF 12. El impacto en la cuenta de resultados de la no eliminación de estas transacciones ha sido de 18 millones de euros después de impuestos y minoritarios (35 millones de euros en 2016). El detalle de las operaciones que no son objeto de eliminación, en base a lo indicado anteriormente, aparece desglosado en la nota 6.8 sobre operaciones con entidades vinculadas.

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

Por último, en cuanto a las operaciones de compra o venta de un porcentaje de participación que no suponga un cambio de control en la sociedad, la participación minoritaria puede valorarse a valor razonable o al valor proporcional en los activos netos identificables de la adquirida.

El criterio general aplicado por el Grupo será aquel que evite el reconocimiento de forma anticipada de plusvalías en el patrimonio de la sociedad. De esta forma se reconoce la participación minoritaria a su valor razonable en el caso de la venta de participaciones por encima de su valor contable o compras por debajo de su valor contable. Del mismo modo, se reconocen las minusvalías correspondientes en el patrimonio neto de la entidad en el caso de venta de participaciones por debajo de su valor neto contable o compras por encima del mismo.

1.3.3. Políticas contables aplicadas por partidas del estado de situación financiero consolidado y de cuenta de resultados consolidada

A continuación, se detallan únicamente aquellas políticas tomadas por el Grupo consolidado al preparar las presentes Cuentas Anuales Consolidadas en el caso de que exista una opción permitida por las NIIF o, en su caso, por su especificidad del sector en el que opera o por su importancia relativa.

1.3.3.1. Inmovilizado Material, Inversiones Inmobiliarias y Activos Intangibles

- Con posterioridad al reconocimiento inicial, los elementos incluidos en los epígrafes “Activos intangibles”, “Inversiones inmobiliarias” e “Inmovilizado material” se valoran a su coste menos su correspondiente amortización acumulada y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado.
- El método lineal es el utilizado para el cálculo de la amortización de los bienes incluidos en los epígrafes “Activos intangibles”, “Inversiones inmobiliarias” e “Inmovilizado material”, excepto para determinada maquinaria del negocio de construcción que se amortiza de manera degresiva.

Los años utilizados por las sociedades consolidadas para amortizar cada tipo de elemento incluido en el epígrafe “Inmovilizado material” se sitúa básicamente en los siguientes rangos.

	AÑOS DE VIDA ÚTIL
Edificios y otras construcciones	10-50
Maquinaria, instalaciones y utillaje	2-25
Mobiliario y enseres	2-15
Elementos de transporte	3-20
Otro inmovilizado	2-20

1.3.3.2. Inversiones en proyectos de infraestructuras

Dentro de este epígrafe se incluyen las inversiones realizadas en las infraestructuras por las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras en el ámbito de la CINIIF 12 (fundamentalmente autopistas), cuya retribución consiste en un derecho incondicional a recibir efectivo u otro activo o en el derecho a cobrar las correspondientes tarifas en función del grado de utilización del servicio público.

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

Activos con Modelo Intangible CINIIF 12

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

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

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

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

Las inversiones de mejora de la infraestructura son aquellas que suponen un aumento de la capacidad de generación de ingresos de la infraestructura o reducción de costes en la misma. Para las inversiones que se recuperan en el periodo concesional, al suponer un aumento de la capacidad de la infraestructura, se tratarán como una extensión del derecho otorgado y por lo tanto, se reconocerán en el balance en el momento en que entren en explotación. Se amortizan a partir de la

fecha de entrada en explotación en función del diferencial generado sobre el patrón de consumo por el aumento de la capacidad. No obstante, si a la vista de las condiciones del acuerdo, estas inversiones no se van a ver compensadas por la posibilidad de obtener mayores ingresos desde la fecha en que se lleven a cabo, se reconoce una provisión por la mejor estimación del valor actual del desembolso necesario para cancelar la obligación asociada a las actuaciones que no se ven compensadas por la posibilidad de obtener mayores ingresos desde la fecha en que se ejecuten. La contrapartida es un mayor precio de adquisición del activo intangible.

Para la parte proporcional de la mejora o ampliación de capacidad que sí se prevea recuperar mediante la generación de mayores ingresos futuros, se seguirá el tratamiento contable general para las inversiones que se recuperan en el periodo concesional. Respecto a estos contratos, las principales hipótesis se corresponden con las estimaciones de tráficos y de inversiones de reposición, que se realizan anualmente por departamentos técnicos.

Se detallan a continuación los principales contratos de concesión de autopistas de peaje existentes a los que se aplica el modelo de activo intangible, así como su duración, estado de las mismas y método de consolidación aplicado:

Concesiones de Autopistas Modelo Intangible:

SOCIEDAD CONCESIONARIA	PAÍS	AÑOS DE CONCESIÓN	ESTADO	AÑO DE INICIO (*)	MÉTODO CONS.
NTE Mobility Partners, LLC	USA	52	Explotación	2014	Global
NTE Mobility Partners Seg 3 LLC	USA	43	Construcción	2013	Global
LBJ Express	USA	52	Explotación	2014	Global
I-66 Mobility Partners LLC	USA	50	Construcción	2016	PEE
I-77 Mobility Partners LLC	USA	50	Construcción	2014	Global
Autopista del Sol	España	55	Explotación	1999	Global
Euroscut Azores	Portugal	30	Explotación	2011	Global
Eurolink Motorway Operations (M4-M6)	Irlanda	30	Explotación	2005	PEE
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).

Resto de contratos a los que se aplica el Modelo Intangible:

Además de las concesiones de autopistas mencionadas en la anterior tabla, existen otros contratos a los que se les aplica el método intangible de la CINIIF 12, siendo el más significativo un contrato en la división de servicios a través de la sociedad "Autovía de Aragón Sociedad Concesionaria S.A." cuyo objeto es la rehabilitación y posterior mantenimiento de un tramo de la carretera de la Nacional II en España. Los principales contratos de Servicios serían los siguientes:

SOCIEDAD CONCESIONARIA	PAÍS	AÑOS DE CONCESIÓN	AÑO DE INICIO (*)	MÉTODO CONS.
Autovía Aragón	España	19 años	2007	Global
Servicios Urbanos de Murcia	España	20 años	2011	Global
PlanAlto Beirao	Portugal	25 años	2006	Global
Ecoparc Can Mata (1)	España	14 años	2011	Global
Gesmat	España	20 años	2012	Global

(*) Año de inicio de la concesión (si está en explotación) o año de inicio de la construcción (si está en construcción).

(1) Se trata de modelos mixtos (Activo intangible / cuenta a cobrar).

Activos con Modelo Cuentas a Cobrar CINIIF 12

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

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

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

El reconocimiento de esa remuneración financiera en las concesiones de este tipo se clasifica como ingresos ordinarios, ya que forma parte de la actividad de la concesión y son devengados de forma regular y periódica.

A 31 de diciembre de 2017 y 2016 el importe de la remuneración financiera recogida como ventas asciende a 153 y 189 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 52 millones de euros en 2017 y 72 millones de euros en 2016. La disminución en ambos conceptos se debe fundamentalmente a las autopistas portuguesas Norte Litoral y Algarve, que pasan a consolidarse por el método de puesta en equivalencia (ver Nota 1.1.3).

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

Concesiones de Autopistas que aplican el Modelo 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	PEE
Autoestrada do Algarve, S.A.	Portugal	30	Explotación	2004	PEE
Eurolink M3	Irlanda	45	Explotación	2010	PEE
A66 Benavente - Zamora	España	30	Explotación	2015	PEE
A334 Autovía de Almanzora	España	30	En Proyecto	2012	PEE
407 East Extension	Canadá	30	Explotación	2016	PEE
Scot Roads Partnership Project Limited (**)	Reino Unido	30	Explotación	2017	PEE
Nexus Infr. Unit Trust (Toowoomba)	Australia	25	Construcción	2015	PEE
Blackbird Infrastructure Group (407 East Phase 2)	Canadá	30	Construcción	2015	PEE
Ruta del Cacao S.A.S	Colombia	20	Construcción	2015	PEE
Zero Bypass Ltd.	Slovakia	30	Construcción	2016	PEE
Netflow OSARs Western	Australia	20	Construcción	2017	PEE

(*) Año de inicio de la concesión (si está en explotación) o año de inicio de la construcción (si está en construcción).

(**) Participada en un 20% a través de Cintra y un 20% a través de Amey

Resto de contratos a los que se aplica el Modelo Cuenta a Cobrar:

El resto de contratos a los que se aplica el Modelo Cuenta a Cobrar se encuentran en las divisiones de Servicios, Construcción y Aeropuertos.

Con respecto a los contratos de Construcción, detallamos a continuación los más significativos:

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 Wrocław Budimex	Polonia	30 años y 4 meses	2012	Global
Urbica Ciudad de la Justicia	España	35 años	2008	PEE
Concesionaria Vía Olmedo Pedralba	España	25 años	2013	PEE

(*) Año de inicio de la concesión (si está en explotación) o año de inicio de la construcción (si está en construcción).

Con respecto a la división de Servicios, destacamos a continuación los siguientes contratos:

SOCIEDAD CONCESIONARIA	PAÍS	AÑOS DE CONCESIÓN	ESTADO (*)	AÑO DE INICIO (**)	MÉTODO CONS.
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	1	2014	Global
Toll Road IM08 DDS	Polonia	6 años	1	2014	Global
IM009 DDS	Polonia	5 años	1	2016	Global
AmeyCespa WM East	Reino Unido	28 años	1	2008	Global
AmeyCespa MK SPV	Reino Unido	18 años	2	2013	Global
Amey (IoW) SPV Ltd	Reino Unido	25 años	3	2015	Global
Madrid Calle 30	España	35 años	1	2005	PEE
Integrated Bradford Spv One Ltd	Reino Unido	27 años	1	2006	PEE
Integrated Bradford Spv Two Ltd	Reino Unido	27 años	1	2009	PEE
Amey Lagan Roads Ltd	Reino Unido	30 años	1	2007	PEE
Amey Lighting Norfolk Limited	Reino Unido	25 años	1	2007	PEE
E4D&G Project Co Ltd	Reino Unido	32 años	1	2008	PEE
Amey Belfast Schools Partnership Pfi Co Ltd	Reino Unido	31 años	1	2008	PEE
The Renfrewshire Schools Partnership Ltd	Reino Unido	33 años	1	2005	PEE
Amey Birmingham Highways Ltd	Reino Unido	25 años	2	2010	PEE
Amey Highways Lighting Manchester Limited	Reino Unido	25 años	1	2004	PEE
Amey Highways Lighting Wakefield Limited	Reino Unido	25 años	1	2003	PEE
Services Support A&S Ltd	Reino Unido	30 años	1	2004	PEE
Scot Roads Partnership Project Ltd (***)	Reino Unido	30 años	1	2017	PEE
Amey Hallam Highways	Reino Unido	25 años	2	2012	PEE

(*) 1: Explotación, 2: Construcción, 3: construcción/explotación.

(**) Año de inicio de la concesión (si está en explotación) o año de inicio de la construcción (si está en construcción).

(***) Participada en un 20% a través de Cintra y un 20% a través de Amey

La división de Aeropuertos cuenta con el siguiente contrato:

SOCIEDAD CONCESIONARIA	PAÍS	AÑOS DE CONCESIÓN	ESTADO	AÑO DE INICIO (*)	MÉTODO CONS.
Denver Great Hall	Estados Unidos	30	Construcción	2017	Global

(*) Año de inicio de la concesión (si está en explotación) o año de inicio de la construcción (si está en construcción).

1.3.3.3. Otras partidas del balance y la cuenta de pérdidas y gananciasTesorería 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 según los datos de entrada de las técnicas de valoración utilizadas:

- Nivel 1: Los datos son precios cotizados idénticos.
- Nivel 2: Datos distintos de los precios cotizados pero observables para los activos o pasivos de forma directa o indirecta.
- Nivel 3: datos de entrada no observables para el activo o pasivo.

Tal y como se detalla en la nota 5.5 de Derivados financieros, todos los derivados financieros del Grupo se encuadran en el Nivel 2.

Otros instrumentos de patrimonio

Se trata de obligaciones perpetuas con pago a opción del emisor del cupón correspondiente, que no cumplen con la condición para su consideración contable como pasivo financiero debido a que no incluyen la obligación contractual de entrega en efectivo u otro activo financiero, ni una obligación de intercambio de activos o pasivos financieros. Se registrarán por lo tanto en el Patrimonio Neto de la sociedad en el epígrafe de otros instrumentos de patrimonio.

Subvenciones de capital no reintegrables

Las subvenciones de capital no reintegrables se valoran por el importe concedido, registrándose en el estado consolidado de situación financiera en el epígrafe de Ingresos a distribuir en varios ejercicios (véase Nota 6.1), y se imputan al resultado del ejercicio de manera gradual en proporción a la depreciación experimentada durante el periodo por los activos financiados con dichas subvenciones, asignándose a la misma línea de amortizaciones. Desde el punto de vista del flujo de caja, el importe de las subvenciones cobradas en el ejercicio se presenta neteando el importe de las inversiones realizadas.

Acreedores Comerciales

Se clasifican dentro de la partida de acreedores comerciales los saldos pendientes de pago a proveedores que se realizan mediante contratos de *confirming* con entidades financieras.

Dichos saldos se clasifican como acreedores comerciales y los pagos relativos a los mismos como flujos de operaciones, ya que, el pago se realiza a las entidades financieras en las mismas condiciones acordadas con el proveedor, sin que la sociedad que ostenta la obligación de pago al mismo acuerde con las entidades financieras una extensión sobre los vencimientos acordados con el proveedor, el coste del *confirming* es asumido por el proveedor y no existen garantías especiales otorgadas como prenda de los pagos a realizar.

1.3.3.4 Reconocimiento de ingresos

Como se indica en la nota 1.3.1, relativa a la primera aplicación de la NIIF 15, la compañía ha modificado sus políticas de reconocimiento de ingresos para adaptarlas a lo establecido en dicha norma, que ha sido aplicada de forma anticipada con efectos 1 de enero de 2017. Con el objeto de asegurar una aplicación homogénea en las diferentes áreas de actividad, Ferrovial ha desarrollado una política común. A continuación, se detallan los criterios seguidos en dicha política, que afectan fundamentalmente a las actividades de Construcción y Servicios, procediendo en el último apartado a explicar de forma resumida algunos aspectos específicos que afectan al reconocimiento de ingresos en cada uno de los segmentos de actividad del Grupo.

i) Criterio general de reconocimiento de ingresos

El primer paso a efectos del reconocimiento de ingresos es la identificación de los contratos y las obligaciones de desempeño dentro de los mismos. El número de obligaciones de desempeño que tiene un contrato dependerá del tipo de contrato y actividad, tal y como se describe al hablar de cada uno de los segmentos de negocio del Grupo.

En general, las obligaciones de desempeño en las actividades de Construcción y de Servicios que Ferrovial realiza se satisfacen a lo largo del tiempo y no en un momento determinado, ya que el cliente recibe y consume simultáneamente los beneficios aportados por el desempeño de la entidad a medida que el servicio se presta.

Respecto al criterio de reconocimiento de ingresos a lo largo del tiempo (forma de medir el progreso de una obligación de desempeño), Ferrovial tiene establecidos unos criterios que se aplican de forma consistente para obligaciones de desempeño de carácter similar.

A este respecto, el método elegido por el Grupo como preferente para medir el valor de los bienes y servicios cuyo control se trasfiere al cliente a lo largo del tiempo es el método de producto ("output method"), que se aplica siempre y cuando a través del contrato y durante la ejecución se pueda medir el avance de los trabajos ejecutados.

En contratos de bienes y servicios diferentes, altamente interrelacionados, para producir un producto combinado, lo que ocurre habitualmente en los contratos con actividad de construcción, el método de producto aplicable será el de medición de los trabajos realizados o "unidad valorada de obra" ("Surveys of performance" dentro de los "output method") por el cual el ingreso reconocido corresponde a las unidades de trabajo ejecutadas en función del precio asignado a las mismas. Conforme a dicho método, periódicamente se obtiene la medición de las unidades realizadas de cada uno de los trabajos, registrando como ingreso la producción correspondiente. Los costes de ejecución de las obras o proyectos de servicios se reconocen contablemente en función de su devengo, registrando como gasto lo realmente incurrido en la ejecución de las unidades realizadas, así como aquellos previstos en el futuro que deban ser imputados a las unidades de obra ejecutadas a la fecha.

Por su parte, en el caso de servicios recurrentes y rutinarios (los servicios son sustancialmente iguales), como mantenimiento o limpieza, con el mismo patrón de transferencia a lo largo del tiempo y con una remuneración que consiste en una cantidad fija recurrente durante el plazo del contrato (por ejemplo, pago mensual o anual) de tal manera que el cliente se beneficia de los mismos a medida que se van prestando por la compañía, el método de reconocimiento de ingresos seleccionado por el Grupo está basado en el tiempo transcurrido ("time elapsed"), dentro de los propuestos por el "output method"). Conforme

a este método, los ingresos se reconocerán de forma lineal durante el tiempo del contrato y los costes según su devengo.

Por último, sólo en aquellos contratos que no correspondan a servicios recurrentes y rutinarios y donde no se puede determinar el precio unitario a las unidades a ejecutar, se permite la aplicación del método de recursos (input method) denominado “grado de avance sobre costes”. Conforme a este método, la entidad reconocerá ingresos basados en el avance de los costes respecto al total de los costes previstos para terminar los trabajos, teniendo en cuenta los márgenes esperados de todo el proyecto según el último presupuesto actualizado. Este método conlleva medir la proporción de los costes soportados por el trabajo terminado hasta la fecha respecto al total de los costes previstos y reconocer ingresos de forma proporcional al total de ingresos esperados. En el mismo, se aplica el porcentaje de costes incurridos respecto al total de costes estimados para determinar el reconocimiento de ingresos en función del margen estimado para toda la vida del contrato. Como se ha indicado anteriormente, este método sólo se aplica en aquellos contratos complejos de construcción o servicios a precio fijo (“lump sum”), en los que no es posible hacer un desglose y medición de las unidades producidas.

ii) Reconocimiento de ingresos procedentes de modificaciones, reclamaciones y disputas

Se entiende por modificaciones, los cambios en el alcance del trabajo distintos de los contemplados en el contrato original, que puede llevar a una modificación de los ingresos vinculados a dicho contrato. Las modificaciones del contrato inicial requieren una aprobación técnica y económica por parte del cliente que permita a partir de ese momento la emisión de certificaciones y el cobro de esos trabajos adicionales. El criterio seguido por el Grupo es no reconocer los ingresos por estos trabajos adicionales hasta que exista la aprobación de los mismos por parte del cliente. En el caso de que los trabajos estén aprobados pero la valoración esté pendiente, se aplica el requisito que posteriormente se menciona para el caso de “contraprestación variable”, registrando aquel importe sobre el que sea altamente probable que no se va a producir una reversión significativa. Los costes asociados a estas unidades ejecutadas o servicios se reconocerán en el momento en que se produzcan, independientemente de que haya sido aprobada o no la modificación.

Una reclamación es una solicitud de pago o compensación al cliente (por ejemplo, supuestos de compensación, reembolso de costes, revisión de inflación legalmente obligatoria) sujeta a un procedimiento de solicitud directamente al cliente. El criterio seguido por el Grupo respecto a las reclamaciones es aplicar el mencionado anteriormente para el caso de modificaciones, cuando dichas reclamaciones no estén amparadas en el contrato, o de contraprestación variable, cuando las mismas estén amparadas en el contrato pero sea necesaria su cuantificación.

Una disputa es el resultado de una inconformidad o rechazo tras una reclamación al cliente bajo el amparo del contrato, cuya resolución está pendiente de procedimiento directamente con el cliente o de un procedimiento judicial o arbitral. Conforme a los criterios seguidos por el Grupo, los ingresos relacionados con disputas en la que se cuestione la exigibilidad de la cantidad reclamada no se reconocerán, y los ingresos reconocidos anteriormente se cancelarán, ya que la disputa demuestra la ausencia de aprobación por el cliente del trabajo terminado. En el caso de que el cliente cuestione el valor de los trabajos realizados, el reconocimiento de ingresos se basará en el criterio aplicado en aquellos supuestos de “contraprestación variable” comentado posteriormente.

Solo en aquellos casos en los que exista un informe legal que confirme que los derechos objeto de disputa son claramente exigibles y que por lo tanto se recuperarán al menos los costes directamente relacionados con el servicio relacionado con la misma, podrá reconocerse ingreso hasta el límite del importe de los costes soportados.

iii) Contraprestación variable

Si la contraprestación comprometida en un contrato incluye un importe variable, dicho importe se reconocerá por un valor que sea altamente probable que no sufra una reversión significativa cuando la incertidumbre relativa a la variabilidad haya sido resuelta.

iv) Saldos de balance relativos al reconocimiento de ingresos

Obra ejecutada pendiente de certificar/ obra certificada por anticipado

A diferencia del reconocimiento de los ingresos, las cantidades facturadas al cliente se basan en los diferentes hitos establecidos en el contrato y al reconocimiento que sobre los mismos presta el cliente, el cual se realiza mediante el documento contractual denominado certificación u orden de trabajo. De esta forma, las cantidades reconocidas como ingresos en un ejercicio no tienen por qué coincidir con las cantidades facturadas o certificadas por el cliente. En aquellos contratos en el que la transferencia de los bienes o servicios al cliente es superior al volumen facturado o certificado, la diferencia se reconoce en una cuenta de activo denominada “Obra ejecutada pendiente de certificar” (siendo un activo del contrato) dentro del epígrafe “Clientes por ventas y prestación de servicios”, mientras que en aquellos contratos en los que la transferencia de bienes es inferior al volumen facturado o certificado por el cliente, la diferencia se reconoce en una cuenta de pasivo denominada “Obra certificada por anticipado” (siendo un pasivo del contrato) dentro del epígrafe “Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo”.

Costes de licitación y costes de movilización

Adicionalmente a los saldos de balance descritos anteriormente, el Grupo también reconoce activos relacionados con los costes de obtención de un contrato (costes de licitación) y con los costes incurridos para cumplir un contrato o costes de puesta en marcha (costes de movilización) relacionados directamente con el contrato principal y siempre que sean recuperables dentro del desarrollo del mismo. Dichos saldos figuran en una cuenta separada del activo del balance dentro del epígrafe de existencias (Nota 4.1).

Los costes de licitación solo se capitalizan cuando están directamente relacionados con un contrato, es probable que se recuperen en el futuro y el contrato se haya adjudicado o la empresa haya sido seleccionada como licitadora de preferencia. Los costes que se hayan soportado con independencia de la obtención del contrato se reconocen como gasto excepto que sean explícitamente recuperables del cliente en cualquier caso (se obtenga o no el contrato). Se amortizan de forma sistemática de acuerdo con la transferencia al cliente de bienes y servicios con los que se relaciona el activo.

Los gastos necesarios para la puesta en marcha del contrato, costes de movilización, se capitalizan siempre que sea probable que los mismos sean recuperables en el futuro y no incluyen gastos que se generarían normalmente en la empresa si el contrato no se hubiera obtenido. Se van reconociendo como gasto en función de la evolución de la mencionada producción real sobre la prevista en cada contrato. En caso contrario se imputan directamente a resultados.

v) Provisiones relacionadas con contratos con clientes

Las principales provisiones relativas a contratos con clientes son las provisiones por gastos diferidos y por pérdidas presupuestadas.

- **Provisiones por gastos diferidos.** Cubren los gastos que se prevé generar a la finalización de un contrato, tales como la retirada de maquinaria de construcción o gastos de desmantelamiento, así como las estimaciones de las reparaciones a realizar en periodo de garantía. Estas provisiones están relacionadas con una obligación existente indicada en el contrato basada en que, probablemente, la empresa aplicará recursos al cumplimiento de la obligación cuyo importe puede ser estimado de forma fiable. Las provisiones se constituyen sobre la base de las mejores estimaciones posibles de gastos totales. Pueden determinarse como porcentaje del total de los ingresos esperados del contrato si existe información histórica de contratos similares.

Respecto a las obligaciones de garantía incluidas en este tipo de provisiones, no se tratarán como una obligación de desempeño separada, salvo que el cliente tenga la opción de contratar la misma de forma separada, por lo que se registrará conforme a lo indicado en la NIC 37 sobre provisiones y activos o pasivos contingentes.

- **Provisiones por pérdidas presupuestadas.** Estas provisiones reconocen tan pronto como sea evidente que los gastos totales previstos a incurrir en un contrato exceden los ingresos previstos totales del mismo. A efectos de determinar, en su caso, la cuantía de la provisión se aplica el criterio establecido en párrafo 14 (b) de la NIC 37, de esta forma se incluyen dentro de la estimación del presupuesto total del contrato aquellos ingresos previstos que se consideran probables. Este criterio es distinto al establecido por la NIIF 15 comentado anteriormente en la nota 1.3.3.4 “Reconocimiento de Ingresos”, en base al cual dichos ingresos sólo se reconocen cuando se consideran altamente probables. Así mismo, en el caso en que el resultado total esperado de un contrato sea menor que el reconocido conforme a las reglas anteriormente indicadas de reconocimiento de ingresos, la diferencia se registra como una provisión de márgenes negativos.

vi) Componente financiero

En general, para calcular el precio de una obligación de desempeño, se calcula un componente de financiación implícito, en aquellos casos en los que en el periodo entre el momento en que se produce la entrega de un bien o servicio y el momento en el que está previsto que el cliente pague por ese bien o servicio es superior al año. Dicho componente se trata como ingreso financiero.

Para las obligaciones de desempeño en las que entre el momento que la entidad transfiere un bien comprometido con el cliente y el momento en que el cliente paga es inferior al año, se aplica la solución práctica permitida por la norma para no ajustar el importe financiero de la contraprestación.

En aquellos casos en los que contractual o legalmente existe un derecho a cobrar intereses de demora por el retraso en el cobro respecto a los plazos contractualmente establecidos, el reconocimiento de dichos intereses se realizará exclusivamente cuando sea altamente probable que efectivamente se van a percibir dichos intereses.

vii) Criterios específicos de reconocimiento de ingresos por segmento

Actividad de Construcción

En los contratos de construcción se identifica como regla general una única obligación de desempeño debido al alto grado de integración y personalización de los diferentes bienes y servicios para ofrecer un producto conjunto, que se transfiere al cliente a lo largo del tiempo.

Como se ha comentado anteriormente, el método elegido por el Grupo como preferente es el de “unidad valorada de obra” dentro del método de producto (“output method”), que se aplica siempre y cuando durante la ejecución se pueda medir el avance de los trabajos realizados y exista una asignación de precios a cada unidad de obra.

Sólo en aquellos contratos donde no se puede determinar el precio unitario a las unidades a ejecutar, se permite la aplicación del método de recursos utilizados (“input method”) denominado “grado de avance sobre costes”.

Actividad de Servicios

En el caso de la actividad de servicios no existe una única tipología de contrato debido a la gran diversidad de servicios prestados. En general, los contratos incluyen diversas tareas y precios unitarios donde los ingresos son registrados en la cuenta de resultados cuando los servicios son prestados basado en el tiempo transcurrido (“time elapsed”), esto es, cuando el cliente recibe y consume simultáneamente los beneficios aportados por el desempeño del servicio a medida que se produce. Esto sucede, por ejemplo, para los servicios recurrentes o rutinarios como la gestión de instalaciones, limpieza de las calles o servicios de recogida de basuras.

En determinados contratos se incluyen distintos tipos de actividades sujetos a tablas de tarifas fijas unitarias para la prestación de los servicios que se entregan y que forman parte del contrato completo. En los mismos el cliente solicita cada servicio mediante órdenes de trabajo que se consideran una obligación de desempeño independiente, y dependiendo de los requisitos específicos establecidos en dicho contrato para su aprobación se realizará el reconocimiento de ingresos asociado.

Por último, en el caso de los contratos a largo plazo complejos que incluyen la prestación de varios servicios que suponen distintas obligaciones de desempeño (construcción, mantenimiento, operación, etc.), cuyo pago se realiza de forma periódica y en los que el precio correspondiente a las mencionadas obligaciones se indica en el contrato o puede ser determinado, el reconocimiento de ingresos se realiza para los servicios recurrentes siguiendo el método de tiempo transcurrido y siguiendo el criterio de grado de avance para aquellas obligaciones de desempeño de mayor complejidad en las que no es posible la asignación de precios a cada una de las unidades ejecutadas.

Por último, mencionar que determinados contratos se encuentran dentro del ámbito de aplicación de la CINIIF 12, en los que el reconocimiento de ingresos se realiza de acuerdo a los criterios descritos en la nota 1.3.3.2.

Actividad de Autopistas

Los contratos incluidos dentro de esta área de actividad se registran atendiendo a lo establecido en la CINIIF 12 en base a la cual se clasifican los activos afectos a dichos contratos en dos tipos: activo intangible y cuenta a cobrar (se podría dar el caso de modelos mixtos) (ver nota 1.3.3.2).

La nueva norma NIIF 15 Ingresos de Actividades Ordinarias procedentes de Contratos con Clientes no supone un cambio respecto a cómo se estaba registrando hasta la fecha. Para el caso de los contratos que se clasifican como activo intangible, el cliente es el usuario de la infraestructura, por lo tanto, cada uso que se realiza por los mismos se considera una obligación de desempeño, registrándose el ingreso en un momento determinado en el tiempo (“at a point in time”). Para los contratos registrados bajo el modelo financiero, donde el cliente es la Administración, el reconocimiento de ingresos depende de los distintos servicios prestados (como por ejemplo la operación o el mantenimiento), que se reconocerán como diferentes obligaciones de desempeño, a las que hay que asignar precios de mercado. En los casos en los que algún precio de venta aislado no es directamente observable, se estima en base a la mejor estimación posible, aplicando el margen esperado para esa actividad.

Actividad de Aeropuertos

Por lo general, se trata de servicios a corto plazo prestados al cliente (líneas aéreas o usuarios del aeropuerto) en los que se reconocerán ingresos regulados en un momento determinado, por lo que no supone cambios en esta actividad. Mencionar que determinados contratos se encuentran dentro del ámbito de aplicación de la CINIIF 12, en los que el reconocimiento de ingresos se realiza de acuerdo a los criterios descritos en la nota 1.3.3.2.

Actividad de Inmobiliaria

Consiste fundamentalmente en ingresos asociados a la venta de pisos, locales comerciales o garajes, que se reconocen cuando el comprador recibe el derecho legal y toma posesión física del activo. Cada unidad (piso, etc.) se considerará una obligación de desempeño separada y se reconocerá con la transferencia legal y económica del activo al comprador, no suponiendo cambios en el método de reconocimiento de ingresos actual.

Actividad de Distribución de Energía

Contratos con una serie de servicios que son sustancialmente iguales y se transfieren según un mismo patrón. La tarifa mensual refleja el valor de los servicios prestados. Estos tipos de contratos solo tendrán una obligación de desempeño que se transfiere a lo largo del tiempo y los ingresos se reconocen aplicando un método del producto (“output method”).

1.3.4. Estimaciones y juicios contables

En las cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio 2017 se han utilizado estimaciones para valorar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos que figuran registrados en ellas. Básicamente, estas estimaciones se refieren a:

i) Las estimaciones que se tienen en consideración a efectos del reconocimiento de ingresos en contratos con clientes (ver nota 1.3.3.4) donde destacan las relacionadas con:

- determinar si existen derechos exigibles para reconocer ingresos;
- determinar si una modificación de contrato ha sido aprobada;
- establecer si se cumplen los criterios para reconocer un ingreso bajo contraprestación variable;
- reconocimiento de ingresos en relación a una reclamación o a una disputa;

- establecer si hay una obligación de desempeño o varias, así como el precio asignable a cada una de ellas;
 - definir para cada obligación de desempeño el método aplicable para reconocer los ingresos en función del tiempo, teniendo en cuenta que conforme a la política contable establecida por la compañía el método preferido es el método de examen de trabajo ejecutado “output method” (relación valorada o la basada en el tiempo transcurrido “time elapsed”), siendo el método de grado de avance en costes “input method” aplicado en aquellos casos en los que los servicios prestados no corresponden a servicios recurrentes y rutinarios y en los que no se puede determinar el precio unitario de las unidades a ejecutar.
 - para el caso de contratos registrados bajo el criterio de examen del trabajo ejecutado, la medición de las unidades realizadas y el precio asignable a las mismas;
 - para el caso de los contratos registrados según el método de grado de avance en costes “input method” definir grado de avance en costes y margen previsto del contrato;
 - Determinar capitalización de los costes de licitación y los costes de movilización;
 - Estimaciones relacionadas con el cálculo de la provisión por pérdidas esperadas y gastos diferidos
- ii) Evaluación de posibles contingencias por riesgos legales (ver nota 6.5 de pasivos contingentes y 6.3 de provisiones).
- iii) Registro contable del bono híbrido garantizado subordinado (ver nota 5.1.2. instrumentos de patrimonio)
- iv) Las estimaciones para la selección del criterio de consolidación a aplicar en relación a la pérdida de control, como en el caso de las autopistas portuguesas (ver nota 1.3.2 criterios de consolidación).
- v) 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).
- vi) 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).
- vii) 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).
- viii) Las estimaciones referentes al valor razonable de los activos y pasivos adquiridos en las combinaciones de negocios detalladas en la nota 1.1.3, relativa a variaciones de perímetro.
- ix) Estimaciones que tienen en cuenta los tráficos futuros de las autopistas a efectos de la elaboración de información financiera de las mismas conforme a la CINIIF 12 (ver Notas 3.3 de inversiones en proyectos de infraestructuras y 6.3 de provisiones).
- x) 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).

xi) La valoración de los planes de entrega de acciones (ver nota 6.7 de sistemas retributivos vinculados a las acciones).

Estas estimaciones se realizaron en función de la mejor información disponible al 31 de diciembre de 2017 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 tiene negocios fuera de la zona euro a través de diferentes filiales. Los tipos de cambio utilizados para la conversión de dichos estados financieros para su integración en el Grupo consolidado son los siguientes:

Partidas de balance (tipos de cambio de cierre de diciembre de 2017 y diciembre de 2016 para el periodo comparativo):

TIPO DE CAMBIO DE CIERRE	2017	2016	VARIACIÓN 17/16 (%)
Libra esterlina	0,8889	0,8545	4,03%
Dólar americano	1,2022	1,0547	13,99%
Dólar canadiense	1,5059	1,41849	6,16%
Dólar australiano	1,5389	1,4615	5,29%
Zloty Polaco	4,1755	4,4046	-5,20%
Peso Chileno	739,8	705,71	4,83%

(*) 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 2017 y diciembre de 2016 para el periodo comparativo):

TIPO DE CAMBIO MEDIO	2017	2016	VARIACIÓN 17/16 (%)
Libra esterlina	0,8751	0,8230	6,33%
Dólar americano	1,1391	1,1034	3,24%
Dólar canadiense	1,4755	1,459	1,13%
Dólar australiano	1,4813	1,4853	-0,27%
Zloty Polaco	4,2455	4,3606	-2,64%
Peso Chileno	737,7217	742,4625	-0,64%

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

La principal variación en el tipo de cambio de cierre en el ejercicio frente al euro es la depreciación de la libra esterlina y el peso chileno, además de los dólares estadounidense, canadiense y australiano. Por otro lado, se produce una apreciación del zloty polaco. El impacto registrado en fondos propios atribuibles a la sociedad dominante por este motivo es de -318 millones de euros (ver Nota 5.1.1 Variaciones del Patrimonio Neto).

En la nota 5.4 se explica la gestión del riesgo de tipo de cambio. Asimismo, en ella se realiza un análisis del impacto que el Brexit ha tenido o puede tener a futuro desde el punto de la vista de los diferentes riesgos financieros que afectan a Ferrovial. Dicha visión se complementa con el análisis global que se realiza sobre el Brexit en el apartado de Riesgos del Informe de Gestión.

Adicionalmente, se detalla el impacto por tipo de cambio en aquellas notas en las que éste es relevante.

1.5. Información por segmentos

En el anexo III se presentan los estados de situación financiera y la cuenta de resultados por segmento de negocio, tanto para el ejercicio en curso como para el comparativo.

Adicionalmente, se incluye el desglose por segmentos en aquellos apartados en los que esta información sea relevante o sea requerido por la normativa contable.

SECCIÓN 2: RESULTADOS DEL EJERCICIO

Esta sección comprende las notas relacionadas con los resultados del ejercicio.

El **resultado neto** del ejercicio alcanza los 454 millones de euros, lo que supone un 20,6% de mejora con respecto al ejercicio 2016 (376 millones de euros).

Dicho aumento está afectado por una serie de resultados no recurrentes, relacionados fundamentalmente con desinversiones, derivados e impuestos, conforme al siguiente desglose y que se explican de forma más detallada en las notas indicadas en la tabla:

Independientemente de estos impactos no recurrentes, las **ventas** han experimentado un crecimiento del 13,5%, principalmente por la incorporación de un año completo de Broadpectrum (frente a siete meses en el ejercicio 2016). Sin embargo, el **resultado de explotación** ha sufrido una disminución del 7,4% con respecto al ejercicio 2016, debido principalmente al empeoramiento del margen del negocio de Construcción. En términos comparables (ver definición en el apartado relativo a medidas alternativas de rendimiento), dicha evolución ha sido del 7,2% y una disminución del -8,6% respectivamente (ver Informe de Gestión para una explicación detallada de la evolución por divisiones de negocio).

IMPACTOS NO RECURRENTE (MILLONES DE EUROS)	SALDOS A 31/12/2017		SALDOS A 31/12/2016	
	RDO ANTES IMPUESTOS	RESULTADO NETO	RDO ANTES IMPUESTOS	RESULTADO NETO
Impacto por derivados financieros (nota 2.6)	35	26	-26	-18
Desinversión, desconsolidación y deterioro de proyectos (nota 2.5)	81	83	324	153
Impactos no recurrentes HAH (nota 2.7)	48	48	-105	-105
Reforma fiscal Estados Unidos (nota 2.8)	0	31	0	0
Otros impactos fiscales no recurrentes (nota 2.8)	0	-14	0	20
Otros	0	0	0	-11
Total	163	173	193	40

2.1. Ingresos de explotación

El detalle de los ingresos de explotación del Grupo a 31 de diciembre de 2017 se desglosa a continuación:

(Millones de euros)	2017	2016
Cifra de Ventas	12.208	10.759
Otros ingresos de explotación	10	7
Total ingresos de explotación	12.218	10.765

La cifra de ventas del Grupo a 31 de diciembre de 2017 relacionada con contratos con clientes asciende a 11.872 millones de euros (Ver Nota 1.3.3.4 Reconocimiento de Ingresos).

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 153 millones de euros (189 millones de euros en 2016), tal y como se describe en la Nota 1.3.3.2.

Dentro de otros ingresos de explotación se recoge el impacto de las subvenciones de explotación recibidas en el ejercicio por 10 millones de euros (7 millones de euros en 2016).

La distribución de la cifra de ventas por segmentos y su comparación con el ejercicio anterior es la siguiente:

(Millones de euros)	31/12/2017			VARIACIÓN 17/16
	VENTAS EXTERNAS	VENTAS ENTRE SEGMENTOS	TOTAL	
Construcción	4.139	489	4.628	10%
Autopistas	457	4	461	-5%
Aeropuertos	20	0	21	383%
Servicios	7.056	13	7.069	16%
Resto segmentos	125	137	262	21%
Ajustes	0	-232	-232	5%
Total	11.797	411	12.208	13%

(Millones de euros)	2016		
	VENTAS EXTERNAS	VENTAS ENTRE SEGMENTOS	TOTAL
Construcción	3.721	474	4.194
Autopistas	486	1	486
Aeropuertos	4	0	4
Servicios	6.067	11	6.078
Resto segmentos	305	132	217
Ajustes	0	-221	-221
Total	10.362	397	10.759

Las ventas entre segmentos que no son eliminadas en el consolidado del Grupo son las correspondientes a las ventas de la división de construcción a las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras tal y como se comenta en la Nota 1.3.3.2 y en la Nota 6.8.

El detalle de las ventas por segmento geográfico es el siguiente:

(Millones de euros)	2017	2016	VAR. 17/16
España	2.837	2.629	208
Reino Unido	2.871	3.171	-300
Australia (*)	2.504	1.469	1.035
E.E.U.U.	1.634	1.291	344
Canadá	117	123	-6
Polonia	1.563	1.316	246
Resto	681	759	-78
Total	12.208	10.759	1.450

(*) Se refiere a Australia y la actividad de Broadspectrum en otras islas del Pacífico.

Las ventas de Grupo Ferrovial en sus seis principales mercados alcanzan el 94% del total.

2.2. Consumos y otros gastos de explotación

En el epígrafe de consumos se incluyen principalmente consumos de materias primas y la variación de existencias del ejercicio.

En otros gastos de explotación, están incluidos principalmente servicios prestados por terceros en concepto de subcontratas y servicios de profesionales independientes.

(Millones de euros)	2017	2016	VAR. 17/16
Total Consumos	1.345	1.267	78
Trabajos realizados por otras empresas	3.464	3.065	400
Arrendamientos	523	412	111
Reparación y conservación	209	192	16
Servicios de profesionales independientes	364	360	3
Variación provisiones de pasivo (Nota 6.3)	-111	-117	6
Otros gastos de explotación	839	824	25
Total Otros Gastos de Explotación	5.288	4.736	552
Total consumos y otros gastos de explotación	6.633	6.003	630

La suma de estos epígrafes ha experimentado un incremento de 630 millones respecto al ejercicio anterior, pasando de 6.003 millones de euros a 31 de diciembre de 2016 a 6.633 millones de euros a 31 de diciembre de 2017. Este incremento se debe fundamentalmente a servicios prestados por terceros en concepto de subcontratas en la división de Construcción, así como por gasto por arrendamientos de maquinaria y vehículos en las divisiones de Construcción y Servicios.

2.3. Gastos de personal

La composición de los gastos de personal es la siguiente:

(Millones de euros)	2017	2016	VAR.
Sueldos y salarios	4.066	3.270	796
Seguridad Social	453	428	25
Aportaciones a planes de pensiones	50	56	-5
Pagos basados en entrega acciones	18	17	1
Otros gastos sociales	66	48	18
Total	4.653	3.819	834

El crecimiento de los gastos de personal en un 22% en el ejercicio está relacionado principalmente con la adquisición de Broadspectrum, que se ha integrado en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias en todos los meses del ejercicio 2017 frente a siete meses en el año 2016.

La evolución del número de trabajadores a 31 de diciembre de 2017 frente a 2016 por categoría profesional y separando entre hombres y mujeres se muestra en la tabla siguiente:

CATEGORÍA	31/12/2017			VAR. 17/16
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Consejeros ejecutivos	2	0	2	0%
Alta dirección	10	2	12	0%
Directivos	448	80	528	2,3%
Titulados Sup. y de grado medio	9.963	3.551	13.514	6,5%
Administrativos	3.773	4.627	8.400	2,3%
Operarios y técnicos no titulados	53.769	19.753	73.522	-1,4%
Total	67.965	28.013	95.978	-0,02%

CATEGORÍA	31/12/2016		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Consejeros ejecutivos	2	0	2
Alta dirección	10	2	12
Directivos	443	73	516
Titulados Sup. y de grado medio	9.374	3.317	12.691
Administrativos	3.653	4.553	8.206
Operarios y técnicos no titulados	54.897	19.677	74.574
Total	68.379	27.622	96.001

La plantilla media por divisiones de negocio para los dos periodos comparativos es la siguiente:

NEGOCIO	31/12/2017			VAR. 17/16
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	
Construcción	14.348	2.605	16.953	2%
Autopistas	425	206	631	-14%
Aeropuertos	23	15	38	46%
Servicios	53.917	25.163	79.080	14%
Resto	297	257	554	7%
Total	69.010	28.246	97.256	12%

NEGOCIO	31/12/2016		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Construcción	14.516	2.077	16.593
Autopistas	494	238	732
Aeropuertos	16	10	26
Servicios	46.908	22.367	69.275
Resto	284	236	520
Total	62.218	24.928	87.146

El incremento de la plantilla media responde, al igual que en el caso de los gastos de personal, a la incorporación de Broadpectrum durante todo el ejercicio 2017.

2.4. Resultado bruto de explotación y resultado de explotación antes de deterioros y enajenaciones

El resultado bruto de explotación asciende a diciembre de 2017 a 932 millones de euros (944 millones de euros a diciembre de 2016), lo que supone un decremento de 1,2% con respecto al ejercicio anterior.

El gasto por amortización del año 2017 es de 375 millones de euros, frente a los 342 millones de euros del ejercicio anterior.

De esta manera, el resultado de explotación antes de deterioros y enajenaciones experimenta un decremento del 7,4% con respecto al ejercicio anterior, ascendiendo a diciembre de 2017 a 557 millones de euros (602 millones de euros a diciembre de 2016), debido principalmente al empeoramiento del margen del negocio de Construcción.

En el informe de Gestión, se presenta un análisis detallado de la evolución de estos epígrafes por negocios.

2.5. Deterioros y enajenaciones

A continuación, se presenta el desglose de los principales resultados relativos a deterioros y enajenaciones:

Resultados reconocidos en 2017:

Los importes reconocidos en la línea de deterioros y enajenaciones en el ejercicio 2017 han sido de 81 millones de euros, y corresponden fundamentalmente a los siguientes conceptos:

- Plusvalía por la desinversión parcial de la autopista portuguesa Norte Litoral, que asciende a 48 millones de euros (56 millones de euros en resultado neto). Este impacto incluye 24 millones de euros correspondientes a la puesta en valor de la participación retenida tras la pérdida de control (49,54%). Esta operación se describe en la Nota 1.1.3 de Cambios en el perímetro de consolidación.
- Plusvalía por la desinversión parcial de la autopista portuguesa Algarve, que asciende a 42 millones de euros (42 millones de euros en resultado neto). Este impacto incluye 21 millones de euros correspondientes a la puesta en valor de la participación retenida tras la pérdida de control (49%). Esta operación se describe en la Nota 1.1.3 de Cambios en el perímetro de consolidación.
- Resultado por deterioro del fondo de comercio asignado a la Autopista Terrasa Manresa (AUTEMA) por importe de -29 millones de euros (ver nota 3.1). Este impacto se traslada íntegramente al resultado neto por no ser fiscalmente deducible.
- Reversión de deterioros de inmovilizado en proyectos de infraestructuras de 25 millones de euros (17 millones en resultado neto) en la sociedad titular de la autopista Euroscut Azores, como consecuencia de una mejora en las proyecciones de la autopista por la positiva evolución de los tráfico (nota 3.3.1).
- Dotación de otros deterioros por -10 millones de euros (-7 millones en resultado neto), principalmente en la División de Servicios correspondientes a varias plantas de tratamiento de residuos y vertederos.

(Millones de euros)	IMPACTO EN RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS			IMPACTO EN EL RESULTADO NETO
	ANTES DE AJUSTES DE VALOR RAZONABLE	AJUSTES DE VALOR RAZONABLE	TOTAL 2017	
Norte Litoral	25	24	48	56
Algarve	21	21	42	42
Otras plusvalías	5	0	5	4
Resultado por plusvalías y enajenaciones	51	45	96	103
Autema	0	-29	-29	-29
Azores	0	25	25	17
Otros deterioros	0	-10	-10	-7
Resultado por deterioros	0	-15	-15	-20
Total deterioros y enajenaciones	51	30	81	83

En el ejercicio 2016 el resultado por deterioros y enajenaciones correspondió fundamentalmente a los siguientes conceptos:

(Millones de euros)	IMPACTO EN RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS			IMPACTO EN EL RESULTADO NETO
	ANTES DE AJUSTES DE VALOR RAZONABLE	AJUSTES DE VALOR RAZONABLE	TOTAL 2016	
Chicago Skyway	259		259	103
SH-130	52		52	30
M4-M6	16	6	22	20
M3	0		0	1
Otras plusvalías	1		1	0
Resultado por plusvalías y enajenaciones	327	6	333	154
Autema	0	-21	-21	-21
M-203	0	16	16	14
Otros deterioros	3	-7	-4	5
Resultado por deterioros	3	-12	-9	-2
Total deterioros y enajenaciones	330	-6	324	153

2.6. Resultado financiero

La siguiente tabla muestra en detalle la variación del resultado financiero por conceptos en 2017 y 2016. Se presenta separado el resultado de proyectos de infraestructuras del de sociedades excluyendo dichos proyectos (ver definición en Nota 1.1.2) y dentro de cada uno de ellos se distingue entre resultado financiero por financiación, que incluye gastos financieros por créditos y préstamos con entidades de crédito y bonos, así como rendimientos generados por inversiones financieras y préstamos otorgados, y el resultado financiero por derivados y otros, que recoge el impacto de la valoración a valor razonable de las coberturas no eficientes, así como otros ingresos y gastos que no corresponden directamente a financiación.

(Millones de euros)	2017	2016	VAR.
<i>Ingresos financieros por financiación</i>	2	1	160%
<i>Gastos financieros por financiación</i>	-256	-306	16%
Resultado Financiación de proyectos de infraestructuras	-254	-305	17%
<i>Resultado por derivados (*)</i>	0	-12	100%
<i>Otros resultados financieros</i>	-6	-7	17%
Resto Resultado Financiero proyectos de infraestructuras	-6	-20	69%
Total Resultado Financiero de proyectos de infraestructuras	-261	-325	20%
<i>Ingresos financieros por financiación</i>	54	43	24%
<i>Gastos financieros por financiación</i>	-83	-92	10%
Resultado Financiero por financiación sociedades ex-proyectos	-29	-49	40%
<i>Resultado por derivados (*)</i>	35	-13	-361%
<i>Otros resultados financieros</i>	-56	-4	-
Resto Resultado Financiero sociedades ex-proyectos	-21	-18	20%
Total Resultado Financiero de sociedades ex-proyectos	-50	-66	-24%
Resultado financiero	-311	-391	20%

(*) Incluidos en la columna de valor razonable de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada en resultado financiero por un total de 35 millones de euros en 2017 y -26 millones de euros en 2016.

- **El resultado financiero por financiación de las sociedades proyecto de infraestructuras:** asciende en 2017 a -254 millones de euros (-305 millones de euros a 31 de diciembre de 2016). De este resultado -256 millones de euros corresponden al coste de la financiación externa de estas sociedades. En la siguiente tabla se desglosa este gasto financiero, que incluye los gastos activados por las autopistas en construcción:

GASTO DE FINANCIACIÓN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS (Millones de euros)	2017	2016
Gasto financiero devengado	-298	-342
Gasto activado en periodo de construcción	42	36
Gasto financiero en PyG	-256	-306

El mejor resultado por financiación se explica principalmente por los cambios de perímetro producidos en el ejercicio anterior (venta de la autopista Chicago Skyway y de las autopistas irlandesas M3 y M4/M6, así como la entrada en "Chapter 11" de la autopista SH-130), que aportaron en el ejercicio 2016 un resultado financiero por financiación de -36 millones de euros. Adicional al impacto anterior, cabe destacar que durante el ejercicio 2017 se ha producido la desinversión parcial, y consecuente pérdida de control, de las autopistas portuguesas Norte Litoral (abril) y Algarve (septiembre), lo que implica que solo se ha devengado gasto financiero por importe de -12 millones de euros frente a -22 millones en 2016.

- **Resto de resultado financiero de proyectos de infraestructuras:** se incluye fundamentalmente el resto de resultado financiero, que recoge diferencias de cambio y otros resultados con la consideración de financieros, pero no directamente vinculados a la financiación. La variación frente al 2016 (14 millones de euros), se debe principalmente al impacto en 2016 del resultado por derivados (-12 millones de euros), destacando Autopista del Sol (-11 millones de euros) como consecuencia de la cancelación del interest rate swap del que era titular, en el marco de refinanciación de su deuda y que no se produce en el ejercicio 2017.

- **El resultado por financiación de las sociedades ex-proyectos** alcanza en el ejercicio los -29 millones de euros (-49 millones de euros a 31 de diciembre de 2016), correspondientes al coste de la deuda externa por -83 millones de euros y a los ingresos financieros obtenidos principalmente de las inversiones financieras realizadas por 54 millones de euros. La mejora frente al ejercicio 2016 se debe fundamentalmente a la mayor rentabilidad de la caja disponible frente al ejercicio anterior (mayor posición en dólares canadienses que se remunera a tipos mejores que la zona euro), así como a la reducción de deuda en 2017, fundamentalmente por la cancelación de los High Yield Bonds en Broadpectrum en abril de 2017 por un importe de 325 millones de dólares (243 millones de euros), importe neto del Cross Currency Swap.
- **El resto de resultado financiero de sociedades ex-proyectos** incluye los impactos por derivados y otros ajustes de valor razonable correspondientes fundamentalmente al impacto de los derivados que no se consideran de cobertura, entre los que destacan opciones en dólares canadienses por importe de 22 millones de euros, destinadas a cubrir los saldos de tesorería que el Grupo mantiene en dicha moneda, y los equity swaps que el Grupo tiene contratados para cubrir el impacto patrimonial de los sistemas de retribución variable vinculados a la acción (ver Nota 6.7), con un impacto positivo en el año de 5 millones de euros, derivado de la positiva evolución de la cotización de la acción durante el 2017.

Excluyendo el impacto por derivados, el resto de resultado financiero de las sociedades ex proyectos corresponde a:

RESTO RESULTADO FINANCIERO DE SOCIEDADES EX PROYECTO (Millones de euros)	2017	2016	VAR. 17/16
Coste de avales	-30	-30	0
Intereses demora	5	12	-7
Diferencias de cambio	-8	5	-12
Intereses préstamos a puestas en equivalencia	17	24	-8
Gastos financieros por planes de pensiones	-4	-1	-3
Intereses actas fiscales	-7	-7	-1
Otros	-30	-8	-22
Total	-56	-4	-52

Este sub-epígrafe incluye principalmente el coste de avales, intereses de demora, diferencias de cambio, intereses de préstamos concedidos a sociedades por puesta en equivalencia, gastos financieros por planes de pensiones e intereses de actas fiscales. La línea de Otros recoge en 2017, fundamentalmente, por un lado, el impacto de la cancelación de los High Yield Bonds de Broadpectrum (ver Nota 5.2.2) por -15 millones de euros. Dicha deuda tenía un coste financiero muy elevado (8,38%), por lo que su cancelación contribuye a la reducción del gasto financiero exproyectos del Grupo.

Por otro lado, se recogen en la misma línea, los costes relativos a la penalización sufrida por el retraso en la entrega de una planta de residuos en Reino Unido (-10 millones de euros), calculada como un determinado tipo de interés sobre el importe de la deuda de la sociedad titular del proyecto.

- **Impacto en flujo de caja:** Como se puede comprobar en la siguiente tabla, la diferencia entre el resultado financiero por financiación y el flujo por intereses declarado en el estado de flujo de caja es de -90 millones de euros.

(Millones de euros)	RESULTADO FINANCIERO POR FINANCIACIÓN SIN ACTIVACIÓN	FLUJO DE INTERESES	DIFERENCIA
Proyectos	-296	-204	-92
Ex-Proyectos	-29	-32	2
Total	-326	-236	-90

Esta diferencia a nivel de proyectos tiene su origen principalmente las autopistas americanas (NTE, LBJ, NTE Segment 3 e I-77), en las que los contratos de financiación permiten la capitalización de los intereses en los primeros años de la concesión, de forma que se acumulan al principal y no suponen salida de caja en el ejercicio (-83 millones de euros).

2.7. Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia

La participación en los beneficios de las sociedades puestas en equivalencia del ejercicio 2017 asciende a 251 millones de euros (82 millones de euros en 2016). El detalle de las sociedades más significativas es el siguiente:

RESULTADO SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA (Millones de euros)	2017	2016
HAH	87	-57
407 ETR	125	98
Resto	39	41
Total	251	82

Dentro de los resultados de HAH destacan en el ejercicio 2017 impactos no recurrentes por valor de 48 millones de euros, debido al impacto de los ajustes de valor razonable, fundamentalmente por la valoración de los derivados vinculados a la inflación (33 millones de euros). La diferencia frente a 2016 se debe a que el resultado de HAH de 2016 recogía resultados no recurrentes negativos por valor de -105 millones de euros, relativos a derivados e impuestos.

En la nota 3.5 se proporciona mayor detalle sobre los resultados de estas sociedades.

2.8. Gasto por impuesto sobre sociedades e impuestos diferidos

2.8.1. Explicación del gasto por impuesto sobre sociedades del ejercicio y de la tasa impositiva resultante

El gasto por impuesto sobre sociedades del ejercicio 2017 alcanza los 71 millones de euros (233 millones de euros en 2016), cifra que:

- No incluye el gasto por impuesto sobre sociedades correspondiente a las sociedades integradas por el método de puesta en equivalencia (ver nota 2.7 y 3.5) que, conforme a la normativa contable, sus resultados se presentan ya netos de su impacto fiscal.
- Incluye un ingreso por impuesto sobre sociedades correspondiente a ejercicios anteriores que asciende a 17 millones de euros, principalmente como consecuencia de la reducción de la tasa impositiva en Estados Unidos del 35% al 21% (31 millones de euros) y otras regularizaciones (-14 millones de euros).

Excluido el resultado de estas sociedades integradas por el método de puesta en equivalencia (beneficio neto de impuesto de 251 millones de euros), las diferencias permanentes (-32 millones de euros) y resultados de consolidación sin impacto fiscal (4 millones de euros), y tomando el gasto por impuesto sobre sociedades devengado en 2017 (88 millones

de euros), resulta una tasa de impuesto sobre sociedades efectiva del 25%, como se puede comprobar en la siguiente tabla.

La tasa efectiva está en línea con la tasa aplicable en los principales países en los que Ferrovial está presente.

2017 (Millones de euros)	ESPAÑA	REINO UNIDO	AUSTRALIA(*)	EE.UU.	POLONIA	CANADÁ	RESTO PAÍSES(**)	TOTAL
Beneficio antes de impuestos	139	61	-44	16	135	117	154	578
Resultado sociedades integradas por puesta en equivalencia	-14	-100	-4	12	0	-130	-14	-251
Diferencias permanentes	15	9	-19	5	3	37	-18	32
Resultados de consolidación sin impacto fiscal	34	3	0	15	0	4	-59	-4
Resultado fiscal	174	-28	-67	47	137	28	63	355
Gasto por impuesto del ejercicio	-49	7	20	5	-27	-12	-15	-71
Cambio en la estimación del impuesto de ejercicios anteriores	6	-1	-7	-22	0	4	4	-17
Gasto por impuesto ajustado	-43	5	13	-16	-27	-7	-11	-88
Tipo efectivo sobre resultado fiscal	25%	19%	19%	35%	20%	27%	18%	25%
Tipo efectivo del país	25%	19%	20%(*)	35%	19%	27%		

(*) Se refiere a Australia y la actividad de Broadspectrum en otras islas del Pacífico. El tipo efectivo del país resulta de la combinación de las tasas impositivas de los diferentes territorios.

(**) En resto países se incluye principalmente el resultado generado en Portugal.

A continuación, se explican los diferentes elementos a ajustar para el cálculo de la tasa efectiva:

- **Diferencias Permanentes.** Corresponden a gastos o ingresos del ejercicio que, conforme a la normativa fiscal aplicable en cada uno de los países, no son deducibles (gastos) o tributables (ingresos) en el ejercicio, ni se espera que vayan a ser deducibles o tributables en ejercicios futuros. El saldo acumulado por este concepto es un gasto de 32 millones de euros. Detalle de estos ajustes más significativos, se indican a continuación:
 - Plusvalías generadas por la venta de las autopistas portuguesas (46 millones de euros), que se encuentran exentas de tributación.
 - Pérdidas generadas en proyectos puntuales de construcción y servicios desarrollados fuera de España que no generan crédito por impuesto (-86 millones de euros).
 - Recuperación fiscal de las pérdidas por deterioro de cartera, conforme al Real Decreto 3/2016, que incrementan la base imponible en 14 millones de euros. Dicha recuperación se realiza en el plazo de 5 años, siendo el último ejercicio de aplicación el 2020.
- **Resultados Consolidación sin impacto fiscal.** Corresponde a resultados derivados de criterios de consolidación contable que no tienen repercusiones fiscales. El saldo acumulado por este concepto es un ingreso de 4 millones de euros. Detalle de estos ajustes más significativos, se indican a continuación:
 - Pérdidas en sociedades de proyectos concesionales en Estados Unidos en las que participan otros socios y son integradas por integración global. El crédito fiscal se reconoce exclusivamente por el porcentaje de participación de Ferrovial al tributar bajo el régimen de transparencia fiscal, siendo los sujetos pasivos del

impuesto los accionistas de dichas sociedades por el porcentaje de participación que poseen en las mismas. El ajuste por este concepto asciende a -15 millones de euros y corresponde al crédito fiscal asignable al resto de socios.

- Deterioro del fondo de comercio de autopista Autema, sin impacto fiscal (Nota 2.5) por un importe de -29 millones de euros.
- Plusvalía derivada de la revalorización de la participación en las autopistas portuguesas (45 millones de euros) que no se encuentra sometida a tributación conforme a la legislación actual.

En la tabla que se adjunta a continuación se incluye el detalle del cálculo de la tasa impositiva efectiva del ejercicio 2016.

2016 (Millones de euros)	ESPAÑA	REINO UNIDO	EE.UU.	POLONIA	CANADÁ	RESTO PAÍSES(*)	TOTAL
Beneficio antes de impuestos	113	-81	259	115	112	99	617
Resultado sociedades integradas por puesta en equivalencia	-10	45	0	0	-103	-13	-82
Diferencias permanentes	-19	10	4	6	14	-2	13
Resultados de consolidación sin impacto fiscal	2	0	186	0	0	-17	171
Resultado fiscal	87	-26	450	121	22	67	719
Gasto por impuesto del ejercicio	7	5	-208	-24	-10	-4	-233
Cambio en la estimación del impuesto de ejercicios anteriores	-29	0	32	1	4	-3	5
Gasto por impuesto ajustado	-22	5	-176	-23	-6	-7	-229
Tipo efectivo sobre resultado fiscal	25%	19%	39%	19%	27%	11%	32%
Tipo efectivo del país	25%	20%	39%	19%	27%		

(*) En resto países se incluye principalmente el resultado generado en Portugal, Irlanda y Australia.

2.8.2 Detalle del gasto del impuesto corriente y diferido e impuesto pagado en el ejercicio

El detalle del gasto por impuesto del ejercicio correspondiente al ejercicio 2017 y 2016 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)	2017	2016
Gasto por impuesto del ejercicio	-71	-233
Gasto por impuesto corriente	-70	-74
Gasto por impuesto diferido	-43	-128
Efecto impositivo ajustes consolidación a patrimonio	25	-26
Cambio en estimación del impuesto de ejercicios anteriores y otras regularizaciones	17	-5

El importe pagado en el ejercicio en concepto de impuesto de sociedades asciende a 142 millones de euros, tal y como se muestra en la nota de flujo de caja (Nota 5.3).

2.8.3. Movimiento de activos y pasivos diferidos

A continuación, se detallan los movimientos de los activos y pasivos diferidos durante el ejercicio 2017.

ACTIVO (Millones de euros)	BALANCE 01/01/17	TRASPASOS Y OTROS	CAMBIO EN ESTIMACIONES EJERCICIOS ANTERIORES	CARGO/ ABONO CUENTA DE RESULTADO	CARGO/ ABONO PATRIM. NETO	EFFECTO TIPO CAMBIO	NIIF 15	BALANCE 31/12/17
Créditos fiscales	311	15	17	17	0	-6	0	353
Dif. criterio fiscal/contable	557	-17	-18	-67	3	2	3	462
Dif. valoraciones patrimonio	144	-2	0	0	-29	-1	0	112
Otros conceptos	45	16	-3	1	0	-5	55	107
Total	1.056	11	-4	-50	-26	-11	58	1.035
PASIVO (Millones de euros)	BALANCE 01/01/17	TRASPASOS Y OTROS	CAMBIO EN ESTIMACIONES EJERCICIOS ANTERIORES	CARGO/ ABONO CUENTA DE RESULTADO	CARGO/ ABONO PATRIM. NETO	EFFECTO TIPO CAMBIO	NIIF 15	BALANCE 31/12/17
Diferidos fondo de comercio	270	-53	-8	13	0	1	0	223
Dif. criterio fiscal/contable	243	44	-1	-8	1	-2	0	278
Dif. valoraciones patrimonio	416	-1	-25	-9	4	-38	-2	344
Otros conceptos	51	12	2	-4	0	-6	0	55
Total	979	2	-32	-7	5	-45	-2	900

Dentro del movimiento de activos y pasivos por impuestos diferidos, destaca el impacto fiscal registrado como consecuencia de la aplicación anticipada de la NIIF 15 Ingresos de contratos con clientes (Nota 1.3.1.a)), que ha supuesto un incremento del epígrafe de 60 millones de euros (impacto neto de activos y pasivos diferidos).

Los impuestos diferidos existentes a 31 de diciembre de 2017 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 353 millones de euros, de los cuales 298 millones corresponden a bases imponible negativas activadas. El resto del impacto corresponde a deducciones que Ferrovial tiene acreditadas por doble imposición, reinversión y otros conceptos pendientes de aplicar al 31 de diciembre de 2017 por importe de 228 millones de euros (207 millones en 2016) de los cuales se encuentran activados 55 millones de euros.

A continuación, se presenta un detalle del total de bases imponible negativas pendientes de compensar, desglosando el importe del crédito fiscal máximo y el crédito fiscal activado en base a los modelos de recuperación:

PAÍS	BASE IMPONIBLE NEGATIVA	PERÍODO DE PRESCRIPCIÓN	CRÉDITO FISCAL MÁXIMO	CRÉDITO FISCAL ACTIVADO
Grupo Consolidado Fiscal Español	755	No prescriben	190	190
Grupo Consolidado Fiscal EE.UU	82	2030-2038	17	0
Australia	246	No prescriben	74	72
Reino Unido	76	No prescriben	13	8
Resto	455	2018-No prescriben	118	28
Total	1.614		412	298

Grupo consolidado fiscal español:

El crédito por bases impondibles negativas pendiente de uso a cierre de 2017 por parte del Grupo Consolidado en España asciende a 190 millones de euros. A efectos de comprobar la recuperabilidad del mismo, se ha realizado un modelo en el que se consideran los cambios introducidos en el Real Decreto 3/2016 y se utilizan las últimas proyecciones de resultados disponibles de las sociedades del Grupo. En base a este modelo se recuperarían tanto la totalidad de los créditos fiscales generados por bases impondibles negativas, al generar de forma recurrente resultados positivos en el periodo de proyección, como los créditos por deducciones ya activados (41 millones de euros), por lo que se mantiene su activación en el balance.

Grupo consolidado fiscal EEUU:

A 31 de diciembre de 2017 el saldo de crédito por bases impondibles negativas pendientes de uso por parte del Grupo Consolidado en EEUU asciende a 82 millones de euros, de los cuales habían sido activados en ejercicios anteriores 17 millones de euros. De la misma manera que en el Grupo consolidado fiscal español, se ha realizado un modelo con las últimas proyecciones de resultados disponibles de las sociedades del Grupo consolidado fiscal EEUU. En línea con el enfoque adoptado en años anteriores, se ha decidido no registrar la totalidad de los créditos fiscales dado que no se espera generar resultado positivo hasta 2024 y las proyecciones podrían variar significativamente dependiendo de los nuevos proyectos de infraestructuras que se contraten.

Australia:

Tras la compra de Broadspectrum, Ferrovial ha constituido un Grupo consolidado fiscal con todas sus sociedades en Australia. Las pérdidas activadas corresponden fundamentalmente a pérdidas históricas generadas por Broadspectrum (63 millones de euros), además de la división de Construcción (10 millones de euros). Como en los casos anteriores se ha elaborado un modelo de proyecciones en el que se concluye que el Grupo va a generar bases positivas de forma sistemática en los próximos años, en base al cual se ha decidido mantenerlas activadas.

Reino Unido:

A partir de 1 de abril de 2017 tomó efecto el nuevo régimen fiscal de Reino Unido, con la implicación de nuevas regulaciones con impacto en el Grupo consolidado fiscal del país. Las principales modificaciones consisten en la limitación en el uso de pérdidas fiscales; posible compensación de la base impondible del 100% hasta 5 millones de libras esterlinas y del 50% para la base restante con carácter ilimitado en el tiempo, ya sean pre o post generadas a la fecha de entrada en

vigor de la reforma. Igualmente, las bases impondibles negativas podrán ser empleadas por cualquier sociedad del Grupo consolidado. En base a este nuevo régimen, en el ejercicio 2017 se han activado bases impondibles negativas en Reino Unido por 8 millones de euros.

b) Activos y pasivos por diferencias temporales entre criterio contable y fiscal

Esta partida corresponde al impacto fiscal generado por el hecho de que el criterio temporal de reconocimiento de determinados gastos o amortizaciones es distinto a efectos contables que fiscales.

Un activo por este concepto implica que determinados gastos han sido reconocidos contablemente antes que fiscalmente, por lo que la sociedad recuperará fiscalmente dichos gastos en ejercicios futuros. En sentido contrario, un pasivo por este concepto representa un gasto reconocido fiscalmente de forma más acelerada.

Destacan dentro de los activos diferidos existentes:

- Provisiones dotadas contablemente que no tienen efecto fiscal hasta su materialización (200 millones de euros).
- Diferidos originados como consecuencia de diferencias fiscales y contables en el reconocimiento de ingresos por importe de 132 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 (84 millones de euros).
- Amortizaciones contablemente aceleradas (44 millones de euros).

Dentro de los pasivos, el saldo corresponde fundamentalmente a:

- Diferencias entre provisiones fiscales y contables (353 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 40 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 101 millones de euros y 81 millones de euros en el pasivo.

d) Impuestos diferidos por fondos de comercio

Se recogen los pasivos por impuestos diferidos relacionados con la deducción fiscal del fondo de comercio, por importe de 223 millones de

euros, donde destacan fundamentalmente los relacionados con la amortización del fondo de comercio de Amey y Swissport, tal y como se comenta en la Nota 6.5.1.b.

A continuación, se detallan los movimientos de los activos y pasivos diferidos durante el ejercicio 2016:

ACTIVO (Millones de euros)	BALANCE 01/01/16	TRASPASOS Y OTROS	CAMBIO EN ESTIMACIONES EJERCICIOS ANTERIORES	CARGO/ ABONO CUENTA DE RESULTADO	CARGO/ ABONO PATRIM. NETO	EFFECTO TIPO CAMBIO	BALANCE 31/12/16
Créditos fiscales	600	24	-42	-268	0	-3	311
Dif. criterio fiscal/ contable	459	103	-13	3	0	2	554
Dif. valoraciones patrimonio	173	-19	11	-5	-7	-9	144
Otros conceptos	23	10	7	8	0	0	48
Total	1.255	119	-37	-263	-7	-10	1.057

PASIVO (Millones de euros)	BALANCE 01/01/16	TRASPASOS Y OTROS	CAMBIO EN ESTIMACIONES EJERCICIOS ANTERIORES	CARGO/ ABONO CUENTA DE RESULTADO	CARGO/ ABONO PATRIM. NETO	EFFECTO TIPO CAMBIO	BALANCE 31/12/16
Diferidos fondo de comercio	197	84	-1	-11	0	1	269
Dif. criterio fiscal/ contable	735	-31	-12	-124	0	7	575
Dif. valoraciones patrimonio	103	1	0	0	-15	-7	82
Otros conceptos	88	-39	6	1	0	-4	52
Total	1.123	15	-7	-134	-15	-3	979

2.8.4. Ejercicios sujetos a comprobación fiscal

Respecto a Ferrovial S.A. y su Grupo consolidado fiscal, la Delegación Central de Grandes Contribuyentes de la Agencia Tributaria notificó con fecha 19 de julio el inicio de actuaciones de comprobación e inspección respecto de las entidades Ferrovial S.A., Ferrovial Agroman y Ferrovial Servicios S.A., con relación a los siguientes conceptos tributarios:

- Impuesto sobre sociedades, ejercicios 2012 a 2014.
- Impuesto sobre el Valor Añadido, periodos junio 2013 a diciembre 2015.
- Retenciones e ingresos a cuenta de rendimientos del trabajo y profesionales, periodos junio 2013 a diciembre 2015.
- Retenciones a cuenta Imposición no Residentes, periodos junio 2013 a diciembre 2015.

Las actuaciones se encuentran en fase de aportación de documentación. De los criterios que las autoridades fiscales pudieran adoptar en relación con los ejercicios abiertos a inspección, podrían derivarse pasivos fiscales de carácter contingente no susceptibles de cuantificación objetiva. Se considera que las posibles contingencias significativas de carácter tributario se encuentran adecuadamente provisionadas al cierre del ejercicio.

2.8.5. Régimen fiscal aplicable a Ferrovial S.A

Ferrovial, S.A. está acogida al régimen de consolidación fiscal desde el ejercicio 2002. Las sociedades que integran el Grupo Consolidado Fiscal junto con Ferrovial, S.A. para el ejercicio 2017 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.

2.8.6. Cambio legislación fiscal en Estados Unidos

Durante el mes de diciembre de 2017 la administración estadounidense aprobó el cambio del régimen fiscal con la implicación de nuevos ajustes con impacto en el Grupo consolidado fiscal del país. Los de mayor calado, entre otros, son el cambio de tasa impositiva sobre el impuesto de sociedades del 35% al 21%, aprovechamiento de pérdidas fiscales de hasta el 80% sin límite temporal y limitación al 30% sobre el EBITDA (2018-2021) o EBIT (a partir de 2022) en la deducibilidad de los gastos financieros.

Desde el punto de vista contable, estos cambios han supuesto un impacto positivo en los impuestos diferidos de balance y cuenta de resultados de 31 millones de euros, sin impacto en caja.

Desde un punto de vista de negocio, esta reforma implicaría un menor pago de impuestos a futuro en los proyectos de Ferrovial en Estados Unidos, sin que el efecto temporal que puedan tener las otras dos medidas comentadas compense el impacto positivo de la reducción de la tasa impositiva.

2.9. Resultado de minoritarios

En el ejercicio 2017 el resultado atribuido a socios minoritarios asciende a -53 millones de euros (-7 millones de euros a diciembre de 2016).

Esta cifra corresponde a los beneficios obtenidos por empresas del Grupo que son asignables a los otros socios que participan en dichas sociedades. Las cifras que aparecen en positivo corresponden a sociedades que generan pérdidas, por lo que la cifra se representa en negativo.

(Millones de euros)	2017	2016	VAR. 17/16	% EXTERNOS
Grupo Budimex	-49	-38	-11	44.9%
US 460 Mobility Partners LLC	0	-4	4	30.0%
Autopista del Sol	-1	1	-2	20.0%
Autop. Terrasa Manresa, S.A.	-15	-13	-1	23.7%
SH-130 Concession Company, LLC	0	14	-14	35.0%
Skyway Concession Co. LLC.	0	5	-5	45.0%
LBJ Infrastructure Group	12	21	-8	45.4%
NTE Mobility Partners	2	8	-6	37.1%
Resto sociedades	-4	-2	-2	
Total	-53	-7	-46	

La principal variación se produce como consecuencia de la salida del perímetro en 2016 de las sociedades de Cintra Chicago Skyway y SH-130, así como a los mejores resultados registrados en las autopistas North Tarrant Express y LBJ, y el incremento de participación en ambas autopistas (Nota 1.1.3).

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)	2017	2016
Resultado neto atribuible a la sociedad dominante (millones euros)	454	376
Número medio ponderado de acciones en circulación (miles acciones)	738.216	738.112
Menos número medio acciones propias (miles de acciones)	-7.324	-7.188
Nº medio acciones para determinar bº básico por acción	730.892	730.923
Resultado básico/diluido por acción (euros)	0,62	0,51

Resultado diluido por acción. Al 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016, en el Grupo no existen acciones ordinarias potencialmente dilutivas ya que no ha existido emisión de deuda convertible y los sistemas retributivos vinculados a la acción descritos en la Nota 6.7 de la presente memoria no van a suponer ampliación de capital alguna para el Grupo, debido al funcionamiento de estos descrito en dicha Nota, y por lo tanto, en ningún caso se prevé la existencia de efectos dilutivos debidos a dichos sistemas en el momento de su ejercicio por los empleados.

El resultado neto por segmento geográfico es el siguiente:

(Millones de euros)	2017	2016	VAR. 17/16
España	73	101	-28
Reino Unido	66	-113	179
E.E.U.U.	34	87	-53
Australia (*)	-23	5	-28
Canadá	105	93	12
Polonia	60	53	7
Resto	138	151	-13
Total	454	376	78

(*) Se reporta información referente a Australia y resto de islas del Pacífico.

El resultado por segmento de negocio aparece en el anexo III.

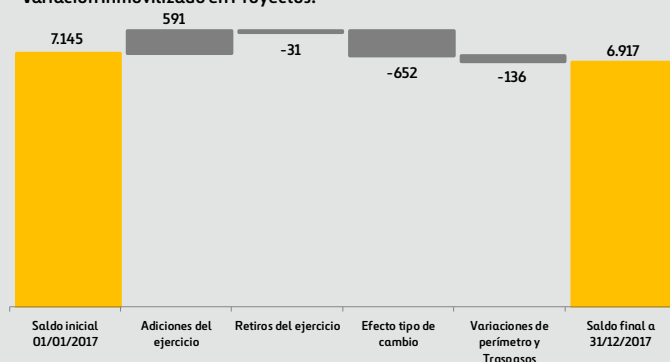
SECCIÓN 3: ACTIVO NO CORRIENTE

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 2017 en Ferrovial son la partida “Inmovilizado en proyectos de infraestructuras” por 6.917 millones de euros, que supone un 46% del total del activo no corriente (ver nota 3.3), las “Inversiones en Asociadas” por 2.687 millones de euros (relativas fundamentalmente a la inversión en HAH y 407ETR) que representa el 18% del total del activo no corriente (ver nota 3.5), y el “Fondo de Comercio de consolidación” (2.062 millones de euros), que representa el 14% del total del activo no corriente.

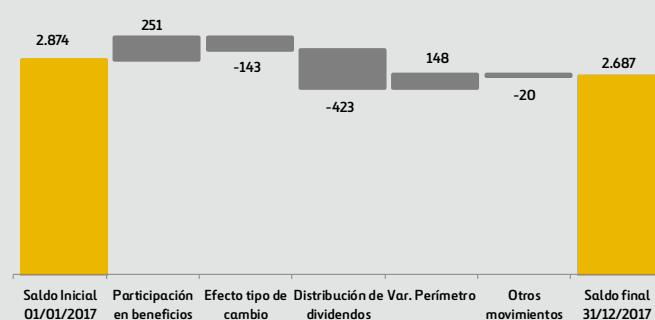
En cuanto a la evolución del inmovilizado de proyectos de infraestructuras, la reducción de la cifra con respecto al ejercicio anterior se debe fundamentalmente al efecto del tipo de cambio (depreciación del dólar estadounidense) que supone un impacto de -652 millones de euros, compensado en parte por las altas de inmovilizado en proyectos en construcción de Estados Unidos:

Variación Inmovilizado en Proyectos:



Respecto a la evolución de la partida de inversiones en asociadas, se produce una disminución de 187 millones de euros, originado fundamentalmente por las distribuciones de dividendos por importe de 423 millones de euros, principalmente de HAH y ETR407, y por el efecto del tipo de cambio, debido principalmente a la depreciación producida en el tipo de cambio de la libra esterlina y el dólar canadiense (-143 millones de euros), compensado parcialmente por la participación en los beneficios de estas sociedades (251 millones de euros) y los cambios de perímetro acontecidos en el ejercicio descritas en la nota 1.1.3 (148 millones de euros).

Variación en Inversiones en asociadas:



En relación con la evolución del fondo de comercio, se produce un decremento de -93 millones de euros, principalmente generado por el efecto tipo de cambio en (-79 millones de euros), el deterioro de Autema (-29 millones de euros), las variaciones de perímetro y otros efectos (principalmente en la división de Servicios) por 15 millones de euros.

3.1. Fondo de comercio y adquisiciones

A continuación, se presenta un cuadro con la evolución del Fondo de Comercio durante el ejercicio 2017:

(Millones de euros)	SALDOS AL 31/12/2016 (*)	VARIACION ES DE PERÍMETRO Y OTROS	DETERIOROS	TIPO DE CAMBIO	SALDOS AL 31/12/2017
Servicios	1.730	12	0	-59	1.683
Servicios España	435	7	0	0	442
Amey	877	0	0	-34	843
Broadspectrum	382	0	0	-24	358
Steel	29	0	0	-1	28
Resto Servicios	7	5	0	-1	11
Construcción	210	2	0	-14	198
Budimex	67	0	0	4	70
Webber	143	2	0	-18	127
Autopistas	170	0	-29	0	141
Ausol	70	0	0	0	70
Autema	100	0	-29	0	71
Aeropuertos	45	1	0	-6	40
Transchile	45	1	0	-6	40
Total	2.155	15	-29	-79	2.062

(*) Cifras reexpresadas, ver Nota 1.1.4

3.1.1. Movimientos en el ejercicio

Se detallan a continuación las principales variaciones en función de la naturaleza del movimiento:

Contabilización definitiva de la adquisición de Broadspectrum

Durante el ejercicio 2017 se ha obtenido información adicional, no disponible a fecha de formulación de las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2016, relativa a los estados financieros de las sociedades Broadspectrum a fecha de incorporación al perímetro del Grupo. Dicha información adicional ha supuesto la modificación, por importe de -15 millones de euros, del fondo de comercio surgido en la adquisición. Estos ajustes se han realizado, conforme a lo establecido en NIIF 3 p.45, en el plazo de doce meses desde la fecha de adquisición, que ha finalizado en mayo de 2017.

En base a lo anterior, se ha reexpresado el Estado Consolidado de Situación Financiera a Diciembre de 2016. En la tabla siguiente se desglosa el efecto que dichos cambios han tenido en los principales epígrafes afectados del Estado Consolidado de Situación Financiera del Grupo.

(Millones de euros)	SALDOS CCAA 31/12/16	AJUSTE PPA	SALDOS 31/12/16 REEXPRESADOS
Fondo de comercio	2.170	-15	2.155
Activos intangibles	503	41	544
Impuestos diferidos	1.051	6	1.057
Obra ejecutada pdte. de certificar	942	-6	936
Partidas activo	4.666	26	4.692

(Millones de euros)	SALDOS CCAA 31/12/16	AJUSTE PPA	SALDOS 31/12/16 REEXPRESADOS
Impuestos diferidos	967	12	979
Obra certificada por anticipado	565	2	567
Provisiones a corto plazo	702	13	715
Partidas pasivo	2.235	26	2.261

En la siguiente tabla se resumen las principales magnitudes de la compra una vez realizados los cambios indicados en los cuadros anteriores:

(Millones de euros)	PPA 2016	REEXPRESIÓN	PPA DEFINITIVO 2016
Fondos propios a la fecha de adquisición	399	0	399
Ajustes valor razonable	-270	15	-255
Valor razonable de la deuda	-42	0	-42
Contingencias	-12	-20	-33
Eliminación activo intangible	-370	0	-370
Asignación activo intangible	211	41	252
Impacto fiscal PPA	-40	-6	-46
Otros ajustes	-17	0	-17
Fondos propios tras ajustes	129	15	144
Inversión de Ferrovial	526	0	526
Fondo de comercio	397	-15	382

Así, durante el ejercicio 2017 se ha reestimado la valoración de los activos intangibles correspondientes a los contratos firmados con los clientes de Broadspectrum y a la relación contractual con los mismos, que se ha calculado en base a una nueva estimación más ajustada de los flujos que van a generar los contratos en base al periodo previsto de duración de los mismos y a una previsión de los flujos futuros en caso de renovación, ajustados en base a probabilidades estimadas de que dicha renovación se produzca. Tras este análisis, se ha incrementado el valor de activos intangibles en 60 millones de dólares australianos (41 millones de euros), igualmente se han reestimado contingencias en relación a la ejecución de determinados contratos por 29 millones de dólares australianos (20 millones de euros). Dichas contingencias tienen contrapartida en provisiones (13 millones de euros), obra certificada por anticipado (2 millones de euros) y obra ejecutada pendiente de certificar (-6 millones de euros). El impacto conjunto de estos efectos, neto del efecto impositivo, ha supuesto una reducción del fondo de comercio por valor de 22 millones de dólares australianos (15 millones de euros).

Contabilización definitiva de la adquisición de Pepper Lawson (Webber)

Al igual que en el caso anterior, durante el ejercicio 2017 se ha obtenido información adicional, no disponible a la fecha de formulación de las cuentas anuales del ejercicio 2016, que ha supuesto el incremento de las provisiones asociadas a determinadas contratos, por hechos ya existentes a fecha de la compra de la sociedad, por importe de -2 millones de euros (neto de impuestos) y el consiguiente incremento del fondo de comercio registrado. Dado que los impactos no han sido significativos, en este caso no se ha reexpresado la información comparable del ejercicio 2016 y las modificaciones se muestran en la columna "Variaciones de perímetro y otros".

Por otro lado, a lo largo del ejercicio 2017 la sociedad Pepper Lawson se ha integrado dentro de la estructura de negocio de Webber, por lo que ambas sociedades van a ser tratadas como una única unidad generadora de caja a efectos del seguimiento del fondo de comercio.

(Millones de euros)	2017	2016	VAR.
Fondos propios a la fecha de adquisición	6	6	0
Ajustes valor razonable	-7	-5	-2
Fondos propios tras ajustes	-1	1	-2
Inversión de Ferrovial	11	11	0
Fondo de comercio	12	10	2

Variaciones de perímetro

Trans-Formers Group

- El 1 de junio del presente ejercicio se completó la adquisición del 100% de la empresa polaca de recogida y tratamiento de residuos Trans-Formers Group por un importe de 31 millones de euros (ver Nota 1.1 “Bases de presentación, actividades de la sociedad, perímetro de consolidación y reexpresión”). Se ha identificado y registrado un activo intangible vinculado a la cartera de clientes por importe de 17 millones de euros, 2 millones de euros relacionados con el inmovilizado material, y un impuesto diferido de 3 millones de euros, lo que ha supuesto la generación de un fondo de comercio de consolidación de 5 millones de euros. De acuerdo con la NIIF 3, el Grupo dispone de 12 meses desde la fecha de adquisición para revisar el proceso de asignación del precio de compra.

Grupo Maviva

El 18 de julio, Ferrovial adquirió el 100% de la compañía española especializada en operaciones de logística de alto valor añadido, control de calidad y pre-ensamblaje de componentes para la industria de automoción, por importe de 18 millones de euros. Se ha identificado y registrado un activo intangible vinculado a la cartera de clientes por importe de 7 millones de euros, junto con un impuesto diferido por importe de 2 millones de euros. Esto ha supuesto que se haya generado un fondo de comercio de consolidación de 7 millones de euros. El Grupo dispone de 12 meses desde la fecha de adquisición para revisar el proceso de asignación del precio de compra.

En la siguiente tabla puede consultarse la asignación provisional del precio de compra de estas adquisiciones:

(Millones de euros)	GRUPO MAVIVA	TRANS-FORMERS
Fondos propios a la fecha de adquisición	5	10
Ajustes valor razonable	5	16
Fondos propios tras ajustes	11	25
Inversión de Ferrovial	18	31
Fondo de comercio	7	5

Deterioros

El único deterioro registrado en el ejercicio corresponde al fondo de comercio de consolidación asignado a Autema, por importe de 29 millones de euros (ver nota 3.1.2)

Tipo de cambio

En relación a las variaciones causadas por el tipo de cambio, la apreciación del euro frente a la mayor parte de divisas en las que opera las sociedades del Grupo (a excepción del zloty) ha tenido como resultado un impacto negativo en el fondo de comercio 79 millones de euros, destacando principalmente la variación de esta partida en la división de Servicios, donde el fondo de comercio ha sufrido una variación de 59 millones de euros, debido fundamentalmente a Amey (-34 millones de euros) y Broadspectrum (-24 millones de euros). En la división de Construcción, la principal variación por tipo de cambio se produce en Webber (-18 millones de euros).

3.1.2. Test de deterioro de los fondos de comercio

A. Fondos de Comercio de Servicios:

Metodología y tasa de descuento

Para realizar el test de deterioro del fondo de comercio de Amey (Reino Unido), Ferrovial Servicios España, Broadspectrum y Steel (Chile) por importe de 843, 442, 358 y 28 millones de euros al 31 de diciembre de 2017, respectivamente (877, 435, 382 y 29 millones de euros en el caso de Amey, Ferrovial Servicios España, Broadspectrum y Steel, respectivamente, a 31 de diciembre de 2016), se usan proyecciones de flujos del proyecto en un periodo de cinco años, salvo en el caso de Broadspectrum que se ha utilizado un periodo de diez años, ya que coincide con el periodo de proyección utilizado para valorar la compañía en el momento de la adquisición y es coherente con el modelo utilizado para valorar los contratos y relación contractual a efectos de valoración del activo intangible en el proceso de adquisición. El valor residual se basa en el flujo del último año proyectado, siempre y cuando ese flujo sea representativo de un flujo normalizado, y aplicando una tasa de crecimiento que en ningún caso es superior a la estimada a largo plazo para el mercado en que opera cada sociedad.

Para el descuento de los flujos se utiliza una tasa de descuento basada en el coste medio ponderado del capital (WACC) para ese tipo de activos. Ferrovial utiliza para valorar compañías una tasa libre de riesgo tomando como referencia habitualmente el bono soberano a 10 años en función de la localización y una prima de mercado del 6,0% (en línea con el año anterior) basándose en estudios sobre primas históricas exigidas a largo plazo y de mercado actuales (principalmente Dimson, Marsh & Staunton, Damodaran, etc.). En relación a la tasa libre de riesgo, señalar que la compañía considera que la cotización actual de los bonos soberanos en algunos países puede estar distorsionada a la baja. Para los test de deterioro se ha utilizado como tasa libre de riesgo una tasa normalizada del 2,0% en el Reino Unido (Amey) y del 2,5% 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 2017 de 79 puntos básicos en el Reino Unido y 94 puntos básicos en España. En Broadspectrum se ha utilizado una tasa libre de riesgo de 3,0% (26 puntos básicos por encima de la cotización del bono soberano australiano a diez años) y en Chile se ha utilizado una tasa libre de riesgo del 4,4% (coincidente con la cotización del bono soberano chileno a diez años). Por otra parte, para recoger el riesgo de cada compañía se han seleccionado portafolios de compañías comparables para obtener betas desapalancadas. Las betas resultantes de este análisis se han contrastado con otras fuentes habitualmente utilizadas por analistas y bancos de inversión (Barra Beta, Bloomberg, etc.).

Las tasas de descuento (WACC) después de impuestos utilizadas para calcular el test de deterioro se presentan a continuación en la tabla adjunta:

TASA DESCUENTO		
(WACC DESPUÉS DE IMPUESTOS)	2017	2016
Amey	6,7%	6,7%
Ferrovial Servicios	7,2%	7,3%
Broadspectrum	8,7%	8,4%
Steel	9,0%	8,8%

En 2017 las tasas de descuento (WACC) antes de impuestos aproximadas son las siguientes:

TASA DESCUENTO (WACC ANTES DE IMPUESTOS)		
	2017	2016
Amey	7,6%	7,9%
Ferrovial Servicios	8,9%	9,0%
Broadspectrum	10,7%	10,2%
Steel	11,3%	12,6%

Principales factores que afectan a la valoración y evolución frente al año anterior y presupuesto

Los flujos proyectados están basados en las últimas estimaciones aprobadas por la compañía, los cuales tienen en cuenta la evolución histórica reciente. Los principales factores que afectan a las proyecciones de flujo de efectivo de la división de Servicios son las proyecciones de ingresos y los márgenes previstos sobre los mismos. Dichas proyecciones se basan en cuatro componentes fundamentales:

- La cartera de contratos existentes, que determina con seguridad un alto porcentaje de los ingresos en los próximos años. En 2017 ha bajado de forma generalizada la cartera de contratos, siendo la más afectada Amey con una disminución del -13,6%. En España y Broadspectrum, la bajada ha sido del -8,4% y -8,2%, respectivamente.
- La consecución de nuevos contratos, que se calcula aplicando un ratio de éxito (basado en datos históricos de la compañía y expectativas del mercado) sobre la estimación de los contratos que se van a licitar los próximos años.
- La estimación de los márgenes futuros, que se basa en los márgenes históricos de la compañía ajustados por determinados factores que pueden afectar a los mercados a futuro.

En Amey, el margen RBE del 2017 ha sido del 3,5% (frente al 1,5% en 2016), manteniéndose su estrategia de control de la licitación, focalización en la mejora operativa dando salida a contratos con baja rentabilidad y la implementación del plan de reestructuración iniciado en 2016, con el objetivo de recuperar la rentabilidad histórica. En el test de deterioro de Amey, las proyecciones de ingresos a corto plazo se ajustan a la baja frente a las utilizadas en 2016 por las expectativas para 2018, marcadas por el Brexit y un entorno competitivo afectado por la situación precaria de sus principales operadores. No está previsto recuperar el volumen de ventas actual hasta 2021. En las proyecciones el margen RBE se mantiene a corto plazo y se asume una mejora gradual a largo plazo hasta niveles próximos al 6%, márgenes inferiores a los obtenidos en los años previos a 2014.

Ferrovial Servicios España se ha comportado en 2017 en línea con el Presupuesto, con un margen RBE ligeramente inferior a 2016 (10,4% frente a 10,7%). En las proyecciones se prevé que continúe la mejora del margen RBE de los últimos años hasta niveles próximos al 12%, márgenes inferiores a los obtenidos en los años previos a 2013.

En Broadspectrum, el comportamiento en 2017 mejora frente al Presupuesto tanto en ingresos (+15%) como en márgenes RBE (5,5% vs. 3,6% en Presupuesto). A futuro se espera recuperar gradualmente el impacto de la salida de los contratos de inmigración.

En Steel, las ventas y márgenes RBE en 2017 han sido inferiores a las previstas y, por tanto, las proyecciones han sido ajustadas a la baja.

- La tasa de crecimiento a perpetuidad ("g"), dato basado en las perspectivas de los mercados y sectores en los que opera la compañía. Las tasas utilizadas son: 2% en Amey, 1,75% en Ferrovial Servicios España, 2,4% en Broadspectrum y 2,5% en Steel. Estos crecimientos a perpetuidad están en línea con las estimaciones de inflación a largo plazo en Reino Unido, España, Australia y Chile, respectivamente. Estos crecimientos a perpetuidad están en línea con las estimaciones consenso de inflación a largo plazo en Reino Unido, España, Australia y Chile, respectivamente (fuentes utilizadas: FMI, Bloomberg, Economist Intelligent Unit, Banco Central Europeo, etc.).

Resultados del test de deterioro

La valoración de Amey que se desprende del modelo de test de deterioro es un 225% superior a su valor contable (frente al 231% del año anterior). En Ferrovial Servicios España, el exceso es de un 66% (frente al 49% en 2016). La valoración de Broadspectrum es un 78% superior a su valor contable.

La valoración de Steel que se obtiene del modelo de test de deterioro es un 6% superior a su valor contable (frente al 146% del ejercicio anterior). La menor holgura se debe principalmente a una actualización a la baja de las proyecciones, debido a que en 2017 los márgenes de explotación han sido inferiores a los previstos.

El peso del valor residual calculado tras el periodo de proyección sobre el total de la valoración es aproximadamente el 83% en Amey, 71% en Ferrovial Servicios España, 81% en Steel y 62% en Broadspectrum.

Análisis de sensibilidad

Para estos fondos de comercio se realizan análisis de sensibilidad, principalmente al margen bruto de explotación, al crecimiento a perpetuidad y a la tasa de descuento, con el objetivo de asegurarse de que posibles cambios en la estimación no afectan en la recuperación de los fondos de comercio registrados.

El principal factor de sensibilidad en estos test de deterioro es el margen bruto de explotación. En este sentido, para igualar el valor en libros y la valoración, habría que reducir el margen RBE proyectado en el valor residual en 314 puntos básicos en Amey, 382 en Ferrovial Servicios España y 179 en Broadspectrum, dejando la hipótesis del crecimiento a perpetuidad en el 1%.

Otro factor de sensibilidad relevante es el crecimiento a perpetuidad incluido en el valor residual. A este respecto, señalar que tanto en Amey, como en Ferrovial Servicios España y Broadspectrum, en un escenario donde se mantengan los márgenes proyectados y se asuma un crecimiento a perpetuidad nulo, no existiría deterioro.

Por último, se ha realizado un escenario pesimista combinando ambos factores, con un crecimiento a perpetuidad del 1% frente al utilizado en el caso base, y una reducción del margen bruto de explotación incluido en el valor residual de 100 puntos básicos sobre el caso base. La valoración que se desprende en este escenario presenta una holgura frente al valor contable del 123% en Amey, 40% en Ferrovial Servicios España y 23% en Broadspectrum.

La valoración de Steel presenta una holgura reducida, por lo que una pequeña desviación en las proyecciones podría llevar a un deterioro.

B. Fondos de comercio de Construcción (Webber y Budimex):Metodología y tasa de descuento

El importe de los fondos de comercio de Webber (Estados Unidos) y Budimex (Polonia) asciende, al 31 de diciembre de 2017, a 127 y 70 millones de euros, respectivamente (143 y 67 millones de euros al 31 de diciembre de 2016).

En el caso de Webber se ha seguido una metodología similar a la mencionada para las sociedades de servicios, utilizando una tasa de descuento (WACC) después de impuestos del 8,9% (frente al 8,7% en 2016), y una tasa de crecimiento a perpetuidad del 2,0% (en línea con 2016). En el WACC se ha utilizado una tasa libre de riesgo del 2,4%, coincidente con la cotización del bono americano a 10 años a 31 de diciembre de 2017.

En 2017 la tasa de descuento (WACC) antes de impuestos aproximada asciende a 10,6% (frente al 12,1% en 2016). Es importante tener en cuenta la reducción del tipo impositivo federal en Estados Unidos aprobada en diciembre del 35% al 21%.

En el caso de Budimex, al ser una sociedad cotizada en la bolsa de Varsovia, el análisis de una posible pérdida en el valor del Fondo de Comercio se ha realizado comprobando que el valor de cierre de cotización de la compañía a 31 de diciembre de 2017 es superior a su valor contable más el valor del fondo de comercio asignado, sin que de dicho análisis se haya puesto de manifiesto la existencia de un deterioro.

Principales factores que afectan a la valoración y evolución frente al año anterior y presupuesto

Los flujos de caja libres proyectados están basados en las últimas estimaciones aprobadas por la compañía, los cuales tienen en cuenta la evolución histórica reciente. Los principales factores que afectan a las proyecciones de flujo de efectivo de Webber son las proyecciones de ingresos y los márgenes de explotación previstos sobre los mismos. Dichas proyecciones se basan en cuatro componentes fundamentales, similares a los descritos en el apartado anterior de Servicios (la cartera de contratos existentes, la consecución de nuevos contratos, la estimación de los márgenes futuros y la tasa de crecimiento a perpetuidad). Cabe señalar que los márgenes de explotación proyectados son más reducidos que los históricos de los últimos años, situándose en línea con los márgenes medios del sector. Respecto a la tasa de crecimiento a perpetuidad se ha utilizado el 2%, cifra similar a las estimaciones de inflación a largo plazo en Estados Unidos sin considerar el crecimiento real de la economía.

Resultados del test de deterioro

En Webber, la valoración que se desprende del modelo del test de deterioro es un 59% superior a su valor contable (frente al 23% del año anterior).

El peso del valor residual de Webber calculado tras el periodo de proyección explícito sobre el total de la valoración es del 40%.

El valor de cotización de Budimex a 31 de diciembre de 2017 es un 491% superior a su valor contable (frente al 321% del año anterior).

Análisis de sensibilidad

Para el fondo de comercio de Webber se ha realizado un análisis de sensibilidad, especialmente con relación al margen de explotación, a la tasa de descuento y crecimiento a perpetuidad, con el objetivo de asegurarse de que posibles cambios en la estimación, no tienen repercusión en la posible recuperación del fondo de comercio registrado.

En concreto se ha realizado un escenario pesimista con un crecimiento a perpetuidad del 1% y una reducción del margen de explotación de 50 puntos básicos. La valoración que se desprende en este escenario presenta una holgura del 40% frente al valor contable.

Partiendo de esta premisa, se informa que la valoración se igualaría al valor en libros en caso de que la reducción del margen respecto al proyectado fuese de 265 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 2,0%), no existiría deterioro.

En relación a Budimex, debido a la relevante holgura mencionada de su capitalización bursátil sobre su valor contable, la compañía considera que no existen indicios de deterioro.

C. Fondos de comercio Autopistas:Metodología y tasa de descuento

El fondo de comercio de la actividad de Autopistas asciende a 31 de diciembre de 2017 a 141 millones de euros (170 millones de euros al 31 de diciembre de 2016). Dicho fondo de comercio tiene su origen en la operación de fusión realizada en 2009 entre Ferrovial S.A y Cintra S.A., y corresponde a la adquisición del porcentaje de participación de los accionistas minoritarios de Cintra. La asignación del fondo de comercio generado por la diferencia entre el precio de adquisición de dicha participación y su valor en libros, se hizo calculando la diferencia entre el valor razonable de las principales acciones en sociedades concesionarias que en dicho momento tenía Cintra S.A y el valor en libro de las mismas, ajustada por el porcentaje adquirido.

El valor recuperable de las autopistas ha sido calculado como el mayor entre el valor razonable menos los costes estimados de venta o el valor en uso. Para calcular el valor recuperable de sociedades concesionarias con una estructura financiera independiente y una duración limitada, se realiza una valoración descontando los flujos de caja para el accionista esperados hasta el final de la concesión. El Grupo cree que para reflejar el valor en uso deben utilizarse modelos que consideren toda la vida concesional al tratarse de activos con fases muy diferenciadas de inversión y crecimiento, y existe visibilidad para utilizar un plan económico financiero específico para cada una durante la vida de la concesión. No se estima en estas valoraciones, por tanto, ningún valor residual. Las proyecciones han sido actualizadas en función de la evolución histórica y peculiaridades de cada activo, utilizando herramientas de modelización a largo plazo para estimar tráfico, mantenimiento extraordinario, etc.

Para determinar la tasa de descuento, señaladas en la tabla posterior, se ha estimado el Coste de los Recursos Propios (o coste del Equity) conforme al modelo de CAPM. Para ello, se utiliza una tasa libre de riesgo normalizada que toma como referencia habitualmente el bono a 30 años en función de la localización de cada sociedad concesionaria, una beta que considera el nivel de apalancamiento y riesgo del activo y una prima de mercado del 6,0% (misma que en el ejercicio anterior). A continuación, se muestra una tabla con la tasa de descuento después de impuestos utilizada para cada activo en 2017 y 2016:

TASA DESCUENTO (COSTE DEL EQUITY Ó KE)	2017	2016
Autema	8,9%	8,4%
Ausol	9,7%	10,0%

En 2017, las tasas de descuento de antes de impuestos aproximadas son 12,3% en Autema (12,7% en 2016) y 12,0% en Ausol (12,6% en 2016).

Principales factores que afectan a la valoración y evolución frente al año anterior y presupuesto

El principal factor que afecta a las proyecciones de flujo de efectivo de las autopistas son las proyecciones de ingresos, que difieren dependiendo de si el proyecto tiene riesgo de demanda (activo intangible) o si por el contrario corresponde a un pago por disponibilidad a realizar por el Concedente (activo financiero).

Los activos intangibles dependen de la evolución del tráfico y de las tarifas, estas últimas actualizadas generalmente con inflación. De las dos autopistas con fondo de comercio, en Ausol se aplica el modelo de activo intangible, mientras que en Autema se aplica el modelo de activo financiero, dado que el riesgo de demanda es asumido por la Generalitat.

Las proyecciones de tráfico se elaboran mediante herramientas de modelización a largo plazo que utilizan fuentes públicas (o externas) para estimar el tráfico en el corredor (depende principalmente del crecimiento de la población y la motorización) y el nivel de captación de la autopista.

El punto de partida de las proyecciones o modelos de valoración es el Presupuesto del año siguiente aprobado por la dirección. Si existe alguna desviación en los tráficos del año en curso se tienen en cuenta al revisar el Presupuesto inicial y las proyecciones a largo plazo. En 2017, los ingresos de Ausol han crecido un 8,5% frente al ejercicio 2016 y un 2,2% frente al Presupuesto.

En Autema, proyecto clasificado como activo financiero, las incertidumbres están relacionadas con el riesgo de crédito de la contraparte y posibles penalizaciones por el servicio.

Resultados del test de deterioro

En Ausol, la valoración presenta una holgura frente al valor en libros del 334% (frente al 250% del año anterior).

En Autema se ha registrado en el ejercicio un deterioro en el fondo de comercio por importe de 29 millones de euros. El modelo económico financiero utilizado para el test de deterioro se basa en un escenario donde se gana el pleito con la Generalitat, aplicándose el Plan Económico Financiero de la concesión aprobado por Generalitat de Cataluña en el Decreto 137/1999 de 18 de mayo. En este modelo se considera un retraso en la percepción de los flujos de cobro por parte

de la Generalitat hasta la resolución del litigio, siendo este el motivo que origina el deterioro previamente indicado.

Análisis de sensibilidad

Un caso más pesimista de Ausol, con ingresos un 10% inferiores a los proyectados, presenta una holgura del 220% frente al valor en libros.

3.2. Activos intangibles

El saldo a cierre de 2017 de los activos intangibles distintos de los proyectos de infraestructuras asciende a 431 millones de euros (544 millones de euros en 2016). El movimiento de los saldos que componen el epígrafe de Inmovilizado Intangible del balance de situación consolidado ha sido el siguiente:

MOVIMIENTO DURANTE 2017 (Millones de euros)	DERECHOS SOBRE CONCESIONES	APLICACIONES INFORMÁTICAS	CONTRATOS CON CLIENTES Y RELACIONES COMERCIALES	TOTAL
Inversión:				
Saldo 31.12.2016 (*)	62	199	578	838
Altas	1	16	2	19
Bajas	0	-3	-123	-126
Transferencias y otros	-26	0	0	-25
Variaciones de perímetro	0	0	24	25
Efecto tipo de cambio	0	-12	-23	-35
Saldo al 31.12.2017	37	201	458	696
Amortización Acumulada:				
Saldo 31.12.2016 (*)	-34	-55	-206	-295
Altas	-2	-26	-100	-128
Bajas	0	2	122	124
Transferencias y otros	21	-1	0	20
Variaciones de perímetro	0	0	0	0
Efecto tipo de cambio	0	6	8	14
Saldo al 31.12.2017	-15	-73	-176	-265
Valor Neto Contable a 31.12.2017	22	128	282	431

(*) Saldos reexpresados, ver nota 1.1.4.

En relación a los “derechos sobre concesiones”, se recogen aquellos derechos de explotación de las licitaciones en el sector servicios de España, que no tienen la calificación de Proyectos (ver definición en Nota 1.1.2) por 22 millones de euros (28 millones a 31 de diciembre de 2016).

El valor del software tiene un valor neto de 128 millones de euros (145 millones a 31 de diciembre de 2016).

Por otra parte, en relación a los “contratos con clientes y relaciones comerciales”, se recoge el valor neto de la cartera comercial, bases de datos de clientes y otros activos intangibles asociados a varios procesos de adquisición, llevados a cabo fundamentalmente en la división de Servicios, por un valor neto de 282 millones de euros (372 millones a 31 de diciembre de 2016). El saldo más relevante corresponde a Broadpectrum por 108 millones de euros (191 millones de euros a 31 de diciembre de 2016).

Asimismo, FBserwis ha adquirido las sociedades Trans-Formers Wroclaw y Trans-Formers Kapatia pertenecientes al Grupo Trans-Formers TFH Sp.z.o.o, cuya operación ha supuesto un incremento en el saldo del epígrafe por 17 millones de euros, ver nota 3.1. Así, el valor de los contratos de concesión de FBserwis asciende a 32 millones de euros (17 millones de euros a 31 de diciembre 2016).

Adicionalmente, la adquisición del Grupo Maviva ha supuesto un impacto en el valor de la cartera comercial por 7 millones de euros, ver nota 3.1.

Durante el ejercicio se han producido bajas de activos intangibles totalmente amortizados por un total de 126 millones de euros, de los cuales, 87 millones de euros se corresponde con el contrato de concesión de Tubelines Secodment y 21 millones de contratos de concesión en Australia.

El impacto en el flujo de caja por las adiciones de activos intangibles ha ascendido a -3 millones de euros (Nota 5.3), importe inferior a las altas reconocidas en el balance, principalmente por la inversión en aplicaciones informáticas que no se han desembolsado en su totalidad.

No se han producido pérdidas o reversiones de deterioros de estos activos durante el ejercicio 2017.

3.3. Inversiones en proyectos de infraestructuras

3.3.1. Activos modelo intangible

(Millones de euros)	SALDO AL 01/01/2017	TOTAL ADICIONES	TOTAL RETIROS	VARIACIONES DE PERÍMETRO Y TRASPASOS	EFFECTO TIPO DE CAMBIO	SALDOS AL 31/12/2017
Autopistas España	793	5	0	-64	0	734
Autopistas USA	5.025	477	0	0	-659	4.842
Resto Autopistas	384	0	0	0	0	384
Inversión Autopistas	6.201	483	0	-64	-659	5.960
Amortización acumulada	-300	-61	0	0	9	-351
Provisiones por deterioro	-25	1	25	0	0	0
Inversión neta Autopistas	5.876	423	25	-64	-650	5.609
Inversión resto Proyectos de infraestructura	487	10	-5	28	0	521
Amortización resto Proyectos de infraestructura	-196	-27	-1	-23	0	-246
Total inversión neta resto proyectos de infraestructura	291	-16	-6	5	0	274
Total inversión	6.689	493	-5	-37	-659	6.480
Total amortización y provisión	-521	-87	23	-23	9	-598
Total inversión neta	6.168	406	19	-60	-650	5.883

Las variaciones más significativas en 2017 son las siguientes:

- La evolución del tipo de cambio ha supuesto un aumento de los saldos de balance de estos activos de -650 millones de euros (195 millones en 2016), en su totalidad provocada por la evolución del cambio del euro frente al dólar en las autopistas americanas (Ver nota 1.4)
- Por lo que respecta a las Autopistas Americanas, se han producido incrementos de activos por 477 millones de euros. De ellos, los más significativos se concentran en la extensión de la autopista North Tarrant Express Extension por 262 millones de euros (281 millones de euros en 2016), y 165 millones de euros en la autopista I-77 Mobility Partners LLC (67 millones de euros en 2016), las cuales se encuentran en fase de construcción. Dentro del total de la inversión correspondiente a estas autopistas, existe un saldo a 31 de diciembre de 2017 de 1.129 millones de euros (807 millones de euros en 2016) de inmovilizado en curso (ver nota 5.3.).

- 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 realiza conforme al mismo criterio indicado en el apartado 3.1. En el ejercicio 2017 se ha producido la reversión de un deterioro sobre autopista Euroscut Azores (25 millones de euros), como consecuencia de una mejora en las proyecciones de la autopista por la positiva evolución de los tráficos (ver Nota 2.5).
- Por otra parte, en Resto de Proyectos de Infraestructuras se encuentran los contratos de concesiones otorgadas en la división de Servicios que tienen la calificación de activos intangibles de acuerdo a la CINIIF 12, fundamentalmente asociados a la Autovía de Aragón Sociedad Concesionaria, S.A. por una inversión neta de 115 millones de euros (127 millones en 2016), 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 159 millones de euros (162 millones en 2016).

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 2017 aparecen detallados en la Nota 2.6.

El movimiento de estos activos durante 2016 fue el siguiente:

(Millones de euros)	SALDO AL 01/01/2016	TOTAL ADICIONES	TOTAL RETIROS	VARIACIONES DE PERÍMETRO Y TRASPASOS	EFFECTO TIPO DE CAMBIO	SALDOS AL 31/12/2016
Autopistas España	793	0	0	0	0	793
Autopistas USA	5.764	437	0	-1.375	198	5.025
Resto Autopistas	384	0	0	0	0	384
Inversión Autopistas	6.941	437	0	-1.375	198	6.202
Amortización acumulada	-261	-75	0	40	-4	-300
Provisiones por deterioro	-28	0	3	0	0	-25
Inversión neta Autopistas	6.651	362	3	-1.334	195	5.876
Inversión resto Proyectos de infraestructura	485	12	-11	0	0	486
Amortización resto Proyectos de infraestructura	-179	-27	11	0	0	-195
Total inversión neta resto proyectos de infraestructura	306	-15	0	0	0	291
Total inversión	7.426	449	-11	-1.375	198	6.689
Total amortización y provisión	-469	-102	14	40	-4	-521
Total inversión neta	6.957	347	3	-1.334	195	6.168

3.3.2. Activos modelo cuenta a cobrar

En relación a los activos sujetos al modelo cuenta a cobrar derivados de la aplicación de la CINIIF 12, se corresponden principalmente a las cantidades a cobrar a largo plazo (mayor de un año) de las administraciones públicas como contrapartida a los servicios prestados o inversiones realizadas en el marco de un contrato de concesión. Se detallan a continuación los movimientos al 31 de diciembre de 2017 y 31 de diciembre 2016:

MOVIMIENTOS (Millones de euros)	CUENTAS A COBRAR PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS 2017	CUENTAS A COBRAR PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS 2016
Saldo a inicio del ejercicio	977	1.586
Adiciones	185	298
Retiros	-50	-215
Traspasos y otros	-75	-664
Variaciones de perímetro	0	0
Efecto tipo de cambio	-2	-29
Saldo a final del ejercicio	1.035	977

Nota: saldos presentados netos de provisiones

En relación a la cuenta a cobrar relativa al proyecto de Autema, tanto el decreto publicado en el ejercicio 2015 como el nuevo decreto

publicado en el ejercicio 2016 se encuentran recurridos de forma acumulada en un solo procedimiento y no se ha considerado al respecto modificaciones sustanciales a las ya consideradas en relación al tratamiento de la misma (ver Nota 6.5.1.a). Como se indica en la nota mencionada, la sociedad considera que hay argumentos legales muy sólidos para ganar dicho recurso, por lo que se ha decidido mantener registrado el proyecto como una cuenta a cobrar. Adicionalmente se ha realizado un test de deterioro respecto al fondo de comercio que dicho proyecto tenía asignado registrándose una pérdida por importe de 29 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 (Millones de euros)	SALDOS A 31/12/2017			SALDOS A 31/12/2016		
	CUENTA A COBRAR A LARGO PLAZO	CUENTA A COBRAR A CORTO PLAZO (Nota 4.2)	TOTAL 2017	CUENTA A COBRAR A LARGO PLAZO	CUENTA A COBRAR A CORTO PLAZO (Nota 4.2)	TOTAL 2016
Autopista Terrasa Manresa, S.A	634	25	659	571	77	648
Autopistas	634	25	659	571	77	648
Concesionaria de Prisiones Lledoners	66	2	68	68	1	70
Concesionaria de Prisiones Figueras	109	3	113	114	2	116
Depusa Aragón	26	0	26	13	0	13
Budimex Parking Wrocław	11	0	11	10	0	10
Construcción	213	5	218	206	4	209
Hospital de Cantabria	71	14	85	79	10	89
Plantas de tratamiento de residuos en España	33	9	42	51	10	61
Plantas de tratamiento de residuos en Reino Unido y Polonia	71	168	239	71	169	239
Servicios	175	191	366	200	189	389
Denver Great Hall LLC	12	0	12	0	0	0
Aeropuertos	12	0	12	0	0	0
Total Grupo	1.035	221	1.256	977	270	1.247

3.3.3 Impacto en flujo de caja

El impacto conjunto en el flujo de caja por las adiciones de proyectos de modelo intangible y cuenta a cobrar ha ascendido a -371 millones de euros (Nota 5.3), el cual difiere de las adiciones en balance principalmente por las siguientes razones:

- En los proyectos de modelo intangible, por diferencias entre devengo y pago, así como a activaciones en proyectos en curso que no suponen salida de caja.
- En los proyectos de modelo de cuenta a cobrar, por los incrementos de la cuenta a cobrar como contrapartida a los ingresos por los servicios prestados, los cuales tampoco suponen una salida de caja.

3.4. Inmovilizado material

El movimiento de los saldos que componen el epígrafe de Inmovilizado material del balance de situación consolidado ha sido el siguiente:

MOVIMIENTOS DURANTE 2017 (Millones de euros)	TERRENOS Y CONSTRUCCIONES	INSTALACIONES TÉCNICAS Y MAQUINARIAS	OTRAS INSTALAC. UTILLAJE Y MOBILIARIO	TOTAL
Inversión:				
Saldo al 01.01.2017	189	974	804	1.967
Altas	7	64	71	142
Bajas	-8	-61	-49	-119
Variaciones de perímetro y traspasos	12	3	19	34
Efecto tipo de cambio	-5	-32	-22	-59
Saldos al 31.12.2017	194	948	824	1.966
Amortización acumulada y deterioros al 01.01.2017	-45	-669	-522	-1.235
Dotación amortización	-7	-79	-58	-144
Bajas	7	48	37	92
Variaciones de perímetro y traspasos	-3	3	-12	-12
Efecto tipo de cambio	1	17	9	27
Deterioros Inmovilizado Material	0	0	0	0
Saldos al 31.12.2017	-47	-680	-546	-1.272
Valor neto contable 31.12.2017	147	268	278	694

Las variaciones más significativas en 2017 son las siguientes:

Adiciones:

Del total de adiciones por 142 millones de euros, las más significativas se han producido en el área de Servicios por 83 millones de euros en relación con inversiones realizadas destinadas a la ampliación de capacidad de vertederos, a la instalación de nuevas plantas de transferencia y tratamiento de residuos, así como a la renovación de elementos de limpieza, transporte y luminarias asociados a los contratos vigentes. Por otra parte, en la unidad de Construcción, se han realizado adquisiciones por un total de 49 millones de euros, en relación con la maquinaria específica de obra.

Adicionalmente a lo anterior, durante el ejercicio 2017 el impacto de la variación del tipo de cambio del euro frente al dólar australiano y americano, peso chileno y de la libra han supuesto un decremento neto en el inmovilizado material de 59 millones de euros.

El detalle por segmento de negocio de las adiciones de inmovilizado material ha sido el siguiente:

(Millones de euros)	2017	2016
Construcción	49	60
Autopistas	9	4
Servicios	83	61
Otros	1	16
Total	142	141

Impacto en flujo de caja: El impacto en el flujo de caja por las adiciones de inmovilizado material ha ascendido a -132 millones de euros (Nota 5.3).

Bajas o Retiros:

Se producen 119 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, 25 millones de euros se registran en el área de construcción y 80 millones de euros en 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 70 millones de euros (68 millones en 2016), 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, entendiendo que dichas pólizas cubren de manera suficiente los riesgos a los que están sometidos.

El detalle del inmovilizado en curso asciende a 58 millones de euros (58 millones de euros en 2016) asociado fundamentalmente a la División de Servicios 44 millones de euros y cuya variación se debe principalmente a Cespa Gestión de Residuos y Broadpectrum Australia.

A continuación, se muestran los movimientos del año 2016:

MOVIMIENTOS DURANTE 2016 (Millones de euros)	TERRENOS Y CONSTRUCCIONES	INSTALACIONES TÉCNICAS Y MAQUINARIAS	OTRAS INSTALAC., UTILILLAJE Y MOBILIARIO	TOTAL
Inversión: Saldo al 01.01.2016	174	859	675	1.707
Altas	19	47	74	141
Bajas	-1	-91	-29	-121
Variaciones de perímetro y trasposos	5	167	83	255
Efecto tipo de cambio	-8	-9	1	-15
Saldos al 31.12.2016	189	974	804	1.967
Amortización acumulada y deterioros al 01.01.2016	-47	-682	-488	-1.217
Dotación amortización	-7	-55	-51	-112
Bajas	0	54	23	77
Variaciones de perímetro y trasposos	6	4	-7	2
Efecto tipo de cambio	3	10	2	14
Deterioros Inmovilizado Material	0	0	0	0
Saldos al 31.12.2016	-45	-669	-522	-1.236
Valor neto contable 31.12.2016	144	305	282	731

3.5. Inversiones en asociadas

El detalle de la inversión en sociedades puestas en equivalencia al cierre del ejercicio 2017 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%).

2017 (Millones de euros)	HAH (25%)	407ETR (43,23%)	RESTO	TOTAL
Saldo 31.12.16	837	1.881	156	2.874
Participación en el resultado	87	125	39	251
Dividendos	-148	-248	-28	-423
Diferencias de cambio	-33	-106	-3	-143
Pensiones	-15	0	3	-12
Var. perímetro	0	0	148	148
Otros	9	0	-17	-8
Saldo 31.12.17	737	1.652	298	2.687

Evolución: La evolución de este epígrafe se explica fundamentalmente por el reparto de dividendos de 423 millones de euros, neteados en parte por la participación en el resultado del ejercicio (251 millones de euros), y por la apreciación del euro frente a la libra esterlina y el dólar canadiense principalmente, que provoca un impacto negativo de -143 millones de euros. Asimismo, destaca el impacto positivo por la incorporación al epígrafe de las autopistas portuguesas Norte Litoral y Algarve (148 millones de euros) tras las desinversiones parciales producidas en el ejercicio y descritas en la Nota 1.1.3 Cambios en el perímetro de consolidación.

Impacto en flujo de caja: La diferencia entre los 423 millones de dividendos que aparecen en la anterior tabla y los 543 millones de euros que se desglosan el estado de flujo de caja (nota 5.3), y corresponden fundamentalmente a intereses cobrados de préstamos otorgados a sociedades puestas en equivalencia, clasificados dentro del

epígrafe de Activos Financieros no Corrientes del Balance (nota 3.6), y al efecto de determinadas coberturas de tipo de cambio relacionadas con los dividendos cobrados.

El movimiento de los saldos de este epígrafe del balance de situación durante el ejercicio 2016 fue el siguiente:

2016 (Millones de euros)	HAH (25%)	407ETR (43,23%)	RESTO	TOTAL
Saldo 31.12.15	1.213	1.909	116	3.237
Participación en el resultado	-57	98	41	82
Dividendos cobrados y devoluciones de fondos propios	-102	-234	-31	-367
Diferencias de cambio	-155	109	1	-45
Pensiones	-55	0	-18	-73
Otros	-6	0	47	40
Saldo 31.12.16	837	1.881	156	2.874

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 2017.

Igualmente, dado que ambas participaciones fueron revalorizadas en el momento en que se produjo la pérdida de control, registrándose un fondo de comercio, en cumplimiento de lo establecido en el p.40 y siguientes de la NIC 28, anualmente se realiza un análisis sobre la posible existencia de indicios de deterioro.

3.5.1. Detalles de información relativa a HAH

a. Análisis de Deterioro

En base a las valoraciones y sensibilidades realizadas, a las referencias de valor de transacciones con terceros y a la evolución positiva del activo en el ejercicio, se ha concluido que no existe deterioro.

La evolución en 2017 ha sido positiva, destacando la mejora del resultado bruto de explotación del 4,6% respecto a 2016 y del 6,0% frente al Presupuesto 2017, utilizado como primer año de proyección en el test de deterioro en el ejercicio anterior. El crecimiento del RAB en el año ha sido del 3,6%, situándose en 15.786 millones de libras. Asimismo, el tráfico se ha situado un 3,1% por encima de 2016 y un 3,9% por encima del Presupuesto 2017.

Las principales hipótesis utilizadas para la valoración del activo a efectos del test de deterioro han sido las siguientes:

- Se ha considerado el último plan de negocio aprobado por la compañía. Dicho plan se basa en la rentabilidad por activos fijada por el regulador para el presente quinquenio (Q6: 2014-2019) del 5,35%, lo que supone una bajada anual de tarifas de -1,5% (factor "x") + inflación (RPI) hasta diciembre de 2019.
- En cumplimiento de lo establecido en la NIC 36 párrafo 44, no se ha considerado el desarrollo de los posibles planes de ampliación de capacidad del aeropuerto de Heathrow (proyecto tercera pista). No obstante, señalar que el 25 de octubre de 2016 el Gobierno Británico anunció su decisión de seleccionar la construcción de una tercera pista en el aeropuerto de Heathrow para aumentar la capacidad aeroportuaria en el sureste de Inglaterra. La Comisión Davies, creada para estudiar las diferentes opciones de ampliación de capacidad, ya la recomendó en julio de 2015 como mejor

opción de manera unánime. Esta declaración, sin embargo, requiere la aprobación parlamentaria del National Policy Statement y posteriormente del Development Consent Order por el Secretario de Estado que se espera tengan lugar entre 2018 y 2021.

- 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 2050, aplicando un múltiplo de salida ese año de 1,15xRAB. La tasa de descuento del equity desaplancado (Ku) es del 7,5% 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 en un 78%. Adicionalmente se han realizado sensibilidades a las principales variables (remuneración del RAB, tasa de descuento, inflación a largo plazo y múltiplo de salida) y en todos los casos el importe de la valoración es superior al valor en libros. Señalar que se trata de una valoración a efectos de test de deterioro realizada desde una óptica conservadora.

b. Evolución Balance de Situación y Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2017-2016

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 2017.

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 2017 son 1 EUR=0,88893 GBP (0,85448 en 2016) para saldos de balance y 1 EUR=0,87506 GBP (0,82301 en 2016) para Pérdidas y Ganancias.

HAH (100%) MILL. GBP	2017	2016	VAR. 17/16
Activos no corrientes	16.590	16.834	-245
Fondo de comercio	2.753	2.753	0
Inmov. en Proy. de infraestructuras	13.344	13.347	-3
Activos financieros no corrientes	48	32	17
Activos por superávit de pensiones	0	0	0
Impuestos diferidos	0	0	0
Derivados financieros	444	676	-232
Otros activos no corrientes	0	27	-27
Activos corrientes	1.002	1.025	-24
Clientes y cuentas a cobrar	266	617	-352
Derivados financieros	170	78	92
Tesorería y equivalentes	554	319	235
Otros activos corrientes	11	11	0
Total activo	17.592	17.860	-268

Balance de Situación

HAH (100%) MILL. GBP	2017	2016	VAR. 17/16
Patrimonio neto	297	540	-243
Pasivos no corrientes	15.523	15.439	85
Provisiones para pensiones	158	113	45
Deuda financiera	13.116	13.125	-9
Impuestos diferidos	773	761	11
Derivados financieros	1.459	1.419	39
Otros pasivos no corrientes	18	20	-2
Pasivos corrientes	1.771	1.881	-110
Deuda financiera	1.356	1.501	-146
Deudas operaciones de tráfico	377	365	12
Derivados financieros	7	2	5
Otros pasivos corrientes	32	13	19
Total pasivo	17.592	17.860	-268

Patrimonio Neto

El patrimonio neto asciende a 31 de diciembre de 2017 a 297 millones de libras y experimenta un decrecimiento de -243 millones de libras respecto al ejercicio anterior. De forma adicional al resultado del ejercicio de 303 millones de libras, cabe señalar como principales movimientos el reparto de dividendos a sus accionistas por importe de -525 millones de libras, así como el impacto de -52 millones de libras registrado en reservas por planes de pensiones. Estos impactos negativos están parcialmente compensados por el impacto de 28 millones de libras por derivados de cobertura.

El 25% de los fondos propios de la participada no se corresponden con el valor contable de la participación, ya que ésta incluye también el importe de la plusvalía generada al valorar a valor razonable la participación retenida, tras la operación de desinversión del 5,88% de esta sociedad llevada a cabo en octubre de 2011. Dicha revalorización fue asignada como mayor valor del fondo de comercio. De esta manera, para obtener el valor en libros de Ferrovial, sería necesario incrementar el 25% de los fondos propios anteriormente presentados (74 millones de libras), en el importe de la mencionada revalorización (581 millones de libras), lo que supone un total de 655 millones de libras, que convertidas al tipo de cambio de cierre (1 EUR = 0,88893 GBP) equivalen a los 737 millones de euros de participación.

Deuda financiera

La deuda financiera de HAH (corto y largo plazo) se sitúa a 31 de diciembre de 2017 en 14.471 millones de libras, lo que supone un decremento de 155 millones de libras respecto al ejercicio anterior (14.626 millones de libras a 31 de diciembre de 2016). Esta disminución se debe principalmente al efecto de:

- Amortización y emisión de bonos por importe de -1.122 millones y 718 millones de libras respectivamente, así como incremento neto de 372 millones de libras de deuda bancaria.
- Decremento de 104 millones de libras como consecuencia de ajustes de valor razonable y tipo de cambio de los bonos emitidos en divisa. Este impacto se ve compensado por los cambios de valor de los cross currency swaps contratados como cobertura de esta deuda (-144 millones de euros).

- Otros movimientos por -19 millones de euros (intereses devengados no pagados y comisiones, principalmente).
- Derivados financieros a valor razonable

La cartera de derivados de HAH cuenta a 31 de diciembre de 2017 con unos notacionales totales de 12.014 millones de libras, entre los que se incluyen derivados de tipo de interés (IRS) por un notional de 2.914 millones de libras (cobertura de deuda a tipo variable), cross currency swaps (cobertura de bonos emitidos en moneda extranjera) por un notional de 3.884 millones de libras y derivados indexados a la inflación (ILS) por un notional de 5.216 millones. Los derivados de inflación tienen por objeto compensar el desequilibrio que puede surgir entre los ingresos del negocio y el activo regulado que están indexados a la inflación y los pagos por intereses de deuda a tipo fijo, que por lo tanto no varían en función de la evolución de la inflación.

La variación de la valoración neta (posición de activo y de pasivo) de estos instrumentos financieros ha supuesto un aumento de pasivo de 184 millones de libras en el ejercicio. Los principales impactos corresponden a:

- Liquidaciones de caja (pagos netos) de -68 millones de libras.
- Devengo de gastos financieros (resultado por financiación) por -195 millones de libras.
- Efecto en reservas del cambio de valor de los derivados de cobertura por 34 millones de libras.
- Ajustes por cambios de valor de estos instrumentos (resultado valor razonable) por 44 millones de libras, debido principalmente a los *index linked swaps* (+137 millones de libras), *interest rate swaps* (+51 millones de libras) y *cross currency swaps* (-144 millones de libras, si bien estos se compensan parcialmente con los ajustes de valor razonable de los bonos emitidos en divisa y objeto de cobertura de estos instrumentos).

Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2017-2016

En la tabla adjunta se presenta la evolución de la cuenta de resultados de HAH en los ejercicios 2017 y 2016.

HAH (100%) MILLONES GBP	2017	2016	VAR. 17/16
Ingresos de explotación	2.883	2.809	74
Gastos de explotación	-1.123	-1.126	3
Resultado bruto de explotación	1.760	1.683	77
Dotaciones a la amortización	-750	-708	-41
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenaciones	1.010	975	35
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	-7	7
Resultado de explotación	1.010	969	42
Resultado financiero	-628	-1.231	603
Resultado antes de impuestos	383	-263	645
Impuesto sobre beneficios	-79	74	-153
Resultado operaciones continuadas	303	-189	492
Resultado operaciones discontinuadas	0	0	0
Resultado neto	303	-189	492
Resultado asignable a Ferrovial (Mill. Euros)	87	-57	144

Los ingresos de explotación mejoran principalmente por el buen comportamiento de los ingresos comerciales y aeronáuticos debido fundamentalmente al mayor número de pasajeros. Respecto a los costes, están en línea con el año anterior. Estos efectos se trasladan al Resultado Bruto de Explotación que experimenta una mejora del 4,6%.

No obstante, la mejora más relevante se produce en el resultado financiero, que se ve afectado por los ajustes de valor razonable de derivados y deuda a valor razonable (fundamentalmente index linked swaps e interest rate swaps), que suponen +203 millones de libras (+48 millones de euros netos atribuibles a Ferrovial), provocados principalmente por las expectativas de inflación y de tipos de interés. Este mismo concepto en Diciembre de 2016 fue de -479 millones de libras positivos (-121 millones de euros en el resultado neto de Ferrovial).

En el Informe de Gestión se incluye información más detallada sobre la evolución de los resultados de HAH.

3.5.2. Detalles de información relativa a 407 ETR

Al igual que en HAH, dado que en el momento en que se produjo la pérdida de control, la participación de Ferrovial en la 407 ETR fue revalorizada y se consideró la existencia implícita de un fondo de comercio, en cumplimiento de lo establecido en el p.40 y siguientes de la NIC 28, anualmente se realiza un análisis sobre la posible existencia de indicios de deterioro.

a. Análisis de deterioro

En base a la valoración realizada por Ferrovial de esta concesión, la evolución positiva del activo en los últimos años y las sensibilidades realizadas, se ha concluido que no existe deterioro.

La evolución de este activo en los últimos 10 años ha sido muy positiva, con crecimientos anuales medios de ingresos del 10%, de resultado bruto de explotación (EBITDA) del 12% y de dividendos del 23%. Durante 2017 la autopista se ha comportado mejor de lo que estaba estimado en el Presupuesto, utilizado éste como punto de partida del test de deterioro en el ejercicio anterior, habiendo mejorado las ventas respecto al mismo en un 2,9% en moneda local. Frente a 2016, las ventas se incrementaron un 11,7% debido a la subida de tarifas de un 8,9% y a una mejora en tráfico del 2,3%. En la misma línea, el EBITDA ha mejorado respecto al ejercicio anterior en un 12,1% y frente al Presupuesto un 3,4%.

La valoración que realiza Ferrovial de esta concesión presenta una holgura frente al valor en libros del 400%. Se han realizado sensibilidades al crecimiento de ingresos y a la tasa de descuento, manteniéndose una amplia holgura.

La metodología de valoración seguida es similar a la descrita para el resto de autopistas (ver Nota 3.1.2.c relativa al Fondo de comercio de Autopistas). Para determinar la tasa de descuento se ha utilizado una tasa libre de riesgo normalizada que toma como referencia el bono a 30 años en Canadá, una beta que considera el nivel de apalancamiento y riesgo del activo y una prima de mercado del 6,0% (misma que en el ejercicio anterior). El resultado es una tasa de descuento (coste del equity o Ke) después de impuestos del 6,5% (8,2% antes de impuestos).

En base a la valoración y su evolución positiva en los últimos años, no se han identificado indicios de deterioro.

b. Evolución Balance de Situación y Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2017-2016 relativa a este Grupo de sociedades a 31 de diciembre de 2017 y 2016.

Estos datos corresponden al 100% de la compañía y están presentados en millones de dólares canadienses. Los tipos de cambio utilizados en 2017 son 1 EUR=1,5059 CAD (1,4185 en 2016) para saldos de balance y 1 EUR=1,4755 CAD (1,4590 en 2016) para pérdidas y ganancias.

Balance de Situación 2017-2016

407 ETR (100%) MILLONES CAD	2017	2016	VAR. 17/16
Activos no corrientes	4.408	4.362	46
Inmov. en Proj. de infraestructuras	3.943	3.938	5
Activos financieros no corrientes	429	383	46
Impuestos diferidos	37	41	-4
Otros activos no corrientes	0	1	-1
Activos corrientes	1.219	965	254
Deudores y otras cuentas a cobrar	221	188	34
Tesorería y equivalentes	998	778	220
Total activo	5.627	5.328	299
Patrimonio neto	-3.435	-3.059	-376
Pasivos no corrientes	8.364	7.310	1.054
Deuda financiera	7.862	6.819	1.044
Impuestos diferidos	502	491	10
Pasivos corrientes	698	1077	-379
Deuda financiera	522	993	-471
Acreedores y otras cuentas a pagar	176	85	91
Total pasivo	5.627	5.328	299

Se describen a continuación las principales variaciones experimentadas en el balance de situación de la 407 ETR a 31 de diciembre de 2017, frente al ejercicio anterior:

- Patrimonio neto

El patrimonio neto experimenta una reducción de 376 millones de dólares respecto al ejercicio anterior, correspondiendo a la incorporación del resultado positivo del ejercicio por 470 millones de dólares y a la reducción consecuencia del pago del dividendo a los accionistas por importe de 845 millones de dólares.

El 43,23% de los fondos propios de la participada no se corresponden con el valor contable consolidado de la participación, ya que esta incluye también el importe de la plusvalía generada al valorar a valor razonable la participación retenida, tras la operación de desinversión del 10% de esta sociedad llevada a cabo en 2010, asignada a mayor valor de la concesión, así como el fondo de comercio originado en 2009 por la fusión entre Grupo Ferrovial S.A. y Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transportes, S.A.. De esta manera, para obtener el valor en libros consolidado de Ferrovial, es necesario incrementar el 43,23% de los fondos propios anteriormente presentados (-1.485 millones de dólares canadienses), en el importe de la mencionada revalorización y del fondo de comercio (2.654 y 1.319 millones de dólares canadienses respectivamente) que supone un total de 2.488 millones de dólares canadienses, que convertidos al tipo de cambio de cierre (1 EUR = 1,5059 CAD) equivalen a los 1.652 millones de euros de participación.

- Deuda financiera

El conjunto de deuda financiera (corto y largo plazo) aumenta con respecto a diciembre de 2016 en 573 millones de dólares, provocado principalmente por la emisión de bonos en el mes de

marzo por importe nominal de 250 millones de dólares (Serie 17-A1 con vencimiento 2033), y a otras series emitidas en el mes de septiembre por importe nominal de 800 millones de dólares canadienses (Series 17-D1 y 17-A2) con vencimiento en 2022 y 2044. Estos aumentos se ven compensados por cancelación de la serie de bonos 10 D-1 en septiembre de 2017 por -300 millones de dólares y de líneas de crédito por -180 millones de dólares.

Dicha variación en términos de deuda neta es más reducida ya que, en paralelo al aumento de la deuda financiera, se ha producido un aumento de la tesorería y equivalentes, incluyendo caja restringida, por valor de 220 millones de dólares.

Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2017-2016

En la tabla adjunta se presenta la evolución de la cuenta de resultados de 407 ETR en los ejercicios de diciembre 2017 y diciembre 2016:

407 ETR (100%) MILLONES CAD	2017	2016	VAR. 17/16
Ingresos de explotación	1.268	1.135	133
Gastos de explotación	-164	-150	-14
Resultado bruto de explotación	1.104	985	119
Dotaciones a la amortización	-106	-105	-1
Resultado de explotación	998	880	118
Resultado financiero	-358	-373	14
Resultado antes de impuestos	640	507	132
Impuesto sobre beneficios	-169	-134	-35
Resultado neto	470	373	97
Resultado asignable a Ferrovial (Millones de euros)	125	98	27

La principal variación en la cuenta de resultados se produce en la línea del Ingresos de Explotación (+133 millones de dólares) como consecuencia del incremento de tarifas y la mejora en los tráficos de la autopista.

Cabe señalar que el resultado atribuible a Ferrovial incluye también la amortización en el plazo de la concesión de la revalorización registrada tras la pérdida de control de la sociedad acaecida en la venta de 2010 y mencionada anteriormente. De esta manera, al 43,23% del resultado local (203 millones de dólares), sería necesario deducirle -19 millones de amortización. Dividiendo los 184 millones de dólares resultantes por el tipo de cambio medio (1 EUR = 1,4755 CAD), se obtienen los 125 millones de euros asignables a Ferrovial en 2017.

3.5.3. Otros desgloses relativos a sociedades asociadas

a) Movimiento de resto de asociadas

El desglose de las sociedades asociadas con el detalle del valor consolidado de las mismas y sus principales magnitudes puede consultarse en el Anexo II.

El movimiento durante el ejercicio de la participación sobre estas sociedades ha sido el siguiente:

2017 (Millones de euros)	RESTO
Saldo 31.12.16	156
Participación en el resultado	39
Dividendos cobrados y devoluciones de fondos propios	-28
Diferencias de cambio	-3
Pensiones	3
Var. perímetro	148
Otros	-17
Saldo 31.12.17	298

Dentro de la participación en el resultado destaca la aportación de las joint ventures de Servicios (26 millones de euros), AGS Airports Holding (2 millones de euros), 407 East Development (1 millones de euros) y otras asociadas (10 millones de euros).

Los dividendos cobrados, por su parte, corresponden a la División de Servicios por 19 millones de euros, procedentes principalmente de las joint ventures de Amey, de FMM Company (contrato de mantenimiento del aeropuerto de Doha) y de EMESA-Calle 30, y a Autopistas, por 9 millones de euros (principalmente Algarve y Norte-Litoral).

Dentro de las variaciones de perímetro, tal y como se menciona anteriormente, se registra la entrada en el epígrafe de las autopistas portuguesas Norte Litoral y Algarve (148 millones de euros).

b) Otros desgloses de información relativos a sociedades puestas en equivalencia

b.1) Inversión en AGS

Dentro de las sociedades consolidadas por puesta en equivalencia destaca AGS Airports, sociedad titular de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton. Dado que en el momento de su adquisición se generó un Fondo de Comercio, se ha realizado un test de deterioro. El valor neto contable de AGS asciende a 180 millones de euros, suma de la inversión de 5 millones de euros y el valor del préstamo participativo que tiene registrado por 175 millones de euros (ver Nota 3.6 Activos Financieros No Corrientes). Se ha realizado una valoración de AGS, con una tasa de descuento (Ke) en torno al 7,5% (tasa aproximada antes de impuestos del 8,5%), y presenta una holgura del 381% frente a su valor neto contable. Adicionalmente la valoración media de los analistas se sitúa en 515 millones de euros, 2,9 veces superior a su valor contable. Cabe señalar que la evolución del activo en 2017 ha sido positiva, con un incremento en el número de pasajeros y el EBITDA en términos homogéneos con respecto a 2016 del 4,9% y el 10,7% respectivamente.

b.2) Autopista I-66

En Noviembre de 2017 ha tenido lugar el cierre financiero de la Autopista I-66 en Virginia. La participación sobre la sociedad concesionaria de la misma es del 50% y se consolida por puesta en equivalencia.

Aunque la inversión en el capital de la sociedad a cierre del ejercicio 2017 es irrelevante, existe un compromiso de inversión adicional de 633 millones de euros en los próximos 5 años.

b.3) Otra información

Además, existen algunas sociedades asociadas cuyo valor en libros es cero. De acuerdo con la NIC 28, si la participación en pérdidas de la asociada iguala o excede su participación en ésta, el inversor dejará de

reconocer su participación en las pérdidas adicionales, salvo que existan obligaciones legales o implícitas que justifiquen el registro de un pasivo por las pérdidas adicionales una vez reducido el valor de la inversión a cero.

No existen limitaciones significativas a la capacidad de las asociadas para transferir fondos a la dominante en forma de dividendos o devolución de deuda o anticipos, distintas de las que pueden surgir de los contratos de financiación de dichas sociedades o de la propia situación financiera de las mismas, y no existen pasivos contingentes relacionados con dichas sociedades que pudieran resultar asumidos por el Grupo.

Las sociedades más significativas en las que teniendo una participación inferior al 20% se aplica el método de puesta en equivalencia son la sociedad Madrid Calle 30, y Amey Ventures Investment Limited (AVIL) debido a que, si bien Ferrovial solamente ostenta una participación indirecta del 10% y 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 protectivo.

No existen sociedades significativas en las que teniendo una participación superior al 20% no se aplique el método de puesta en equivalencia.

Las garantías otorgadas por sociedades del Grupo en favor de sociedades por puesta en equivalencia se desglosan en la Nota 6.5.

3.6. ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES

Se detallan a continuación los movimientos al 31 de diciembre de 2017:

MOVIMIENTOS DURANTE 2017 (Millones de euros)	PRÉSTAMOS A LARGO PLAZO EN SOCIEDADES ASOCIADAS	CAJA RESTRINGIDA EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS Y OTROS ACTIVOS FINANCIEROS	RESTO CUENTAS A COBRAR A LARGO PLAZO	TOTAL
Saldo a 01/01/2017	374	249	112	735
Adiciones	28	168	15	211
Retiros	-82	-102	-10	-194
Traspasos y otros	6	0	58	64
Efecto tipo de cambio	-14	-30	-3	-47
Saldo al 31/12/2017	312	285	172	769

Nota: saldos presentados netos de provisiones

- La partida "Préstamos a largo plazo en sociedades asociadas" recoge fundamentalmente el préstamo concedido a AGS por importe de 175 millones de euros, así como préstamos participativos a empresas asociadas por importe de 40 millones de euros (38 millones de euros en 2016) y otros créditos ordinarios a empresas asociadas por 97 millones de euros (85 millones de euros en 2016).
- La partida "Caja restringida en proyectos de infraestructura y otros activos financieros" corresponde fundamentalmente a depósitos realizados en las sociedades concesionarias de autopistas, cuyo uso está limitado a determinados objetivos dentro del contrato concesional, bien pago de inversiones futuras, gastos operativos o servicio de la deuda. Las variaciones netas de esta partida se corresponden principalmente a dos proyectos: LBJ Infrastructure Group por 22 millones de euros netos y NTE Mobility Partners por 35 millones de euros netos. En la Nota relativa a Posición Neta de Tesorería se encuentran detallados los principales saldos y variaciones registradas en esta partida.

- Por último, la partida “Resto de cuenta a cobrar” comprende: Créditos comerciales a cobrar del segmento de servicios con diversas entidades públicas, fundamentalmente ayuntamientos y comunidades autónomas, que se encontraban renegociadas a largo plazo por aproximadamente 21 millones de euros (26 millones en 2016).
- Otros créditos comerciales fundamentalmente con diversas administraciones públicas, en relación con contratos a largo plazo por importe de 94 millones de euros (42 millones de euros a 31 de diciembre de 2016). En relación a los traspasos producidos a esta partida por 58 millones de euros, se corresponde con la reclasificación del activo concesional M-203 desde el epígrafe de Proyectos de Infraestructuras (ver nota 3.3.), de acuerdo a la resolución en el tratamiento del convenio regulador, tal y como se explica en la nota 6.5.1.
- Depósitos y fianzas a largo plazo por importe de 19 millones de euros (7 millones de euros a diciembre de 2016).
- Activos financieros disponibles para la venta correspondientes a la unidad de servicios por importe de 34 millones de euros. Específicamente hace referencia a un activo financiero de Broadpectrum correspondiente a participaciones en determinadas sociedades no controladas.

Se presenta a continuación a efectos informativos el movimiento de estas partidas para el ejercicio 2016:

MOVIMIENTOS DURANTE 2016 (Millones de euros)	INVERSIONES A LARGO PLAZO EN SOCIEDADES ASOCIADAS	CAJA RESTRINGIDA EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA S Y OTROS ACTIVOS FINANCIEROS	RESTO DE CUENTAS A COBRAR A LARGO PLAZO	TOTAL
Saldo 01/01/2016	411	261	83	755
Altas	52	153	-2	204
Bajas	-27	-112	-16	-154
Traspasos	-17	-61	0	-78
Variaciones de perímetro	4	0	41	45
Efecto tipo de cambio	-49	7	8	-34
Saldo 31/12/2016	374	249	112	735

SECCIÓN 4: CAPITAL CIRCULANTE

Esta sección comprende las notas relativas a existencias (nota 4.1), a deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo (nota 4.2), así como a acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo (nota 4.3). El saldo neto de dichas partidas se denomina capital circulante.

(Millones de euros)	2016	NIIF 15	TIPO CAMBIO	CAMBIOS PERÍMETRO	OTROS	2017
Existencias	516	25	-2	1	89	629
Deudores y otras cuentas a cobrar a CP	2.822	-304	-69	14	172	2.635
Acreedores y otras cuentas a pagar CP	-3.895	-19	89	-5	-391	-4.221
Total	-557	-298	18	10	-130	-957

La aplicación anticipada de la NIIF 15 (Nota 4.4) ha sido el principal motivo de la variación del capital circulante, especialmente en lo referente al epígrafe de deudores y otras cuentas a cobrar, que se ha reducido en 304 millones de euros.

Excluyendo el impacto de la NIIF 15, el tipo de cambio y el cambio de perímetro, destaca el incremento en el epígrafe de Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo, derivado principalmente del aumento de la cuenta de anticipos recibidos de clientes en el ejercicio en la actividad de construcción.

El apartado 4.4 incluye un análisis más detallado de las partidas de balance relacionadas con el reconocimiento de ingresos de contratos con clientes en el negocio de Construcción y Servicios, incorporando los desgloses requeridos por la NIIF 15 en relación a dichos contratos.

4.1. Existencias

La composición del saldo de existencias a 31 de diciembre de 2017 y 2016 es la siguiente:

(Millones de euros)	2016	NIIF 15	TIPO CAMBIO	CAMBIOS PERÍMETRO	OTROS	2017
Existencias comerciales	319	0	12	0	29	360
Materias primas y otros aprovisionamientos	128	0	-6	0	23	145
Costes de licitación y movilización	69	25	-8	1	37	124
Existencias	516	25	-2	1	89	629

De las existencias comerciales registradas a 31 de diciembre de 2017, 286 millones de euros corresponden a la actividad de Inmobiliaria en Polonia (239 millones de euros en 2016), en concepto de terrenos y solares por 128 millones de euros (100 millones de euros en 2016), así como a promociones inmobiliarias en distinto grado de avance por importe de 158 millones de euros (139 millones en 2016).

En cuanto a materias primas y otros aprovisionamientos, 126 millones corresponden a la división de construcción, fundamentalmente a través de sus filiales en Estados Unidos y Canadá por importe de 53 millones de euros (49 millones en 2016) y Budimex por importe de 54 millones de euros (32 millones de euros en 2016). Adicionalmente, la división de Servicios tiene registradas a cierre del año 17 millones de euros, fundamentalmente a través de su filial Amey por importe de 13 millones de euros (22 millones de euros en 2016).

Por último, en el epígrafe costes de licitación y movilización se reconocen costes de contratos por un importe de 124 millones de euros (69 millones de euros en 2016). Tal y como se explica en la nota 1.3.3.4 de reconocimiento de ingresos, en este epígrafe se reconocen tanto los activos relacionados con los costes de obtención del contrato (costes de licitación) como los costes incurridos para cumplir un contrato (costes de movilización). En lo referente a los costes de licitación, el Grupo ha reconocido 23 millones de euros (9 millones de euros en 2016) correspondientes a los contratos de construcción.

Adicionalmente, existen costes de movilización por importe de 101 millones de euros (60 millones de euros en 2016), de los cuales 27 millones de euros corresponde a contratos de servicios y 74 millones de euros a contratos de construcción. El movimiento de 25 millones de euros en este epígrafe se debe a la aplicación de la NIIF 15 (ver Nota 1.3.1.1) y corresponde a una reclasificación desde el epígrafe de Deudores, ya que había determinados costes de movilización que estaban registrados en dicha partida.

Tanto para los costes de licitación como para los costes de movilización, la amortización se realiza de forma sistemática, de acuerdo con la transferencia al cliente de bienes y servicios con los que se relaciona el activo. Durante el ejercicio 2017 se han amortizado 1 millón de euros de los costes de licitación y 31 millones de euros de los costes de movilización.

4.2. Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo

Se presenta a continuación el detalle del epígrafe a 31 de diciembre de 2017 y 2016:

(Millones de euros)	2016	NIIF 15	TIPO CAMBIO	CAMBIOS PERÍMETRO	OTROS	2017
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	2.193	-292	-53	13	171	2.032
Otras cuentas a cobrar	629	-12	-16	1	1	603
Total deudores	2.822	-304	-69	14	172	2.635

a) Clientes por ventas y prestación de servicios

La composición de los saldos de clientes a 31 de diciembre de 2017 y 2016 es como sigue:

Millones de euros	2016	NIIF 15	Tipo Cambio	Cambios Perímetro	Otros	2017
Clientes	1.439	-30	-28	12	90	1.483
Provisiones clientes	-287	-2	0	0	13	-276
Clientes netos	1.152	-32	-28	12	103	1.207
Obra ejecutada pendiente de certificar	936	-259	-20	1	55	713
Retenciones por garantía	105	-1	-5	0	13	112
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	2.193	-292	-53	13	171	2.032

El epígrafe de Clientes por ventas y prestaciones de servicios ha experimentado una disminución de 161 millones de euros, pasando de un saldo de 2.193 millones de euros a 31 de diciembre de 2016 a 2.032 millones de euros a 31 de diciembre de 2017. Esta variación se explica fundamentalmente por:

- La principal variación se produce como consecuencia de la aplicación anticipada de la NIIF 15 (ver Nota 1.3 Políticas Contables), lo que ha supuesto una reducción del saldo total de clientes por ventas y prestaciones de servicios de 292 millones de euros.
- El impacto de tipo de cambio, que ha minorado este epígrafe en 53 millones de euros. Esta disminución se explica debido a la depreciación que han experimentado las principales divisas en las que opera el Grupo (con la excepción del zloty polaco que tiene un impacto positivo de 10 millones de euros).
- El resto de la variación se explica principalmente por el incremento de este epígrafe en Construcción Polonia (+79 millones de euros) y Servicios Reino Unido (+58 millones de euros).

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2017 se encuentran deducidos del epígrafe “Clientes por ventas y prestaciones de servicios” 88 millones de euros correspondientes a activos que habían sido dados de baja de balance mediante contratos de factoring, al considerar que cumplen las condiciones establecidas en el párrafo 20 de la NIC 39 sobre bajas de activos financieros (84 millones de euros a 31 de diciembre de 2016).

A continuación, se detallan las principales deudas que existen con clientes, desglosando por tipo de deudor:

	CONSTRUCCIÓN		SERVICIOS		RESTO Y AJUSTES		TOTAL	
Públicos	429	53%	772	61%	12	n.a.	1.213	60%
Privados	265	33%	424	34%	8	n.a.	697	34%
Grupo y Asociadas	115	14%	67	5%	-59	n.a.	122	6%
TOTAL	808	100%	1.263	100%	-40	N.A.	2.032	100%

En base a este detalle se puede observar que el 60% 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 o estudios de solvencia, como durante la ejecución de las obras (seguimiento de incidencias contractuales, impagos, etc.).

La variación de la provisión de clientes ha sido como sigue:

(Millones de Euros)	2016	2017
Saldo inicial	283	287
Variaciones de perímetro	9	0
NIIF15	0	2
Cargos a la cuenta de resultados	-1	9
Dotaciones	22	20
Reversiones	-22	-11
Aplicaciones	-4	-22
Efecto tipo de cambio	-2	0
Traspasos y otros	1	0
Saldo final	287	276

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 2017 y 2016 es como sigue:

(Millones de euros)	2016	NIIF 15	TIPO CAMBIO	CAMBIOS PERÍMETRO	OTROS	2017
Anticipos entregados a proveedores	97	-12	-4	0	13	94
Deudores varios	159	0	-4	1	1	157
Cuentas a cobrar proyectos infraestructuras	270	0	-7	0	-42	221
Créditos con las Administraciones Públicas	103	0	-1	0	29	131
Otras cuentas a cobrar	629	-12	-16	1	1	603

En el epígrafe Deudores varios se encuentran recogidas fundamentalmente las deudas cuyo origen es distinto de la actividad habitual. No existe ninguna partida dentro de la variación que de forma individualizada sea significativa.

Por otro lado, en el epígrafe Cuentas a cobrar proyectos de infraestructuras se encuentran recogidos los activos financieros a corto plazo derivados de la aplicación de la IFRIC 12 correspondientes principalmente a las cantidades pendientes de cobro de las administraciones públicas como contrapartida a los servicios prestados o inversiones realizadas en el marco de un contrato de concesión, según se detallan en la Nota 3.3. La principal variación en este epígrafe se produce como consecuencia de los pagos efectuados por la Administración de saldos pendientes con Autema por importe de 52 millones de euros.

Finalmente, en el epígrafe “Créditos con Administradores 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 2017 y 2016:

(Millones de euros)	2016	NIIF 15	TIPO CAMBIO	CAMBIOS PERÍMETRO	OTROS	2017
Acreedores comerciales	2.299	1	-51	4	30	2.283
Obra Certificada por Anticipado	567	18	-27	0	61	619
Anticipos	424	0	0	0	228	652
Otras deudas no comerciales	605	0	-11	1	72	667
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	3.895	19	-89	5	391	4.221

a) Acreedores comerciales

A continuación, se presenta el desglose del epígrafe de acreedores comerciales a 31 de diciembre de 2017 y 2016:

(Millones de euros)	2016	NIIF 15	TIPO CAMBIO	CAMBIOS PERÍMETRO	OTROS	2017
Acreedores comerciales	1.819	1	-51	4	-13	1.760
Acreedores comerciales enviados a confirming	253	0	0	0	33	286
Retenciones realizadas a proveedores	227	0	0	0	10	237
Acreedores comerciales	2.299	1	-51	4	30	2.283

La partida de Acreedores Comerciales experimenta una reducción de 16 millones de euros respecto al saldo registrado a 31 de diciembre de 2016, lo que se explica fundamentalmente, por la apreciación del euro frente al resto de monedas extranjeras en las que opera el Grupo.

Dentro de esta partida 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 286 millones de euros (253 millones de euros a 31 de diciembre de 2016).

La Dirección del Grupo considera que el importe en libros de las cuentas de acreedores comerciales se aproxima a su valor razonable.

b) Obligación de información en relación al pago de proveedores establecida en la disposición adicional tercera de la Ley 15/2010

En cumplimiento del deber de informar el periodo medio de pago a proveedores, establecido en el artículo 539 y la disposición adicional octava de la ley de Sociedades de Capital (conforme a la nueva redacción dada por la disposición final segunda de la ley 31/2014 de reforma de la ley de Sociedades de Capital), la Sociedad informa que el periodo medio de pago a proveedores de todas las sociedades del Grupo domiciliadas en España ha sido de 49 días.

Se muestra a continuación el detalle requerido por el artículo 6 de la Resolución de 29 de enero de 2016 del Instituto de Contabilidad y

Auditoría de Cuentas, relativa a la información a facilitar sobre el periodo medio de pago a proveedores en los ejercicios 2017 y 2016:

(Días)	2017	2016
Periodo medio de pago a proveedores	49	55
Ratio de operaciones pagadas	49	55
Ratio de operaciones pendientes de pago	48	53
IMPORTE (Euros)		
Total Pagos realizados	1.227.935.075	1.108.783.232
Total Pagos pendientes	45.114.969	52.916.260

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

c) Obra certificada por anticipado y anticipos de clientes

Se recogen en este epígrafe:

- La obra certificada por anticipado registrada por diversas sociedades de las divisiones de Construcción y Servicios, en las que el reconocimiento de ingresos va por detrás del volumen certificado por el cliente (ver Notas 1.3.3.4 y 4.4.).
- Los anticipos recibidos de clientes, por importe de 652 millones de euros (424 millones de euros a 31 de diciembre de 2016), de los cuales 158 millones de euros (133 millones de euros a 31 de diciembre de 2016) corresponden a anticipos recibidos por el negocio de Inmobiliaria en Polonia, y 493 millones de euros (291 millones de euros) corresponden a anticipos recibidos por sociedades de las divisiones de Construcción y Servicios, detallados en la nota 4.4. Esta última variación se debe fundamentalmente a cambios en la división de construcción en Estados Unidos (132 millones de euros) y Polonia (71 millones de euros).

d) Otras deudas no comerciales

El detalle del epígrafe "Otras deudas no comerciales" es el siguiente:

(Millones de euros)	2016	NIIF 15	TIPO CAMBIO	CAMBIOS PERÍMETRO	OTROS	2017
Remuneraciones pendientes de pago	271	0	-6	2	22	289
Deudas con Hacienda Pública	274	0	-3	0	35	306
Otros acreedores	60	0	-2	-1	15	72
Otras deudas no comerciales	605	0	-11	1	72	667

En epígrafe Remuneraciones pendientes de pago se recogen las retribuciones del personal devengadas y no pagadas durante el ejercicio, por importe de 289 millones de euros.

Por otro lado, en la línea "Deudas con Hacienda Pública" se recogen las deudas con Hacienda Pública por impuestos distintos del Impuesto de Sociedades, fundamentalmente IVA y Seguridad Social.

4.4. Información relativa a saldos de balance de contratos con clientes y otros desgloses relativos a la NIIF 15

Saldos de balance relativos a contratos con clientes

Como se indica en la nota 1.3.3.4 relativa a la política de reconocimiento de ingresos en contratos (NIIF 15), en aquellos contratos en que las obligaciones de desempeño se miden a lo largo del tiempo, sistemáticamente se analiza contrato a contrato la diferencia entre los ingresos reconocidos por los servicios prestados y los importes efectivamente facturados al cliente. Si la facturación es menor que los ingresos reconocidos la diferencia se registra como un activo denominado obra ejecutada pendiente de certificar, dentro del epígrafe de Clientes por ventas y prestación de servicios (Nota 4.2), mientras que si el nivel de reconocimiento de ingresos es inferior al importe facturado se reconoce un pasivo denominado obra certificada por anticipado, dentro del epígrafe de Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar a corto plazo (Nota 4.3).

Adicionalmente, en determinados contratos de construcción o de servicios, se acuerdan pagos en concepto de anticipos que son realizados por el cliente al inicio del contrato y cuyo saldo se va liquidando contra las diferentes certificaciones en la medida que la obra se está ejecutando. Dichos saldos figuran en el pasivo del balance dentro del epígrafe acreedores comerciales (Nota 4.3.a).

En contrapartida a los anticipos, en algunos contratos el cliente retiene parte del precio a abonar en cada una de las certificaciones en garantía del cumplimiento de determinadas obligaciones del contrato no produciéndose la devolución de las mismas hasta la liquidación definitiva del contrato. Dichos saldos figuran en el activo del balance dentro del epígrafe Clientes por ventas y prestaciones de servicios (Nota 4.2).

A 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 2017 y de 2016:

CONCEPTOS (Millones de euros)	2016	NIIF 15	TIPO CAMBIO	CAMBIOS PERÍMETRO	OTROS	2017
Obra ejecutada pendiente de certificar Servicios	703	-257	-16	1	14	445
Obra ejecutada pendiente de certificar Construcción	234	-2	-5	0	41	268
Obra ejecutada pendiente de certificar	936	-259	-20	1	55	713
Retenciones	105	-1	-5	0	13	112
Total activos de contratos con clientes	1.041	-260	-25	1	68	825
Obra Certificada por Anticipado Servicios	124	18	-6	0	25	161
Obra Certificada por Anticipado Construcción	442	0	-20	0	35	457
Obra Certificada por Anticipado	567	18	-27	0	61	619
Anticipos	424	0	0	0	228	652
Total pasivos de contratos con clientes	991	18	-27	0	289	1.271

Como se puede comprobar, el principal movimiento en el ejercicio corresponde al ajuste de primera aplicación de NIIF 15, que implica una reducción de la obra ejecutada pendiente de certificar por valor de 259 millones de euros y un incremento de la obra certificada por anticipado de 18 millones de euros (ver Nota 1.3.1.a).

Excluyendo el ajuste por NIIF 15, el resto de movimientos del ejercicio corresponden fundamentalmente al incremento del saldo de anticipos y obra certificada por anticipado (ver Nota 4.3) y las variaciones de los saldos de obra ejecutada pendiente de certificar (ver Nota 4.2).

El saldo a 31 de diciembre de 2017 de la obra ejecutada pendiente de certificar corresponde prácticamente en su totalidad a las cifras relativas de ingresos del contrato principal firmado con el cliente ya que conforme a la política general establecida en el Grupo solo pueden reconocerse aquellos que sean exigibles, esto es que estén aprobados por el cliente. En el saldo de reclamaciones, sólo se incluyen aquellos casos en los que se considera altamente probable que no haya una reversión de ingresos en el futuro.

Como hemos comentado en la Nota 1.3.3.1 existen diferentes métodos para calcular los ingresos dependiendo de la naturaleza del contrato. En general las obligaciones de desempeño de las actividades de construcción y servicios se satisfacen a lo largo del tiempo por lo que en el caso de aquellos contratos en los que se aplica el método del producto, y dado que los importes relativos a modificaciones y reclamaciones no son relevantes, el saldo reconocido corresponde fundamentalmente a la obra ejecutada pendiente de certificar del contrato principal por la diferencia entre el momento de la ejecución y la certificación.

En aquellos contratos en los que no corresponden a trabajos recurrentes y/o rutinarios en los que no se puede determinar el precio unitario de las unidades a ejecutar y por lo tanto se utiliza el método del grado de avance, además de la diferencia entre el avance del trabajo y la certificación, el saldo también incluye la diferencia entre el margen actual del contrato y el margen previsto a fin de contrato en el momento actual de ejecución. El saldo correspondiente a la obra ejecutada pendiente de certificar correspondiente a este tipo de contratos es de 175 millones de euros (56 millones de euros correspondientes a contratos de construcción y 119 millones de euros correspondientes a contratos de servicios) del total de 713 millones de euros a 31 de diciembre de 2017.

En cuanto a la obra certificada por anticipado, del saldo registrado a comienzo del ejercicio incluido en la tabla anterior, se ha reconocido como ingresos 407 millones de euros, de los cuales 292 millones de euros corresponden a contratos de construcción y 115 millones de euros a contratos de servicios.

Otros desgloses relativos a NIIF 15:

Ingresos relativos a contratos de clientes:

Del total de ingresos reconocidos durante el ejercicio, (Nota 2.1 Ingresos de explotación), 11.872 millones de euros corresponde a los ingresos procedentes de contratos con clientes, lo que representa un 97% de la cifra de ventas reconocida.

(Millones de euros)	2017
Construcción	4.475
Autopistas	335
Aeropuertos	20
Servicios	6.917
Resto segmentos	125
Ventas relacionadas con contratos con clientes	11.872

Respecto a los ingresos pendiente de reconocer relativos a obligaciones de desempeño no ejecutadas al cierre del ejercicio, dicha partida corresponde con lo que habitualmente se conoce como cartera (ver definición en el apartado de Medidas Alternativas de Rendimiento dentro del Informe de Gestión). Dicha cifra se desglosa en la siguiente tabla por área de negocio e incluye una estimación sobre los años en los que está previsto que la misma se materialice en ingresos.

INGRESOS	2018	2019	2020	2021	2022 Y SIGUIENTES	TOTAL
Construcción	4.396	3.559	1.469	951	770	11.145
Servicios	4.382	3.305	2.283	1.407	7.951	19.329
Total	8.778	6.864	3.753	2.358	8.721	30.474

El total de contratos en las actividades de construcción y servicios alcanza aproximadamente 1.000 y 1.650 respectivamente.

Adicionalmente, se han reconocido como ingresos 63 millones de euros de obligaciones de desempeño de contratos ejecutadas en años anteriores (42 millones de euros y 21 millones de euros correspondientes a la actividad de construcción y servicios respectivamente), de los que 4 millones de euros se encontraban reconocidos como obra certificada como anticipado al inicio del período.

Otros desgloses cuantitativos y cualitativos

La información relacionada con los desgloses sobre la descripción de cuando se satisfacen las obligaciones de desempeño en función de los diferentes contratos, la existencia de componente de financiación significativo, como se aplica el criterio de contraprestación variable, incluyendo las condiciones que se tienen que cumplir para el reconocimiento de ingresos por este concepto y el concepto de garantías se incluye en la Nota 1.3.3.4. Adicionalmente, lo relacionado con los principales juicios y estimaciones utilizados para el reconocimiento de ingresos se describen en la Nota 1.3.4.

En cuanto a los activos procedentes de los costes de licitación y costes de movilización relacionados con los contratos de clientes, la información sobre los saldos de balance reconocidos a 31 de diciembre de 2017 se desglosa en la Nota 4.1 Existencias.

SECCIÓN 5: ESTRUCTURA DE CAPITAL Y FINANCIACIÓN

Las notas de esta sección describen la evolución de la estructura financiera de Ferrovial, analizando tanto la variación de su patrimonio neto (Nota 5.1), como su deuda neta consolidada (Nota 5.2), (entendida como el saldo de tesorería y equivalentes neteado por el importe de la deuda financiera, bancaria y obligaciones), desglosada entre las sociedades proyecto y ex proyecto. Igualmente se describe la exposición a los principales riesgos financieros y las políticas de gestión de los mismos (nota 5.4), así como de los derivados que tiene contratados en relación con dichas políticas (Nota 5.5).

El patrimonio neto (nota 5.1) atribuido a los accionistas se reduce respecto al ejercicio anterior debido al impacto por la aplicación anticipada de la NIIF 15 (comentada en Nota 1.3.1.) así como a los gastos reconocidos directamente en patrimonio (por efecto del tipo de cambio, pensiones y derivados) y a la remuneración al accionista, compensándose en parte con el incremento por el resultado neto consolidado y la emisión del bono híbrido subordinado.

PATRIMONIO ATRIBUIDO A LOS ACCIONISTAS
(Millones de euros)

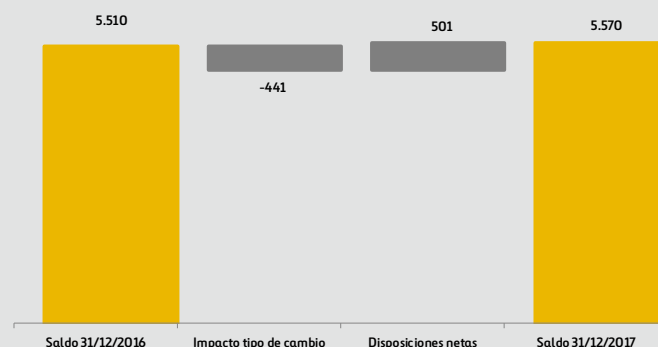
Saldo Inicial 01/01/2017	5.597
Transición NIIF 15	-272
Resultado neto	454
Ingresos y gastos reconocidos directamente en Patrimonio	-191
Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias	6
Remuneración accionista	-520
Emisión bono híbrido subordinado	495
Otros	-66
Saldo final 31/12/2017	5.503

La deuda neta consolidada de Ferrovial ex proyectos se mantiene en una caja positiva neta de 1.341 millones de euros, superior a la de diciembre de 2016 (697 millones de euros). Este importe incluye la caja obtenida con la emisión del bono híbrido subordinado, tratado como como un instrumento de patrimonio. Excluyendo este efecto, destaca el positivo flujo de actividad generado en el ejercicio (896 millones de euros), neteado por el pago de dividendos (-520 millones de euros). El resto de la evolución se analiza a través del flujo de caja (nota 5.3) y el informe de gestión.

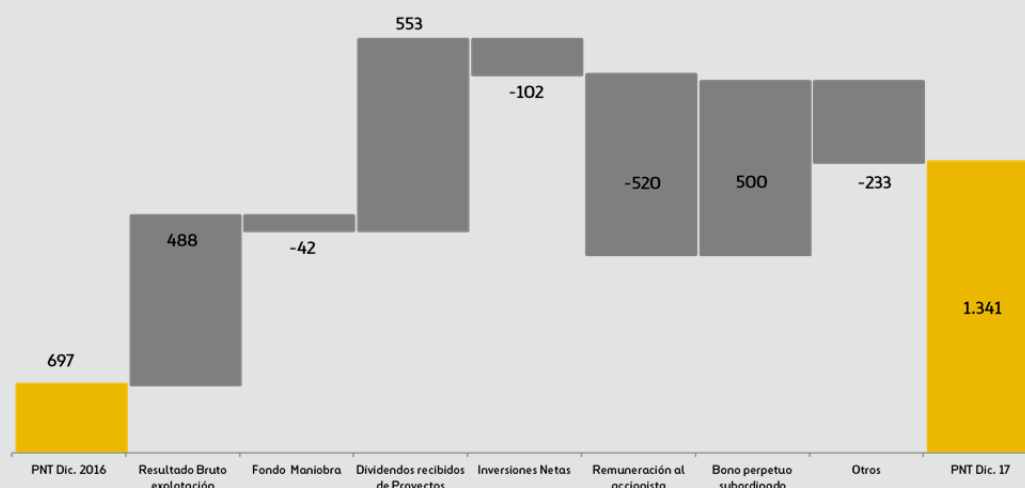
Esta deuda neta consolidada sigue permitiendo conservar una holgura importante respecto al objetivo de mantener un grado de *rating investment grade*, donde la compañía considera una métrica relevante un ratio Deuda Neta (deuda bruta menos caja) exproyectos sobre resultado bruto de explotación más dividendos procedentes de proyectos no superior a 2 veces. El rating actual de Ferrovial se mantiene en BBB.

Con respecto a la deuda bruta de proyectos, ésta se mantiene en niveles similares a los del año anterior (5.570 millones en diciembre 2017 frente a 5.510 millones en diciembre 2016), destacando el impacto por las disposiciones netas (501 millones de euros), parcialmente compensado por el impacto positivo por tipo de cambio (441 millones de euros), principalmente por la apreciación del dólar americano.

VARIACIÓN DEUDA BRUTA PROYECTOS:



EVOLUCIÓN DEUDA NETA CONSOLIDADA EX PROYECTOS:



5.1. Patrimonio neto**5.1.1 Variaciones de Patrimonio Neto**

Se detallan a continuación los principales impactos netos de impuestos que afectan a la variación en el patrimonio neto durante el ejercicio 2017 y que explican las variaciones del mismo entre diciembre 2016 y diciembre 2017:

2016 (Millones de euros)	ATRIBUIDO A LOS ACCIONISTAS	ATRIBUIDO A SOCIOS EXTERNOS	TOTAL PATRIMONIO NETO
Patrimonio Neto a 31/12/2016	5.597	717	6.314
Transición NIIF 15	-272	0	-272
Patrimonio Neto a 01/01/2017	5.325	717	6.042
Resultado consolidado del ejercicio	454	53	507
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	76	1	76
Impacto en reservas de planes de prestación definida	51	0	51
Diferencias de conversión	-318	-60	-378
Ingresos y gastos reconocidos directamente en patrimonio	-191	-60	-251
Importes transferidos a la Cuenta de Resultados	6	0	6
Total ingresos y gastos reconocidos	269	-7	262
Acuerdo dividendo flexible/Otros dividendos	-218	-47	-266
Operaciones de autocartera	-302	0	-302
Remuneración al accionista	-520	-47	-568
Ampliaciones y reducciones de capital	0	33	33
Sist. retributivos vinculados a la acción	1	0	1
Bono híbrido subordinado	495	0	495
Otros movimientos	-66	35	-31
Otras transacciones	430	68	497
Patrimonio Neto a 31/12/17	5.503	731	6.234

A continuación se detallan los principales movimientos en fondos propios durante el ejercicio 2017, cuya evolución ha supuesto una reducción de 94 millones de euros en el patrimonio atribuible a los accionistas.

Transición NIIF 15. Tal y como se explica en la Nota 1.3., el Grupo ha adoptado anticipadamente la NIIF 15 Ingresos de Contratos con Clientes con efectos 1 de enero de 2017. El principal impacto de la aplicación de esta nueva norma es una reducción del patrimonio neto atribuible a los accionistas por valor de -272 millones de euros.

Resultado consolidado del ejercicio de 454 millones de euros para la sociedad dominante

Los **ingresos y gastos reconocidos directamente en patrimonio** corresponden a:

- Instrumentos de cobertura: Reconocimiento de las diferencias de valor de los instrumentos derivados contratados designados como coberturas, en su parte eficiente, detallados en la Nota 5.5 y cuyo impacto ha sido de 76 millones de euros.
- Planes de prestación definida: Recoge el impacto en el patrimonio neto de las pérdidas y ganancias actuariales que surgen de ajustes y cambios en las hipótesis de los planes de prestación definida que tiene el Grupo constituidos, tal y como se detalla en la Nota 6.2, y cuyo impacto para la sociedad dominante ha sido de 51 millones de euros netos de impuestos (63 millones de euros en sociedades consolidadas por integración global (Amei) y -12 millones de euros en las sociedades por puesta en equivalencia (HAH/AGS)).
- Diferencias de conversión: Las divisas en las que Ferrovial mantiene una mayor exposición en términos de patrimonio neto (dólar canadiense, dólar estadounidense y libra esterlina principalmente), tal y como se detalla en la Nota 5.4, han generado unas diferencias de conversión de -318 millones de euros para la sociedad dominante. En concreto, la depreciación del dólar canadiense ha supuesto unas diferencias de conversión de -124 millones de euros. Por su parte, la depreciación del dólar estadounidense y de la libra esterlina han supuesto unas diferencias de conversión de -84 millones de euros y -49 millones de euros respectivamente. El impacto del resto de monedas es de -61 millones de euros, fundamentalmente debido a la evolución del tipo de cambio del peso chileno.

Importes transferidos a la Cuenta de Resultados:

- Importes transferidos a la Cuenta de Resultados: recoge fundamentalmente la materialización en la cuenta de pérdidas y ganancias de las reservas de derivados correspondientes a la operación de venta del 51% de la participación en Norte Litoral (Ver Nota 1.1.3 de Cambios en el perímetro de consolidación).

Remuneración al accionista:

- Dividendo Flexible: La Junta General Ordinaria de Accionistas de Ferrovial, S.A. celebrada el 5 de abril de 2017 aprobó, por tercer año consecutivo, un sistema de retribución flexible a los accionistas, por el cual estos pueden, a libre elección, optar por recibir acciones liberadas de nueva emisión de la Sociedad, mediante la suscripción de una ampliación de capital con cargo a reservas, o por recibir un importe en efectivo mediante la transmisión a la Sociedad (si no lo hubiesen hecho en el mercado) de los derechos de asignación gratuita correspondientes a las acciones que posean. Fruto de dicho acuerdo a lo largo del ejercicio 2017 se han ejecutado dos ampliaciones de capital con las siguientes características:
- En mayo de 2017, se emitieron 6.971.168 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 97 millones de euros, lo que implica un pago por acción de 0,315 euros.

- En octubre de 2017, se emitieron 9.746.022 nuevas acciones contra reservas por su valor nominal de 0,20 euros por acción, lo que supone un aumento de capital de 2 millones de euros, y se compraron derechos de suscripción gratuita por importe de 121 millones de euros, lo que implica un pago por acción de 0,404 euros.
- El importe que por este concepto aparece en la anterior tabla corresponde a -218 millones de euros
- Compra de autocartera: La Junta General de Accionistas de Ferrovial S.A. celebrada el 5 de abril de 2017 aprobó un plan de compra de autocartera cuyo objeto era la posterior reducción de capital mediante su amortización. Esta operación se describe en el apartado 5.1.2 c) siguiente.
- Como puede verse en la tabla anterior, el impacto en el flujo de caja por la remuneración al accionista en 2017 ha alcanzado los 520 millones de euros (Nota 5.3), 218 millones de euros por el dividendo flexible y 302 millones de euros por operaciones de autocartera.

Otras transacciones:

- Ampliaciones de capital de socios externos: Aumento de fondos propios atribuibles a socios externos de 33 millones de euros, principalmente en la autopista americana North Tarrant Express Segments 3.
- Sistemas retributivos vinculados a la acción: durante el ejercicio 2017 se han adquirido un total de 830.371 acciones, correspondientes a un 0,11% del capital de Ferrovial y con valor nominal total de 0,2 millones de euros, que han sido adquiridas y posteriormente entregadas, junto con parte de la autocartera existente al inicio del ejercicio, en ejecución de sistemas retributivos vinculados al precio de la acción. El coste total de la adquisición de dichas acciones fue de 15 millones de euros y el resultado registrado por estas operaciones en el patrimonio de la sociedad asciende a 1 millón de euros.

Cabe señalar, tal y como se menciona en la Nota 5.5, que la Sociedad tiene contratados Equity Swaps al objeto de cubrir el posible impacto patrimonial que puede significar el ejercicio de estos sistemas de retribución. Estos instrumentos han supuesto una entrada de caja de 3 millones de euros y un impacto en el resultado financiero por valor razonable de 5 millones de euros.

- Bono híbrido subordinado: Se registra el incremento de fondos propios derivado de la emisión de este bono perpetuo de 500 millones de euros, tal y como se describe en el apartado 5.1.2.d) sobre otros instrumentos de patrimonio.
- Otros movimientos: Se recoge fundamentalmente -68 millones de euros como impacto en la sociedad dominante como consecuencia de la operación de compra del 6.3% y 3.6% de las autopistas estadounidenses NTE Mobility Partners, LLC y LBJ Infrastructure Group respectivamente, tal y como se explica en la Nota 1.3. Dentro de esta operación, -27 millones de euros se atribuyen a socios minoritarios (ver otros movimientos del epígrafe de “patrimonio neto atribuible a intereses minoritarios” de ambas sociedades en el siguiente apartado 5.1.2.h), lo que supone un impacto sobre el patrimonio neto consolidado de -95 millones de euros.

5.1.2 Componentes del Patrimonio Neto

A continuación, se presenta una explicación de cada una de las partidas del Patrimonio Neto tal y como se presenta en el Estado Consolidado de Cambios en el Patrimonio Neto:

a) Capital Social

A 31 de diciembre de 2017 el capital social asciende a 146.453.094,40 euros y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. Está integrado por 732.265.472 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	732.548.474	146.509.694,80
Dividendo flexible	16.717.190	3.343.438,00
Reducción de capital	-17.000.192	-3.400.038,40
Acciones final	732.265.472	146.453.094,40

A 31 de diciembre de 2017, la única sociedad que ostenta una participación superior al 10% es Rijn Capital BV, con el 20,210%, 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 2017 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 349 millones de euros. Ambas partidas tienen la consideración de reservas de libre disposición.

c) Acciones propias

A 31 de diciembre de 2016 el número de acciones en autocartera ascendía a 2.775.174 acciones. A lo largo del ejercicio 2017 se han producido las siguientes variaciones:

OPERACIÓN REALIZADA/OBJETIVO	Nº ACCIONES COMPRADAS	Nº ACCIONES APLICADAS AL OBJETIVO	TOTAL Nº ACCIONES
Saldo 31.12.16			2.775.174
Reducción de capital	14.593.242	-17.000.192	-2.406.950
Discrecional y otra	1.569.148	0	1.569.148
Sistemas retributivos	830.371	-1.024.694	-194.323
Acciones recibidas dividendo flexible	424.188	0	424.188
Saldo 31.12.17			2.167.237

La Junta General de Accionistas de Ferrovial S.A. celebrada el 5 de abril de 2017 aprobó, un plan de compra de autocartera por importe máximo de 275 millones de euros y cuyo objeto era la posterior reducción de capital mediante su amortización. Fruto de dicho acuerdo a lo largo del ejercicio 2017 se han comprado 14.593.242 acciones propias a un precio medio de 18,8 euros por acción, representando un desembolso total de 275 millones de euros. Posteriormente se ha acordado una reducción de capital 17.000.192 acciones, lo que implica una disminución de la cifra de capital social por valor de 3 millones de euros y un impacto de -298 millones de euros registrado contra

reservas de libre disposición (prima de fusión), correspondiente a la diferencia entre el valor nominal y el coste de adquisición de las acciones amortizadas. Adicionalmente, se han adquirido 1.569.148 acciones propias por un importe de 29 millones de euros. De esta manera, el importe total de compra de autocartera asciende a 302 millones de euros.

La autocartera en poder de la sociedad a 31 de diciembre de 2017 (2.167.237 acciones) tiene un valor de mercado de 41 millones de euros.

d) Otros instrumentos de patrimonio

El Grupo, a través de su filial Ferrovial Netherlands BV y con garantía de Ferrovial, S.A., ha realizado en el mes de diciembre de 2017 una emisión de bonos perpetuos subordinados por un importe nominal de 500 millones de euros y un cupón anual del 2,124% hasta la primera fecha de recálculo (mayo 2023). Tras la primera fecha de recálculo el cupón será modificado a un tipo equivalente al de sumar un 2,127% al tipo swap a 5 años de ese momento. Posteriormente, en mayo de 2043, se realizará el mismo cálculo pero, en este caso, el tipo swap a 5 años de ese momento se incrementará en un 2,877%.

Dichos bonos son amortizables por primera vez a opción del emisor en 5 años y medio (2023) desde la fecha de emisión (desde el 14 de febrero de 2023 hasta el 14 de mayo 2023 incluidos) y, posteriormente, en cada fecha de pago de cupón. Asimismo, Ferrovial tiene también la facultad de diferir en el tiempo el pago de los cupones, no siendo exigibles por los titulares.

Tal y como se menciona en la Nota 1.3.3.3, cuando es el emisor el que tiene el derecho a decidir tanto el repago del principal como la posibilidad de diferir el pago de los cupones del bono, el instrumento se clasifica como patrimonio neto.

Así, estos bonos perpetuos subordinados se registran en el epígrafe de "Otros instrumentos de patrimonio". Los costes asociados a la emisión del mismo, así como el interés devengado, se registran dentro del apartado de Reservas, con un tratamiento similar al de los dividendos, y alcanzan a cierre de 2017 la cifra de -5 millones de euros.

Independientemente de que desde un punto de vista contable este tipo de instrumento se trate como fondos propios, el criterio seguido por las agencias de rating a efectos de analizar el nivel de endeudamiento del Grupo, es el de considerar la emisión del bono híbrido total o parcialmente como deuda y/o parcialmente equity, según las metodologías actuales aplicadas por cada una de estas agencias.

e) Ajustes por cambio de valor

En el epígrafe denominado "ajustes por cambio de valor" del Estado Consolidado de Cambios en el Patrimonio Neto, cuyo saldo a 31 de diciembre de 2017 es de -1.277 millones de euros, se incluye principalmente el importe acumulado en reservas de los ajustes por valoración de derivados (-608 millones de euros), planes de pensiones (-511 millones de euros) y diferencias de conversión (-453 millones de euros).

En relación con lo exigido en la NIC 1 relativa al desglose de "ingresos y gastos reconocidos directamente en patrimonio", es importante destacar que el único epígrafe que conforme a la normativa contable no puede ser objeto de transferencia a futuro de la cuenta de pérdidas y ganancias es el relativo a planes de pensiones.

f) Resultados acumulados y otras reservas

Dentro de este epígrafe se incluyen resultados acumulados de ejercicios anteriores y otras reservas por un importe total de 4.624 millones de euros (4.731 millones en 2016). Dentro de estas, se encuentran las reservas no distribuibles de la sociedad dominante, correspondientes principalmente a la Reserva Legal por importe de 29 millones de euros.

Se registran, asimismo, en este epígrafe los ajustes por sistemas retributivos vinculados a la acción, así como el impacto de los cupones y costes de bonos perpetuos subordinados.

g) Propuesta de aplicación de resultados del ejercicio 2017

Está previsto que el Consejo de Administración proponga a la Junta General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad que se convoque oportunamente, la siguiente aplicación de resultado de FERROVIAL, S.A., sociedad individual:

(Millones de euros)	IMPORTE
Resultado de FERROVIAL, S.A., sociedad individual (euros)	97.589.632,72
Aplicación (euros)	
A Reservas Voluntarias (euros)	97.589.632,72

La Reserva Legal se encuentra totalmente constituida.

h) Sociedades ajenas al Grupo con participaciones significativas en filiales

A 31 de diciembre de 2017, las sociedades más significativas integradas por global con participación de otros socios en el capital suscrito de las sociedades del Grupo son las siguientes:

FILIAL DEL GRUPO FERROVIAL	% AJENO	ACCIONISTA AJENO
Autopistas		
Autopista Terrassa-Manresa, S.A.	23,72%	Acesa (Autopista Concesionaria Española, S.A.)
Autopista del Sol, C.E.S.A.	20%	Unicaja
LBJ Infrastructure Group Holding LLC	28,3272%-17,0689%	LBJ Blocker (APG)-Meridiam Infr. S.a.r.l. (MI LBJ)
NTE Mobility Partners Holding LLC	37,033%	Meridiam Infrastructure S.a.r.l.
NTE Mobility Partners SEG 3 Holding LLC	28,8399%-17,4949%	NTE Segments 3 Blocker, Inc. (APG) - Meridiam Infrastructure NTE 3A/3B LLC
Construcción		
Budimex S.A.	9,2%-5,4%-30,3%	AVIVA OFE Aviva BZ WBK-Nationale Nederlanden OPE-Cotiza en Bolsa

Las principales magnitudes de los Estados Financieros de las sociedades con participación de otros socios más significativas del Grupo se presentan en la siguiente tabla (datos al 100%):

2017 (Millones de euros)	ACTIVO	PASIVO	FFPP	PNT	RESULTADO NETO
Autema	1.105	316	789	39	18
Autopista del sol	760	701	60	-467	3
LBJ Express	2.139	1.744	395	-1.217	-13
NTE Mobility Partners, LLC	1.749	1.485	264	-855	-4
NTE Mobility Partners Segment 3 LLC	926	626	300	-587	0
Budimex	1.480	1.214	267	538	61

Se presentan a continuación los principales movimientos del epígrafe de Patrimonio Neto atribuible a intereses minoritarios durante el ejercicio 2017.

SOCIEDAD	SALDO 31.12.2016	RESULTADO	DERIVADOS	DIF. CONV.	DIV.	AMPL. CAPITAL	OTROS	SALDO 31.12.2017
Autopista Terrasa Manresa	156	15	-1	0	0	0	0	170
Autopista del Sol	-3	1	0	0	0	0	0	-2
LBJ Infrastructure Group	234	-12	0	-30	0	0	-13	179
NTE Mobility Partners	133	-2	0	-18	0	0	-15	98
NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	123	0	0	-17	0	33	0	139
Budimex	70	47	0	4	-41	0	60	140
Otros	4	5	2	1	-7	0	3	8
Total	718	53	1	-60	-47	33	35	732

En el epígrafe “otros impactos”, se registra por un lado, el impacto por -27 millones de euros asociados a la autopista y NTE Mobility Partners LLC y LBJ Infrastructure Group LLC como consecuencia de la compra por parte del Grupo de un 6.3% y 3.6%, tal y como se explica en el párrafo de otras transacciones del apartado 5.1.1. anterior.

Por otro lado, tal y como se comenta en la nota 1.2., se recoge un impacto en reservas atribuibles a socios minoritarios por 59 millones en Grupo Budimex, de los cuales 48 millones de euros corresponden a la plusvalía de la venta del 3,9% de capital de la compañía y 11 millones al incremento de dicho porcentaje en los fondos propios atribuibles a los socios externos.

5.2. Deuda neta consolidada

Con el objeto de mostrar un análisis de la situación de endeudamiento neto del Grupo, se presenta en el siguiente cuadro un desglose de la Posición Neta de Tesorería, separando las sociedades proyecto y el resto de sociedades. Por Posición Neta de Tesorería se entiende el saldo de las partidas incluidas en tesorería y equivalentes, junto con la caja restringida clasificada a largo plazo de los proyectos de infraestructuras; minorado por el importe de las deudas financieras (deuda bancaria y obligaciones) tanto a corto como a largo plazo.

Adicionalmente, se incluye dentro la cifra de Posición Neta de Tesorería, derivados Forwards por importe de 18 millones de euros que cubren la caja que dispone el Grupo nominada en dólares americanos y dólares canadienses, así como derivados Cross Currency Swaps que están asociados a la deuda nominada en dólares con un valor de -17 millones de euros. Esta asignación se realiza debido a que dichos derivados están completamente ligados a la mencionada deuda/caja y netean el impacto de tipo de cambio de la misma.

Aunque en general el criterio aplicado para definir la posición neta de tesorería del Grupo es coincidente con el utilizado en la elaboración de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2016, durante el ejercicio 2017 se han incorporado como mayor valor de la Posición Neta de Tesorería determinados forward en dólares canadienses y americanos que cubren depósitos en dichas divisas y que figuran dentro del saldo de derivados financieros a valor razonable a corto plazo.

31.12.2017								
(Millones de euros)	DEUDA BANCARIA / BONOS	CROSS CURRENCY SWAPS	TESORERÍA Y EQUIVALENTES	FORWARDS	CAJA RESTRINGIDA A LARGO PLAZO	POSICIÓN NETA EXTERNA	INTRAGRUPO	TOTAL
Sociedades ex proyectos	-2.780	-17	4.137	18	0	1.359	-18	1.341
Sociedades proyectos	-5.570	0	463	0	285	-4.822	18	-4.804
Deuda neta consolidada total	-8.350	-17	4.601	18	285	-3.463	0	-3.463

La deuda neta consolidada varía 804 millones de euros, pasando de -4.266 millones de euros en 2016 a -3.463 millones de euros a diciembre 2017. Dicha variación se presenta con más detalles en la nota referente al flujo de caja (Nota 5.3).

31.12.2016								
(Millones de euros)	DEUDA BANCARIA / BONOS	CROSS CURRENCY SWAPS	TESORERÍA Y EQUIVALENTES	FORWARDS	CAJA RESTRINGIDA A LARGO PLAZO	POSICIÓN NETA EXTERNA	INTRAGRUPO	TOTAL
Sociedades ex proyectos	-2.667	83	3.301	0	717	-20		697
Sociedades proyectos	-5.510	0	277	249	-4.983	20		-4.963
Deuda neta consolidada total	-8.176	83	3.578	249	-4.266	0		-4.266

5.2.1. Proyectos de infraestructuras

a) Tesorería y equivalentes y caja restringida

Los contratos de financiación de los proyectos de infraestructuras establecen en ocasiones la obligación de constituir determinadas cuentas restringidas cuya disponibilidad está limitada para hacer frente a determinadas obligaciones en el corto o en el largo plazo relativas al pago del principal o intereses de la deuda, así como al mantenimiento y operación de la infraestructura.

Dicha caja restringida se clasifica a corto o a largo plazo en función de si la misma se debe de mantener restringida por un periodo inferior o superior a un año. En todo caso, dichos fondos son invertidos en productos financieros de alta liquidez y que devengan intereses variables. El tipo de producto financiero en el que hay que invertir dichos fondos también está limitado en base a los requisitos de los contratos de financiación o en caso de no existir restricciones en un contrato de financiación, en base a la política de colocación de excedentes de Grupo.

Los saldos a corto plazo se incluyen en el balance dentro de la partida de tesorería y equivalentes cuyo saldo asciende a 58 millones de euros (62 millones de euros a 31 de diciembre 2016), mientras que los saldos a largo plazo se incluyen dentro de la partida de activos financieros por 285 millones de euros (249 millones de euros a 31 de diciembre de 2016). Por tanto, la caja restringida constituida a 31 de diciembre de 2017 asciende a 343 millones de euros (311 millones a diciembre 2016), incluyendo tanto largo plazo como corto plazo, por lo que se produce una variación neta de 32 millones de euros debido a:

- Aumento de la misma por 63 millones de euros (excluyendo el impacto de tipo de cambio), fundamentalmente en las Autopistas NTE y LBJ (35 y 22 millones de euros respectivamente), fruto de la operativa del negocio, así como Autopistas del Sol C.E.A.S.A. por 7 millones de euros en relación al servicio de la deuda e inversiones futuras.
- El impacto del tipo de cambio supone un impacto negativo de -31 millones de euros, originado principalmente por la variación del dólar americano (ver Nota 1.4).

En cuanto a la partida de resto de tesorería y equivalentes corresponde a cuentas bancarias y a inversiones de alta liquidez sujetas a riesgo de tipo de interés.

b) Deuda de proyectos de infraestructuras

b.1) Desglose por proyectos, variaciones significativas en el ejercicio y principales características de la deuda

A continuación, se presenta el desglose de la deuda por proyectos, la separación entre bonos y deuda bancaria, corto y largo plazo y las variaciones en el ejercicio.

(Millones de euros)	31.12.2017		VARIACIÓN 17/16			
	BONOS Y OBLIGACIONES	DEUDA BANCARIA	TOTAL	BONOS	DEUDA BANCARIA	TOTAL
Largo plazo	1.799	3.563	5.363	10	43	53
Autopistas Americanas	1.136	2.025	3.160	-158	88	-70
Autopistas Españolas	487	672	1.159	-9	-12	-20
Autopistas Portuguesas	0	320	320	0	-8	-8
Aeropuertos	177	57	234	177	-9	167
Construcción	0	154	154	0	11	11
Servicios	0	335	335	0	-27	-27
Corto plazo	9	199	207	3	5	7
Autopistas Españolas	9	10	19	3	1	4
Autopistas Americanas	0	0	0	0	0	0
Autopistas Portuguesas	0	9	9	0	2	2
Aeropuertos	0	2	2	0	0	0
Construcción	0	4	4	0	0	0
Servicios	0	174	174	0	1	1
Total	1.808	3.762	5.570	13	48	61

(Millones de euros)	31.12.2016		TOTAL
	BONOS Y OBLIGACIONES	DEUDA BANCARIA	
Largo plazo	1.790	3.520	5.310
Autopistas Americanas	1.294	1.937	3.231
Autopistas Españolas	496	684	1.179
Autopistas Portuguesas	0	328	328
Aeropuertos	0	67	67
Construcción	0	143	143
Servicios	0	362	362
Corto plazo	6	194	200
Autopistas Españolas	6	9	15
Autopistas Americanas	0	0	0
Autopistas Portuguesas	0	7	7
Aeropuertos	0	2	2
Construcción	0	4	4
Servicios	0	172	172
Total	1.796	3.714	5.510

A continuación, se muestra la variación de la deuda bruta de Proyectos de Infraestructura, desglosando la misma entre variación de endeudamiento con contrapartida en flujo de caja, impacto por tipo de cambio y cambios de perímetros, así como el movimiento de la deuda por el devengo de intereses, que no suponen movimiento de caja en el ejercicio.

(Millones de euros)	AUMENTO/DI MINUCIÓN IMPACTO EN CAJA		IMPACTO POR TIPO DE CAMBIO	IMPACTO CAMBIOS DE PERÍMETRO	INTERESES DE CAPITALIZADOS /DEVENGADOS	OTROS	DIC2017
	DIC.2016						
Deuda bancaria/Bonos Proyectos	5.510	412	-441	0	88	1	5.570
Posición Deuda Bruta Proyectos	5.510	412	-441	0	88	1	5.570

La deuda de proyectos de infraestructura aumenta en 61 millones de euros con respecto a diciembre de 2016, variación que se produce fundamentalmente por las siguientes razones:

- Impacto por tipo de cambio de -441 millones de euros, principalmente por la depreciación del dólar americano (-433 millones de euros).
- Mayor disposición de la deuda ya formalizada a cierre del ejercicio 2016, así como capitalización y devengo de intereses por un neto de 501 millones de euros, de los cuales:
 - Emisión de un bono por importe de 189 millones de dólares de la sociedad Denver Great Hall, sociedad adjudicataria del diseño, construcción y explotación de la terminal principal del Aeropuerto Internacional de Denver.
 - Respecto a las autopistas americanas, 149 millones de euros corresponde a la autopista NTE-Segment 3, 127 millones de euros en I-77 Mobility Partners LLC, 38 millones en la LBJ y 31 millones de euros en la NTE.
 - En relación a las autopistas españolas (-17 millones), destacando Autopista del Sol (-17 millones de euros), principalmente por amortización de deuda (-11 millones de euros).
 - En la división de servicios, disminución de 17 millones de euros, principalmente en España por amortizaciones de deuda, destacando Ecoparc de Can Mata.

Autopistas Americanas:

North Tarrant Express Managed Lanes – NTE

La financiación del proyecto se realiza a través de una emisión de bonos PAB (Private Activity Bonds) por 400 millones de USD con vencimiento final en 2039 (a un tipo fijo del 7,50% sobre 60 millones de USD de los que 29 tienen vencimiento final 2030 y 31 tienen vencimiento final 2031, y de un fijo de 6,875% para 340 millones de USD con vencimiento final 2039. Cuenta también con un préstamo TIFIA otorgado por el Gobierno federal de EEUU dispuesto en su totalidad a 31 de diciembre de 2017 con un perfil de repago desde el 2035 al 2050 por 794 millones de USD a un tipo fijo del 4,52% (650,0 millones de USD de Principal y 144 millones de USD de intereses capitalizados), con vencimiento final en 2050.

NTE Mobility Partners Seg 3 LLC

La deuda se ha estructurado mediante la emisión de 274 millones de USD en Private Activity Bonds (PABs), con vencimientos a 25 y 30 años (tipo fijo del 7,00% sobre 128 millones de USD y 6,75% sobre 146 millones USD) y un préstamo TIFIA de 531 millones de USD, cuyo importe dispuesto a 31 de diciembre de 2017 asciende a 452,2 millones de USD a un tipo fijo del 3,84% (430,5 millones de USD de Principal y 21,7 millones de USD de intereses capitalizados), con vencimiento final en 2054.

LBJ

La sociedad concesionaria está financiada a través de una emisión de bonos PAB (Private Activity Bonds) por 615 millones de USD con vencimiento final en 2040 (tipo fijo del 7,00% sobre 473,5 millones de USD de los que 419 tienen vencimiento final 2040 y 54,5 tienen vencimiento final 2034, y 7,50% sobre 142 millones de USD de los cuales 91 tienen vencimiento final 2032 y 51 tienen vencimiento final en

2033. Cuenta también con un préstamo TIFIA otorgado por el Gobierno federal de EEUU por valor de 850 millones de USD con un perfil de repago desde 2036 al 2050 cuyo importe dispuesto a 31 de diciembre de 2017 asciende a 1.034,4 millones de USD a un tipo fijo del 4,22% (850 millones de USD de Principal y 184,4 millones de USD de intereses capitalizados), con vencimiento final en 2050.

I-77 Mobility Partners

La sociedad concesionaria está financiada a través de una emisión de bonos PAB (Private Activity Bonds) por 100 millones de USD (tipo fijo del 5,00%) de los que 7 tienen vencimiento final entre 2026 y 2030, 13 millones tienen vencimiento final en 2037 y 80 millones tienen vencimiento final en 2054. Cuenta también con un préstamo TIFIA de 189 millones de USD a un tipo fijo del 3,04% y vencimiento final en 2053, cuyo importe dispuesto a 31 de diciembre de 2017 asciende a 192,8 millones de USD (189,0 millones de USD de Principal y 3,8 millones de USD de intereses capitalizados).

Autopistas Españolas:

Ausol I y II

La deuda se estructura mediante bonos y obligaciones senior por un importe de 507 millones de euros a un plazo de 30 años y un cupón del 3,75% (351,5 millones de euros para AUSOL I y 155,5 millones de euros para AUSOL II) y mediante un préstamo junior por importe de 50,8 millones de euros a un plazo de 10 años y un tipo fijo del 7% (35,2 millones de euros para AUSOL I y 15,6 millones de euros para AUSOL II).

La deuda viva a 31 de diciembre de 2017 asciende a 499,2 millones de euros de los bonos y obligaciones senior y 29,4 millones de euros del préstamo junior.

Cintra Inversora Autopistas de Cataluña / A. Terrasa Manresa

La sociedad está financiada mediante un préstamo que se compone de un Tramo A y un Tramo B con un límite que asciende a 300 y 316 millones de euros respectivamente y ambas con un tipo del EURIBOR 6 meses -0,271% + 1,50%. Ambos tramos están dispuestos en su totalidad, siendo su vencimiento final en el año 2035. Adicionalmente la sociedad tiene concedida una línea de liquidez de 80 millones de euros de la que ha dispuesto 42,8 millones de euros (tipo EURIBOR 6 meses -0,271%+ 1,50%). Cabe señalar asimismo que esta sociedad cuenta con un derivado de 604 millones de euros de nocional, tipo asegurado del 5,132% y con vencimiento en 2035. El valor razonable del derivado (registrado en el epígrafe de derivados financieros, ver nota 5.5) contratado asciende a -277,5 millones de euros a cierre del ejercicio.

Autopistas Portuguesas:

Euroscut Azores

Financiación bancaria sindicada con vencimiento final en 2033, por un importe vivo a 31 de diciembre de 2017 que asciende a 332,6 millones de euros (tipo de interés EURIBOR 6 meses -0,27%+ 0,85%). En relación a esta deuda, la concesionaria tiene contratado un derivado con un nocional de 287,0 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 -79,4 millones de euros a cierre del ejercicio.

Detalle resto proyectos:

(Millones de euros)	LARGO PLAZO	CORTO PLAZO	TOTAL 2017	VAR.2017/2016
Denver Great Hall LLC	177	0	177	177
Resto Aeropuertos	57	2	59	-9
Aeropuertos	234	2	236	167
AmeyCespa (MK) SPV Limited	0	145	145	-6
Autovía de Aragón, Sociedad Concesionaria, S.A.	85	13	98	-3
Smart Hospital Cantabria S.A.	65	3	69	-3
Resto Servicios	185	12	197	-13
Servicios	335	174	509	-25
Conc. Prisiones Lledoners, S.A.	73	1	74	-1
Concesionaria de Prisiones Figueras S.A.U.	61	2	63	-2
Resto Construcción	20	1	21	14
Construcción	154	4	158	11
Total Resto deuda Proyectos	723	179	902	153

(Millones de euros)	LARGO PLAZO	CORTO PLAZO	TOTAL 2016
Denver Great Hall LLC	0	0	0
Resto Aeropuertos	67	2	68
Aeropuertos	67	2	68
AmeyCespa (MK) SPV Limited	0	151	151
Autovía de Aragón, Sociedad Concesionaria, S.A.	93	9	101
Smart Hospital Cantabria S.A.	68	3	71
Resto Servicios	201	9	210
Servicios	362	172	534
Conc. Prisiones Lledoners, S.A.	73	1	74
Concesionaria de Prisiones Figueras S.A.U.	63	3	65
Resto Construcción	7	0	7
Construcción	143	4	147
Total Resto deuda Proyectos	572	178	749

El resto de deuda de proyectos de infraestructura aumenta 153 millones de euros frente a diciembre 2016. Este incremento se debe fundamentalmente a la financiación del proyecto de remodelación y explotación comercial de la Terminal Jeppesen del Aeropuerto de Denver (nota 1.1.3). Dicha financiación se realiza a través de la emisión el 21 de diciembre de 2017 de un Bono por 189 millones de dólares americanos con vencimiento final en 2049 y cupón del 5%.

b.2) Vencimientos por divisa y valor razonable de la deuda de proyectos de infraestructura

(Millones de euros)	DIVISA	VALOR RAZONABLE 2017	VALOR RAZONABLE 2016	SALDO CONTABLE 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 O MÁS	TOTAL VENCIMIENTOS
Bonos y Obligaciones proyectos de Infraestructuras		2.039	1.983	1.808	9	10	12	13	14	1.754	1.812
Autopistas		1.776	1.983	1.632	9	10	12	13	13	1.598	1.655
	USD	1.281	1.481	1.136	0	0	0	0	0	1.155	1.155
	EUR	496	502	496	9	10	12	13	13	443	499
Aeropuertos		262	0	177	0	0	0	0	1	156	157
	USD	262	0	177	0	0	0	0	1	156	157
Deudas con entidades de crédito proyectos de infraestructuras		3.762	3.714	3.762	190	52	54	107	73	3.327	3.803
Autopistas		3.036	2.965	3.036	18	22	24	17	24	2.969	3.075
	USD	2.025	1.937	2.025	0	0	0	0	0	2.054	2.054
	EUR	1.012	1.028	1.012	18	22	24	17	24	915	1.021
Aeropuertos		59	68	59	2	2	2	55	0	0	60
	USD	59	68	59	2	2	2	55	0	0	60
Construcción		158	147	158	3	2	3	3	4	145	160
	EUR	158	147	158	3	2	3	3	4	145	160
Servicios		509	534	509	168	26	26	32	45	213	508
	GBP	203	213	203	147	1	1	1	3	51	203
	EUR	306	321	306	21	25	25	31	42	162	306
Total deuda financiera proyectos de infraestructuras		5.801	5.697	5.570	199	62	65	120	87	5.081	5.615

Las discrepancias existentes entre el total de vencimientos de la deuda bancaria (5.615 millones de euros) y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2017 (5.570 millones de euros) se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable, que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable. Así, los intereses devengados no pagados y aplicación del método del coste amortizado suponen un impacto de 45 millones de euros, teniendo en cuenta que los vencimientos de la deuda no incluyen intereses.

El valor razonable recogido en la tabla anterior es calculado como sigue:

- Para obligaciones a tipo fijo, sujetas a cambios de valor por variaciones de los tipos de interés de mercado: al estar cotizados en un mercado activo, se utiliza la valoración en dicho mercado.
- Para deuda con entidades de crédito contratadas a tipo fijo, igualmente sujetas a cambios de valor por variaciones de los tipos: como descuento de los flujos futuros de la deuda a un tipo de interés de mercado, calculado mediante un modelo de valoración interno.
- Por último, para la deuda con entidades de crédito contratada a un tipo de interés variable: se considera que no existen diferencias significativas entre el valor razonable de esta y su valor contable, por lo que se incluye este último.

b.3) Información sobre límites y disponible de proyectos de infraestructuras

A continuación, se desglosa un cuadro comparativo que permite analizar el importe de deuda no dispuesta al cierre del ejercicio:

2017 (Millones de euros)	LÍMITE DE DEUDA	DISPUESTO	DISPONIBLE	DEUDA CONTABLE
Autopistas	4.838	4.729	109	4.668
<i>Autopistas Estados Unidos</i>	<i>3.293</i>	<i>3.210</i>	<i>84</i>	<i>3.160</i>
<i>Autopistas Españolas</i>	<i>1.212</i>	<i>1.187</i>	<i>25</i>	<i>1.178</i>
<i>Resto de autopistas</i>	<i>333</i>	<i>333</i>	<i>0</i>	<i>329</i>
Aeropuertos	217	217	0	236
Construcción	161	160	1	158
Servicios	514	508	6	509
Total deuda financiera	5.730	5.615	116	5.570

2016 (Millones de euros)	LÍMITE DE DEUDA	DISPUESTO	DISPONIBLE	DEUDA CONTABLE
Autopistas	5.242	4.833	409	4.760
<i>Autopistas Estados Unidos</i>	<i>3.667</i>	<i>3.290</i>	<i>377</i>	<i>3.231</i>
<i>Autopistas Españolas</i>	<i>1.237</i>	<i>1.205</i>	<i>32</i>	<i>1.195</i>
<i>Resto de autopistas</i>	<i>338</i>	<i>338</i>	<i>0</i>	<i>335</i>
Aeropuertos	70	70	0	68
Construcción	164	148	16	147
Servicios	542	537	6	534
Total deuda financiera	6.018	5.588	430	5.510

Las discrepancias existentes entre el total de la deuda dispuesta y de la deuda contable a 31 de diciembre de 2017 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable (fundamentalmente intereses devengados no pagados y aplicación del método del coste amortizado, los cuales se detallan en el punto b.2 anterior).

De los 116 millones disponibles (430 millones a 31 de diciembre de 2016), 84 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.

A fecha 31 de diciembre de 2017 todas las sociedades Proyecto cumplen con los *covenants* significativos vigentes. No obstante, cabe señalar que en la sociedad AmeyCespa (MK) SPV Limited, sociedad concesionaria de una planta de residuos en Reino Unido, se ha producido un retraso en el repago de la deuda (145 millones de euros al cierre del 2017) debido a la demora en el cobro por parte del cliente. Se estima que finalmente el repago de deuda se realice en marzo de 2018.

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)	2017			VARIACIÓN 17/16		
	LARGO PLAZO	CORTO PLAZO	TOTAL	LARGO PLAZO	CORTO PLAZO	TOTAL
Bonos Corporativos	1.787	536	2.323	-8	507	499
Líneas de liquidez Corporativas	232	0	232	-32	0	-32
Deuda Broadpectrum	77	46	123	-386	34	-352
Resto deuda	53	49	102	10	-12	-1
Total deudas financieras excluidos proyectos de infraestructuras	2.149	631	2.780	-416	529	113

2016 (Millones de euros)	LARGO PLAZO	CORTO PLAZO	TOTAL
Bonos Corporativos	1.795	29	1.824
Líneas de liquidez Corporativas	264	0	264
Deuda Broadpectrum	463	12	475
Resto deuda	43	61	103
Total deudas financieras excluidos proyectos de infraestructuras	2.564	102	2.667

A continuación, se muestra la variación de la deuda bruta ex proyectos de infraestructura, desglosando la misma entre variación de

endeudamiento con contrapartida en flujo de caja, impacto por tipo de cambio y cambios de perímetros, así como el movimiento de la deuda por el devengo de intereses, que no suponen movimiento de caja en el ejercicio.

(Millones de euros)	DIC.2016	AUMENTO/DI MINUCIÓN IMPACTO EN CAJA	IMPACTO POR TIPO DE CAMBIO	IMPACTO CAMBIOS DE PERÍMETRO	INTERESES DE CAPITALIZADOS DEBENCADOS	OTROS	DIC.2017
Deuda bancaria/Bonos Ex proyectos	2.667	151	-52	5	8	1	2.780
Cross Currency Swaps	-83	67	33	0	0	0	17
Posición Deuda Bruta ex proyectos	2.584	218	-19	5	8	1	2.797

a.1.1) Deuda Corporativa

La deuda corporativa se compone de los siguientes instrumentos de deuda:

- Por un lado, la deuda consta de cinco bonos corporativos cuyo valor contable a 31 de diciembre de 2017 asciende a 2.323 millones de euros (1.824 millones de euros a 31 de diciembre de 2016). Las características de los mismos se muestran en la siguiente tabla:

FECHA EMISIÓN	IMPORTE (NOMINAL) M EUR	VENCIMIENTO	CUPÓN ANUAL
30/01/2013	500	30/01/2018	3,375%
07/06/2013	500	07/06/2021	3,375%
15/07/2014	300	15/07/2024	2,500%
14/09/2016	500	14/09/2022	0,375%
29/03/2017	500	31/03/2026	1,375%

Las emisiones realizadas en 2013 se negocian en el mercado secundario de la Bolsa de Londres, mientras que las emisiones realizadas en 2014, 2016 y 2017 están admitidas a negociación en el mercado AIAF de Renta Fija. Todas estas emisiones están garantizadas por Ferrovial S.A., matriz del Grupo. Cabe mencionar que el Grupo cuenta con derivados de tipos de interés asociados a los bonos corporativos por un notional de 250 millones de euros, que transforma el tipo de interés fijo en variable, ver punto 5.5.

- Por otro lado, el Grupo cuenta con una línea de liquidez negociada desde el ejercicio 2014 con una serie de entidades financieras acreditantes cuyo límite actual de disposición asciende a 1.250 millones de euros (1.250 millones a 31.12.2016), de los que se han dispuesto 232 millones de euros con vencimiento en marzo del ejercicio 2022. Los riesgos de tipo de cambio y tipo de interés de esta deuda se han cubierto mediante *cross currency swaps* descritos en la nota 5.5, asegurando un notional cubierto de 250 millones de euros a un tipo de interés fijo del -0,4390%, generando por tanto un ingreso para el Grupo.

Adicionalmente, cuenta con un resto de líneas negociadas en 2017 cuyo límite actual de disposición asciende a 175 millones de euros (20 millones de euros a 31.12.2016) y de la que se ha dispuesto 18 millones de euros.

El tipo de interés negociado hace referencia al EURIBOR más un margen en función del rating medio asignado a la deuda de Ferrovial S.A., matriz del Grupo.

Información sobre límites y disponible de la deuda corporativa

En relación a la información sobre límites y disponible de la deuda corporativa, se presenta la situación a 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016:

(Millones de euros)	2017			DEUDA CONSOLIDADA
	LÍMITE DE DEUDA	DISPUESTO	DISPONIBLE	
Bonos y obligaciones	2.300	2.300	0	2.323
Línea sindicada	1.250	232	1.018	232
Resto líneas	175	18	157	0
Total deuda corporativa	3.725	2.550	1.175	2.555

(Millones de euros)	2016			DEUDA CONSOLIDADA
	LÍMITE DE DEUDA	DISPUESTO	DISPONIBLE	
Bonos y obligaciones	1.800	1.800	0	1.824
Línea sindicada	1.250	250	1.000	264
Resto líneas	20	0	20	0
Total deuda corporativa	3.070	2.050	1.020	2.088

Rating corporativo

Las agencias de calificación financiera Standard&Poors y Fitch mantienen su opinión sobre la calificación financiera de la deuda corporativa de Ferrovial a diciembre 2017, situándose en un BBB y BBB con perspectiva estable respectivamente y, por tanto, dentro de la categoría de "Grado de inversión".

a.1.2) Deuda Broadpectrum

El importe de la deuda de Broadpectrum es de 123 millones de euros frente a 475 millones de euros en 2016. Esta disminución se debe a que durante el ejercicio 2017 se ha procedido a repagar parte de la deuda adquirida tras la compra de Broadpectrum en el 2016. En particular, en el mes de mayo se procedió al repago de los bonos "High Yield Bond" que tenía la sociedad por importe de 325 MUSD (importe neto del Cross Currency Swap). Con esta operación se optimiza la situación financiera de la compañía, al cancelar deuda con un cupón anual del 8,375%.

a.1.3) Resto de deuda

En la línea de Resto de deuda por 102 millones de euros (103 millones a 31 de diciembre de 2016) se recogen fundamentalmente los créditos bancarios y leasing financiero de la división de construcción y servicios (excluyendo Broadpectrum, ver punto anterior). Así, en relación al leasing financiero, las sociedades exproyectos cuentan con 54 millones de euros (41 a 31 de diciembre de 2016), fundamentalmente en la división de servicios y construcción.

Información sobre límites y disponible Resto Deuda:

En relación a la información sobre límites y disponible del resto de deuda, se presenta la situación a 31 de diciembre de 2017 y a 31 de diciembre de 2016:

2017				
(Millones de euros)	LÍMITE DE DEUDA	DISPUESTO	DISPONIBLE	DEUDA CONSOLIDADA
Construcción	131	35	96	39
Broadspectrum	284	113	171	123
Servicios UK	191	11	180	11
Resto Servicios	45	26	19	52
Servicios	519	149	370	185
Resto deudas	650	184	466	225

2016				
(Millones de euros)	LÍMITE DE DEUDA	DISPUESTO	DISPONIBLE	DEUDA CONSOLIDADA
Construcción	84	23	61	35
Broadspectrum	566	377	189	475
Servicios UK	199	12	187	12
Resto Servicios	43	30	13	51
Servicios	808	419	389	538
Resto	0	0	0	5
Resto deudas	893	442	451	578

Las diferencias existentes entre el total de la deuda bancaria y de la deuda contable a 31 de diciembre de 2017 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable, que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplica.

a.2) Vencimientos por divisa y valor razonable de la deuda excluidos proyectos de infraestructuras

DEUDA FINANCIERA M EUR	DIVISA	VALOR RAZONABLE 2017	SALDO CONTABLE 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 O MÁS	TOTAL VENCIMIENTOS
Deuda corporativa		2.407	2.555	500	0	0	500	750	800	2.550
	EUR	2.407	2.555	500	0	0	500	750	800	2.550
Deuda Servicios		185	185	41	73	3	6	11	16	149
	AUD	7	7	23	0	0	0	0	0	23
	EUR	36	36	6	0	0	2	2	1	12
	GBP	11	11	0	0	2	0	9	0	11
	USD	79	79	10	70	0	0	0	0	80
	CAD	9	9	0	0	0	0	0	8	8
	PLN	12	12	1	0	1	2	0	6	10
	CLP	31	31	0	2	1	1	0	0	5
Resto Deuda		40	40	0	1	2	5	9	13	29
	EUR	5	5	0	0	0	0	0	2	2
	GBP	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	PLN	27	27	0	1	2	5	9	11	27
	OMR	6	6	0	0	0	0	0	0	0
	CLP	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total deuda financiera excluidos proyectos de infraestructuras		2.632	2.780	541	74	5	510	769	829	2.729

Las diferencias existentes entre el total de vencimientos de la deuda financiera y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2017 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable, que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable (fundamentalmente intereses devengados no pagados y aplicación del método del coste amortizado).

El valor razonable de la deuda bancaria excluidos proyectos de infraestructuras coincide con el saldo contable, debido a que son deudas referenciadas a tipo de interés de mercado variable, por lo que las variaciones en los tipos de interés de referencia no afectan a su valor razonable.

En lo que respecta a los Bonos Corporativos, al estar cotizados en un mercado activo, se utiliza la valoración en dicho mercado.

Conforme al criterio indicado, el total del valor razonable de las deudas bancarias y bonos excluidos proyectos de infraestructuras a 31 de diciembre de 2017 se estima en 2.632 millones de euros (2.735 millones de euros a 31 de diciembre de 2016).

Respecto a los vencimientos de 2018 ascienden a 541 millones de euros y corresponden fundamentalmente a vencimiento del primer bono Corporativo por importe de 500 millones de euros, así como deuda asociada a Broadspectrum por importe de 34 millones de euros, e Inagra S.A. por 6 millones de euros. Los vencimientos de la deuda no incluyen intereses.

b) Tesorería y equivalentes del resto de sociedades

Aunque en general el criterio aplicado a efectos de la clasificación de Tesorería y Equivalentes tanto a corto plazo como a largo plazo es coincidente con el utilizado en la elaboración de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2016, durante el ejercicio 2017 se han incorporado como mayor valor de la Posición Neta de Tesorería

determinados forward en dólares canadienses y americanos que cubren depósitos en dichas divisas y que figuran dentro del saldo de derivados financieros a valor razonable a corto plazo.

Asimismo, a 31 de diciembre se encuentran constituidas una serie de cuentas restringidas por 31 millones de euros (37 millones de euros a 31 de diciembre de 2016) asociadas principalmente a las promociones en curso de Budimex.

5.3. Flujo de caja

El estado financiero de flujo de caja ha sido elaborado conforme a los criterios establecidos en la NIC 7. En la presente nota se realiza un desglose adicional, conforme a los criterios internos establecidos por la compañía a efectos de la evolución de sus negocios, que en algunos casos difieren de los criterios establecidos en la NIC 7. Los principales criterios aplicados son:

- El Grupo separa, con el objeto de poder dar una explicación más apropiada de la tesorería generada, el flujo de caja entre los “flujos de caja excluidos los proyectos de infraestructuras”, que

consideran las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras como una participación financiera, consignando por lo tanto como flujo de inversiones las inversiones en capital de dichas sociedades y como flujo de operaciones los retornos obtenidos de dichas inversiones (dividendos y devoluciones de capital) y el “flujo de caja de proyectos de infraestructuras”, donde se recogen los flujos de actividad y financiación derivados de las operaciones de dichas sociedades.

- Por otro lado, el tratamiento que se da a los intereses recibidos de la tesorería y equivalentes es distinto al del estado financiero de flujo de caja realizado conforme a NIC 7, ya que se incluyen dentro del flujo de financiación, minorando el importe de intereses pagados en la partida “flujo de intereses”.
- Por último, dicho flujo intenta explicar la evolución de la posición neta de tesorería, como saldo neto de deuda financiera, tesorería y equivalentes y caja restringida. Este criterio, también difiere del establecido en la NIC 7, que explica la variación de la tesorería y equivalentes.

DICIEMBRE 2017 (cifras en millones de euros)

DICIEMBRE 2017	NOTA:	FLUJO DE CAJA EXCLUIDAS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	FLUJO DE CAJA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	ELIMINACIONES	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO
RBE	2.4	484	449	0	932
Cobro dividendos	3.5	553	0	-10	543
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	5.3	-38	-16	0	-53
Flujo de operaciones antes de Impuestos		999	433	-10	1.422
Pago de impuestos del ejercicio	2.8.1	-115	-27	0	-142
Flujo de operaciones		883	407	-10	1.280
Inversión	3.2, 3.3 y 3.4	-355	-371	43	-684
Desinversión	1.1.3	253	0	-5	248
Flujo de inversión		-102	-371	38	-436
Flujo de actividad		781	35	28	844
Flujo de intereses	2.6	-32	-204	0	-236
Flujo de capital procedente de socios externos		0	73	-38	35
<i>Dividendo flexible</i>		<i>-218</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>-218</i>
<i>Compra de autocartera</i>		<i>-302</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>-302</i>
Remuneración al accionista	5.1	-520	0	0	-520
Dividendos a minoritarios de sociedades participadas		-48	-11	10	-49
Variación tipo de cambio		-43	398	0	354
Cambios en perímetro de consolidación	1.1.3	0	-43	0	-43
Emisión bono subordinado perpetuo		500	0	0	500
Otros movimientos de deuda (no flujo)		6	-88	0	-82
Flujo de Financiación		-137	125	-28	-40
Variación posición neta de tesorería	5.2	644	160	0	804
Posición inicial		697	-4.963	0	-4.266
Posición final		1.341	-4.804	0	-3.463

Variación del Fondo de Maniobra:

La variación del Fondo de Maniobra que se desglosa en la anterior tabla es la medida que explica la diferencia entre el Resultado Bruto de Explotación del Grupo y su Flujo de Caja Operativo antes de Impuestos, y tiene su origen en la diferencia entre el devengo contable de los ingresos y gastos y el momento en que dichos ingresos y gastos se

convierten en caja, principalmente por variaciones en el saldo de clientes y proveedores u otras partidas de balance. De esta manera, una reducción del saldo de clientes implicará una mejora de fondo de maniobra y una reducción de proveedores implicará un empeoramiento del fondo de maniobra.

La variación de esta partida no es exactamente coincidente con la variación de capital circulante reportado en la sección 4 de las cuentas anuales consolidadas por las siguientes razones:

	EX PROYECTOS	PROYECTOS Y AJUSTES	TOTAL
Variación capital circulante (Sección 4)	60	70	130
Movimientos de capital circulante con impacto en otras líneas del Flujo	62	-133	-71
Movimiento de Provisiones con impacto en Resultado Bruto de Explotación o en capital circulante	-111	0	-111
Movimiento de otras partidas de Balance con impacto en flujo de operaciones	-50	48	-2
Total Fondo de Maniobra reportado en flujo de caja	-38	-16	-53

El impacto positivo en la variación del Fondo de Maniobra de balance (+130 millones de euros) tiene su origen en el incremento de la partida de Acreedores Comerciales, debido fundamentalmente a los cobros por anticipos recibidos en Construcción (destacando la I-66), así como por los cobros de los proyectos de infraestructuras que se contabilizan siguiendo el modelo de Cuenta a Cobrar, destacando fundamentalmente Autema (ver detalle Sección 4). Este impacto positivo se ve compensado por el movimiento de provisiones (-111 millones de euros), destacando el efecto neto de la dotación/reversión de provisiones con impacto en EBITDA (70 millones de euros), que no implican salida de caja, unido a la aplicación de provisiones realizadas con contrapartida en cuentas de circulante (-181 millones de euros), que sí implican una salida de caja. Adicionalmente, hay que tener en consideración diferentes conceptos incluidos en el Flujo de Operaciones con impacto en otras partidas de balance, tales como planes de pensiones y sistemas retributivos vinculados a la acción, así como el efecto del resto de resultado financiero (no relacionado con la financiación) tales como intereses de demora, fianzas y avales.

Teniendo en cuenta todos estos movimientos, el fondo de maniobra reportado en el flujo de caja se situaría en -53 millones de euros.

Las diferencias comentadas anteriormente corresponden a los siguientes conceptos:

- Movimientos de capital circulante con impacto en otras líneas del flujo. Las cuentas del capital circulante reportadas en la sección 4ª, especialmente las partidas de proveedores, pueden estar relacionadas con operaciones que no afectan al flujo de operaciones, como es el caso de las compras de inmovilizado.
- Movimientos de provisiones con impacto en el Resultado Bruto de Explotación o en el capital circulante. Corresponde a dotaciones y reversiones de provisiones con impacto en el Resultado Bruto de Explotación que no tienen impacto en caja, o aplicaciones de provisiones realizadas contra cuentas de circulante (ver nota 6.3)
- Movimiento de otras partidas de balance con impacto en el flujo de operaciones. La variación de capital circulante reportada en la sección 4ª recoge exclusivamente el movimiento de partidas recogidas dentro de los epígrafes deudores y otras cuentas a cobrar corto plazo, acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo, y existencias. Los ingresos y gastos de explotación en determinados casos están relacionados no sólo con partidas reflejadas en el circulante (corto plazo) sino también en determinadas partidas registradas en activos y pasivos a largo plazo, como clientes o proveedores a largo plazo, incluso en cuentas de patrimonio como operaciones relativas a sistemas retributivos vinculados a la acción. Adicionalmente, se incluyen en este epígrafe las partidas del resto del resultado financiero que no están directamente relacionados con la financiación, como pueden ser intereses de demora, fianzas y gastos por avales.

A continuación, se adjunta el flujo de caja reportado en el ejercicio 2016:

DICIEMBRE 2016 (cifras en millones de euros)

DICIEMBRE 2016	NOTA:	FLUJO DE CAJA EXCLUIDAS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	FLUJO DE CAJA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	ELIMINACIONES	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO
RBE	2.4	502	442	0	944
Cobro dividendos	3.5	477	0	-50	427
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)		16	-68	0	-52
Flujo de operaciones antes de Impuestos		995	373	-50	1,319
Pago de impuestos del ejercicio	2.8.1	-125	-23	0	-147
Flujo de operaciones		870	351	-50	1,172
Inversión		-985	-388	72	-1,301
Desinversión	1.1	340	0	0	340
Flujo de inversión		-645	-388	72	-961
Flujo de actividad		226	-38	22	210
Flujo de intereses	2.6	-48	-303	0	-351
Flujo de capital procedente de socios externos		2	122	-72	53
Dividendo flexible		-226	0	0	-226
Compra de autocartera		-317	0	0	-317
Remuneración al accionista	5.1	-544	0	0	-544
Dividendos a minoritarios de sociedades participadas		-23	-50	50	-24
Variación tipo de cambio		-9	-111	0	-119
Cambios en perímetro de consolidación	1.1.3	-440	1,702	0	1,262
Otros movimientos de deuda (no flujo)		18	-230	0	-212
Flujo de Financiación		-1,043	1,131	-22	66
Variación posición neta de tesorería	5.2	-817	1,093	0	276
Posición inicial		1.514	-6.057	0	-4.542
Posición final		697	-4.963	0	-4.266

5.4. Gestión de riesgos financieros y capital

Los negocios del Grupo se ven afectados por los cambios en las variables financieras que impactan en sus cuentas, fundamentalmente los riesgos de tipo de interés, cambio, crédito, liquidez y renta variable. Las políticas seguidas por el Grupo en la gestión de estos riesgos se desarrollan con detalle en el Informe de Gestión.

A continuación, se presenta datos específicos sobre la exposición del Grupo a cada uno de estos riesgos, así como análisis de sensibilidad a la variación de las diferentes variables y una breve referencia relativa a la gestión de cada uno de los riesgos.

Adicionalmente, y considerando la relevancia que ha tenido la decisión de Gran Bretaña para desvincularse de la Unión Europea desde una perspectiva económica y política (Brexit), se realiza en esta nota de forma separada un análisis detallado del impacto que el mismo ha tenido para Ferrovial en el ámbito de los diferentes riesgos financieros y cómo estos riesgos están siendo gestionados.

a. Exposición a variaciones en los tipos de interés

Los negocios de Ferrovial están sujetos a cambios en los ciclos económicos y la gestión del riesgo a tipo de interés lo tiene en consideración, modelando la fijación de tipos de interés frente a la gestión de liquidez de los instrumentos financieros, en momentos de bajos tipos de interés se busca fijar dichos niveles a futuro a nivel ex - proyectos, aunque dicha cobertura puede afectar a su liquidez en caso de cancelación. A nivel proyecto las entidades financieras y agencias de rating requieren un mayor porcentaje de la deuda a tipo fijo. Dichas estrategias se articulan mediante la emisión de deuda a tipo fijo o la contratación de derivados financieros de cobertura, cuyo desglose se presenta en la Nota 5.5 relativa a Derivados Financieros a Valor Razonable. Mediante dichas coberturas se busca optimizar el gasto financiero soportado por el Grupo.

En la tabla adjunta se presenta un detalle de la deuda del Grupo indicando el porcentaje de dicha deuda que se considera cubierta (bien por tipo fijo o por derivados).

2017				
DEUDAS (Millones de euros)	TOTAL DEUDA BRUTA	% DEUDA CUBIERTA	DEUDA EXPUESTA	IMPACTO RESULTADO +100 P.B.
Sociedades	2.797	87,0%	363	4
Exproyectos				
Autopistas	4.668	98%	99	1
Construcción	158	94%	10	0
Servicios	509	65%	177	2
Aeropuertos	236	100%	0	0
Proyectos de Infraestructuras	5.570	95%	285	3
Deuda total	8.367	92%	648	6

2016				
DEUDAS (Millones de euros)	TOTAL DEUDA BRUTA	% DEUDA CUBIERTA	DEUDA EXPUESTA	IMPACTO RESULTADO +100 P.B.
Sociedades	2.584	77%	587	6
Exproyectos				
Autopistas	4.760	98%	97	1
Construcción	147	93%	10	0
Servicios	534	66%	179	2
Aeropuertos	68	100%	0	0
Proyectos de Infraestructuras	5.510	95%	285	3
Deuda total	8.093	89%	871	9

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 93% 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 2017, produciría un mayor gasto financiero en cuenta de resultados estimado de 6 millones de euros, de los que 3 millones de euros corresponden a proyectos de infraestructuras y 4 millones a sociedades ex-proyectos, suponiendo un impacto neto en los resultados de Ferrovial de -5 millones de euros.

Adicionalmente, es necesario considerar cambios en la valoración de los derivados financieros contratados, que aparecen indicados en la Nota 5.5 de la presente memoria.

Respecto a estos instrumentos de cobertura de tipo de interés, un incremento lineal de 100 puntos básicos en las curvas de tipo de interés existentes en mercado a 31 de Diciembre de 2017, produciría en lo que se refiere a las coberturas eficientes, un impacto positivo de aproximadamente 205 millones de euros netos en los fondos propios de la sociedad dominante (111 en sociedades consolidadas por puesta en equivalencia, 94 millones en sociedades de integración global)

b. Exposición a variaciones de tipo de cambio

Ferrovial monitoriza periódicamente la exposición neta por divisa planificada para los próximos años, tanto por dividendos a cobrar, inversiones en nuevos proyectos como en posibles desinversiones.

Ferrovial establece su estrategia de cobertura analizando la evolución pasada de los tipos de cambio tanto a corto plazo como a largo plazo, estableciendo mecanismos de seguimiento como las proyecciones futuras y los tipos de cambio de equilibrio a largo plazo. Dichas coberturas se realizan mediante la utilización de depósitos en divisas o la contratación de derivados (ver nota 11 para más detalle).

El valor de los activos, pasivos, intereses minoritarios y fondos propios asignables a la entidad dominante denominados por tipo de divisa, ajustados por los forwards de tipo de cambio, anteriormente indicados, correspondientes a cada divisa, se desglosa en las siguientes tablas para diciembre de 2017:

MONEDA (Millones de euros)	2017			
	ACTIVOS	PASIVOS	FFPP SOC. DOMINANTE	SOCIOS EXTERNOS
Euro	6.569	5.036	1.356	177
Libra esterlina	3.315	1.823	1.492	0
Dólar americano	6.658	5.851	395	412
Dólar canadiense	2.867	1.256	1.611	0
Dólar australiano	1.499	1.219	280	0
Zloty Polaco	1.602	1.309	151	142
Peso Chileno	286	149	137	0
Otros	194	112	82	0
Total Grupo	22.990	16.756	5.503	731

En la nota 1.4 se presenta el detalle de la evolución de los tipos de cambio de cierre en el ejercicio. Como resultado de esta evolución, el impacto por diferencias de conversión en patrimonio a 31 de diciembre de 2017 ha sido de -318 millones de euros para la sociedad dominante y -60 millones de euros para los socios externos. De los mencionados -318 millones de euros, -124 millones de euros corresponden a la evolución del dólar canadiense, -49 millones de euros a la libra esterlina, -84 millones de euros al dólar estadounidense y -61 millones a otras monedas.

Analizando la sensibilidad a un impacto en el tipo de cambio, Ferrovial estima que una posible apreciación en la cotización del euro del 10% a cierre del ejercicio, respecto a las principales monedas en las que el Grupo mantiene inversiones, produciría un cambio en fondos propios de la sociedad dominante de 416 millones de euros, de los que el 43% correspondería al afecto de la libra esterlina y el 39% al del dólar canadiense. Dicha variación del Euro supondría un cambio en el total de los activos de 1.638 millones de euros de los que el 45% provendría de las inversiones en dólar americano, el 22% de la libra esterlina y el 19% del dólar canadiense.

Adicionalmente el desglose del resultado neto atribuible a la sociedad dominante por cada tipo de divisa para 2017 y 2016 se recoge en el siguiente cuadro.

MONEDA (Millones de euros)	RDO. NETO	
	2017	2016
Euro	215	204
Libra esterlina	86	-76
Dólar americano	35	101
Dólar canadiense	105	102
Dólar australiano	-24	-30
Zloty Polaco	60	53
Peso Chileno	9	-9
Otros	-31	31
Total Grupo	454	376

En la nota 1.4 se presenta el detalle de la evolución de los tipos de cambio medios del ejercicio. A este respecto el impacto en la cuenta de resultados de una revaluación del Euro del 10% frente al resto de monedas hubiera supuesto un cambio de -32 millones de euros.

c. Exposición a riesgo de crédito y de contrapartida

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

(Millones de euros)	2017	2016	VAR. 17/16
Inversiones en activos financieros	886	694	192
(1) Activos financieros no corrientes	1.804	1.712	92
Derivados Financieros (activo)	381	450	-69
Clientes y otras cuentas a cobrar	2.635	2.822	-187

(1) Incluidos en Tesorería y Equivalentes

Ferrovial hace un seguimiento activo del riesgo que tiene con sus distintas contrapartidas:

- **Entidades Financieras:** Ferrovial analiza constantemente la evolución del rating público por las tres principales agencias (S&P, Fitch y Moody's) a corto y largo plazo de cada una de las entidades financieras con las que tiene exposición. La normativa interna de gestión de excedentes regula los límites máximos de inversión con cada contrapartida siguiendo criterios objetivos: establece unos requisitos mínimos de rating para poder invertir excedentes de tesorería y establece también unos límites a dichas inversiones en función del rating de cada una. Adicionalmente, desde el departamento de riesgos financieros se hace un seguimiento de la evolución de las distintas contrapartidas proponiendo, en función del supuesto concreto, las medidas preventivas correctoras oportunas.
- **Geografías:** Ferrovial monitoriza la evolución de los mercados (geografías) en las que está presente, así como en sus mercados objetivos. El departamento de riesgos financieros propone las potenciales acciones para el caso que se prevea alguna alteración del riesgo de dicha geografía/mercado.
- **Cientes:** Ferrovial realiza un análisis y seguimiento del riesgo de crédito de sus clientes, existiendo una metodología interna de asignación de rating a los clientes de Ferrovial, homogénea en todo el Grupo.

d. Exposición a riesgo de liquidez

El Grupo ha establecido los mecanismos para preservar el nivel de liquidez necesarios con procedimientos periódicos que recogen las previsiones de generación y necesidades de caja, tanto de los diferentes cobros y pagos a corto plazo como de las obligaciones a atender a largo plazo.

Ex Proyectos

A 31 de diciembre de 2017 se dispone de una tesorería y equivalentes por importe de 4.137 millones de euros (3.301 millones de euros en 2016). Adicionalmente se disponían a dicha fecha de líneas de crédito no dispuestas por importe de 1.641 millones de euros (1.471 millones de euros en 2016).

Proyectos de infraestructura

A 31 de diciembre de 2017 se dispone de una tesorería y equivalentes (incluyendo caja restringida a corto plazo) por importe de 463 millones de euros (277 millones de euros en 2016). Adicionalmente se disponían a dicha fecha de líneas de créditos no dispuestos por importe de 116 millones de euros (430 millones de euros en 2016) principalmente con el objeto de cubrir necesidades de inversión comprometida.

e. Exposición al riesgo de renta variable

Ferrovial igualmente se encuentra expuesto al riesgo vinculado a la evolución del precio de su propia acción. Dicha exposición, en concreto se materializa en contratos de equity swaps utilizados para cubrir riesgos de apreciación de los sistemas retributivos ligados a la evolución de la acción, cuyo detalle se indica en la Nota 5.5 de la presente memoria.

Estos equity swaps, al no ser considerados derivados de cobertura, su valor de mercado produce un impacto en la Cuenta de Resultados. En este sentido, un incremento o disminución de 1 euro en el valor de la acción de Ferrovial, supondría un impacto de unos 2 millones de euros positivos/negativos en el resultado neto de Ferrovial.

f. Exposición al riesgo de inflación

Gran parte de los ingresos de los proyectos de infraestructuras están vinculados a tarifas que varían directamente en función de la inflación. Esto es aplicable tanto a las tarifas de los contratos de autopistas como en HAH, que consolidan por puesta en equivalencia. Por lo tanto, un escenario de aumento de la inflación repercutiría en un aumento del flujo de caja proveniente de este tipo de activos. Adicionalmente, los planes de pensiones de prestación definida en el Reino Unido tienen obligaciones vinculadas a la inflación, siendo cubiertos de manera individualizada, ya que no se consolidan en Ferrovial.

A diferencia del resto de activos de la compañía, los derivados financieros contratados en HAH cuyo objetivo es convertir deuda a tipo fijo en deuda indexada a la inflación, desde un punto de vista contable, valorándose a valor razonable con cambios en resultados ya que se consideran derivados no eficientes hasta ahora. HAH está evaluando su tratamiento como cobertura contable dentro de las nuevas normas contables (NIIF 9). El impacto contable hasta la fecha supone que un aumento de 100 p.b en toda la curva de inflación afecta al resultado neto de Ferrovial a su porcentaje de -162 millones de euros.

Adicionalmente en el caso de la concesionaria de autopistas Autema, existe un derivado vinculado a la inflación que se considera cobertura contable, en el que un incremento de 100 pb

en toda la curva de inflación tendría un impacto negativo en reservas de -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 2017, la Posición Neta de Tesorería es positiva (mayor activo que pasivo) por lo que la diferencia respecto al ratio máximo establecido es muy relevante. A efectos de dicho ratio, el concepto de Deuda Neta ex proyectos es el definido en la Nota 5.2 y el concepto de Resultado Bruto de Explotación más dividendos, es el Resultado de Explotación antes de deterioro y enajenaciones y de amortizaciones procedente de aquellas sociedades del Grupo que no son proyectos de infraestructuras más los dividendos percibidos de los proyectos de infraestructuras

h. Brexit, impacto en riesgos financieros

En el presente apartado se realiza un análisis del impacto que el mismo está teniendo para Ferrovial en el ámbito de los riesgos financieros y cómo estos riesgos están siendo gestionados. En el apartado relativo a riesgos del Informe de Gestión se realiza un análisis global sobre el Brexit y cómo puede afectar a las diferentes áreas de negocio del Grupo.

La siguiente tabla muestra la exposición de Ferrovial al Reino Unido en base a diferentes variables financieras y de negocio:

(Millones de euros)	2017		
	TOTAL FERROVIAL	EXPOSICIÓN REINO UNIDO	% SOBRE TOTAL
Ventas	12.208	2.871	24%
Rdo. Bruto Explotación	932	29	3%
Rdo. Neto	454	62	14%
Recursos Propios	5.503	1.492	27%
Valoración consenso analistas	-	-	16%
Cartera de Construcción	11.145	771	7%
Cartera de Servicios	19.329	8.895	46%
Aeropuertos gestionados	25% HAH, 50% AGS		

Tipo de cambio

Durante el ejercicio 2017 y en pleno proceso de negociaciones entre Reino Unido y la Unión Europea, la Libra ha mantenido su tendencia de debilidad frente a Euro, aunque en mucho menor medida que en el año

2016 cuando se produjo el anuncio del Brexit. A 31 de diciembre de 2017 y comparada con la cifra de cotización de hace un año, la libra se había depreciado un 4%. Para cubrir el riesgo de tipo de cambio Ferrovial tiene contratadas coberturas por un valor nominal de 437 millones de libras, que cubren el importe equivalente a aproximadamente los dividendos que tiene previsto recibir de los activos del Reino Unido en los próximos 3 años.

Inflación y tipos de interés

El mercado ha rebajado sus expectativas de inflación respecto al RPI – Retail Price Index futura un 0,20% en media, con un nivel del 3,3% y una tasa real negativa menor, manteniendo niveles similares de tipos de interés.

De nuevo la expectativa de mercado es de mantenimiento de los niveles actuales, aunque un impacto negativo en Brexit empujaría la inflación afectando negativamente al valor de las obligaciones en pensiones y el tipo de interés nominal, incrementando el coste de financiación.

5.5. Derivados financieros a valor razonable

a) Desglose por tipo de derivado, variaciones, vencimientos y principales características

En la siguiente tabla se presenta en detalle los valores razonables de los derivados contratados a 31 de diciembre de 2017 y 2016, así como el vencimiento de los nominales con los que están vinculados (se presentan los vencimientos de nominales con signo positivo y los aumentos futuros ya contratados con signo negativo):

TIPO DE INSTRUMENTO (Millones de euros)	VALOR RAZONABLE		VENCIMIENTOS NOMINALES					
	SALDOS AL 31/12/17	SALDOS AL 31/12/16	2018	2019	2020	2021	2022 Y POSTERIORES	TOTAL
Saldos en el activo	381	450	2.509	21	5	301	62	2.899
Index linked Swaps Autopistas	316	321	-2	-3	-1	-4	62	53
Interest rate swaps corporativos	13	16	0	0	0	250	0	250
Cross currency swaps corporativos	0	16	0	0	0	0	0	0
Cross currency swaps broadspectrum	0	82	0	0	0	0	0	0
Equity swaps (*)	1	0	50	0	0	0	0	50
Derivados tipo cambio Corporativos	30	5	2.058	0	0	0	0	2.058
Resto derivados	21	11	403	24	6	55	0	488
Saldos en el pasivo	452	505	601	263	45	876	287	2.071
Interest rate swaps autopistas	357	399	11	14	16	842	0	883
Cross currency swaps corporativos	17	0	0	232	0	0	0	232
Equity swaps (*)	0	4	0	0	0	0	0	0
Cross currency swaps broadspectrum	0	3	0	0	0	0	0	0
Derivados tipo de cambio corporativos	3	6	56	221	0	0	0	277
Resto derivados	75	93	534	27	28	34	287	911
Saldos en el neto (Pasivo)	-71	-55	3.110	283	50	1.177	350	4.970

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					
	SALDOS AL 31/12/17	SALDOS AL 31/12/16	2018	2019	2020	2021	2022 Y POSTERIORES	TOTAL
Saldos en el activo	381	450	60	15	14	15	276	382
Index linked Swaps Cintra (derivados de inflación)	316	321	9	10	11	12	275	316
IRS Corporación	13	16	4	4	3	3	0	13
Cross currency swaps corporación	0	16	0	0	0	0	0	0
Cross currency swaps broadspectrum	0	82	0	0	0	0	0	0
Equity swaps	1	0	1	0	0	0	0	1
Derivados tipo de cambio Corporativos	30	5	30	0	0	0	0	30
Resto derivados	21	11	16	2	1	1	1	21
Saldos en el pasivo	452	505	58	79	48	43	223	452
Interest Rate Swaps Cintra (derivados de tipo de interés)	357	399	44	42	39	35	196	357
Cross currency swaps corporación	17	0	-6	23	0	0	0	17
Equity swaps	0	4	0	0	0	0	0	0
Cross currency swaps broadspectrum	0	3	0	0	0	0	0	0
Derivados tipo de cambio Corporativos	3	6	0	3	0	0	0	3
Resto derivados	75	93	21	11	9	7	27	75
Saldos en el neto (Pasivo)	-71	-55	2	-64	-34	-27	53	-71

(*) Los elementos señalados son los principales derivados no considerados cobertura contable dentro de los derivados contratados por el Grupo, según se indica en la presente Nota.

A continuación, se presenta una descripción de los principales tipos de derivados y sus variaciones más significativas en el ejercicio.

Derivados de Autopistas

Interest Rate Swaps Autopistas

Para cubrir el riesgo de tipo de interés en los proyectos de infraestructuras de autopistas, las sociedades titulares de los mismos tienen contratadas coberturas de tipo de interés sobre la deuda de proyectos, estableciendo un tipo de interés fijo o creciente, por un nominal total de 883 millones de euros a 31 de diciembre de 2017. En su conjunto, la valoración a valor razonable de estas coberturas ha pasado de -399 millones de euros a diciembre de 2016 a -357 millones de euros a diciembre de 2017.

Con carácter general estos derivados se consideran eficientes, por lo que las variaciones de su valor razonable se registran en reservas, suponiendo un impacto de +42 millones de euros (+31 millones después de impuestos y socios externos atribuibles a la sociedad dominante).

El movimiento de liquidaciones y devengos ha supuesto un impacto en el resultado financiero de -45 millones de euros y en caja de 46 millones de euros.

Index Linked Swaps Autopistas

Corresponde en exclusiva a la concesionaria Autema, que contrató en 2008 un derivado para cubrir la variabilidad de los ingresos mediante un swap de inflación, por el cual se fija un IPC del 2,50% anual. Esta cobertura, considerada eficiente, ha supuesto un impacto en reservas de -5 millones de euros (-3 millones después de impuestos atribuibles a la sociedad dominante).

Derivados de Corporación

Interest Rate Swaps Corporativos

El Grupo tiene contratados, en relación con las emisiones de bonos realizadas en 2013, derivados de tipo de interés por un nominal de 250 millones de euros, con vencimiento en 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. Su impacto en el ejercicio es de 0,4 millones de euros en resultado financiero por valor razonable.

Cross Currency Swaps Corporativos

En el mes de septiembre de 2016 Ferrovial contrató unos cross currency swaps como cobertura de una disposición de deuda en dólares estadounidenses (ver Nota 5.2.2). Estos instrumentos tienen un nocional de 279 millones de dólares estadounidenses (232 millones de euros) y tienen vencimiento en el año 2019. Sus cambios de valor se registran en Reservas (0,1 millones de euros en el ejercicio 2017), por el componente de tipo de interés, y Resultado por diferencias de cambio por el componente de cobertura del tipo de cambio (-32 millones de euros en 2017).

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 2017, estos derivados cuentan con un nocional de 2,7 millones de acciones, que en base al precio de ejercicio de los equity swaps (precio al que se tienen que liquidar con las entidades financieras) supone un nocional total de 50 millones de euros.

Derivados de tipo de cambio Corporativos

Corresponden a coberturas de riesgo de tipo de cambio corporativo, destinadas fundamentalmente a cubrir la volatilidad de flujos futuros en moneda extranjera (principalmente libra esterlina, dólar australiano, dólar americano y dólar canadiense). Su nocional asciende a 2.335 millones de euros a 31 de diciembre de 2017, de los cuales 976 millones corresponden al dólar canadiense, 552 millones corresponden al dólar americano, 596 millones al dólar australiano, 190 millones a la libra esterlina y 21 millones al dólar neozelandés, y tienen vencimiento a corto plazo. Los cambios en la valoración de los mismos se registran en el epígrafe de diferencias de conversión y ascienden en 2017 a 77 millones de euros (para los derivados eficientes). Las opciones, que no aplican cobertura contable, se registran en el resultado financiero por valor razonable y en el ejercicio suponen un gasto de -16 millones de euros.

Derivados de Servicios

Cross Currency Swaps BROADSPECTRUM

Los cross currency swaps contratados a cierre de 2016 cubrían principalmente la variación en el valor razonable de los High Yield Bonds emitidos en dólares americanos, al convertir esta deuda a dólares australianos a tipo variable. Al haberse efectuado la recompra de esta deuda en mayo de 2017, se ha dado de baja este derivado, lo que supone una variación de 82 millones de euros en 2017. Adicionalmente, existían otros 3 millones de euros en el pasivo en diciembre de 2016 que cubrían emisiones de deuda en pesos chilenos, y que también han sido dados de baja a lo largo del ejercicio.

b) Principales impactos en resultado y patrimonio

Se muestra a continuación el movimiento contable de los principales derivados contratados en sociedades por integración global, detallando el valor razonable a 31 de diciembre de 2017 y 2016, y sus impactos en reservas, resultado y otras partidas de balance.

TIPO DE INSTRUMENTO (Millones de euros)	VALOR RAZONABLE			IMPACTOS						
	SALDO AL	SALDO AL	VAR.	IMPACTO EN RESERVAS (I)	IMPACTO EN RDO POR VALOR RAZONABLE (II)	IMPACTO EN RDO FIN (III)	CAJA (IV)	TIPO DE CAMBIO (V)	OTROS IMPACTOS BALANCE O CUENTA DE RDOS (VI)	TOTAL
	31/12/2017	31/12/2016								
Index linked Swaps Cintra	316	321	-5	-5	0	0	-7	0	7	-5
Interest Rate Swaps Cintra	-357	-399	42	42	0	-45	46	0	0	42
Interest Rate Swaps Corporación	13	16	-4	0	0	0	-4	0	0	-4
Cross Currency Swaps Corporación	-17	16	-32	0	0	-5	5	0	-32	-32
Cross Currency Swaps BROADSPECTRUM	0	79	-79	9	-10	0	-76	-1	-1	-79
Equity swaps	1	-4	5	0	5	0	3	0	-3	5
Derivados tipo de cambio corporativos	27	-1	28	0	-6	0	-86	77	43	28
Otros derivados	-54	-83	29	23	22	-13	-6	48	-44	29
Total	-71	-55	-16	69	12	-63	-126	124	-31	-16

Los derivados se registran por su valor de mercado a la fecha de contratación, y a valor razonable en fechas posteriores. La variación de valor de estos derivados se registra contablemente de la siguiente manera:

- Para aquellos derivados considerados de cobertura de flujos de caja, la variación de este valor razonable durante el ejercicio se registra con contrapartida en reservas (columna I).
- Para aquellos derivados que no tienen carácter de cobertura contable o considerados especulativos, la variación de valor razonable se registra como un ajuste de valor razonable en la cuenta de resultados del Grupo (columna II), detallándose separadamente en la cuenta de resultados.
- Por otro lado, se señalan como “impacto en resultado financiero” (columna III) los impactos en el resultado financiero por financiación resultantes de los flujos de intereses devengados durante el ejercicio.
- Se indica en la columna “Caja” (columna IV) las liquidaciones netas de cobros y pagos producidas durante el ejercicio.
- También se presenta separadamente el impacto en diferencias de conversión de la variación de tipo de cambio entre cierre de diciembre de 2017 y 2016 (columna V).
- Finalmente, se muestran en la columna “otros impactos” los efectos en resultado de explotación, resultado financiero (tipo de cambio), 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 a tal efecto basada en las mejores prácticas de mercado. No obstante, se contrastan en todo caso con aquellas que se reciben de los bancos contrapartida de las operaciones, con carácter mensual.

Respecto a los Equity Swaps, éstos se valoran como la diferencia entre la cotización de mercado del título en la fecha de cálculo y el precio unitario de liquidación pactado al inicio (strike), multiplicada por el número de títulos objeto del contrato.

Respecto al resto de instrumentos, se valoran procediendo a la cuantificación de los flujos futuros de pagos y cobros netos, descontados a valor presente, con las siguientes particularidades:

- Interest rate swaps: la estimación de los flujos futuros cuya referencia sea variable, se realiza empleando las proyecciones que el mercado cotice en la fecha de valoración para cada moneda y frecuencia de liquidación; y la actualización de cada flujo se lleva a cabo utilizando el tipo cupón cero de mercado adecuado al plazo de su liquidación y moneda existente a la fecha de valoración.

- Index Linked Swaps: la estimación de sus flujos futuros se realiza proyectando el comportamiento futuro implícito en las curvas del mercado cotizadas en la fecha de valoración para cada moneda y frecuencia de liquidación, tanto para las referencias de tipo de interés, como para las referencias de inflación. Para el descuento, como en los casos anteriormente tratados, se emplean los tipos de descuento a cada uno de los plazos de liquidación de flujos y moneda, obtenidos a la fecha de valoración.
- Cross Currency Swaps: la estimación de los flujos futuros cuya referencia sea variable, se realiza empleando las proyecciones que el mercado cotice en la fecha de valoración para cada moneda y frecuencia de liquidación; y la actualización de cada flujo se lleva a cabo utilizando el tipo cupón cero de mercado adecuado al plazo de su liquidación y moneda existente a la fecha de valoración incorporando los diferenciales entre distintas monedas (cross currency basis). La conversión del valor presente de los flujos en una moneda distinta a la moneda de valoración se hará al tipo de cambio spot vigente a la fecha de valoración.
- Derivados de tipo de cambio: con carácter general la estimación de los flujos futuros se realiza empleando los tipos de cambio y las curvas de mercado asociadas a cada par de divisas (curva de puntos forward) y la actualización de cada flujo se lleva a cabo utilizando el tipo cupón cero de mercado adecuado al plazo de liquidación y moneda a la fecha de valoración. Para otros instrumentos más complejos (opciones, etc.) se utilizan los modelos de valoración apropiados a cada instrumento tomando en consideración los datos de mercado necesarios (volatilidades, etc.).

Por último, respecto a la estimación del riesgo de crédito, que se incorpora en la valoración de los derivados conforme a lo indicado en la NIIF 13, dichas estimaciones se realizan conforme a los siguientes criterios:

- Para el cálculo de los ajustes asociados al riesgo de crédito propio y de contrapartida (CVA/DVA), Ferrovial aplica una metodología basada en el cálculo de la exposición futura de los distintos productos financieros basada en simulaciones de Monte Carlo. A esta exposición potencial se le aplica una probabilidad de default y una severidad en función de su negocio y características crediticias, y un factor de descuento en función de la moneda y plazo aplicable a la fecha de valoración.
- Para el cálculo de las probabilidades de default de las sociedades del Grupo Ferrovial, el departamento de Credit Risk Management valora el rating de la contrapartida (sociedad, proyecto) según una metodología propia basada en agencias de rating. Dicho rating se utiliza para obtener curvas de spread de mercado en función de su moneda y plazo (curvas genéricas por nivel de rating).
- Para el cálculo de las probabilidades de default de las contrapartidas se utilizan las curvas de CDS de dichas sociedades si estas están disponibles. En caso contrario, se aplica las de una entidad de características similares (proxy) o una curva de spread genérica por nivel de rating.

SECCIÓN 6: OTROS DESGLOSES

Esta sección incluye otras notas requeridas por la normativa aplicable.

Por su importancia, destaca la nota 6.5 relativa a pasivos contingentes y compromisos, donde se describen los principales litigios que afectan a las sociedades del Grupo, así como las garantías otorgadas, haciendo especial hincapié en las garantías otorgadas por sociedades ex proyectos a favor de sociedades proyecto.

Igualmente, se analiza la evolución de otros pasivos distintos del circulante y de las deudas financieras, como los compromisos por pensiones (nota 6.2) y las provisiones (nota 6.3).

6.1. Ingresos a distribuir en varios ejercicios

El importe total de este epígrafe a cierre del ejercicio 2017 asciende a 1.037 millones de euros (1.118 millones de euros en 2016), de los que 1.033 millones de euros corresponden a subvenciones de capital recibidas de las administraciones cedentes en proyectos de infraestructuras, fundamentalmente en la unidad de Autopistas por 1.012 millones de euros y en el área de servicios por 8 millones de euros.

Dentro del área de Autopistas, dichas subvenciones son desglosadas principalmente en los siguientes proyectos: 399 millones de euros por LBJ Infraestructure Group, 487 millones de euros por NTE Mobility Partners, 81 millones de euros por NTE Mobility Partners Segments 3 LLC y finalmente 45 millones de euros en I-77 Mobility Partners.

La principal variación del ejercicio se produce en NTE Mobility Partners Segments 3 y I-77 Mobility Partners, filiales de Cintra en EEUU, que han recibido subvenciones adicionales en el ejercicio por importe de 24 y 33 millones de euros respectivamente, compensado por la disminución de 74 y 60 millones de euros consecuencia de la imputación al resultado del ejercicio, perteneciente a los proyectos NTE Mobility Partners y LBJ Infraestructures.

Adicionalmente, se ha producido un decremento en las sociedades de Estados Unidos de 137 millones de euros debido a la depreciación 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 66 millones de euros (174 millones de euros al 31 de diciembre de 2016). De dicho importe, 64 millones de euros (172 millones de euros al 31 de diciembre de 2016) corresponden a planes de prestación definida del Grupo Amey en el Reino Unido.

En la tabla adjunta se analiza la evolución del déficit de pensiones de Amey, y como se puede comprobar, sus principales variaciones se encuentran en las pérdidas y ganancias actuariales (76 millones de euros) y en las contribuciones realizadas (39 millones de euros)

(Millones de euros)	ACTIVOS	PASIVOS	TOTAL
Saldos 31/12/2016	944	-1.116	-172
Pérdidas y ganancias actuariales (en Fondos Propios)	45	31	76
Contribuciones	39	0	39
Impacto PyG	20	-31	-11
Liquidación Plan	-37	37	0
Impacto TC	-38	43	5
Saldos 31/12/2017	973	-1.037	-64

El Grupo Amey tiene 9 planes de prestación definida cubriendo un total de 7.968 trabajadores y 5 planes de aportación definida cubriendo un total de 11.389 empleados. Los movimientos más significativos durante 2017 que provocan una reducción del déficit de 108 millones de euros son:

PLANES DE PRESTACIÓN DEFINIDA GRUPO AMEY	2017
Pérdidas y ganancias actuariales	76
Contribuciones de la empresa	39
Cuenta de resultados	-11
Efecto tipo de cambio	5
Total movimientos	108

- Impacto por pérdidas y ganancias actuariales de 76 millones de euros que supone una reducción en la contribución al déficit de pensiones (menos pasivo) reconocido contra patrimonio neto. Dicha mejora de 76 millones de euros se explica en parte desde la perspectiva de obligaciones (31 millones de euros), desglosado en un cambio en las asunciones demográficas (23 millones de euros) y mejora de expectativas futuras por menor inflación esperada (26 millones de euros) y reducción parcialmente por el empeoramiento de las hipótesis actuariales por la disminución de la tasa de descuento (-18 millones de euros). La mejora actuarial desde la perspectiva de activos (45 millones de euros) se ha producido gracias a la evolución positiva de los mercados asociados a ellos. 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 39 millones de euros que supone una disminución del déficit de pensiones (menor pasivo). Las aportaciones ordinarias ascendieron a 4 millones de euros mientras que las aportaciones extraordinarias destinadas a mejorar el déficit de pensiones fueron de 35 millones de euros.
- Impacto negativo en pérdidas y ganancias por importe de -11 millones de euros que suponen un aumento del déficit de pensiones (mayor pasivo) y que se detalla en el apartado b) de la presente Nota.

- Impacto positivo por efecto de tipo de cambio de 5 millones de euros que supone una disminución del déficit.

Adicionalmente, y sin efecto en el déficit de pensiones, existen reducciones y liquidaciones como consecuencia del pago de las obligaciones contraídas con los trabajadores que suponen por tanto una disminución de la obligación al cierre del ejercicio y una reducción por el mismo importe de los activos afectos. Durante el ejercicio 2017 dichas reducciones y liquidaciones ascendieron a 37 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)	2017	2016
Ganancias/pérdidas actuariales en obligaciones	31	-256
Ganancias/pérdidas actuariales en activos por la diferencia entre la rentabilidad esperada al inicio del ejercicio y la rentabilidad real	45	103
Impacto en patrimonio reconocido	76	-153

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	2017	2016
Incremento salarial	2,40%	2,77%
Tasa de descuento	2,45%	2,65%
Tasa inflación esperada	3,25%	3,35%
Rentabilidad esperada activos	2,45%	2,65%
Mortalidad (años)	87-90	87-91

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 87 y 90 años.

En cuanto a los activos afectos a los planes de pensiones de prestación definida, se presenta a continuación una tabla resumen de su composición por tipos de activos a valor razonable para los ejercicios 2017 y 2016:

PLANES DE PRESTACIÓN DEFINIDA GRUPO AMEY (Millones de euros)	2017	2016
Activos afectos al plan (Valor razonable)		
Instrumentos de capital	275	277
Instrumentos de deuda	580	563
Inmuebles	62	62
Efectivo y Otros	56	42
Total activos afectos al plan	973	944

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)	2017	2016
Impacto en resultados antes impuestos		
Coste de los servicios del ejercicio corriente	-4	-4
Coste por intereses	-28	-34
Rendimiento esperado de los activos	24	33
Otros	-3	-2
Total incluido en cuenta de resultados	-11	-8

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 en 2016 y 2017.

En base a dicha revisión, se han mantenido las aportaciones extraordinarias a aportar para los próximos años.

Para el ejercicio 2018, las aportaciones ordinarias acordadas con los fideicomisarios serán de 4 millones de euros para las contribuciones ordinarias y 15 millones de euros para las aportaciones extraordinarias.

d) Análisis de Sensibilidades

En cuanto al análisis de sensibilidades, se adjunta el impacto en la cuenta de Pérdidas y Ganancias y Fondos Propios, de una variación en la Tasa de Descuento de 50 puntos básicos.

	IMPACTO ANUAL EN PÉRDIDAS Y GANANCIAS		IMPACTO ANUAL BALANCE	
PLANES DE PRESTACIÓN DEFINIDA GRUPO AMEY ANÁLISIS DE SENSIBILIDAD TASA DE DESCUENTO(+ / - 50.P.B)	ANTES IMPUESTOS	DESPUÉS IMPUESTOS	ANTES IMPUESTOS	DESPUÉS IMPUESTOS
+ 50 p.b.	3	2	82	68
- 50 p.b.	-2	-2	-95	-79

6.3. PROVISIONES

Las provisiones registradas en el Grupo consolidado pretenden cubrir los riesgos derivados de las distintas actividades en las que éste opera. Para su registro, se utilizan las mejores estimaciones sobre los riesgos e incertidumbres existentes y sobre su posible evolución.

Se desglosan en esta nota todas aquellas partidas relativas a provisiones que aparecen desglosadas de forma separada en el pasivo del balance. Además de estas partidas, existen otras provisiones que se presentan neteando determinadas partidas de activo y que se desglosan en las notas referidas a dichos activos en concreto.

El movimiento del saldo de provisiones a largo y corto plazo que se desglosa de forma separada en el pasivo del balance ha sido:

(Millones de euros)	VERTEDEROS	EXPROPIACIONES	REPOSICIÓN Y MEJORA CNIIF 12	PLEITOS E IMPUESTOS	OTROS RIESGOS A LARGO PLAZO	TOTAL PROVISIONES NO CORRIENTES	PROVISIONES A CORTO PLAZO	TOTAL
Saldo al 31 de diciembre de 2016	124	29	109	415	79	757	702	1.459
Transición NIIF 15	0	0	0	43	0	43	-17	26
Variaciones de perímetro y traspasos	-2	-4	0	29	6	30	12	42
Dotaciones:	13	0	30	17	13	72	232	304
<i>Por resultado bruto de explotación</i>	9	0	0	10	13	32	232	264
<i>Por resultado financiero</i>	4	0	5	6	0	15	0	16
<i>Deterioro y enajenaciones</i>	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Por impuesto de Sociedades</i>	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Amortizaciones de inmovilizado</i>	0	0	24	0	0	24	0	24
Reversiones:	-1	0	-5	-32	-4	-42	-157	-199
<i>Por resultado bruto de explotación</i>	-1	0	0	-32	-4	-37	-157	-194
<i>Por resultado financiero</i>	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Deterioro y enajenaciones</i>	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Por impuesto de Sociedades</i>	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Amortizaciones de inmovilizado</i>	0	0	-4	0	0	-4	0	-4
Aplicaciones con contrapartida en cuentas de circulante	-4	0	0	-25	-8	-37	-144	-181
Aplicaciones con contrapartida en otros activos	0	0	-7	0	0	-7	0	-7
Diferencia de tipo de cambio	0	0	-2	-4	-1	-7	1	-6
Saldo al 31 de diciembre de 2017	130	25	126	443	84	808	629	1.437

Como se puede comprobar en la tabla adjunta, el movimiento del ejercicio se desglosa separando por un lado las dotaciones y reversiones que impactan en las diferentes líneas de la cuenta de resultados, y por otro lado, otros movimientos que no suponen impacto en la misma, como son las variaciones por cambios de perímetro y traspasos, aplicaciones con contrapartida en diferentes epígrafes del balance de situación consolidado y tipo de cambio.

Así, analizando el efecto de la cuenta de resultados, destaca la dotación neta (gasto) por valor de (70) millones de euros que impacta en el resultado bruto de explotación, así como los 181 millones aplicados contra partidas de capital circulante. La suma de ambas cifras corresponde con los 111 millones asignados a efectos de fondo de maniobra en el flujo de caja (ver nota 5.3).

Adicionalmente, tal y como se explica en la nota 1.1.3., el impacto por la transición NIIF 15 supone un incremento en las provisiones del Grupo por 26 millones de euros provenientes fundamentalmente del negocio de servicios.

Provisión vertederos

Dentro de este epígrafe se recogen las estimaciones realizadas de los costes de clausura y post-clausura de los vertederos explotados por el negocio de Ferrovial Servicios en España y Reino Unido. La citada provisión se efectúa en función de una estimación técnica relativa a la cobertura de la capacidad total de los correspondientes vertederos cubierta o completada a la fecha. La provisión se dota y se revierte contra variación de provisiones dentro del resultado bruto de explotación, en la medida en que se incurre en los gastos necesarios para su clausura.

Provisión para expropiaciones

Corresponde a la provisión por expropiaciones registrada por las autopistas españolas, por importe total de 25 millones de euros (29 millones de euros a 31 de diciembre de 2016). La contrapartida de esta provisión se registra contra el activo concesional en la medida en que se incurre en los mismos a lo largo de la vida de la concesión.

Provisión para reposición CINIIF 12

Se recogen en este epígrafe las provisiones para inversiones de reposición establecidas por la CINIIF 12 (nota 1.3.3.2). El saldo de este epígrafe ha pasado de un saldo de 109 millones de euros a diciembre de 2016 a 126 millones de euros a 31 de diciembre de 2017, experimentado un aumento de 17 millones de euros. La provisión se dota y se revierte contra amortizaciones durante el periodo de devengo de las obligaciones hasta el momento en que la reposición entre en funcionamiento.

Provisiones para pleitos

El total de provisiones para pleitos asciende a 443 millones de euros (415 millones a 31 de diciembre de 2016). Se registran en este epígrafe:

- Provisiones destinadas a cubrir los posibles riesgos resultantes de pleitos y litigios en curso, por importe de 189 millones de euros (168 millones de euros a diciembre 2016), de los cuales, fundamentalmente 94 millones de euros se corresponden con el negocio de construcción (121 millones a 31 de diciembre de 2016) y 91 millones de euros se corresponden con los litigios del negocio de servicios (42 millones de euros a 31 de diciembre de 2016), los cuales se encuentran detallados en la nota 6.5. de la presente memoria consolidada. La dotación y reversión de esta provisión se registra contra variación de provisiones dentro del resultado bruto de explotación.
- Provisiones por reclamaciones de carácter tributario por importe de 254 millones de euros (247 millones de euros a diciembre 2016) derivadas de tasas, tributos o impuestos locales o estatales, debido a las diferentes interpretaciones que pudieran darse a las normas fiscales en los diferentes países donde opera el Grupo.
- La dotación y reversión de esta provisión se realiza contra el resultado bruto de explotación, contra resultado financiero y/o contra el impuesto de sociedades dependiendo de la naturaleza de impuesto al que haga referencia la provisión (sanciones, intereses de las mismas y/o cuotas de actas en disconformidad).

Provisiones para otros riesgos a largo plazo

Se recogen en este epígrafe provisiones para cubrir determinados riesgos a largo plazo, distintos de los asignables a pleitos o a reclamaciones de carácter tributario, como responsabilidades por ejecución de contratos, garantías otorgadas con riesgo de ejecución y otros conceptos similares, por importe de 84 millones de euros a 31 de diciembre de 2017 (79 millones de euros a 31 de diciembre de 2016).

Provisiones a corto plazo

A 31 de diciembre de 2017 el saldo de provisiones a corto plazo asciende a 629 millones de euros (702 millones a 31 de diciembre de 2016). En este epígrafe se consideran fundamentalmente las provisiones relativas a contratos con clientes, como son las provisiones por gastos diferidos (referidas a la terminación y retirada de obra según contrato) y las provisiones por pérdidas presupuestadas. En este sentido, este tipo de provisiones se concentran en la división de Construcción por 432 millones de euros (540 millones de euros a 2016) y en la división de Servicios por 186 millones de euros (152 millones a 31 de diciembre de 2016). La dotación y reversión de esta provisión se registra contra variación de provisiones dentro del resultado bruto de explotación.

6.4. Otras deudas a largo plazo

En este epígrafe se recogen principalmente:

- Los préstamos participativos concedidos por el Estado a diversas sociedades concesionarias de proyectos de infraestructuras por importe de 156 millones de euros (154 millones de euros a 31 de diciembre de 2016), de los cuales 105 millones de euros corresponden al área de autopistas, 41 millones corresponden a la división de Servicios y 10 millones a la división de Construcción.
- Depósitos y fianzas a largo plazo por 7 millones de euros (8 millones de euros a 31 de diciembre de 2016), de los cuales 5 millones corresponden a la división de Servicios y 2 millones de euros a la división de Autopistas.
- Pasivos comerciales a largo plazo de la actividad de Servicios por importe de 3 millones de euros (6 millones de euros a 31 de diciembre de 2016).

6.5. Pasivos y activos contingentes y compromisos

6.5.1. Litigios

En el desarrollo de sus actividades, el Grupo está sujeto a posibles pasivos contingentes de diferente naturaleza. Dichos pasivos contingentes se materializan en pleitos o litigios sobre los que se reconoce una provisión en base a la mejor estimación de los desembolsos que se espera sean necesarios para liquidar la obligación. Dichas provisiones se detallan en la nota 6.3.

Por lo tanto, no se prevé que surjan pasivos significativos distintos de aquellos que ya están provisionados y que puedan suponer un efecto material adverso.

A continuación, se describen los litigios más relevantes, en términos del importe, en las diferentes divisiones de negocio del Grupo:

a) Litigios en relación al negocio de Autopistas

Autopista Terrasa Manresa (Autema):

El 14 de julio de 2015 la Generalitat de Cataluña publicó oficialmente el Decreto 161/2015 en el que se recoge la modificación del contrato concesional de la autopista; pasando de un régimen en el que la Generalitat se compromete a abonar a la sociedad concesionaria la diferencia entre los peajes recaudados y el excedente de explotación fijado en el Plan Económico Financiero, a un sistema por el que la retribución del concesionario dependerá del número de usuarios de la infraestructura, subvencionando la Generalitat parte del peaje abonado por el usuario.

Tras presentarse en octubre de 2016 la demanda en el procedimiento de referencia contra el Decreto 161/2015, se publicó en diciembre de 2016 el Decreto 337/2016, de modificación parcial del aludido Decreto 161/2015, por lo que Autema procedió a impugnar igualmente dicho decreto solicitando la acumulación de ambas demandas en un solo procedimiento dada la conexión directa existente entre ambos decretos impugnados. En este sentido, la sociedad considera que existen argumentos muy sólidos para concluir que la Administración, ha exlmitado claramente los límites de la potestad de modificación de los contratos, por lo que ha procedido a recurrir los mencionados Decretos ante el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña.

Las codemandadas (Generalitat de Catalunya y el Consell Comarcal del Bagés) ya han presentado sus escritos de contestación a la demanda y se ha iniciado la fase de prueba fijándose como fecha para la celebración de una vista con los peritos de ambas partes en la que se ratifiquen en sus informes el próximo 15 de marzo de 2018.

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 29 millones en 2017 (21 millones en 2016) en base a las hipótesis mencionadas en el apartado 3.1.

Autopista M-203:

El 24 de abril de 2014 la Concesionaria inició un procedimiento ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid solicitando la resolución del contrato de concesión por incumplimiento de la administración concedente y la anulación de las penalidades impuestas a la Sociedad Concesionaria por la paralización de las obras. El 12 de febrero de 2015 se notificó a la Sociedad Concesionaria la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid por la que se estimaba íntegramente el recurso contencioso-administrativo. Dicha sentencia fue recurrida en casación ante el Tribunal Supremo por la Comunidad de Madrid y finalmente, el 22 de diciembre de 2016 se notificó la sentencia del Tribunal Supremo que desestimaba el recurso de casación de la Comunidad de Madrid.

Tras la sentencia estimatoria la Concesionaria, ha solicitado por distintas vías a la Comunidad de Madrid que se dictara un acto formal de resolución del contrato de concesión y de apertura del expediente de liquidación del contrato.

Finalmente, mediante Orden del Consejero de Transportes, Infraestructuras y Vivienda de la Comunidad de Madrid, de 3 de noviembre de 2017, la Comunidad de Madrid ha resuelto el contrato de concesión. La Sociedad se encuentra a la espera de que la Comunidad de Madrid proceda a: (i) la toma de posesión de las obras; (ii) la devolución de los avales constituidos como garantía definitiva; (iii) la subrogación de la Administración en los expedientes expropiatorios y (iv) la compensación por las inversiones realizadas y los daños y perjuicios sufridos. Esto debería ocurrir en el plazo de 6 meses desde la fecha de la mencionada Orden.

En base a la resolución del contrato de concesión, a 31 de diciembre de 2017 la sociedad ha procedido a reclasificar el valor neto contable del activo por 61 millones de euros como cuenta recuperable de la Administración (ver nota 3.6).

Autopista AP 36 Ocaña – La Roda y Autopista Radial 4

En cuanto a la situación concursal de la autopista AP 36, la sociedad sigue actualmente en proceso de liquidación. El pasado 14 de diciembre de 2017 se produjo el traslado de los Planes de Liquidación presentados por la Administración Concursal al Juez del concurso, los cuales están pendientes de aprobación.

Respecto a la situación concursal de la autopista Radial 4, se encuentra en fase de liquidación desde el 10 de mayo de 2017. En el mes de septiembre de 2017 la Administración Concursal presentó los Planes de Liquidación que fueron aprobados mediante auto de 24 de octubre de 2017. En relación a ambos contratos de concesión, la Administración Concedente (Ministerio de Fomento) inició a finales del ejercicio 2017 los

expedientes de resolución de los mismos, sobre los cuales, tanto la Administración Concursal como diversos acreedores presentaron alegaciones. Respecto a la Radial 4, mientras el Ministerio de Fomento se pronuncie sobre dichas alegaciones y proceda con la resolución definitiva del contrato de concesión, se han adoptado unas medidas provisionales que han permitido que SEITTSA, la sociedad pública que se hará cargo de varias concesiones de autopistas, haya tomado el control del activo el pasado 21 de febrero de 2018.

Adicionalmente, en relación a la Radial 4, está pendiente de resolución un pleito ante el Tribunal Supremo interpuesto por los prestamistas de la sociedad contra los accionistas de la misma, en relación a una garantía aportada de 14,9 millones de euros (en la parte imputable a Ferrovial). Aunque las resoluciones dictadas con carácter previo tanto en primera instancia como en apelación han sido favorables a los accionistas, dicho riesgo está provisionado a 31 de diciembre de 2017.

Estas sociedades fueron desconsolidadas en el ejercicio 2015 al manifestarse las condiciones de pérdida de control: no exposición a posibles beneficios o pérdidas de las participaciones y no existencia de control sobre la gestión. La evolución desde entonces ha venido a confirmar el criterio aplicado en dicho momento.

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 2017 es de 94 millones de euros (121 millones de euros en 2016) y corresponde a un total de aproximadamente 110 litigios. Los principales litigios por su importe en esta área de actividad son los siguientes:

- **Muelle del Prat:** Corresponde a una reclamación relativa a la obra de la nueva terminal de contenedores del Puerto de Barcelona. Dicha obra fue ejecutada por Ferrovial Agroman en UTE con otras empresas. La demanda fue interpuesta por el Puerto de Barcelona en septiembre de 2011 contra todas las empresas que participaban en la ejecución, por importe de 97 millones de euros y el motivo son daños generados por un accidente ocurrido durante los trabajos de construcción. En 2013 se dicta sentencia que estima parcialmente la demanda interpuesta por el cliente, condenando solidariamente a los demandados al pago de 20,9 millones de euros más intereses. En el primer semestre de 2014 las compañías aseguradoras cubrieron parcialmente el pago de la sentencia anterior. Con fecha 16 de marzo de 2016 la Audiencia Provincial de Barcelona ha dictado sentencia desestimando íntegramente la demanda interpuesta por la Autoridad Portuaria de Barcelona, con absolución de las demandadas, habiendo interpuesto ésta un recurso de casación contra dicha sentencia, la cual está pendiente de resolución.
- **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 ejecutó un aval otorgado por 13,5 millones de euros e interpuso una demanda contra la UTE constructora y la UTE constructora, por su lado, presentó reclamaciones al cliente por la ejecución ilegal del aval y por cantidades pendientes de cobro; lo que dio lugar a 18,9 millones de euros como neto de estas reclamaciones cruzadas a favor de la UTE constructora. En septiembre de 2012 y tras una resolución positiva de la corte arbitral (confirmada en 2013 por el Tribunal Supremo) el cliente

procedió a devolver el aval ejecutado y a abonar los intereses devengados desde que se produjo la ejecución.

En febrero del 2018 vence el plazo concedido por el Tribunal Arbitral para que cada parte presente un escrito para la defensa de sus reclamaciones, así como una valoración de las pruebas practicadas para poder continuar con el arbitraje. En este sentido, las pruebas periciales practicadas han versado, por un lado, sobre las causas técnicas relacionadas con la terminación del contrato de manera unilateral por el cliente – Autoridad Portuaria de Polonia – y por otro, la justificación de los importes reclamados en concepto de obra ejecutada pendiente de pago y otros daños y perjuicios, la cual, se encuentra pendiente de practicarse.

La compañía espera que la terminación del arbitraje se puede producir durante el año 2019, sin descartar que durante ese periodo se pueda emitir algún laudo parcial. En cualquier caso, no se ha deteriorado la cuenta a cobrar dado que la compañía considera que la resolución del proceso arbitral permita su recuperación íntegra, aun considerando las reclamaciones cruzadas entre las partes.

- Obras de construcción de la autopista SH-130 de Texas: La sociedad concesionaria de la Autopista SH-130 segmentos 5 y 6, situada entre Austin y San Antonio en Texas (EEUU), ha presentado un requerimiento para someter a arbitraje una disputa contra la sociedad participada por Ferrovial Agroman, Central Texas Highway Contractors, LLC, constructora de la autopista, y contra las sociedades Zacry Industrial, INC. y Ferrovial Agroman S.A. como avalistas mancomunados de la anterior. El requerimiento de sometimiento a arbitraje está relacionado con el contrato de diseño y construcción de la Autopista SH-130 segmentos 5 y 6 firmado en el año 2007. La sociedad concesionaria alega de forma genérica y sucinta que existen vicios y defectos en la construcción, fundamentalmente en el paquete de firmes de la Autopista, que valora en un importe no inferior a 130 millones de dólares, de los cuales, el 50% (65 millones de dólares) serían imputables a la participación de Ferrovial Agroman, sin que exista responsabilidad solidaria respecto a la participación del otro socio.

Aunque el proceso se encuentra en una fase inicial sin que se haya tenido acceso a los argumentos utilizados por la parte demandante, los asesores legales de la compañía consideran que los trabajos de construcción de la autopista fueron ejecutados conforme a lo establecido en el contrato y las buenas prácticas de la industria y que, en todo caso, la responsabilidad que se pueda derivar de la resolución del litigio se puede ver reducida por diferentes hechos, como son:

- La existencia de un contrato de seguro en favor de la compañía constructora;
- La responsabilidad de los defectos alegados debería de recaer sobre las empresas subcontratadas por la empresa constructora tanto en relación al diseño como a los trabajos de ejecución de firmes;
- El Departamento de Transporte de Texas y la empresa concesionaria parece que han llegado a un acuerdo para ejecutar los trabajos de reparación de los defectos por un importe de 60 millones de dólares, lo que representan menos del 50% de lo reclamado.

En base a lo anterior, se ha concluido que a fecha del cierre del ejercicio no es necesario registrar una provisión adicional al importe de 10 millones de dólares que actualmente la compañía tiene registrado por el concepto de gastos diferidos en relación a garantía de los trabajos de construcción realizados en dicho proyecto.

- Arbitraje en relación al proyecto Cerrejón en Colombia: El pasado 24 de julio de 2017, Ferrovial Agroman recibió la notificación de laudo arbitral en relación a una disputa abierta sobre las obras de construcción de un puerto para la empresa minera llamada Cerrejón. El consorcio de construcción en el que Ferrovial Agroman tenía una participación del 50%, fue condenado a pagar una compensación de 31 millones de euros. Dado que la responsabilidad en el consorcio era solidaria y el socio colombiano que participaba con Ferrovial Agroman se encontraba en situación de concurso de acreedores, Ferrovial Agroman ha tenido que soportar el 100% de la compensación, habiendo registrado una pérdida por dicho importe que finalmente se ha materializado en una salida de caja.

El arbitraje se inició a raíz de la terminación del contrato requerida por el consorcio constructor en febrero de 2013, debido a los perjuicios generados por una huelga en las instalaciones de la mina. Inicialmente y en base a los informes legales disponibles, se consideró que el consorcio de construcción tenía un caso muy sólido y, por lo tanto, no se registró ninguna provisión en relación al arbitraje.

En el laudo arbitral, uno de los árbitros, manifestó un voto particular alegando que la resolución iba en contra de la ley colombiana y de las pruebas que se presentaron durante el proceso. El consorcio constructor ha presentado un recurso de nulidad contra el laudo arbitral ante el Tribunal Supremo de Colombia que está pendiente de resolución.

c) Litigios relacionados con el negocio de Servicios

El importe total provisionado en la división de Servicios a cierre del ejercicio asciende a 91 millones de euros (42 millones de euros a 31 de diciembre de 2016). Los principales litigios abiertos son los siguientes:

Respecto al negocio de Servicios en el Reino Unido:

- El principal litigio abierto a diciembre de 2017 es el relativo al contrato a largo plazo que Amey mantiene con el Ayuntamiento de Birmingham relativo a la rehabilitación y posterior mantenimiento y reposición de determinadas infraestructuras de la ciudad con duración hasta 2035. EL 5 de septiembre de 2016, se emitió el fallo del Tribunal en favor de Amey en todos los aspectos que se encontraban en discusión entre las partes, si bien, la otra parte solicitó permiso para acudir al Tribunal de Apelaciones.

Los asuntos de objeto de debate en la disputa se refieren al alcance (Project Network Model y Pavement Management Model) de los trabajos de construcción realizados en la fase inicial de inversión del contrato y a la evaluación del cumplimiento de los hitos 6 a 9 en la ejecución de dichos trabajos, que inicialmente fueron aprobados por el asesor independiente del ayuntamiento y que implicaron el cobro de determinadas compensaciones relacionadas con el cumplimiento de los mismos

Durante el ejercicio 2017, la compañía estuvo inmersa en negociaciones con el Ayuntamiento a efectos de llegar a una

solución pactada, si bien el Ayuntamiento recurrió al Tribunal de Apelaciones quedando finalmente las negociaciones en suspenso. El 22 de febrero de 2018, dicho tribunal ha fallado en contra de Amey en todos los aspectos y la intención de la compañía es recurrir el fallo ante el Tribunal Supremo.

A fecha de cierre del ejercicio la compañía está evaluando los impactos que se pueden derivar del resultado de la sentencia y mantiene registradas provisiones para cubrir el riesgo del proyecto por valor de 74,4 millones de libras, de las cuales 37,9 corresponden al saldo de la provisión pendiente reconocido en relación a este pleito en 2016 y 36,5 millones corresponden a parte del ajuste por primera aplicación de la NIIF 15 al considerar que, determinadas cantidades relacionadas con el cumplimiento de los hitos 6 a 9 – los cuales inicialmente fueron reconocidos como ingresos –, no cumplían a 31 de diciembre de 2016 con los requisitos establecidas en dicha norma, al estar dicho reconocimiento pendiente de la apelación realizada por el ayuntamiento de Birmingham contra la sentencia de septiembre de 2016.

- Adicionalmente, en el negocio de Servicios en el Reino Unido, se han recibido notificaciones de reclamaciones por parte de Aggregate Industries, subcontratista en el contrato de Sheffield, por importe de 32 millones de libras. De ese importe, 21 millones corresponden principalmente a reclamaciones por retrasos y costes adicionales por la secuencia de ejecución de las obras, mientras que 11 millones de libras corresponden a nuevas mediciones de los trabajos realizados. El Grupo considera que gran parte de la reclamación realizada por el subcontratista, en especial los primeros conceptos, no han sido demostrados por Aggregate Industries, que ha suspendido la reclamación porque está recalculando los importes, pudiendo activarla en los próximos meses. El Grupo considera que al cierre del ejercicio mantiene correctamente provisionado este riesgo.

Respecto al negocio de Servicios en España:

- El Grupo mantiene abierto a diciembre de 2017 un litigio relativo a una Resolución del Consejo Nacional de Mercados y la Competencia (CNMC) 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 14 millones de euros. La Audiencia Nacional ha notificado el 27 de febrero sentencia por la que estima íntegramente el recurso de Cespa al considerar que no existe ningún fundamento para imputarle la participación en un cártel de esas características. Al tratarse de una estimación íntegra del recurso, la Sentencia impone las costas a la Administración. La Sentencia no es firme y contra ella la Abogacía del Estado puede preparar un recurso de casación en el plazo de 30 días. El Grupo había decidido no registrar ningún tipo de provisión en relación a este litigio debido a que la opinión de los asesores legales de la compañía acerca de la existencia de argumentos muy sólidos para la impugnación de la resolución del CNMC.
- Por otra parte, el Grupo a través de la sociedad Empresa de Mantenimiento y Explotación M-30, S.A. (Emesa) en la que ostenta una participación del 50%, ejecuta el contrato de mantenimiento de la infraestructura de la M-30 y participa en un 20% en la sociedad de economía mixta Madrid Calle 30, titular del contrato de concesión de dicha infraestructura. Durante el ejercicio 2017, el Ayuntamiento de Madrid, otro accionista de Madrid Calle 30, ha constituido una Comisión de Investigación municipal cuyas

principales recomendaciones que afectan al Grupo son la reversión del modelo de gestión de Madrid Calle 30 al modelo original de empresa 100% municipal, así como solicitar a los órganos competentes del Ayuntamiento el estudio de la determinación de la responsabilidad en el pago del suministro eléctrico, hasta el momento pagado por Madrid Calle 30. En opinión de los asesores legales, existen argumentos para justificar que el suministro eléctrico debe ser abonado por Madrid Calle 30 y no por Emesa. Asimismo, en caso de rescate de la concesión, aplicando el pliego del contrato, los accionistas de Emesa recuperarían el valor de los préstamos participativos otorgados a esta sociedad y Emesa recuperaría el valor de la participación en Madrid Calle 30 así como el préstamo subordinado concedido a esta empresa. Destacar adicionalmente que Emesa ha interpuesto un recurso contencioso administrativo contra el acuerdo del Pleno del Ayuntamiento que aprobó el Dictamen de la Comisión de Investigación, habiéndose admitido a trámite dicho recurso. En base a lo expuesto, el Grupo no ha registrado ninguna provisión.

- Adicionalmente, a través de la sociedad Ecoparc de Can Mata, S.L.U., el Grupo mantiene un contrato para la construcción y explotación de un centro de tratamiento de residuos. Durante el ejercicio 2017 se ha recibido notificación del órgano concedente por la que se inicia un expediente en el que se reclaman 15,6 millones de euros en concepto de liquidaciones y penalizaciones por discrepancias sobre los porcentajes de recuperación de residuos y rechazos a vertedero y en concepto de regularización de los pagos realizados en base a las fórmulas de retribución previstas en el contrato. Así mismo, el concedente acuerda que la forma de facturar de ahora en adelante se adecúe a los criterios empleados por él en el expediente. El Grupo ha interpuesto recurso de reposición tanto contra las liquidaciones y penalidades como contra el acuerdo que obliga a facturar conforme a los criterios impuestos. En opinión de los asesores legales de la compañía, se considera remota la posibilidad de que se tenga que atender a los importes solicitados, por lo que el Grupo ha decidido no registrar ninguna provisión.

d) Litigios de carácter fiscal

Ferrovial mantiene abiertos pleitos de carácter fiscal fundamentalmente en relación a inspecciones tributarias en España. Los más significativos se corresponden al Impuesto sobre Sociedades e IVA relativos a los ejercicios 2002 a 2013 por valor de 311 millones de euros. Aunque la compañía considera que tiene argumentos sólidos para defender su posición, ha registrado parcialmente provisiones para cubrir los riesgos que se derivan de los mismos por valor de 254 millones de euros, tal y como se indica en la nota 6.3.

Entre estos pleitos, se encuentra el relativo a la amortización fiscal del fondo de comercio financiero derivado de la adquisición de sociedades extranjeras. Ferrovial tiene interpuesto un recurso contra la decisión de la Comisión Europea de 2014 ("tercera decisión") en la que se califica como ayuda de estado dicha medida fiscal. Aunque el asunto de fondo todavía no ha sido resuelto, en el ejercicio 2017 la Administración ha ordenado la recuperación de las amortizaciones efectuadas en los ejercicios 2006 a 2015, requiriendo el pago de 37 millones de euros incluyendo en esta cifra 8 millones de intereses de demora. Como contrapartida a este pago ha sido registrada una cuenta a cobrar contra la administración tributaria al considerar que dichas cantidades se recuperarán una vez que el recurso haya sido resuelto favorablemente. Es importante destacar que la compañía tiene registrados, en relación a los fondos de comercio objeto de este pleito, impuestos diferidos pasivos por este concepto, con el objeto de hacer frente a una

posible devolución de los importes deducidos por este concepto por valor de 114 millones de euros (ver nota 2.8.3).

e) Otros litigios

Además de los litigios indicados anteriormente, es de destacar que el Grupo sigue manteniendo su posición contractual frente a determinadas reclamaciones fiscales por parte de Promociones Habitat S.A., sociedad enajenada por parte de Ferrovial Fisa, S.L. en el ejercicio 2016, pendientes de resolución o pago y cuyo importe se encuentra a la fecha debidamente provisionado en los estados financieros consolidados.

6.5.2. Garantías

a) 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 aavales bancarios y otras garantías otorgadas por entidades aseguradoras. A 31 de diciembre de 2017, el saldo era de 7.472 millones de euros (5.944 millones de euros en 2016).

A continuación, se presenta una tabla desglosando el riesgo cubierto en cada área de negocio.

(Millones de euros)	2017	2016
Construcción	4.848	4.006
Autopistas	1.165	498
Servicios	1.109	1.180
Aeropuertos	90	7
Resto	261	253
Total	7.472	5.944

El aumento de estas garantías se debe principalmente a los aavales para cubrir los compromisos de capital de la I66 y al incremento de las garantías otorgadas por agencias de bonding en contratos de construcción en Estados Unidos.

Según el tipo de instrumento, los 7.472 millones de euros se desglosan en: i) 3.677 millones de euros correspondientes a aavales otorgados por entidades financieras, ii) 977 millones de euros de garantías otorgadas por entidades de seguros y iii) 2.818 millones de euros de garantías otorgadas por agencias de bonding.

Estas garantías cubren frente a los clientes la responsabilidad por la correcta ejecución de los contratos de construcción o prestación de servicios donde intervienen sociedades del Grupo. De tal manera que, si un proyecto no fuese ejecutado, la garantía sería ejecutada por el cliente.

A pesar del importe tan relevante de estas garantías, el impacto en los estados financieros que se puede derivar de los mismos es muy reducido, ya que las empresas del Grupo ejecutan los contratos conforme a lo acordado con los clientes, provisionando dentro de los resultados de cada uno de los contratos los riesgos que se puedan derivar de su ejecución (ver Nota 6.3).

Por último, indicar que, dentro del importe total de aavales del Grupo recogido en la anterior tabla, 948 millones de euros (ver Nota 6.5.3) garantizan las inversiones comprometidas en el capital de proyectos de infraestructuras.

b) Garantías otorgadas por unas sociedades a favor de otras dentro del Grupo

Como anteriormente se ha comentado, en general existen garantías otorgadas entre empresas del Grupo para cubrir responsabilidades frente a terceros, bien sea por relaciones contractuales, comerciales o financieras.

Aunque este tipo de garantías no tienen efecto a nivel del Grupo consolidado, existen determinadas garantías otorgadas por sociedades ex proyecto a sociedades proyecto (ver Nota 1.1.2.) que, debido a la calificación de la deuda de proyectos como deuda sin recurso, resulta relevante indicar (ver Nota b.1. Garantías de Capital Contingente).

Igualmente existen otras garantías otorgadas a sociedades integradas por puesta en equivalencia que es relevante detallar (ver b.2.)

b.1) Garantías otorgada por sociedades ex proyectos a sociedades proyecto en relación a la deuda de estos proyectos, que podrían implicar en el futuro desembolsos adicionales de capital si llegasen a cumplir los eventos garantizados (Garantías de Capital Contingente).

Dentro de las garantías prestadas por sociedades ex proyecto a sociedades proyecto, existen dos tipos de garantías:

- Aquellas garantías que responden de la ejecución correcta del contrato de construcción o prestación de servicios y que se encuentran incluidas dentro de las mencionadas en la nota anterior (6.5.2.a)
- Aquellas que garantizan riesgos distintos de la correcta ejecución de los contratos de construcción y servicios, y podrían implicar en el futuro desembolsos adicionales de capital si llegan a cumplirse los eventos garantizados.

Este segundo bloque de garantías es objeto de desglose separado en este apartado ya que, como se menciona en la Nota 5.2. relativa a Posición Neta de Tesorería, la deuda financiera de proyectos de infraestructuras es una deuda sin recurso a los accionistas o con recurso limitado a las garantías otorgadas por lo que es importante conocer aquellas garantías, cuya ejecución, en el caso de cumplimiento del evento que las genere, podría implicar desembolsos en favor de las sociedades proyectos o titulares de su deuda distintos al capital o inversión comprometida mencionado en la Nota 6.5.3. Dichas garantías se denominan garantías de capital contingente.

A continuación, se desglosan las garantías de esta naturaleza vivas a 31 de diciembre de 2017 en favor de proyectos integrados por Integración Global, detallando la sociedad beneficiaria, el concepto que cubre la garantía y el importe máximo de las mismas. Señalar que los importes que se indican son los que corresponden a Ferrovial:

SOCIEDAD BENEFICIARIA (PROYECTO)	CONCEPTO GARANTÍA	IMPORTE
Ausol	Garantía limitada a cubrir un expediente de expropiaciones de 11 parcelas en Mijas (20 millones de euros) y la inversión para adecuación de túneles a normativa europea (13,7 millones de euros)	34
Subtotal Garantías Proyectos Cintra		34
Conc. Prisiones Lledoners	Garantía técnica de restitución al banco en caso de resolución del contrato. No cubre en caso de insolvencia (falta de pago) o incumplimiento del Concedente	73
Conc. Prisiones Figueras	Garantía técnica de restitución al banco en tres casos concretos relacionados con licencia obras, PGOU y modificados. No cubre en caso de insolvencia (falta de pago) o incumplimiento del Concedente	62
Subtotal Garantías Proyectos Construcción		134
Servicios Urbanos Murcia	Garantía técnica obtención certificado acto presunto de obtención de licencia, actuaciones para la autorización ambiental y otorgamiento de un derecho real de prenda hasta un límite conjunto de 70 millones de euros. Garantía técnica puesta a disposición de vehículos con límite de 31,9 millones de euros.	70
Subtotal Garantías Proyectos Servicios		70
Total garantías proyectos infraestructuras integración global		239

Adicionalmente se desglosan los importes relativos a las garantías de la misma naturaleza que corresponden al porcentaje de participación en relación a la financiación de los proyectos de infraestructuras que se integran por Puesta en Equivalencia, cuya deuda, por lo tanto, no se integra en los Estados Financieros Consolidados del Grupo.

SOCIEDAD BENEFICIARIA	CONCEPTO GARANTÍA	IMPORTE
Serrano Park (Cintra)	Garantía para cubrir amortización de deuda	2
Auto-Estradas Norte Litoral (Cintra)	Garantía limitada a cubrir sobrecostes de expropiaciones.	1
URBICSA (Construcción)	Garantía técnica para el repago en caso de que por causas imputables al Acreditado o sus Accionistas se produzca terminación del contrato o incumplimiento de ciertos contratos. No cubre insolvencia (default) o incumplimiento por parte del Concedente.	47
Total garantías proyectos infraestructuras puesta en equivalencia		51

De estas garantías descritas por integración global y puesta en equivalencia, sólo existen avales bancarios en Ausol.

Adicionalmente, la Sociedad tiene otorgada una garantía por valor de 14,9 millones de euros en relación con la Radial 4, desconsolidada en 2015. Dicho importe está completamente provisionado a 31 de diciembre de 2017 (ver Nota 6.5.1.a)).

b.2) Otras garantías otorgadas a favor de sociedades integradas por Puesta en Equivalencia distintas de las sociedades de proyecto

Determinados contratos de construcción y servicios se ejecutan por sociedades integradas por puesta en equivalencia, que habitualmente se crean con el objeto de ejecutar contratos licitados previamente por sus socios. En este caso, los socios de dichas sociedades otorgan garantías para responder de la ejecución de estos contratos. Las

responsabilidades garantizadas son similares a las indicadas en la Nota 6.5.2.a.

Entre estas garantías destacan las otorgadas en la división de Servicios en favor de diversas sociedades integradas por puesta en equivalencia que alcanzan un importe total de 1.417 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 importe anual de los contratos pendientes por ejecutar por el porcentaje de participación de Ferrovial

c) Garantías reales sobre activos propios

Las garantías reales sobre activos propios se describen en:

- Garantías sobre activos fijos, ver Nota 3.4.
- Garantías sobre depósitos o caja restringida, ver Nota 5.2.

d) Garantías recibidas de terceros

A 31 de diciembre de 2017 Ferrovial cuenta con garantías recibidas de terceros por un total de 1.049 millones de euros (1.056 millones a 31 de diciembre de 2016), fundamentalmente provenientes de la división de construcción en las sociedades de Ferrovial Agroman en Estados Unidos por un importe total de 836 millones de euros, Grupo Budimex por 114 millones de euros y resto de sociedades constructoras por 106 millones de euros.

Estas garantías recibidas de terceros se corresponden a avales técnicos mediante los cuales determinados subcontratistas o proveedores en la actividad de construcción garantizan el cumplimiento íntegro de sus obligaciones contractuales en relación con las obras en las que son contratados, sin que sea posible su venta o pignoración.

6.5.3. Compromisos

Según se describe en la Nota 1.1., los proyectos de infraestructuras desarrollados por el Grupo se llevan a cabo a través de contratos a largo plazo, en los que en la sociedad titular del proyecto en la que el Grupo participa, bien solo o con otros socios, se adscribe la deuda externa necesaria para su financiación, sin recurso del accionista de los proyectos o con recurso limitado a las garantías otorgadas, en las condiciones señaladas en la Nota 5.2. Desde un punto de vista de gestión, Ferrovial, por lo tanto, considera los compromisos de inversión en el capital de dichos proyectos, ya que la inversión en los activos está financiada por la propia deuda de los mismos.

Se muestran a continuación los compromisos de inversión asumidos por el Grupo en relación a los fondos propios de sus proyectos:

(Millones de euros)	2018	2019	2020	2021	2022	2023 Y SIGUIENTES	TOTAL
Autopistas	146	2	0	20	0	0	168
Aeropuertos	1	0	18	0	0	30	49
Inversiones proyectos infraestructuras Integración Global	147	2	18	20	0	30	217
Autopistas	14	7	316	237	144	0	719
Servicios	32	0	0	0	0	0	32
Construcción	0	0	0	0	0	0	1
Inversiones proyectos infraestructuras Puesta Equivalencia	46	7	316	237	144	0	751
Total inversiones en proyectos de infraestructuras	193	10	334	256	144	30	968

A 31 de diciembre de 2017 los compromisos de inversión ascienden a 968 millones de euros (1.074 millones de euros en 2016). Este importe se ha visto reducido debido principalmente a las inversiones acometidas en proyectos de autopistas en Estados Unidos en 2017 y a la menor inversión comprometida en la I66 tras el cierre financiero (el capital comprometido a nuestra participación del 50% es 633 millones de euros frente a los 723 millones de euros estimados en 2016 antes del cierre financiero).

Como se ha indicado en el apartado 6.5.2.a), parte de estos compromisos, en concreto 948 millones de euros, están garantizados con avales. En el importe anterior se incluyen 34 millones de euros que aparecen igualmente en las garantías mencionadas en el apartado 6.5.2.b.1) capital contingente y que corresponden a Ausol. Señalar que únicamente se han incluido estos 34 millones de euros como compromisos de inversión, porque no se considera probable una salida de recursos por el resto de capital contingente correspondiente a otros proyectos conforme indicado en la Nota b.1.

En relación al proyecto de la autopista I 77, se están garantizando los compromisos de inversión de otro socio por importe de 61 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 102 millones de euros (121 millones de euros en 2016), en relación, principalmente, a la adquisición de maquinaria o construcción de plantas de tratamiento y 15 millones de euros (5 millones de euros en 2016) relacionados en su mayoría con la compra de dos empresas de tratamiento de residuos en Polonia y una compañía logística en España. A continuación se presenta un calendario de estos compromisos de la división de Servicios:

(Millones de euros)	2017	2018	2019	2020	2021	2022 Y SIGUIENTES	TOTAL
Adquisición Inmovilizado Material	38	18	3	35	3	5	102
Adquisición Empresas	4	2	3	1	0	6	15
Total servicios	42	20	6	36	3	11	118

Señalar que estos últimos compromisos de la división de Servicios no están garantizados mediante avales.

b) Compromisos por arrendamiento operativo y financiero

El gasto reconocido en la cuenta de resultados durante el ejercicio 2017 correspondiente a arrendamientos operativos asciende a 523 millones de euros (412 millones de euros en 2016).

Los pagos mínimos totales futuros por los arrendamientos operativos no cancelables como arrendatario son los siguientes:

2017 (Millones euros)	CORPORACIÓN	CONSTRUCCIÓN	AUTOPISTAS	SERVICIOS	AEROPUERTOS	TOTAL
Menos de un año	4	32	3	62	0	100
Entre uno y cinco años	17	47	3	114	0	181
Más de cinco años	0	4	0	13	0	17
Arrendatario	21	83	6	189	0	298
2016 (Millones euros)	CORPORACIÓN	CONSTRUCCIÓN	AUTOPISTAS	SERVICIOS	AEROPUERTOS	TOTAL
Menos de un año	4	35	3	97	0	138
Entre uno y cinco años	21	47	4	176	0	247
Más de cinco años	0	10	0	40	0	50
Arrendatario	25	92	7	312	0	435

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 2017 es de 130 millones de euros (124 millones en 2016).

6.6. Retribuciones del consejo de administración y de la Alta Dirección

6.6.1. Retribuciones estatutarias del Consejo de Administración

El actual régimen retributivo de la Sociedad, regulado en el artículo 56 de sus Estatutos Sociales, consiste en la fijación por la Junta General de una cantidad anual máxima para el conjunto de los miembros del Consejo de Administración, que se actualiza en función de los índices o magnitudes definidos por la propia Junta. Esta retribución se compone de (i) una asignación fija y (ii) dietas por asistencia efectiva a las reuniones del Consejo y de sus Comisiones. La retribución queda vinculada a las funciones y responsabilidades atribuidas a cada Consejero, la pertenencia a Comisiones del Consejo y las demás circunstancias objetivas que el Consejo de Administración considere relevantes, garantizando su independencia y compromiso con el largo plazo.

En la misma fecha de formulación de estas cuentas, el Consejo de Administración ha formulado y puesto a disposición de los accionistas el Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros al que se refiere el art. 541 de la Ley de Sociedades de Capital. Dicho informe describe con más detalle aspectos relativos a la política de remuneraciones de la Sociedad aplicable al ejercicio en curso, el resumen global de cómo se aplicó la política de retribuciones durante el ejercicio 2017, así como el detalle de las retribuciones individuales devengadas por cada uno de los Consejeros durante el ejercicio 2017.

El cuadro siguiente muestra de manera individualizada la retribución estatutaria de los miembros del Consejo de Administración devengada durante los ejercicios 2017 y 2016. Incluye además la asignación fija complementaria correspondiente a la retribución estatutaria. Si, como consecuencia de un número de reuniones superiores al inicialmente previsto o por otro motivo, el importe de las dietas sumado al de los componentes fijos fuera superior al importe máximo total en concepto de remuneración por pertenencia al Consejo establecido para el año en curso, la diferencia se deducirá del importe de la asignación fija

complementaria proporcionalmente a cada Consejero según su condición.

El Consejo de Administración, en su reunión del día 28 de Febrero de 2018, ha decidido, dentro de los límites máximos aprobados por la Junta General, complementar el importe correspondiente al año 2017 en 145.421 euros para el conjunto del Consejo en el concepto asignación fija complementaria, distribuyéndose dicha cantidad entre los Consejeros teniendo en cuenta su tiempo de permanencia al Consejo durante 2017.

Esta tabla no incluye la retribución percibida por los Consejeros Ejecutivos por el ejercicio de sus funciones ejecutivas en la Compañía, las cuales son desarrolladas en el apartado 6.6.2.

CONSEJERO (Miles de euros)	2017			
	ASIGNACIÓN FIJA	DIETAS	ASIGNACIÓN FIJA COMPLEMENTARIA	TOTAL
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	35	98	104	238
Santiago Bergareche Busquet	35	52	93	180
Joaquín Ayuso García	35	49	70	154
Iñigo Meirás Amusco	35	49	58	142
Juan Arena de la Mora	35	35	58	128
María del Pino y Calvo-Sotelo	35	47	58	140
Santiago Fernández Valbuena	35	65	58	158
José Fernando Sánchez-Junco Mans	35	62	58	156
Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo	35	36	58	129
Oscar Fanjul Martín	35	58	58	151
Philip Bowman	35	36	58	129
Hanne Birgitte Breinbjerg Sorensen (desde 05.04.2017)	26	30	43	99
Total	411	618	774	1.803

CONSEJERO (Miles de euros)	2016			
	ASIGNACIÓN FIJA	DIETAS	ASIGNACIÓN FIJA COMPLEMENTARIA	TOTAL
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	35	114	92	241
Santiago Bergareche Busquet	35	74	81	190
Joaquín Ayuso García	35	59	58	152
Iñigo Meirás Amusco	35	57	46	138
Juan Arena de la Mora	35	56	46	137
María del Pino y Calvo-Sotelo	35	57	46	138
Santiago Fernández Valbuena	35	78	46	159
José Fernando Sánchez-Junco Mans	35	68	46	149
Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo	35	48	46	129
Oscar Fanjul Martín	35	63	46	144
Philip Bowman (desde 29.07.2016)	15	12	20	46
Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo (hasta 21.01.2016)	2	0	3	5
Howard Lance (hasta 14.04.2016)	10	12	13	35
Total	377	699	588	1.663

6.6.2. Retribución individualizada de los Consejeros Ejecutivos

a) Retribuciones devengadas en los ejercicios 2017 y 2016.

Los dos Consejeros que tenían la condición de Ejecutivos en 2017 devengaron la siguiente retribución por el ejercicio de sus funciones, independientemente de las retribuciones mencionadas en el apartado anterior.

2017			
RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS* (Miles de euros)	RAFAEL DEL PINO	IÑIGO MEIRÁS	TOTAL
Retribución Fija	1.455	1.200	2.655
Retribución Variable	2.393	1.978	4.371
Primas S. Vida	8	5	13
Planes de acciones ⁽¹⁾	1.406	1.406	2.812
Total 2017	5.262	4.589	9.851

* Retribuciones por su condición de Consejeros Ejecutivos

(1) En marzo de 2017, habiéndose cumplido las métricas acordadas, se ha abonado un número de acciones equivalente a las unidades asignadas en 2014, una vez practicadas las retenciones correspondientes. Se comunicó a la CNMV con fecha 13/03/2017.

2016				
RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS (Miles de euros)	RAFAEL DEL PINO	JOAQUÍN AYUSO ⁽²⁾	IÑIGO MEIRÁS	TOTAL
Retribución Fija	1.455	0	1.200	2.655
Retribución Variable	2.261	0	1.872	4.133
Consejos otras sociedades filiales	0	36	0	36
Ejercicio Opciones sobre acciones ⁽²⁾	9.383	1.616	170	11.169
Primas S. Vida	8	0	4	12
Planes de acciones ⁽¹⁾	1.918	0	1.918	3.836
Total 2016	15.025	1.652	5.164	21.841

(1) En marzo de 2016, habiéndose cumplido las métricas acordadas, se ha abonado un número de acciones equivalente a las unidades asignadas en 2013, una vez practicadas las retenciones correspondientes. Se comunicó a la CNMV con fecha 15/03/2016.

(2) El nº de opciones sobre acciones del Plan 2008 ejercidas en 2016 por Rafael del Pino asciende a 1.179.600, y a 20.000 las ejercidas por Iñigo Meirás. Dicho plan ha finalizado en este ejercicio. Al igual que en todos los planes de opciones o referenciados al valor de la acción otorgados por Ferrovial desde el año 2000, el Presidente Ejecutivo ha ejercido su derecho de opción en el último trimestre anterior al vencimiento del Plan.

(3) El nº de opciones ejercidas por Joaquín Ayuso asciende a 200.000. Este Plan de opciones sobre acciones le fue otorgado en 2008 cuando desempeñaba el puesto de Consejero Ejecutivo.

b) Sistemas de retribución ligados a la evolución de la acción

A continuación, se detallan los planes de retribución ligada a objetivos vinculados a la evolución de la acción cuyos derechos están pendientes de devengo.

PLAN CONSEJEROS EJECUTIVOS SITUACIÓN A 31.12.2016		UNIDADES	Nº DE DERECHOS DE VOTO	% DERECHOS DE VOTO
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Asignación 2015	69.800	69.800	0,01%
	Asignación 2016	74.000	74.000	0,01%
	Asignación 2017	76.850	76.850	0,01%
Iñigo Meirás Amusco	Asignación 2015	69.800	69.800	0,01%
	Asignación 2016	74.000	74.000	0,01%
	Asignación 2017	76.850	76.850	0,01%

6.6.3. Retribución de los miembros del Consejo de Administración por pertenencia a otros órganos de administración de sociedades del Grupo o asociadas

El Consejero de la Sociedad D. Joaquín Ayuso García es a su vez miembro del órgano de administración de otra sociedad del Grupo, habiendo percibido en 2017 por este concepto la cantidad de 31 miles de euros (36 miles de euros en 2016).

6.6.4. Fondos y planes de pensiones o primas de seguros de vida

Al igual que en 2016, durante el ejercicio 2017 no se ha realizado aportación alguna en concepto de fondos o planes de pensiones a favor de antiguos o actuales miembros del Consejo de Administración de la Sociedad, ni por la pertenencia de los Consejeros de la Sociedad a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de sociedades del Grupo y asociadas. De la misma forma, no se han contraído obligaciones por estos conceptos durante el año.

Por lo que se refiere al pago de primas de seguros de vida, la Sociedad tiene suscritas pólizas de seguro en cobertura del riesgo de fallecimiento (que supusieron en 2017 el pago de 13 miles de euros y 12 miles de euros en 2016), de las que son beneficiarios los Consejeros Ejecutivos. No se han satisfecho primas de seguros de vida por la pertenencia de los Consejeros de la Sociedad a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de sociedades del Grupo y asociadas.

Finalmente, la Sociedad tiene contratado un seguro de responsabilidad civil cuyos asegurados son los administradores y directivos de las sociedades del Grupo cuya entidad dominante es la Sociedad. Entre dichos asegurados se encuentran los Consejeros de la Sociedad. La prima satisfecha en 2017 por el mencionado seguro asciende a 589 miles de euros.

6.6.5. Anticipos y créditos

A 31 de diciembre de 2017 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 2017 la siguiente retribución:

RETRIBUCIONES DE LA ALTA DIRECCIÓN (Millones de euros)	2017	2016
Retribución fija	5.165	5.094
Retribución variable	5.170	4.994
Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos	5.435	7.053
Ejercicio de planes retributivos de planes de opciones sobre acciones y/o otros instrumentos financieros (ver descripción)	0	698
Retribución en tanto que miembros de órganos de administración de otras sociedades del Grupo, multiGrupo o asociadas	33	30
Primas de seguro	19	16
Total	15.822	17.885

Las retribuciones expresadas corresponden a los titulares de los siguientes cargos: Secretario General, Director General Económico-Financiero, Directora General de Recursos Humanos, Director General

de Construcción, Director General de Inmobiliaria, Director General de Servicios, Director General de Aeropuertos, Director General de Autopistas, Director General de Sistemas de Información e Innovación, Director de Auditoría Interna, Director de Comunicación y Responsabilidad Corporativa y Directora de Estrategia Corporativa. No se incluye la retribución de los miembros de la Alta Dirección que han sido al tiempo Consejeros Ejecutivos por haber quedado indicada en 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 Sociedad aportaciones por valor de 181 miles de euros en sustitución de las retribuciones mencionadas en el cuadro anterior (en 2016, 83 miles de euros).

6.6.7. Otra información sobre la retribución

Los contratos entre la Sociedad y los miembros de la Alta Dirección, incluido un Consejero Ejecutivo, contemplan de forma expresa el derecho a percibir las indemnizaciones establecidas en el artículo 56 del Estatuto de los Trabajadores en caso de despido improcedente.

A 31.12.2017 se establecen derechos adicionales en el contrato suscrito con un miembro de la Alta Dirección.

Con la finalidad de fomentar su fidelidad y permanencia, se ha reconocido un esquema retributivo de carácter diferido a once integrantes de la Alta Dirección, incluido un Consejero Ejecutivo. Este concepto consiste en una retribución extraordinaria que sólo se hará efectiva cuando ocurra alguna de las siguientes circunstancias:

- Desvinculación del Alto Directivo por mutuo acuerdo al alcanzar una determinada edad.
- Despido improcedente o abandono de la empresa a iniciativa de ésta sin mediar causa de despido, con anterioridad a la fecha en la que el Alto Directivo alcance la edad inicialmente acordada, si fuese de importe superior a la que resulte de la aplicación del Estatuto de los Trabajadores.
- Fallecimiento o invalidez del Alto Directivo.

Para la cobertura de tal incentivo, la Sociedad anualmente realiza aportaciones a un seguro colectivo de ahorro, del que la propia Sociedad resulta ser tomador y beneficiario, cuantificadas según un determinado porcentaje de la retribución total dineraria de cada Alto Directivo. La cuantía de las aportaciones realizadas durante el ejercicio 2017 ha ascendido a 2.366 miles de € (2.342 miles € en 2016), de los que 542 miles de € corresponden a Consejeros Ejecutivos.

Ocasionalmente se producen contrataciones en ámbitos directivos no pertenecientes a la Alta Dirección, principalmente extranjeros, en las que se han utilizado cláusulas que contemplan indemnizaciones para casos de despido improcedente.

6.7. Sistemas retributivos vinculados a acciones

Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos

A cierre del ejercicio 2017, Ferrovial tiene vigentes dos sistemas retributivos para directivos, consistentes en la entrega de acciones vinculadas a objetivos.:

- Plan aprobado por el Consejo de Administración el 19 de diciembre de 2012. Vigente por 3 años y consistente en la entrega de acciones de la Sociedad. 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 la Sociedad, y estará vinculado a la permanencia en la compañía durante un plazo de tres años (salvo circunstancias especiales) y a la obtención durante este periodo de maduración de unas tasas calculadas en función de la relación entre el resultado bruto de explotación y los activos netos productivos, el flujo de actividad y el retorno total para el accionista en relación con un Grupo de comparación.
- Plan aprobado el 29 de octubre de 2015 por el Consejo de Administración. Vigente por 3 años y consistente en la entrega de acciones de la Sociedad. El coste anual del Plan no podrá exceder de 22 millones de euros. Las condiciones para la entrega y vigencia son similares a las del Plan previo explicado anteriormente: estará vinculado a la permanencia en la compañía durante un plazo de tres años (salvo circunstancias especiales) y a la obtención durante este periodo de maduración de unas tasas calculadas en función de la relación entre el resultado bruto de explotación y los activos netos productivos, y el retorno total para el accionista en relación con un Grupo de comparación. El Plan se dirige a Consejeros Ejecutivos, miembros de la Alta Dirección y Directivos. La aplicación de este programa a los Consejeros Ejecutivos fue autorizada por la Junta General de Accionistas de la Sociedad celebrada el 4 de mayo de 2016. Tal y como se comunicó a la CNMV el 1 de marzo de 2017, la fecha de asignación de unidades para 2017 a los Consejeros Ejecutivos, a efectos de cómputo de los plazos y términos del citado Plan, fue el 15 de febrero de 2017.

El número de acciones vivas en relación a estos dos planes a 31 de diciembre de 2017 es de 3.212.739 acciones.

El resumen de los movimientos en los mencionados sistemas retributivos durante los ejercicios 2017 y 2016 es el siguiente:

	2017	2016
Número de acciones al inicio del ejercicio	3.266.221	3.844.520
Planes concedidos	1.155.685	1.073.895
Planes liquidados	-1.157.188	-1.489.856
Renuncias y otros	-33.889	-100.378
Acciones ejercitadas	-18.090	-61.960
Número de acciones al final del ejercicio	3.212.739	3.266.221

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 el Grupo en relación con estos sistemas retributivos ascienden durante el ejercicio 2017 a 18 millones de euros (17 millones de euros en 2016) con contrapartida en patrimonio neto.

Estos planes se valoran como un futuro, por lo que se descuenta al valor de la acción a fecha de otorgamiento el valor actual de los dividendos previstos hasta fecha de entrega, utilizando para dicho descuento una tasa de rentabilidad equivalente al coste medio de la deuda para el plazo de entrega de los mismos, y liquidables en acciones, por lo que son valorados en el momento inicial de otorgamiento y no se reestima el valor sobre el inicialmente calculado, imputándose el mismo a gastos de personal con contrapartida en reservas.

6.8. Información sobre operaciones con partes vinculadas

Normativa

En materia de información sobre las operaciones que la Sociedad (o las sociedades de su Grupo) realice con sus partes vinculadas, debe tenerse en cuenta la Orden EHA 3050/2004, de 15 de septiembre, sobre la información de las operaciones vinculadas que deben suministrar las sociedades emisoras de valores admitidos a negociación en mercados secundarios oficiales.

El párrafo 1 del Apartado Primero de dicha Orden impone la obligación de incluir en los informes financieros semestrales información cuantificada de todas las operaciones realizadas por la Sociedad con partes vinculadas. Asimismo, el párrafo 1 de su Apartado Tercero considera operaciones vinculadas toda transferencia de recursos, servicios u obligaciones entre las partes vinculadas con independencia de que exista o no contraprestación.

Operaciones Vinculadas

A continuación, se indican las operaciones de naturaleza comercial que se han efectuado entre la Sociedad (o las sociedades de su Grupo) y sus partes vinculadas durante el ejercicio 2017.

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 incluyen en los epígrafes b) y c) siguientes las operaciones realizadas (i) entre la Sociedad y sus accionistas significativos, sus familiares próximos o las entidades en las que unos y otros pueden ejercer influencia significativa; y (ii) entre la Sociedad y sus entidades dependientes.

b) Operaciones con Administradores y alta dirección

En este epígrafe se incluyen las operaciones realizadas entre la Sociedad y sus administradores y altos directivos, sus familiares próximos o las entidades en las que unos y otros pueden ejercer influencia significativa.

OPERACIONES CON ADMINISTRADORES Y ALTA DIRECCIÓN

(Miles de euros)

NOMBRE/ DENOMINACIÓN	OPERACIONES	2017			2016		
		IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO	IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO
Bankia	Recepción de servicios	-292	0	0			
Fundación Rafael del Pino	Recepción de servicios	0	0	0			
Fundación Seres	Contrato colaboración	-18	(*)	0	-18	(*)	0

La información sobre remuneraciones y operaciones de préstamo con Consejeros y Alta Dirección puede consultarse en la Nota 6.6.

c) Operaciones entre personas, sociedades o entidades del Grupo

En este epígrafe se incluyen las operaciones realizadas (i) entre entidades dependientes de la Sociedad y sus accionistas significativos, sus familiares próximos o las entidades en las que unos y otros pueden ejercer influencia significativa; y (ii) entre entidades dependientes de la Sociedad y sus administradores, altos directivos, sus familiares próximos o las entidades en las que unos u otros pueden ejercer influencia significativa.

Si la parte vinculada a la Sociedad tuvo esa consideración durante una parte del año, se indican las operaciones realizadas durante dicho periodo.

OPERACIONES ENTRE PERSONAS, SOCIEDADES O ENTIDADES DEL GRUPO

(Miles de euros)

NOMBRE/ DENOMINACIÓN	OPERACIONES	2017			2016		
		IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO	IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	SALDO
D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Prestación de servicios	188	-	186	6	0	0
D ^a . María del Pino y Calvo-Sotelo	Prestación de servicios	3	-	-	99	0	0
D. Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo	Prestación de servicios	59	9	-	17	2	0
D ^a . Ana María Calvo-Sotelo y Bustelo	Prestación de servicios	24	2	0	27	2	2
D. Joaquín Ayuso García	Prestación de servicios	7	-	-	2	0	0
Almirall Laboratorios	Prestación de servicios	7	0	2	8	0	5
Burberry Spain Retail, S.L.	Prestación de servicios	5	0	0	-	-	-
Criu, S.L.	Prestación de servicios	30	2	131	476	2	131
Maxam Europe y sociedades de su Grupo	Compra de bienes/recepción de servicios	-437	(*)	-6	-857	(*)	-74
Telefónica y sociedades de su Grupo	Recepción de servicios	-	-	-	-7.374	0	0
	Prestación de servicios	-	-	-	800	67	0
Marsh y sociedades de su Grupo	Recepción de servicios de seguros	-5.228	(*)	-15	-4.432	(*)	-65
Meliá Hotels y sociedades de su Grupo	Recepción de servicios de hostelería	-10	(*)	0	-4	(*)	-1
	Ejecución obras de construcción y reforma/mantenimiento y recogida residuos	5.425	845	1.005	6.771	94	1.009
Bankia	Recepción servicios financieros	-1.911	(*)	0	-525	(*)	0
	Acuerdos de financiación. Garantía	-87.483	(*)	-87.483	-87.456	(*)	-87.456
	Intereses percibidos	186	186	0	147	147	0
	Pago Intereses	-1.093	(*)	0	-1.520	(*)	0
	Saldo dispuesto líneas de aval	-134.370	(*)	-134.370	-125.707	(*)	-125.707
	Operaciones derivados	-2.984	(*)	0	-14.283	(*)	0
	Prestación de servicios	1	0	4	1	0	5
Bankinter	Recepción servicios financieros	-	-	-	-18	(*)	0
	Pago Intereses	-	-	-	-176	(*)	0
	Intereses percibidos	-	-	-	261	261	0
	Saldo dispuesto líneas de aval	-	-	-	-9.882	(*)	-9.882
	Acuerdos de financiación	-	-	-	-10.898	(*)	-10.898
	Prestación de servicios	-	-	-	176	7	0
Bimaran Pozuelo, S.L.	Prestación de servicios	537	68	-	1.207	-184	60
Polan, S.A.	Prestación de servicios	179	5	75	162	12	79
Rijn Capital BV	Prestación de servicios	23	-	23			
Fundación Rafael del Pino	Prestación de servicios	0	0	0	2	0	1
Fundación Centro de Innovación de Infraestructuras Inteligentes	Contratos de colaboración	-1.338	0	-12			
	Prestación de servicios	92	0	0			
Red Eléctrica de España, S.A.U.	Ejecución obras de construcción	6.743	-1.613	865	932	-84	671
	Recepción de servicios	-9	-	-			
Hispania Activos Inmobiliarios Socimi, S.A.	Prestación de servicios	204	142	25	1.764	-198	215
Los Estanquillos, S.L.	Prestación de servicios	-	-	-	72	3	0
Lafarge Holcim	Adquisición cemento y materiales relacionados	-11.796	0	-1.060	-14.269	0	-1.136
La Rioja Alta	Recepción de servicios	-	-	-	-1	(*)	0
M ^a Jesús Alcina Pérez-Gorostiaga	Prestación de servicios	2	0	0			
Panda Security	Recepción de servicios	-	-	-	-1	(*)	0
Sidecu, S.A.	Prestación de servicios	2	0	0	0	0	0
Summit	Compra de bienes	-	-	-	-20	(*)	0
Zurich Insurance	Recepción de servicios	-	-	-	-2.131	(*)	-6
	Prestación de servicios	-	-	-	0	0	8

Se mencionan a continuación las operaciones efectuadas entre sociedades dependientes de la Sociedad que, pertenecientes en todo caso al tráfico habitual en cuanto a su objeto y condiciones, no han sido eliminadas en 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 2017, 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 391.813 miles de euros (112.252 miles de euros en 2016), reconociendo como ventas por dichas obras un importe de 411.158 miles de euros (397.122 miles de euros en 2016).

El beneficio no eliminado en el proceso de consolidación derivado de estas operaciones asignable al porcentaje que la Sociedad ostenta en las sociedades concesionarias receptoras de las obras y neto de impuestos y de intereses de minoritarios ha sido en 2017 de 18.301 miles de euros. En 2016 supuso 34.694 miles de euros.

6.9. Situaciones de conflicto de interés

No se han puesto de manifiesto situaciones de conflicto, directo o indirecto, con el interés de la Sociedad, con arreglo a la normativa aplicable (artículo 229 de la Ley de Sociedades de Capital), sin perjuicio de las operaciones de la Sociedad (o las sociedades de su Grupo) con sus partes vinculadas reflejadas en la memoria o, en su caso, de los acuerdos relacionados con cuestiones retributivas o de nombramiento de cargos.

6.10. Honorarios auditores

En cumplimiento de lo establecido con el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad, se informa del total de honorarios por “servicios de auditoría” y de “otros servicios de consultoría” prestados por los auditores de los Estados Financieros de las sociedades del Grupo, para los ejercicios 2017 y 2016 tanto por el auditor principal correspondiente a Ferrovial S.A. como para el resto de auditores en todas sus sociedades participadas tanto en España como en Exterior.

Dentro del apartado “Honorarios por servicios de auditoría” se incluyen los siguientes conceptos:

- “Servicios de auditoría” corresponde a los servicios por la auditoría legal propiamente dicha.
- “Servicios relacionados con la auditoría” corresponde a servicios distintos de la auditoría legal que por ley o regulación sólo pueden ser presentados por el auditor de la compañía, por ejemplo, la revisión de información financiera en las emisiones de bonos y a servicios que por su naturaleza es habitual que los realice el auditor de la compañía, por ejemplo la revisión de las declaraciones fiscales.

El total de “Otros servicios distintos de auditoría” prestados por el auditor principal sobre el total de servicios de auditoría, han supuesto para el ejercicio 2017 un 5,62% sobre el importe de honorarios por servicios de auditoría en 2017.

(Millones de euros)	2017	2016
Honorarios por servicios de auditoría	6,5	5,8
Auditor principal	5,3	4,8
Servicios de auditoría	5,0	4,5
Servicios relacionados con la auditoría	0,3	0,3
Otros auditores	1,2	1,1
Servicios de auditoría	1,2	1,0
Servicios relacionados con la auditoría	0,0	0,0
Otros servicios de distintos de auditoría	3,3	2,0
Auditor principal	0,3	0,6
Otros auditores	3,0	1,4

6.11. Acontecimientos posteriores al cierre

El 22 de febrero de 2018 el Tribunal de Apelación de Reino Unido ha fallado en favor del Ayuntamiento de Birmingham anulando la sentencia que previamente había sido dictado a favor de Amey en septiembre de 2016. Amey está valorando la posibilidad de recurrir la resolución ante la Corte Suprema. El impacto de esta sentencia ha sido considerado a efectos de la elaboración de los presentes estados financieros al corresponder a un pleito que estaba pendiente de resolución en la fecha de cierre del ejercicio. En la nota 6.5.1 relativa a litigios se da una explicación más detallada del pleito y de las provisiones registradas al cierre del ejercicio para cubrir los riesgos relativos al mismo.

El 27 de febrero de 2018 la Audiencia Nacional (España) ha notificado a Cespa una sentencia por la que acepta íntegramente el recurso de que dicha sociedad había interpuesto contra una resolución de la Comisión Nacional de la Competencia en la que se le imponía una sanción por valor de 14 millones de euros. La sentencia no es firme y contra ella la Abogacía del Estado puede preparar un recurso de casación en el plazo de 30 días. El Grupo había decidido no registrar ningún tipo de provisión en relación con este litigio, por lo que el resultado de la sentencia no tiene impacto en los estados financieros del ejercicio (ver nota 6.5.1).

6.12. Anexos

ANEXO I: INFORMACIÓN RELATIVO AL RÉGIMEN FISCAL ESTABLECIDO EN LOS ARTÍCULOS 107 Y 108 DE LA LEY 27/2016

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 2017. Conforme a ese régimen fiscal:

- 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").
- 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:
 - 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.
 - 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.
 - 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".

- Las plusvalías obtenidas por los accionistas de Ferrovial derivadas de la transmisión de su participación en la sociedad, tienen el siguiente tratamiento:
 - 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 arts. 21 y 22 de la LIS.
 - 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.
 - 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 2017 y los impuestos pagados en el extranjero correspondientes a estas, han sido:

A) EXENCIÓN POR DIVIDENDOS Y RENDIMIENTOS DE FUENTE EXTRANJERA

A.1 Exención por dividendos de fuente extranjera

(Importes en euros)	
Cintra Global Holding, LTD	3.000.000,00
Dividendo 407 Toronto Highway B.V.	3.000.000,00
Cintra Infraestructuras Internacional, SLU	400.200,00
Dividendo Eurolink Motorway Operation (M4-M6), Ltd.	400.200,00
Cintra Infraestructuras, SE	9.193.267,06
Dividendo de Norte Litoral	5.389.998,57
Dividendo de Euroscut Algarve	2.063.994,89
Dividendo de Algarve BV	240.000,00
Dividendo de Via Livre	1.499.273,60
Ferrovial Airports International, LTD	315.000.000,00
Dividendo Hubco Netherlands BV	315.000.000,00
Ferrovial Agromán Internacional, LTD	100.000.000,00
Dividendo Valivala	100.000.000,00
Total	427.593.467,06

A.2 exención por rendimientos de establecimientos permanentes en el extranjero

No se han obtenido rendimientos de Establecimientos Permanentes en el extranjero en el ejercicio.

B) EXENCIÓN POR PLUSVALÍAS DE FUENTE EXTERNA

No se han obtenido plusvalías susceptibles de aplicar la exención recogida en el artículo 21 de la LIS, ya que las ventas efectuadas (i) o bien se han efectuado entre sociedades del Grupo, y se han eliminado en el consolidado fiscal, (ii) o bien se han puesto de manifiesto en operaciones de reestructuración societaria que han sido acogidas al régimen de neutralidad fiscal previsto en el artículo 76 y siguientes de la Ley del impuesto. No obstante, las plusvalías que se habrían puesto de manifiesto fiscalmente caso de no resultar aplicables estos regímenes (consolidación o neutralidad fiscal) han sido:

B.1 eliminaciones de plusvalías por ventas intraGrupo de sociedades extranjeras:

No se han producido en el ejercicio.

B.2 plusvalías diferidas generadas en procesos de reestructuración societaria:

	(Importes en euros)
Ferrovial, SA	2.823.955.671,45
Ferrovial Internacional, SLU	572.256.055,81
Cintra Infraestructuras internacional, SLU	22.143.952,38
Total	3.418.355.679,62

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 91% del mismo. A 31 de diciembre de 2016 este porcentaje ascendía a 92%.

Tributación del Dividendo Flexible de Ferrovial

Durante el ejercicio 2017 Ferrovial S.A. ha llevado a cabo dos programas de retribución al accionista bajo el esquema denominado “Ferrovial Dividendo Flexible”, que permite a los accionistas de la Sociedad la opción, a su libre elección, de (i) recibir acciones liberadas de la Sociedad de nueva emisión; (ii) transmitir en el mercado los derechos de asignación gratuita que reciban por las acciones que posean; o (iii) recibir un importe en efectivo mediante la transmisión a Ferrovial de los citados derechos de asignación gratuita.

A continuación se exponen las principales implicaciones fiscales de estos programas, sobre la base de la normativa tributaria vigente en territorio común y de la interpretación efectuada por la Dirección General de Tributos a través de la contestación a diversas consultas vinculantes.

Entrega de acciones nuevas: La entrega de las acciones nuevas tendrá la consideración, a efectos fiscales, de entrega de acciones liberadas y, por tanto, no constituye renta a efectos del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (“IRPF”), del Impuesto sobre Sociedades (“IS”) o del Impuesto sobre la Renta de no Residentes (“IRNR”), independientemente de que los perceptores de dichas acciones actúen a través de establecimiento permanente en España o no. La entrega de las acciones nuevas no está sujeta a retención o ingreso a cuenta. El valor de adquisición, tanto de las acciones nuevas como de las acciones de las que procedan, resultará de repartir el valor de adquisición a efectos fiscales de la cartera entre el número de acciones, tanto las antiguas como las liberadas que correspondan. La antigüedad de las acciones liberadas será la que corresponda a las acciones de las que procedan. Consecuentemente, en caso de una posterior transmisión, la renta que se obtenga se calculará por referencia a este nuevo valor.

Venta de derechos de asignación gratuita en el mercado: En el supuesto de que los accionistas vendan sus derechos de asignación gratuita en el mercado, el importe obtenido no estará sujeto a retención o ingreso a cuenta y tendrá el régimen fiscal que se indica a continuación (aplicable hasta fin del ejercicio 2016)^(*):

- a) En el IRPF y en el IRNR aplicable a accionistas sin establecimiento permanente en España, el importe obtenido en la transmisión en el mercado de los derechos de asignación gratuita sigue el mismo

régimen establecido por la normativa fiscal para los derechos de 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.

- a) En el IS y en el IRNR aplicable a accionistas con establecimiento permanente en España, en la medida en que se cierre un ciclo mercantil completo, se tributará conforme a lo que resulte de la normativa contable aplicable y, en su caso, de los regímenes especiales que apliquen a los accionistas sujetos a los anteriores impuestos.

Venta a Ferrovial de los derechos de asignación gratuita: Por último, en el supuesto de que los titulares de los derechos de asignación gratuita decidan acudir al Compromiso de Compra de Ferrovial, el régimen fiscal aplicable al importe obtenido en la transmisión a Ferrovial de los derechos de asignación gratuita recibidos en su condición de accionistas será el siguiente:

- (iv) Si el accionista es una persona física residente fiscal en España, o una persona jurídica que no cumple con los requisitos para aplicar la exención prevista en el art. 21 de la Ley 27/2014, del Impuesto sobre Sociedades, el régimen fiscal aplicable será el mismo que se aplica a los dividendos distribuidos, directamente, en metálico y, por tanto, estarán sometidos a la retención correspondiente.
- (v) Si el accionista es 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.
- (vi) Si el accionista es una persona jurídica residente fiscal en España o siendo no residente cuenta con un establecimiento permanente en territorio español, y cumple con los requisitos para aplicar la exención prevista en el art. 21 de la Ley 27/2014, del Impuesto sobre Sociedades, el importe obtenido estará exento de tributación en España y, por tanto, no estará sometido a retención fiscal.

Debe tenerse en cuenta que la tributación de las distintas opciones relacionadas con el esquema denominado “Ferrovial Dividendo Flexible” que se exponen no explicita todas las posibles consecuencias fiscales. Por ello, se recomienda que los accionistas consulten con sus asesores fiscales el impacto fiscal específico del esquema propuesto y que presten atención a las modificaciones que pudieran producirse, tanto en la legislación vigente como en sus criterios de interpretación, así como a las circunstancias particulares de cada accionista o titular de derechos de asignación gratuita.

^(*) En el ejercicio 2017 este régimen fiscal se ha visto ligeramente modificado

ANEXO II - EMPRESAS DEPENDIENTES

(SOCIEDADES CONSOLIDADAS POR INTEGRACIÓN GLOBAL) (MILLONES DE EUROS)

EMPRESA	TIPO DE SOCIEDAD	EMPRESA MATRIZ	% PART.	COSTE NETO PART.	AUDIT.
CORPORACIÓN					
ESPAÑA (Domicilio: Madrid, España)					
Betonial, S.A. (a)	Ferrovial, S.A. (a)		99,0%	4	
Ferrovial Inversiones, S.A. (a)	Ferrovial, S.A. (a)		99,6%	0	
Can-Am, S.A. (a)	Ferrovial, S.A. (a)		100,0%	2	
Ferrovial Emisiones, S.A. (a)	Ferrovial, S.A. (a)		99,0%	0	■
Triconitex, S.L. (a)	Ferrovial, S.A. (a)		100,0%	1	
Ferrovial Corporación, S.A. (a)	Ferrovial, S.A. (a)		100,0%	5	■
Ferrofin, S.L. (a)	Ferrovial Agroman, S.A. (a)		52,0%	257	■
Ferrovial Internacional, S.L.U. (a)	Ferrovial, S.A. (a)		100,0%	6.337	■
Temaui, S.L. (a)	Ferrovial, S.A. (a)		100,0%	8	
Ferrofin, S.L. (a)	Ferrovial, S.A. (a)		85,6%	1.554	
Ferrovial Internacional, S.L.U. (a)	Ferrovial, S.A. (a)		100,0%	6.329	■
Tetabomoo, S.A. (a)	Ferrovial, S.A. (a)		99,0%	0	
Teraoui, S.A. (a)	Ferrovial, S.A. (a)		99,0%	0	
Temaui, S.L. (a)	Ferrovial, S.A. (a)		100,0%	(1)	
REINO UNIDO (Domicilio: Oxford, Reino Unido)					
Ferrocop UK Ltd.	Ferrovial, S.A. (a)		100,0%	1	■
Ferrovial International, Ltd. (a)	Ferrovial Internacional, S.L.U. (a)		100,0%	5.734	■
REINO UNIDO (Domicilio: Londres, Reino Unido)					
Ferroval Ventures, Ltd.	Ferrovial International, Ltd. (a)		100,0%	7	
IRLANDA (Domicilio: Dublín, Irlanda)					
Landmille Ireland DAC	Ferrovial Internacional, S.L.U. (a)		100,0%	415	■
LUXEMBURGO, Luxemburgo					
Krypton RE, S.A.	Ferrovial, S.A. (a)		100,0%	5	■
HOLANDA (Domicilio: Amsterdam, Holanda)					
Ferrovial Netherlands B.V.	Ferrovial International, Ltd. (a)		100,0%	2	
Landmille Netherlands B.V.	Ferrovial International, Ltd. (a)		100,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Austin, Estados Unidos)					
Landmille US LLC	Ferrovial Holding US Corp		100,0%	0	
Ferrovial Holding US Corp	Cintra Infraestructures, S.E. (a)		100,0%	909	
INMOBILIARIA					
ESPAÑA (Domicilio: Madrid, España)					
Ferrovial FISA, S.L. (a)	Ferrovial, S.A. (a)		100,0%	59	
Vergaraprominvest, S.L. (a)	Ferrovial FISA, S.L. (a)		99,7%	26	
CONSTRUCCIÓN					
ESPAÑA (Domicilio: Madrid, España)					
Ferrovial Agroman, S.A. (a)	Ferrovial, S.A. (a)		99,9%	711	■
Ferroconservación, S.A. (a)	Ferrovial Agroman, S.A. (a)		99,0%	20	■
Arena, S.A. (a)	Ferrovial Agroman, S.A. (a)		100,0%	0	
Editesa, S.A. (a)	Ferrovial Agroman, S.A. (a)		99,1%	2	
Compañía de Obras Castillejos, S.A. (a)	Ferrovial Agroman, S.A. (a)		100,0%	8	■
Ditecpesa, S.A. (a)	Ferrovial Agroman, S.A. (a)		100,0%	1	■
Teraoui, S.A. (a)	Ferrovial Agroman, S.A. (a)		100,0%	0	
Técnicas de Pretensado y Serv.Aux, S.A. (a)	Editesa, S.A. (a)		100,0%	3	
Urbaeste, S.A. (a)	Ferrovial Agroman, S.A. (a)		99,0%	0	
Ferrovial Railway, S.A. (a)	Ferrovial Agroman, S.A. (a)		98,8%	0	
Ferrovial Medio Ambiente (a)	Ferrovial Agroman, S.A. (a)		99,0%	1	
Norvarem, S.A. (a)	Ferrovial Internacional, S.L.U. (a)		100,0%	141	
ESPAÑA (Domicilio: Barcelona, España)					
Concesionaria de Prisiones Lledoners (a)	Proyecto Ferrovial Agroman, S.A. (a)		100,0%	16	■
Concesionaria de Prisiones Figueras S.A.U. (a)	Proyecto Ferrovial Agroman, S.A. (a)		100,0%	11	■
ESPAÑA (Domicilio: Bilbao, España)					
Cadagua, S.A. (a)	Ferrovial Agroman, S.A. (a)		100,0%	48	■
ESPAÑA (Domicilio: Zaragoza, España)					
Depusa Aragón S.A. (a)	Proyecto Cadagua, S.A. (a)		51,7%	2	
ALEMANIA (Domicilio: Colonia, Alemania)					
Budimex Bau GmbH	Budimex SA		100,0%	0	
ARABIA SAUDÍ (Domicilio: Riyadh, Arabia Saudí)					
Ferrovial Agroman Company	Ferrovial Agroman, S.A. (a)		95,0%	0	■
AUSTRALIA (Domicilio: Sidney, Australia)					
FA Australia PTY LTD	Ferrovial Agroman Ltda.		100,0%	2	■
BRASIL (Domicilio: Sao Paulo, Brasil)					
Constructora Ferrovial Agroman Ltda.	Ferrovial Agroman International, Ltd. (a)		99,0%	9	
CANADÁ (Domicilio: Ontario, Canadá)					
F&A Canada	Contscos Holdings B.V.		100,0%	8	■
CHILE (Domicilio: Santiago, Chile)					
Constructora Agroman Ferrovial Ltda.	Ferrovial Agroman Empresa Constructora Ltda.		97,2%	0	■
Ferrovial Agroman Chile S.A.	Ferrovial Agroman Empresa Constructora Ltda.		100,0%	24	■
Ferrovial Agroman Empresa Constructora Ltda.	Ferrovial Agroman International, Ltd. (a)		100,0%	24	■

■ Deloitte
■ BDO
■ KPMG
■ El Sayed, El Ayouty & co
■ Valdés, García, Marín & Martínez, Llp

■ Morison Finansista Audit Sp. Z O.O.
■ Mahinder Puri & Company
■ Ernst & Young
■ Vir Audit

EMPRESA	TIPO DE SOCIEDAD	EMPRESA MATRIZ	% PART.	COSTE NETO PART.	AUDIT.
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Atlanta, Estados Unidos)					
Ferrovial Agroman Southeast, LLC	Ferrovial Agroman US Corp		100,0%	0	■
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Austin, Estados Unidos)					
Ferrovial US Construction Corp	Ferrovial Holding US		100,0%	346	■
Ferrovial Agroman Texas LLC	Ferrovial Agroman US Corp		100,0%	0	
Ferrovial Agroman Indiana	Ferrovial Agroman US Corp		100,0%	0	
Ferrovial Agroman S6 LLC	Ferrovial Agroman Texas LLC		100,0%	0	
Cadagua US, LLC	Ferrovial US Construction Corp		100,0%	5	
Grand Parkway Infrastructure SH99	Ferrovial Agroman Texas LLC		40,0%	0	
Ferrovial Agroman US Corp	Ferrovial US Construction Corp		100,0%	88	■
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Charlotte, Estados Unidos)					
Sugar Creek Construction LLC	Ferrovial Agroman Southeast, LLC		70,0%	0	■
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Dallas, Estados Unidos)					
Trinity Infrastructure LLC	Ferrovial Agroman Texas LLC		60,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Fort Worth, Estados Unidos)					
North Tarrant Infrastructures	Ferrovial Agroman Texas LLC		75,0%	0	■
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Georgia, Estados Unidos)					
North Perimeter Contractors LLC	Ferrovial Agroman Southeast, LLC		100,0%	0	■
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Katy, Estados Unidos)					
52 Block Builders	Pepper Lawson Construction LP		100,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Los Angeles, Estados Unidos)					
California Rail Builders, LLC	Ferrovial Agroman West, LLC		80,0%	0	■
Ferrovial Agroman West, LLC	Ferrovial Agroman US Corp		100,0%	(0)	
Great Hall Builders LLC	Ferrovial Agroman West, LLC		70,0%		
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: North Richland Hills, Estados Unidos)					
Bluebonnet Constructors, LLC	Ferrovial Agroman Texas LLC		60,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Suffolk, Estados Unidos)					
US 460 Mobility Partners LLC	Ferrovial Agroman Southeast, LLC		70,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: The Woodlands, Estados Unidos)					
Webber Management Group, LLC	Webber Equipment & Materials LLC - Sucursal en España		100,0%	41	
Southern Crushed Concrete, LLC	Webber Equipment & Materials LLC - Sucursal en España		100,0%	88	
W.W. Webber LLC	Ferrovial US Construction Corp.		100,0%	257	■
DBW Construction LLC	W.W. Webber LLC		100,0%	0	
Webber Barrier Services	W.W. Webber, LLC		100,0%	5	
Central Texas Mobility Partners	W.W. Webber LLC		50,0%	0	
Webber Holdings, LLC	Ferrovial US Construction Corp.		100,0%	0	
Katy Equipment LP	W.W. Webber, LLC		99,0%	0	
Pepper Lawson Waterworks, LLC	W.W. Webber, LLC		50,0%	5	
Pepper Lawson Construction LP	W.W. Webber, LLC		99,0%	6	
FAM Construction LLC (I-66)	Ferrovial Agroman US Corp		70,0%	0	■
Webber Equipment & Materials LLC	W.W. Webber, LLC		100,0%	192	
ESLOVAQUIA (Domicilio: Bratislava, Eslovaquia)					
Ferrovial Agroman Slovakia S.R.O.	Ferrovial Agroman Ltda.		99,0%	3	■
D4R7 Construction S.R.O.	Ferrovial Agroman Slovakia S.R.O.		65,0%	3	■
ALEMANIA (Domicilio: Colonia, Alemania)					
Budimex Bau GmbH	Budimex, S.A.		100,0%	0	
HOLANDA (Domicilio: Amsterdam, Holanda)					
Valivala Holdings, B.V.	Ferrovial Agroman International, Ltd. (a)		100,0%	141	
Contscos Holdings B.V.	Ferrovial Agroman International, Ltd. (a)		100,0%	8	
INDIA (Domicilio: Nueva Delhi, India)					
Cadagua Ferrovial India	Cadagua, S.A. (a)		95,0%	0	■
IRLANDA (Domicilio: Dublín, Irlanda)					
Ferrovial Agroman Ireland, Ltd.	Ferrovial Agroman Ltda.		100,0%	10	■
MÉXICO (Domicilio: México DF, México)					
Cadagua Ferr. Industrial México	Cadagua, S.A. (a)		75,1%	0	
Ferrovial Agroman México	Ferrovial Agroman International, Ltd. (a)		100,0%	1	
NUEVA ZELANDA (Domicilio: Wellington, Nueva Zelanda)					
FA New Zealand Limited	FA Australia PTY LTD		100,0%	1	
POLONIA (Domicilio: Cracovia, Polonia)					
Mostostal Kraków S.A.	Budimex SA		100,0%	3	■
Mostostal Kraków Energetyka sp. z o.o.	Mostostal Kraków SA		100,0%	0	
POLONIA (Domicilio: Poznan, Polonia)					
Elektromontaż Poznań SA	Budimex SA		99,0%	10	■
Instal Polska Sp. z o.o.	Elektromontaż Poznań SA		99,0%	0	
POLONIA (Domicilio: Varsovia, Polonia)					
Bx Budownictwo Sp. z o.o.	Budimex SA		100,0%	0	
Bx Kolejnictwo SA	Budimex SA		100,0%	1	■
Bx Parking Wrocław Sp. z o.o.	Proyecto Budimex SA		100,0%	1	■
SPV-BN 1 Sp. z o.o.	Budimex Nieruchomości Sp. z o.o.		100,0%	0	
Bx Nieruchomości Sp. z o.o.	Budimex SA		100,0%	159	■
Elektromontaż Warszawa SA	Elektromontaż Poznań SA		99,0%	0	■

(a) Forman parte del Perímetro Fiscal de Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes

EMPRESA	TIPO DE SOCIEDAD	EMPRESA MATRIZ	% PART.	COSTE NETO PART.	AUDIT.
Elektromontaž Import Sp. z o.o.		Elektromontaž Poznań SA	99,0%	0	
Budimex, S.A.		Valivala Holdings, B.V.	55,1%	91	■
PUERTO RICO (Domicilio: Puerto Rico)					
Ferrovial Agroman LLC		Ferrovial Agroman International, Ltd. (a)	100,0%	6	■
REINO UNIDO (Domicilio: County Louth, Reino Unido)					
Ferrovial Agroman Irlanda del Norte		Ferrovial Agroman Ireland, Ltd.	100,0%	0	■
REINO UNIDO (Domicilio: Londres, Reino Unido)					
Ferrovial Agroman UK Ltd.		Ferrovial Agroman Ltda.	100,0%	5	■
Ferrovial Agroman Ltda.		Ferrovial Agroman International, Ltd. (a)	100,0%	12	■
Cadagua Al Ghubrah		Cadagua, S.A. (a)	100,0%	4	■
Cadagua UK Limited		Ferrovial Agroman Ltda.	100,0%	0	
REINO UNIDO (Domicilio: Oxford, Reino Unido)					
Ferrovial Agroman International, Ltd. (a)		Ferrovial International, Ltd. (a)	100,0%	258	■
AEROPUERTOS					
ESPAÑA (Domicilio: Madrid, España)					
Ferrovial Transco España, S.A.U. (a)	Proyecto	Ferrovial Transco International UK, LTD (a)	100,0%	65	■
Ferrovial Aeropuertos España, S.A. (a)		Ferrovial S.A. (a)	99,0%	12	■
CHILE (Domicilio: Santiago, Chile)					
Ferrovial Transco Chile SpA	Proyecto	Ferrovial Transco International UK Ltd (a)	65,9%	65	
Ferrovial Transco Chile II SpA	Proyecto	Ferrovial Transco Chile SpA	100,0%	0	
Transchile Charrúa Transmisión	Proyecto	Ferrovial Transco Chile SpA	100,0%	94	■
Ferrovial Transco Chile III SPA	Proyecto	Ferrovial Transco International UK, LTD (a)	100,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Denver, Estados Unidos)					
Ferrovial Airports Denver Corp	Proyecto	Ferrovial Airports Denver UK Ltd.	100,0%	8	
Ferrovial Airports Great Hall Partners LLC	Proyecto	Ferrovial Airports Denver Corp	100,0%	3	
Denver Great Hall Holding LLC	Proyecto	Ferrovial Airports Great Hall Partners LLC	80,0%	2	
Denver Great Hall LLC	Proyecto	Denver Great Hall Holding LLC	100,0%	3	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Austin, Estados Unidos)					
Ferrovial Airports Holding US Corp		Ferrovial Holding US Corp	100,0%	0	
HOLANDA (Domicilio: Amsterdam, Holanda)					
Hubco Netherlands B.V.		Ferrovial Airports International, Ltd. (a)	100,0%	783	■
Ferrovial Transco Brasil, B.V.	Proyecto	Ferrovial Transco International UK, Ltd. (a)	100,0%	0	
Ferrovial Santarem, B.V.	Proyecto	Ferrovial Transco International UK, Ltd. (a)	100,0%	0	
REINO UNIDO (Domicilio: Oxford, Reino Unido)					
Faero UK Holding Limited		Hubco Netherlands B.V.	100,0%	253	■
Ferrovial Airports International, Ltd. (a)		Ferrovial International, Ltd. (a)	100,0%	1.241	■
Ferrovial Airports Denver UK Ltd.		Ferrovial Airports International, Ltd. (a)	100,0%	8	
Ferrovial Transco International UK, Ltd. (a)		Ferrovial Airports International, Ltd. (a)	100,0%	83	
AUTOPISTAS					
ESPAÑA (Domicilio: Madrid, España)					
Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0%	572	■
Cintra Infraestructuras, S.E. (a)		Ferrovial International, Ltd. (a)	100,0%	1.131	■
Cintra Infraestructuras Internacional, S.L. (a)		Cintra Global Ltd (a)	100,0%	3	■
Autopista del Sol, C.E.S.A. (a)	Proyecto	Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)	80,0%	258	■
Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.A. (a)	Proyecto	Cintra Infraestructuras, S.E. (a)	100,0%	0	■
Inversora Autopistas de Cataluña, S.A. (a)	Proyecto	Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.A. (a)	100,0%	0	■
Cintra Inversiones, S.L. (a)		Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)	100,0%	318	■
Cintra Servicios de Infraestructuras, S.A. (a)		Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)	100,0%	16	■
Cintra Autopistas Integradas, S.A. (a)		Cintra Infraestructuras España, S.L. (a)	100,0%	0	
M-203 Alcalá - O'Donnell (a)		Cintra Autopistas Integradas, S.A. (a)	100,0%	60	■
ESPAÑA (Domicilio: Barcelona, España)					
Autopista Terrasa Manresa, S.A. (a)	Proyecto	Inversora Autopistas de Cataluña, S.A. (a)	76,3%	445	■
AUSTRALIA (Domicilio: Melbourne, Australia)					
Cintra OSARS (Western) Holdings Unit Trust		Cintra OSARS Western	100,0%	0	
Cintra OSARS Western Unit Trust		Cintra OSARS (Western) Holdings Unit Trust	100,0%	0	
AUSTRALIA (Domicilio: Sidney, Australia)					
Cintra Developments Australia PTY Ltd.		Cintra Infraestructures UK	100,0%	2	
Cintra OSARS (Western) Holdings PTY Ltd		Cintra OSARS Western	100,0%	0	
Cintra OSARS Western PTY Ltd		Cintra OSARS (Western) Holdings PTY Ltd	100,0%	0	
CANADÁ (Domicilio: Toronto, Canadá)					
Cintra 407 East Development Group Inc.		407 Toronto Highway, BV	100,0%	6	
Cintra OM&R 407 East Development Group Inc		407 Toronto Highway, BV	100,0%	0	
4352238 Cintra Canada Inc.		407 Toronto Highway B.V.	100,0%	0	■
Blackbird Maintenance 407 Cintra GP		407 Toronto Highway B.V.	100,0%	0	
Blackbird INF. 407 Cintra		407 Toronto Highway B.V.	100,0%	0	■

■ Deloitte
■ BDO
■ KPMG
■ El Sayed, El Ayouty & co
■ Valdés, García, Marín & Martínez, LLP

■ Morison Finanzista Audit Sp. Z O.O.
■ Mohinder Puri & Company
■ Ernst & Young
■ Vir Audit

EMPRESA	TIPO DE SOCIEDAD	EMPRESA MATRIZ	% PART.	COSTE NETO PART.	AUDIT.
COLOMBIA (Domicilio: Bogotá, Colombia)					
Cintra Infraestructuras Colombia S.A.S		Cintra Global Ltd	100,0%	8	■
IRLANDA (Domicilio: Dublín, Irlanda)					
Financinfraestructures		Cintra Global Ltd	100,0%	32	■
Cinsac, Ltd		Cintra Infraestructuras Internacional, S.L. (a)	100,0%	0	■
HOLANDA (Domicilio: Amsterdam, Holanda)					
407 Toronto Highway B.V.		Cintra Global Ltd (a)	100,0%	2.664	■
POLONIA (Domicilio: Varsovia, Polonia)					
Autostrada Poludnie, S.A		Cintra Infraestructuras, S.E. (a)	93,6%	1	■
PORTUGAL (Domicilio: Lisboa, Portugal)					
Via Livre, S.A.	Proyecto	Cintra Infraestructuras, S.E. (a)	84,0%	0	■
PORTUGAL (Domicilio: Ribeira Grande, Portugal)					
Euroscut Azores S.A.	Proyecto	Cintra Infraestructuras, S.E. (a)	89,2%	0	■
REINO UNIDO (Domicilio: Oxford, Reino Unido)					
Cintra Global Ltd (a)		Ferrovial International, Ltd. (a)	100,0%	2.873	■
Cintra Infraestructures UK Limited		Cintra Global Ltd (a)	100,0%	11	
Cintra Toowoomba Limited		Cintra Infraestructures UK	100,0%	2	■
Cintra UK I-77 Limited		Cintra Infraestructuras, S.E. (a)	100,0%	2	■
Cintra Slovakia, Ltd		Cintra Global Ltd (a)	100,0%	0	■
Cintra I-66 Express UK Ltd		Cintra Infraestructures UK	100,0%	0	■
Cintra OSARS Western Ltd		Cintra Infraestructures UK	100,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Austin, Estados Unidos)					
Ferrovial Holding US Corp		Cintra Infraestructuras, S.E. (a)	100,0%	694	
Cintra Holding US Corp		Ferrovial Holding US Corp	96,1%	481	
Cintra Texas Corp.		Cintra Holding US Corp	100,0%	4	
Cintra US Services, LLC		Cintra Texas Corp	100,0%	3	
Cintra Skyway LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	0	
Cintra ITR LLC		Cintra Holding US Corp	49,0%	18	
Cintra LBJ, LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	320	■
Cintra NTE, LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	255	
Cintra NTE Mobility Partners Seg 3 LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	167	
Cintra Toll Services, LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	0	
Cintra I-77 Mobility Partners LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	31	■
Cintra 21-66 Express Mobility Partners		Cintra Holding US Corp	100,0%	0	
Cintra I-66 Express Corp		Cintra I-66 Express UK Ltd	100,0%	0	
Cintra I-66 Express Mobility Partners LLC		Cintra I-66 Express Corp	100,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Charlotte, Estados Unidos)					
I-77 Mobility Partners Holding LLC	Proyecto	Cintra I-77 Mobility Partners LLC	50,1%	1	
I-77 Mobility Partners LLC	Proyecto	I-77 Mobility Partners Holding LLC	100,0%	2	■
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Chicago, Estados Unidos)					
Skyway Concession Company Holdings LLC	Proyecto	Cintra Skyway LLC	55,0%	0	■
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Dallas, Estados Unidos)					
LBJ Infrastructure Group Holding, LLC	Proyecto	Cintra LBJ, LLC	54,6%	320	
LBJ Infrastructure Group, LLC	Proyecto	LBJ Infrastructure Group Holding, LLC	100,0%	559	■
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: North Richland Hills, Estados Unidos)					
NTE Mobility Partners Holding, LLC	Proyecto	Cintra NTE, LLC	63,0%	255	
NTE Mobility Partners, LLC	Proyecto	NTE Mobility Partners Holding, LLC	100,0%	355	■
NTE Mobility Partners Seg 3 Holding LLC	Proyecto	Cintra NTE Mobility Partners Seg 3 LLC	53,7%	167	
NTE Mobility Partners Seg 3 LLC	Proyecto	NTE Mobility Partners Seg 3 Holding LLC	100,0%	310	■
SERVICIOS					
ESPAÑA (Domicilio: Madrid, España)					
Ferrovial Servicios S.A. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100,0%	264	■
Cespa, S.A. (a)		Ferrovial Servicios S.A. (a)	99,0%	553	■
Sitkol, S.A. (a)		Cespa, S.A. (a)	99,0%	5	
Cespa Gestión de Residuos (a)		Cespa, S.A. (a)	99,0%	86	■
Contenedores de Reus, S.A. (a)		Cespa Gestión de Residuos, S.A. (a)	99,0%	1	
Cespa G.T.R, S.A. (a)		Cespa Gestión de Residuos (a)	100,0%	21	■
Ferrovial Servicios Logística, S.A. (a)		Ferrovial Servicios S.A. (a)	99,0%	0	
Siemsa Industria S.A. (a)		Ferrovial Servicios S.A. (a)	99,0%	17	■
Siemsa Control y Sistemas S.A. (a)		Siemsa Industria S.A. (a)	99,0%	1	■
Ferrovial Servicios Participadas, S.L. (a)		Ferrovial Servicios, S.A. (a)	99,0%	2	
Car Sharing Mobility Services, S.L.		Ferrovial Servicios, S.A. (a)	80,0%	2	■
Ferroservicios Auxiliares (a)		Ferrovial Servicios, S.A. (a)	99,5%	10	■
FerroNats Air Traffic Services, S.A.		Ferrovial Servicios, S.A. (a)	50,0%	2	■
Ferroservicios Infraestructuras, S.A. (a)		Ferrovial Servicios, S.A. (a)	100,0%	18	■
Autovía de Aragón, Sociedad Concesionaria, S.A. (a)	Proyecto	Ferroservicios Infraestructuras S.A. (a)	60,0%	11	■
ESPAÑA (Domicilio: Albacete, España)					
Ayora Gestión Biogás, S.L. (a)		Cespa, S.A. (a)	80,0%	0	■
ESPAÑA (Domicilio: Alicante, España)					
Reciclaje y Compostaje Piedra Negra, S.A. (a)		Cespa Gestión de Residuos, S.A. (a)	100,0%	7	■
ESPAÑA (Domicilio: Almería, España)					
Tecma, S.L.		Albaida Residuos, S.L. (a)	55,0%	0	

(a) Forman parte del Perímetro Fiscal de Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes

EMPRESA	TIPO DE SOCIEDAD	EMPRESA MATRIZ	% PART.	COSTE NETO PART.	AUDIT.	EMPRESA	TIPO DE SOCIEDAD	EMPRESA MATRIZ	% PART.	COSTE NETO PART.	AUDIT.
TRM, S.L.		Albaida Residuos, S.L. (a)	55,0%	0		Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd		Broadspectrum Pty Ltd	100,0%	84	
ESPAÑA (Domicilio: Barcelona, España)						Broadspectrum (India) Pty Ltd		Broadspectrum (International) Pty Ltd	100,0%	0	
Residuos del Maresme, S.L.		Cespa, S.A. (a)	51,0%	0	■	Broadspectrum (International) Pty Ltd		Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd	100,0%	81	
Ecoparc de Can Mata, S.L. (a)	Proyecto	Cespa, S.A. (a)	99,0%	11	■	Broadspectrum (IP) Holdings Pty Limited		Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd	100,0%	0	
Ecoenergía de Can Mata A.I.E.		Cespa, S.A. (a)	70,0%	0		Broadspectrum (Oil and Gas) Pty Ltd		Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd	100,0%	0	
Albaida Residuos, S.L. (a)		Cespa Gestión de Residuos, S.A. (a)	99,0%	4		Broadspectrum (USM) Holdings Pty Ltd		Broadspectrum (International) Pty Ltd	100,0%	146	
C.E.R.R. S.L. (a)		Cespa Gestión de Residuos, S.A. (a)	81,1%	0		Broadspectrum Australia (QLD) Pty Ltd		Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd	100,0%	0	
Ecoparc del Mediterrani		Cespa Gestión de Residuos, S.A. (a)	48,0%	3	■	Broadspectrum Australia (WA) Pty Ltd		Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd	100,0%	0	
ESPAÑA (Domicilio: Bilbao, España)						Broadspectrum Holdings (Delaware) Pty Ltd LLC (Australian incorporation only)		Broadspectrum (International) Pty Ltd	100,0%	0	
Cespa Jardinería, S.L. (a)		Cespa, S.A. (a)	99,0%	7	■	Broadspectrum Limited		Broadspectrum Pty Ltd	100,0%	1.132	■
ESPAÑA (Domicilio: Cáceres, España)						Broadspectrum Metrolink Pty Ltd		Broadspectrum Pty Ltd	100,0%	0	
Biogas Extremadura		Biotran Gestion de Residuos, S.L.U (a)	51,0%	0		Broadspectrum Property Pty Ltd		Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd	100,0%	0	
ESPAÑA (Domicilio: Granada, España)						Broadspectrum Protection Pty Ltd		Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd	100,0%	0	
Inagra, S.A. (a)		Cespa, S.A. (a)	80,0%	3	■	Broadspectrum Services Pty Ltd		Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd	100,0%	0	
ESPAÑA (Domicilio: Guipuzcoa, España)						Broadspectrum Training Services Pty Ltd		Easternwell Group Investments Pty Ltd	100,0%	0	
Oneder S.A.		Cespa Gestion de Residuos, S.A. (a)	51,6%	0		BRS Employee Plan Co Pty Limited		Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd	100,0%	0	
ESPAÑA (Domicilio: Málaga, España)						CI Australia Pty Limited		APP Corporation Pty Ltd	100,0%	0	
Andaluz de Señalizaciones, S.A. (a)		Ferroserv Infraestructuras (a)	99%	1		Collinsville Operations Pty Ltd		Broadspectrum Pty Ltd	100,0%	0	
ESPAÑA (Domicilio: Murcia, España)						Eastern Catering Services Holdings Pty Ltd		Easternwell Group Investments Pty Ltd	100,0%	0	
Cespa Serv. Urbanos Murcia (a)	Proyecto	Cespa, S.A. (a)	100,0%	10	■	Eastern Catering Services Pty Ltd		Easternwell Group Investments Pty Ltd	100,0%	0	
ESPAÑA (Domicilio: Pontevedra, España)						Eastern Pressure Control Pty Ltd		Easternwell Group Investments Pty Ltd	51,0%	0	
Maviva, S.A.		Ferrovial Servicios Logística, S.A. (a)	100,0%	12	■	Eastern Well Rigs Pty Ltd		Easternwell Drilling Holdings Pty Ltd	100,0%	0	
Maviva Servicios Globales, S.L.		Ferrovial Servicios Logística, S.A. (a)	99,4%	1		Eastern Well Service No 2 Pty Ltd		Easternwell Group Investments Pty Ltd	100,0%	0	
Almacenes Servicios y Recuperaciones, S.L.		Ferrovial Servicios Logística, S.A. (a)	99,7%	3	■	Easternwell Drilling Holdings Pty Ltd		Easternwell Group Investments Pty Ltd	100,0%	0	
ESPAÑA (Domicilio: Santander, España)						Easternwell Drilling Labour Hire Pty Ltd		Easternwell Drilling Holdings Pty Ltd	100,0%	0	
SMART Hospital Cantabria, SA (a)	Proyecto	Ferrovial Servicios (a)	85,0%	8	■	Easternwell Drilling Services Assets Pty Ltd		Easternwell Drilling Services Holdings Pty Ltd	100,0%	1	
ESPAÑA (Domicilio: Toledo, España)						Easternwell Drilling Services Holdings Pty Ltd		Easternwell Drilling Holdings Pty Ltd	100,0%	1	
Gestión Medioambiental de Toledo, S.A.	Proyecto	Cespa, S.A. (a)	60,0%	8	■	Easternwell Drilling Services Labour Pty Ltd		Easternwell Drilling Services Holdings Pty Ltd	100,0%	1	
ESPAÑA (Domicilio: Valladolid, España)						Easternwell Drilling Services Operations Pty Ltd		Easternwell Drilling Services Holdings Pty Ltd	100,0%	1	
Biotran Gestión de Residuos (a)		Cespa Gestión de Residuos, S.A. (a)	100,0%	11	■	Easternwell Energy Rigs Pty Ltd		Easternwell Drilling Holdings Pty Ltd	100,0%	0	
Reciclum, Reciclaje y valorización de Residuos, S.L. (a)		Biotran Gestión de Residuos (a)	100,0%	0		Easternwell Engineering Pty Ltd		Easternwell Group Investments Pty Ltd	100,0%	0	
Maviva Valladolid, S.L.		Ferrovial Servicios Logística, S.A. (a)	99,7%	3		Easternwell Group Assets Pty Ltd		Easternwell Group Investments Pty Ltd	100,0%	0	
CHILE (Domicilio: Santiago, Chile)						Easternwell Group Investments Pty Limited		Piver Pty Ltd	100,0%	0	
Siemsa Chile SPA		Siemsa Industria S.A. (a)	100,0%	0		Easternwell Group Operations Pty Ltd		Easternwell Group Investments Pty Ltd	100,0%	0	
Ferrovial Servicios Chile, S.L.		Ferrovial Services International, Ltd. (a)	99,0%	12	■	Easternwell Group Pty Ltd		Broadspectrum (Oil and Gas) Pty Ltd	100,0%	256	
Ferrovial Servicios Salud		Ferrovial Servicios, S.A. (a)	99,0%	0	■	Easternwell WA Pty Ltd		Piver Pty Ltd	100,0%	0	
Ingeniería Ambiental y Servicios S.A.		Broadspectrum Chile Spa	92,7%	0	■	Gorey & Cole Drillers Pty Ltd		Gorey & Cole Holdings Pty Ltd	100,0%	0	
Inversiones Broadspectrum (Chile) Holding Limitada		Broadspectrum (international) Pty	100,0%	0		Gorey & Cole Holdings Pty Ltd		Piver Pty Ltd	100,0%	0	
Inversiones Broadspectrum (Chile) Limitada		Inversiones Broadspectrum (Chile) Holding Limitada	100,0%	0		ICD (Asia Pacific) Pty Limited		Broadspectrum (Australia) Pty Ltd	100,0%	0	
CHILE (Domicilio: Los Andes, Chile)						O.G.C. Services Pty Ltd		Easternwell Group Investments Pty Ltd	100,0%	0	
Steel Ingeniería		Ferrovial Servicios Chile, S.L.	100,0%	35	■	Piver Pty Ltd		Easternwell Group Pty Ltd	100,0%	0	
CHILE (Domicilio: Antofagasta, Chile)						Sides Drilling Contractors Pty Ltd		Sides Drilling Pty Ltd	100,0%	0	
Broadspectrum Chile S.p.A.		Inversiones Broadspectrum (Chile) Limitada	100,0%	0	■	Sides Drilling Pty Ltd		Piver Pty Ltd	100,0%	0	
MARRUECOS (Domicilio: Tánger, Marruecos)						Silver City Drilling (QLD) Pty Ltd		Easternwell Group Investments Pty Ltd	100,0%	0	
Cespa Nadafa, S.A.R.L.		Cespa, S.A. (a)	98,8%	0		Ten Rivers Pty Ltd		Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd	100,0%	0	
PORTUGAL (Domicilio: Lisboa, Portugal)						Transshare Plan Company Pty Ltd		Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd	100,0%	0	
Ferrovial Servicios, SA		Ferrovial Services International, Ltd (a)	100,0%	21	■	Translink Investments Pty Ltd		Broadspectrum Pty Ltd	100,0%	0	
Sopovico, SA		Ferrovial Servicios, SA	100,0%	1	■	TS (Procurement) Pty Ltd		Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd	100,0%	0	
PORTUGAL (Domicilio: Porto, Portugal)						Silver City Drilling (QLD) Pty Ltd		Easternwell Group Investments Pty Ltd	100,0%	0	
Maviva Portugalía Lda.		Ferrovial Servicios Logística, S.A. (a)	100,0%	1		Easternwell Drilling Services Holdings Pty Ltd		Easternwell Drilling Holdings Pty Ltd	100,0%	1	■
Citrupe, Lda		Ferrovial Servicios, SA	70,0%	0	■	Easternwell Drilling Services Assets Pty Ltd		Easternwell Drilling Services Holdings Pty Ltd	100,0%	0	■
Ferrovial Servicios - Ecoambiente, ACE		Ferrovial Servicios, SA	60,0%	0		Easternwell Drilling Services Labour Pty Ltd		Easternwell Drilling Services Holdings Pty Ltd	100,0%	0	■
AUSTRALIA (Domicilio: Melbourne, Australia)						Easternwell Drilling Services Operations Pty Ltd		Easternwell Drilling Services Holdings Pty Ltd	100,0%	0	■
Amey Consulting Australia Pty Ltd		Amey OW Ltd	100,0%	0		REINO UNIDO (Domicilio: Oxford, Reino Unido)					
AUSTRALIA (Domicilio: Sidney, Australia)						Ferrovial Services International, Ltd. (a)		Ferrovial International, Ltd. (a)	100,0%	562	■
Ferrovial Services Consolidated PTY, Ltd.		Ferrovial Services Australia PTY, Ltd.	100,0%	0		Ferrovial Services UK, Ltd.		Ferrovial Services International, Ltd. (a)	100,0%	521	
Amey Consulting Australia Pty Ltd		Amey OW Ltd	100,0%	0		Amey UK plc (a)		Ferrovial Internacional, S.L.U. (a)	100,0%	794	■
Ferrovial Services Consolidated PTY, Ltd.		Ferrovial Services Australia PTY, Ltd.	100,0%	0		Cespa UK Ltd		Cespa, S.A. (a)	100,0%	9	■
Ferrovial Services Australia PTY, Ltd.		Ferrovial Services UK, Ltd.	100,0%	0	■	Cespa Ventures Ltd		Cespa UK Ltd	100,0%	0	■
APP Corporation Pty Ltd		Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd	100,0%	2	■	Amey Holdings Ltd		Amey UK plc (a)	100,0%	569	■
Appoint Consulting Pty Ltd		APP Corporation Pty Ltd	100,0%	0		Amey plc		Amey Holdings Ltd	100,0%	569	■
Australian Drilling Solutions Pty Ltd		Piver Pty Ltd	100,0%	0		Amey Environmental Services Ltd (formerly Amey Airports Limited)		Amey plc	100,0%	0	
Australian Quality Assurance & Superintendence Pty Ltd		Appoint Consulting Pty Ltd	100,0%	0		Amey Building Ltd		Amey plc	100,0%	1	
BE & MG Pty Ltd		Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd	100,0%	0		Amey Community Ltd		Amey plc	100,0%	62	■
BR & I Pty Ltd		Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd	100,0%	0							
Broadspectrum (Asset Management Optimisation) Pty Ltd		Broadspectrum (International) Pty Ltd	100,0%	0							
Broadspectrum (Australia) Pty Ltd		Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd	100,0%	-2							
Broadspectrum (Chile) Pty Ltd		Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd	100,0%	0							
Broadspectrum (East Timor) Pty Ltd		Broadspectrum (International) Pty Ltd	100,0%	0							
Broadspectrum (Finance) Pty Ltd		Broadspectrum (Holdings) Pty Ltd	100,0%	0							

■ Deloitte
 ■ BDO
 ■ KPMG
 ■ El Sayed, El Ayouty & co
 ■ Valdés, García, Marín & Martínez, Llp
 ■ Morison Finanzista Audit Sp. Z O.O.
 ■ Mahinder Puri & Company
 ■ Ernst & Young
 ■ Vir Audit

(a) Forman parte del Perímetro Fiscal de Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes

EMPRESA	TIPO DE SOCIEDAD	EMPRESA MATRIZ	% PART.	COSTE NETO PART.	AUDIT.
Amey Construction Ltd	Amey plc		100,0%	7	■
Amey Datel Ltd	Amey OW Ltd		100,0%	0	
Amey Facilities Partners Ltd	Comax Holdings Ltd		100,0%	2	
Amey Fleet Services Ltd	Amey plc		100,0%	50	■
Amey Group Information Services Ltd	Amey plc		100,0%	15	■
Amey Group Services Ltd	Amey plc		100,0%	46	■
Amey Highways Ltd	Amey plc		100,0%	0	■
Amey Investments Ltd	Amey plc		100,0%	0	■
Amey IT Services Ltd	Amey plc		100,0%	0	■
Amey LG Ltd	Amey plc		100,0%	256	■
Amey LUL 2 Ltd	Amey Tube Ltd		100,0%	7	■
Amey Mechanical & Electrical Services Ltd	Amey Community Ltd		100,0%	1	■
Amey OW Group Ltd	Amey plc		100,0%	35	
Amey OW Ltd	Amey OW Group Ltd		100,0%	2	■
Amey OWR Ltd	Amey OW Group Ltd		100,0%	0	■
Amey Programme Management Ltd	Amey plc		100,0%	0	■
Amey Rail Ltd	Amey plc		100,0%	39	■
Amey Railways Holding Ltd	Amey plc		100,0%	0	
Amey Roads (North Lanarkshire) Ltd	Amey LG Ltd		66,7%	0	■
Amey Services Ltd	Amey plc		100,0%	180	■
Amey Technology Services Ltd	Amey plc		100,0%	0	
Amey Tramlink Ltd	Amey Technology Services Ltd		100,0%	0	
Amey Tube Ltd	JNP Ventures Ltd		100,0%	8	
Amey Ventures Asset Holdings Ltd	Amey Investments Ltd		100,0%	0	■
Amey Ventures Ltd	Amey plc		100,0%	6	■
Amey Ventures Management Services Ltd	Amey Investments Ltd		100,0%	0	■
Amey Wye Valley Ltd	Amey LG Ltd		80,0%	0	■
Comax Holdings Ltd	Amey plc		100,0%	0	
JNP Ventures 2 Ltd	Amey Tube Ltd		100,0%	8	
JNP Ventures Ltd	Amey Ventures Ltd		100,0%	0	
Sherard Secretariat Services Ltd	Amey plc		100,0%	0	■
TPI Holdings Ltd	Amey OW Ltd		100,0%	0	
Transportation Planning International Ltd	TPI Holdings Ltd		100,0%	0	
Wimco Ltd	Amey Railways Holding Ltd		100,0%	0	
Amey Public Services LLP	Amey LG Ltd		66,7%	0	■
Nationwide Distribution Services Ltd	Amey LG Ltd		100,0%	5	■
AmeyCespa (MK) ODC Ltd	AmeyCespa Ltd		100,0%	0	■
A.R.M. Services Group Ltd	Enterprise Holding Company No 1 Ltd		100,0%	97	■
Access Hire Services Ltd	Enterprise Managed Services Ltd		100,0%	4	
Accord Asset Management Ltd	Accord Ltd		100,0%	11	
Accord Consulting Services Ltd	Accord Ltd		100,0%	0	
Accord Environmental Services Ltd	Accord Ltd		100,0%	0	
Accord Ltd	Enterprise plc		100,0%	175	■
Accord Network Management Ltd	Accord Asset Management Ltd		100,0%	1	
Brophy Grounds Maintenance Ltd	Enterprise Public Services Ltd		100,0%	5	■
Byzak Ltd	Globemile Ltd		100,0%	9	■
Countrywide Property Inspections Ltd	Durley Group Holdings Ltd		100,0%	0	
CRW Maintenance Ltd	Enterprise Holding Company No 1 Ltd		100,0%	0	
Durley Group Holdings Ltd	Enterprise Holding Company No 1 Ltd		100,0%	0	
Enterprise (AOL) Ltd	Accord Ltd		100,0%	92	■
Enterprise (ERS) Ltd	Trinity Group Holdings Ltd		100,0%	0	
Enterprise (Venture Partner) Ltd	Enterprise Holding Company No 1 Ltd		100,0%	0	■
Enterprise Building Services Ltd	Enterprise Holding Company No 1 Ltd		100,0%	0	
Enterprise Foundation (ETR) Ltd	Enterprise Holding Company No 1 Ltd		100,0%	0	
Enterprise Holding Company No.1 Ltd	Enterprise plc		100,0%	593	■
Enterprise Lighting Services Ltd	Enterprise Holding Company No 1 Ltd		100,0%	0	
Enterprise Managed Services (BPS) Ltd	Enterprise Managed Services Ltd		100,0%	21	
Amey Metering Ltd	Enterprise Managed Services Ltd		100,0%	10	■
Enterprise Managed Services Ltd	Amey Utility Services Ltd		100,0%	3	■
Enterprise plc	Amey plc		100,0%	0	■
Amey Power Services Ltd	Enterprise Managed Services Ltd		100,0%	11	■
Enterprise Public Services Ltd	Enterprise Holding Company No 1 Ltd		100,0%	4	■
Amey Utility Services Ltd	ARM Services Group Ltd		100,0%	49	■
Globemile Ltd	Enterprise Managed Services Ltd		100,0%	20	■
Haringey Enterprise Ltd	Accord Ltd		100,0%	0	
Heating and Building Maintenance Company Ltd	Enterprise Holding Company No 1 Ltd		100,0%	1	■
Hillcrest Developments (Yorkshire) Ltd	Durley Group Holdings Ltd		100,0%	0	
ICE Developments Ltd	Enterprise Holding Company No 1 Ltd		100,0%	0	
J J McGinley Ltd	Enterprise Holding Company No 1 Ltd		100,0%	4	
JDM Accord Ltd	Accord Ltd		100,0%	2	
MRS Environmental Services Ltd	Enterprise Holding Company No 1 Ltd		100,0%	16	■
MRS St Albans Ltd	MRS Environmental Services Ltd		100,0%	0	
Trinity Group Holdings Ltd	Enterprise Holding Company No 1 Ltd		100,0%	0	
Enterprise Business Solutions 2000 Ltd	Enterprise Holding Company No 1 Ltd		90,0%	0	

■ Deloitte
■ BDO
■ KPMG
■ El Sayed, El Ayouty & co
■ Valdés, García, Marín & Martínez, LLP

■ Morison Finanzista Audit Sp. Z O.O.
■ Mohinder Puri & Company
■ Ernst & Young
■ Vir Audit

EMPRESA	TIPO DE SOCIEDAD	EMPRESA MATRIZ	% PART.	COSTE NETO PART.	AUDIT.
Enterprise Islington Ltd	Accord Ltd		99,0%	0	
EnterpriseManchester Partnership Ltd	Enterprise Managed Services Ltd		80,0%	0	■
Slough Enterprise Ltd	Accord Environmental Services Ltd		100,0%	0	■
Enterprise Fleet Ltd	Enterprise Managed Services Ltd		54,5%	0	
AmeyCespa Ltd	Amey LG Ltd		50,0%	0	■
AmeyCespa (East) Holdings Ltd	AmeyCespa Ltd		100,0%	55	■
AmeyCespa Services (East) Ltd	Proyecto AmeyCespa (East) Ltd		100,0%	8	■
Allerton Waste Recovery Park Interim SPV Ltd	AmeyCespa Ltd		100,0%	0	
AmeyCespa (AWRP) ODC Ltd	AmeyCespa Ltd		100,0%	0	■
AmeyCespa (East) Ltd	AmeyCespa (East) Holdings Ltd		100,0%	0	■
AmeyCespa WM (East) Ltd	Proyecto AmeyCespa Services (East) Ltd		100,0%	0	■
Nova Community Ltd	Amey Community Ltd		100,0%	0	■
Amey (IOW) SPV Ltd	Amey Ventures Asset Holdings Ltd		100,0%	0	■
Amey TPT Limited	Amey OWR Ltd		100,0%	6	■
Amey Finance Services Ltd	Amey plc		100,0%	0	■
AmeyCespa (MK) Holding Co Ltd	Proyecto Amey Ventures Asset Holdings Ltd		50,0%	0	■
AmeyCespa (MK) SPV Ltd	Proyecto AmeyCespa (MK) Holding Co Ltd		100,0%	0	■
Amey MAP Services Limited	Amey Investments Ltd		100,0%	0	
Amey Equitix Smart Meters 1 Holdings Limited	Amey Ventures Asset Holdings Ltd		100,0%	0	
Amey Equitix Smart Meters 1 SPV Limited	Amey Equitix Smart Meters 1 Holdings Limited		100,0%	0	
REINO UNIDO (Domicilio: Glasgow, Reino Unido)					
Byzak Contractors (Scotland) Ltd	Byzak Ltd		100,0%	0	
C.F.M Building Services Ltd	Enterprise Managed Services Ltd		100,0%	4	■
REINO UNIDO (Domicilio: Liverpool, Reino Unido)					
Fleet and Plant Hire Ltd	Enterprise Managed Services Ltd		100,0%	0	■
REINO UNIDO (Domicilio: Londres, Reino Unido)					
Station Solutions Ltd	Amey TPT Limited		100,0%	0	
REINO UNIDO (Domicilio: Manchester, Reino Unido)					
Enterprise Utility Services (DCE) Ltd	Enterprise Holding Company No 1 Ltd		100,0%	0	
Enterprise Utility Services (TBC) Ltd	Enterprise Holding Company No 1 Ltd		100,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Austin, Estados Unidos)					
Broadspectrum Holdings (Delaware) Pty Ltd LLC	Broadspectrum (International) Pty Ltd		100,0%	0	
Broadspectrum (Delaware) General Partnership	Broadspectrum Holdings (Delaware) Pty Ltd LLC		61,73%	0	
Broadspectrum Americas, Inc.	Broadspectrum (Delaware) General Partnership		100,0%	0	
Broadspectrum Infrastructure, Inc.	Broadspectrum Americas, Inc.		100,0%	0	■
Broadspectrum Oil and Gas, Inc.	Broadspectrum Americas, Inc.		100,0%	0	
Broadspectrum Downstream Services, Inc.	Broadspectrum Oil and Gas, Inc.		100,0%	0	
Broadspectrum Specialty Services, Inc.	Broadspectrum Oil and Gas, Inc.		100,0%	0	
HRI, Inc.	Broadspectrum Oil and Gas, Inc.		100,0%	0	
Broadspectrum Upstream Holdings, LLC	Broadspectrum Oil and Gas, Inc.		100,0%	0	
Broadspectrum Oilfields, LLC	Broadspectrum Oil and Gas, Inc.		100,0%	0	
T.R.S.C., Inc.	Broadspectrum Oil and Gas, Inc.		100,0%	1	
Ferrovial Services Holding US Corp	Ferrovial Holding US Corp		100,0%	0	
ESTADOS UNIDOS (Domicilio: Houston, Estados Unidos)					
Amey Consulting USA, Inc.	Amey OW Ltd		100,0%	0	
QATAR (Domicilio: Doha, Qatar)					
Amey Consulting LLC	Amey OW Ltd		49,0%	0	
Transfield Services Mannai Oil and Gas WLL	Broadspectrum (International) Pty Ltd		49,0%	0	
EMIRATOS ÁRABES UNIDOS (Domicilio: Dubai, EAU)					
Ferrovial Technical Services Middle East LLC	Ferrovial Services International LTD		85,0%	0	
MALASIA (Domicilio: Kuala Lumpur, Malasia)					
Transfield Services (Asia) Sdn Bhd	Broadspectrum (International) Pty Ltd		100,0%	0	
ISLAS MAURICIO (Domicilio: Cybercity, Islas Mauricio)					
Broadspectrum (Mauritius) Ltd	Broadspectrum (International) Pty Ltd		100,0%	0	
NUEVA ZELANDA (Domicilio: Auckland, Nueva Zelanda)					
APP Corporation (New Zealand) Limited	Broadspectrum (New Zealand) Limited		100,0%	1	■
Broadspectrum (New Zealand) Limited	Broadspectrum (International) Pty Ltd		100,0%	119	■
TSNZ Pulp & Paper Maintenance Limited	Broadspectrum (New Zealand) Limited		100,0%	0	■
POLONIA (Domicilio: Varsovia, Polonia)					
FBSerwis SA	Ferrovial Services International, Ltd (a)		51,0%	16	■
FBSerwis Dolny Śląsk Sp. z o.o.	FBSerwis, S.A.		100,0%	6	■
FBSerwis A Sp. z o.o.	FBSerwis, S.A.		100,0%	0	■
FBSerwis B SP. z o.o.	FBSerwis, S.A.		100,0%	0	■
POLONIA (Domicilio: Breslavia, Polonia)					
FBSerwis Wrocław Sp. z o.o.	FBSerwis, S.A.		100,0%	26	■
POLONIA (Domicilio: Kamiensk, Polonia)					
FBSerwis Kamięsk Sp. z o.o.	FBSerwis, S.A.		80,0%	9	■
POLONIA (Domicilio: Poznan, Polonia)					
FBSerwis Karpacia Sp. z o.o.	FBSerwis, S.A.		100,0%	6	■

(a) Forman parte del Perímetro Fiscal de Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes

ANEXO II - EMPRESAS ASOCIADAS
(SOCIEDADES INTEGRADAS POR PUESTA EN EQUIVALENCIA) (MILLONES DE EUROS)

EMPRESA	TIPO DE SOCIEDAD	EMPRESA MATRIZ	% PAR.	VALOR PUESTA EN EQUIVAL. CONSOL.	ACTIVOS	PASIVOS	INGRESOS	RESULTADO	AUDITOR	EMPRESA	TIPO DE SOCIEDAD	EMPRESA MATRIZ	% PAR.	VALOR PUESTA EN EQUIVAL. CONSOL.	ACTIVOS	PASIVOS	INGRESOS	RESULTADO	AUDITOR
CONSTRUCCIÓN																			
ESPAÑA										Auto-Estradas Norte, S.A.									
Sociedad Concesionaria BAI0	Proyecto	Ferrovial Agroman, S.A.	50,0%	2	9	0	0	-0		Cintra Infraestructures, S.E.	Proyecto	Cintra Infraestructures, S.E.	49,0%	93	375	238	44	21	■
Via Olmedo Pedralba, S.A.	Proyecto	Ferrovial Agroman, S.A.	25,2%	1	11	6	10	-0	■	ESLOVAQUIA									
Boremer, S.A.		Cadagua, S.A.	50,0%	0	20	21	12	-1	■	Zero Bypass Limited, Organizacna Zlaska	Proyecto	Zero Bypass Limited	35,0%	2	219	205	9	3	■
Urbs Iudex Caudidicus, S.A.		Ferrovial Agroman, S.A.	22,0%	0	768	897	67	10	■	REINO UNIDO									
OMÁN										Scot Roads Partnership Holdings LTD	Proyecto	Cintra Infraestructures UK	20,0%	0	0	0	0	0	■
Muscat City Desalination O&M CO LLC		Cadagua, S.A.	7,0%	0	14	4	20	5	■	Scot Roads Partnership Finance LTD	Proyecto	Scot Roads Partnership Holdings LTD	20,0%	0	447	447	0	-0	■
International Water Treatment LLC		Cadagua, S.A.	37,5%	0	6	13	7	3	■	Scot Roads Partnership Project LTD	Proyecto	Scot Roads Partnership Holdings LTD	20,0%	0	452	452	30	0	■
EEUU										Zero Bypass Holdings	Proyecto	Cintra Slovakia	35,0%	0	0	0	0	0	■
Pepper Lawson Horizon Intl. Group		Pepper Lawson Construction LP	70,0%	0	4	3	1	-2		Zero Bypass Limited	Proyecto	Zero Bypass Holdings	35,0%	0	0	0	0	0	■
POLONIA										ESTADOS UNIDOS									
PPHU Promos Sp. z o.o.		Budimex, S.A.	26,3%	1	3	1	2	0		I-66 Express Mobility Partners Holdings LLC	Proyecto	Cintra I1-66 Express Mobility Partners LLC/Cintra 21-66 Express Mobility Partners LLC	50,0%	0	693	717	0	-25	
AEROPUERTOS										I-66 Express Mobility Partners LLC	Proyecto	I-66 Express Mobility Partners Holdings LLC	50,0%	-12	0	0	0	0	■
REINO UNIDO										SERVICIOS									
FGP Topco Limited	Proyecto	Hubco Netherlands B.V.	25,0%	737	22.416	19.458	3.295	346	■	ESPAÑA									
AGS Airports Holdings Limited	Proyecto	Faero UK Holding Limited	50,0%	6	1.353	1.343	239	4	■	Nora, S.A.		Cespa, S.A.	40,0%	1	10	8	10	-0	■
AUTOPISTAS										Vialnet Vic, S.L.		Cespa, S.A.	49,0%	0	1	0	2	0	■
ESPAÑA										Recollida Residus Osona, S.L.		Cespa, S.A.	45,0%	1	3	2	7	0	■
Serrano Park, S.A.	Proyecto	Cintra Infraestructuras España, S.L.	50,0%	-4	85	92	6	2	■	Inusa Ing. Urbana, S.A.		Cespa, S.A.	35,0%	4	15	3	1	0	■
A66 Benavente - Zamora	Proyecto	Cintra Infraestructuras, S.E.	25,0%	15	238	178	24	12	■	Valdemingomez 2000, S.A.		Cespa, S.A.	20,0%	0	19	28	2	-4	■
Bip & Drive S.A.	Proyecto	Cintra Infraestructuras España, S.L.	20,0%	2	20	11	206	-0	■	Navalis Medio Ambiente, S.A.		Cespa Gestión de Residuos, S.A.	50,0%	0	3	4	0	-0	
A-334 Autovía del Almanzora	Proyecto	Cintra Infraestructuras, S.E.	23,8%	1	7	1	0	0	■	Valveni Soluciones para el desarrollo sostenible		Biotran Gestión de Residuos	50,0%	0	0	0	0	-0	
AUSTRALIA										Valoraciones Farmaceuticas, S.L.		Biotran Gestión de Residuos	50,0%	0	8	3	14	2	
Nexus Infrastructures Holdings Unit Trust	Proyecto	Cintra Toowoomba LTD	40,0%	3	20	0	0	0	■	Empresa Mant. y Explotación M30, S.A.		Ferrovial Servicios, S.A.	50,0%	2	203	199	27	11	■
Nexus Infrastructures Unit Trust	Proyecto	Nexus Infraestructures Holdings Unit Trust	40,0%	10	80	47	2	3	■	Cecesionaria Madrid Calle 30	Proyecto	Empresa Mant. y Explotación M 30, S.A.	20,0%	13	665	189	108	61	■
Nexus Infrastructure Holdings PTY Limited	Proyecto	Cintra Toowoomba LTD	40,0%	0	0	0	0	0	■	Necropolis Valladolid, S.A.		Sitkol, S.A.	49,0%	4	18	11	4	0	
Nexus Infrastructure PTY Limited	Proyecto	Nexus Infrastructure Holdings PTY Limited	40,0%	0	0	0	0	0	■	Aetec, S.A.		Ferrosfer Infraestructuras S.A.	9,2%	0	1	0	1	0	■
Netflow Osars (Western) PTY Ltd (a)	Proyecto	Cintra Osars (Western) Unit Trust	50,0%	-1	0	0	0	0		PORTUGAL									
CANADÁ										Valor Rib, Lda		Ferrovial Servicios, SA	45,0%	1	4,2	3,0	1,9	-0,0	
407 International Inc.	Proyecto	4352238 Cintra Canada Inc.	43,2%	1.652	3.737	6.018	859	319	■	Ecobeirão, SA		Ferrovial Servicios, SA	20,0%	0	19,2	18,9	7,1	0,0	■
407 East Development Group General Partnership	Proyecto	Cintra 407 East Development Group Inc.	50,0%	12	145	120	6	3	■	Ferrovial Servicios, Egeo, ECAC, Gabvriel Couto, ACE		Ferrovial Servicios, SA	35,0%	0	0,0	0,0	0,0	0,0	
OMR and R407 East Development Group General Partnership	Proyecto	Cintra OM&R 407 East Development Group Inc	50,0%	1	5	2	4	1		REINO UNIDO									
Blackbird Maintenance 407 GP	Proyecto	Blackbird Maintenance 407 Cintra GP	50,0%	1	4	0	1	1		Participaciones Servicios Reino Unido				37					
Blackbird Inf. 407 GP	Proyecto	Blackbird Inf. 407 Cintra	50,0%	2	394	390	13	4	■	GE0 Amey PECS Ltd		Amey Community Ltd	50,0%	0	9	7	43	1	■
COLOMBIA										Amey Infrastructure Management (I) Ltd		Amey Ventures Asset Holdings Ltd	50,0%	0	15	15	0	0	
Ruta del Cacao	Proyecto	Cintra Infraestructuras Colombia	40,0%	9	139	117	22	-2	■	Amey Ventures Investments Ltd		Amey Investments Ltd	10,0%	0	4	4	0	0	■
GRECIA										AHL Holdings (Manchester) Ltd	Proyecto	Amey Ventures Investments Ltd	50,0%	0	1	1	0	0	■
Nea Odos, S.A.	Proyecto	Ferrovial, S.A.	21,4%	0	1.053	947	91	0	■	Amey Highways Lighting (Manchester) Ltd	Proyecto	AHL Holdings (Manchester) Ltd	50,0%	0	0	0	0	0	■
Central Greece Motorway	Proyecto	Ferrovial, S.A.	21,4%	0	1.264	1.316	20	0	■	AHL Holdings (Wakefield) Ltd	Proyecto	Amey Ventures Investments Ltd	50,0%	0	1	1	0	0	■
Hellas Tolls	Proyecto	Ferrovial, S.A.	33,3%	0	18	8	19	8		Amey Highways Lighting (Wakefield) Ltd	Proyecto	AHL Holdings (Wakefield) Ltd	50,0%	0	0	0	0	0	■
HOLANDA										ALC (Superholdco) Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	50,0%	0	11	10	16	5	■
Algarve International B.V.	Proyecto	Cintra Infraestructures, S.E.	48,0%	1	175	173	0	0	■	ALC (FMC) Ltd		ALC (Superholdco) Ltd	50,0%	0	0	0	0	0	■
IRLANDA										ALC (Holdco) Ltd		ALC (Superholdco) Ltd	50,0%	0	0	0	0	0	■
Eurolink Motorway Operation (M4-M6), Ltd.	Proyecto	Cintra Infraestructuras Internacional, S.L.	20,0%	5	287	293	28	5	■	ALC (SPC) Ltd		ALC (Holdco) Ltd	50,0%	0	0	0	0	0	■
Eurolink Motorway Operation (M3), Ltd.	Proyecto	Cinsac, Ltd	20,0%	1	208	203	23	7	■	Amey Belfast Schools Partnership Hold Co Ltd	Proyecto	Amey Ventures Investments Ltd	50,0%	0	11	11	1	0	■
PORTUGAL										Amey Belfast Schools Partnership PFI Co Ltd	Proyecto	Amey Belfast Schools Partnership Hold Co Ltd	50,0%	0	0	0	0	0	■
Autoestrada do Algarve, S.A.	Proyecto	Cintra Infraestructuras, S.E.	48,0%	55	232	176	37	15	■	Amey Birmingham Highways Holdings Ltd	Proyecto	Amey Ventures Asset Holdings Ltd	33,3%	0	91	94	21	-0	■

EMPRESA	TIPO DE SOCIEDAD	EMPRESA MATRIZ	% PAR.	VALOR PUESTA EN EQUIVAL. CONSOL.	ACTIVOS	PASIVOS	INGRESOS	RESULTADO	AUDITOR	EMPRESA	TIPO DE SOCIEDAD	EMPRESA MATRIZ	% PAR.	VALOR PUESTA EN EQUIVAL. CONSOL.	ACTIVOS	PASIVOS	INGRESOS	RESULTADO	AUDITOR
Amey Birmingham Highways Ltd	Proyecto	Amey Birmingham Highways Holdings Ltd	33,3%	0	0	0	0	0	■	The Thames Valley Community Rehabilitation Company Ltd		MTCNovo Ltd	50,0%	0	0	0	0	0	■
Amey FMP Belfast Strategic Partnership Hold Co Ltd	Proyecto	Amey Ventures Management Services Ltd	70,0%	0	0	0	2	0	■	The London Community Rehabilitation Company Ltd		MTCNovo Ltd	50,0%	0	0	0	0	0	■
Amey FMP Belfast Strategic Partnership SP Co Ltd	Proyecto	Amey FMP Belfast Schools Partnership Hold Co Ltd	100,0%	0	0	0	0	0	■	AUSTRALIA									
Amey Roads NI Holdings Ltd	Proyecto	Amey Ventures Investments Ltd	50,0%	0	14	14	1	0	■	Participaciones Servicios Australia				19					
Amey Roads NI Financial plc	Proyecto	Amey Roads NI Ltd	50,0%	0	0	0	0	0	■	Skout Solutions (NZ) Limited		Broadspectrum (International) Pty Ltd	50,0%	0	0	0	-0	-0	■
Amey Roads NI Ltd	Proyecto	Amey Roads NI Holdings Ltd	50,0%	0	0	0	0	0	■	BW Energy Services		Broadspectrum (International) Pty Ltd	50,0%	0	6	2	-2	-0	
Amey Lighting (Norfolk) Holdings Ltd	Proyecto	Amey Ventures Investments Ltd	50,0%	0	3	3	1	0	■	TW Power Services Pty Ltd		Broadspectrum (Australia) Pty Limited	50,0%	0	62	29	-53	-1	■
Amey Lighting (Norfolk) Ltd	Proyecto	Amey Lighting (Norfolk) Holdings Ltd	50,0%	0	0	0	0	0	■	Broadspectrum WorleyParsons JV (M) Sdn Bhd		Broadspectrum (Australia) Pty Limited	50,0%	0	1	0	-0	-0	■
E4D&G Holdco Ltd	Proyecto	Amey Ventures Investments Ltd	8,5%	0	10	9	1	0	■	Skout Solutions		Broadspectrum (Australia) Pty Limited	50,0%	0	3	2	-10	-1	■
E4D&G Project Co Ltd	Proyecto	E4D&G Holdco Ltd	8,5%	0	0	0	0	0	■	TW New Cal JV		Broadspectrum (Australia) Pty Limited	50,0%	0	0	0	0	0	
EduAction (Waltham Forest) Ltd (IP)		Amey plc	50,0%	0	0	-0	0	0		QATAR									
Integrated Bradford Hold Co One Ltd	Proyecto	Amey Ventures Investments Ltd	25,2%	0	4	4	0	0	■	FMM Company LLC		Ferrovial Servicios, S.A.	49,0%	11	46	24	97	11	
Integrated Bradford Hold Co One Ltd	Proyecto	Integrated Bradford LEP Ltd	8,0%	0	0	0	0	0	■	Total Valor Puesta en Equivalencia Consolidado									
Integrated Bradford PSP Ltd (IP)	Proyecto	Amey Infrastructure Management (I) Ltd	25,0%	0	0	0	0	0	■	2.687									
Integrated Bradford Hold Co Two Ltd	Proyecto	Amey Infrastructure Management (I) Ltd	2,0%	0	6	6	1	0	■										
Integrated Bradford Hold Co Two Ltd	Proyecto	Integrated Bradford LEP Ltd	4,0%	0	0	0	0	0	■										
Integrated Bradford LEP Ltd	Proyecto	Integrated Bradford PSP Ltd	80,0%	0	1	0	0	0	■										
Integrated Bradford LEP Fin Co One Ltd	Proyecto	Integrated Bradford LEP Ltd	80,0%	0	0	0	0	0	■										
Integrated Bradford SPV One Ltd	Proyecto	Integrated Bradford Hold Co One Ltd	80,0%	0	0	0	0	0	■										
Integrated Bradford SPV Two Ltd	Proyecto	Integrated Bradford Hold Co Two Ltd	80,0%	0	0	0	0	0	■										
RSP (Holdings) Ltd	Proyecto	Amey Ventures Investments Ltd	35,0%	0	4	4	0	0	■										
The Renfrewshire Schools Partnership Ltd	Proyecto	RSP (Holdings) Ltd	35,0%	0	0	0	0	0	■										
Services Support (Avon & Somerset) Holdings Ltd	Proyecto	Amey Ventures Investments Ltd	20,0%	0	1	1	0	0	■										
Services Support (Avon & Somerset) Ltd	Proyecto	Services Support (Avon & Somerset) Holdings Ltd	20,0%	0	0	0	0	0	■										
Amey Hallam Highways Holdings Ltd	Proyecto	Amey Ventures Asset Holdings Ltd	33,3%	0	87	101	35	-2	■										
Amey Hallam Highways Ltd	Proyecto	Amey Hallam Highways Holdings Ltd	33,3%	0	0	0	0	0	■										
Carillion Amey Ltd		Enterprise Managed Services Ltd	49,9%	0	32	29	152	1	■										
Carillion Amey (Housing Prime) Ltd		Enterprise Managed Services Ltd	33,3%	0	47	42	62	-0	■										
Ventia Boral Amey Qld Pty Ltd		Amey Consulting Australia Pty Ltd	20,0%	0	0	0	0	0	■										
Ventia Boral Amey NSW Pty Ltd		Amey Consulting Australia Pty Ltd	22,2%	0	0	0	0	0	■										
Keolis Amey Docklands Ltd		Amey Rail Ltd	30,0%	0	21	17	27	1	■										
Keolis Amey Metrolink Ltd		Amey Rail Ltd	40,0%	0	1	0	12	1											
AmeyVTOL Ltd		Amey OWR Ltd	60,0%	0	0	0	0	0											
AmeyCespa (AWRP) Holding Co Ltd	Proyecto	Amey Ventures Asset Holdings Ltd	17,0%	0	56	54	9	1	■										
AmeyCespa (AWRP) Holding Co Ltd	Proyecto	Cespa Ventures Limited	17,0%	0	56	54	9	1	■										
AmeyCespa (AWRP) SPV Ltd	Proyecto	AmeyCespa (AWRP) Holding Co Ltd	17,0%	0	0	0	0	0	■										
Scot Roads Partnership Holdings Ltd	Proyecto	Amey Ventures Asset Holdings Ltd	20,0%	0	81	81	4	0	■										
Scot Roads Partnership Project Ltd	Proyecto	Scot Roads Partnership Holdings Ltd	20,0%	0	0	0	0	0	■										
Scot Roads Partnership Finance Ltd	Proyecto	Scot Roads Partnership Holdings Ltd	20,0%	0	0	0	0	0	■										
MTCNovo Ltd		Novo Community Ltd	50,0%	0	17	11	49	1	■										

■ Deloitte
■ BDO
■ KPMG
■ PWC
■ Grant Thornton UK LLP

■ Vir Audit
■ Gabinete Técnico de Auditoría y Consultoría S.A
■ Ernst & Young
■ Martins Pereira, João Careca & Associados, SROC.

ANEXO III: INFORMACIÓN POR SEGMENTOS

El Consejo de Administración de la sociedad analiza la evolución del Grupo fundamentalmente desde una perspectiva de negocio. Desde dicha perspectiva el Consejo evalúa el rendimiento de los segmentos de Construcción, Autopistas, Aeropuertos y Servicios. A continuación, se presentan de forma detallada el balance y la cuenta de pérdidas y ganancias por segmentos de negocio para los ejercicios de 2017 y

2016. 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 2017 (millones de euros).

ACTIVO	CONSTRUCCIÓN	AUTOPISTAS	AEROPUERTOS	SERVICIOS	RESTO SEGMENTOS	AJUSTES	TOTAL
Activos no corrientes	852	9.622	1.073	3.571	1.307	-1.498	14.927
Fondos de comercio	198	140	40	1.684	0	0	2.062
Activos intangibles	8	4	18	399	1	0	431
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	216	6.367	36	449	0	-151	6.917
Inversiones inmobiliarias	6	0	0	0	0	0	6
Inmovilizado material	140	21	57	448	16	13	694
Inversiones en sociedades asociadas	4	1.848	742	92	0	0	2.687
Activos financieros no corrientes	39	670	175	152	1.094	-1.361	769
Impuestos diferidos	239	265	2	345	182	1	1.035
Derivado financieros a valor razonable largo plazo	2	307	2	0	14	0	326
Activos corrientes	4.347	1.661	500	2.569	1.370	-2.384	8.063
Activos clasificados como mantenidos para la venta	0	0	0	0	0	0	0
Existencias	233	10	0	71	311	5	629
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	44	46	11	29	48	-35	143
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	965	97	4	1.587	125	-143	2.635
Tesorería y equivalentes	3.101	1.490	484	880	856	-2.210	4.601
Créditos con empresas del Grupo	9	109	174	192	0	-20	463
Resto	3.091	1.381	311	688	856	-2.190	4.137
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	4	19	0	2	30	0	55
Total activo	5.199	11.283	1.572	6.140	2.677	-3.882	22.990

PASIVO Y PATRIMONIO NETO	CONSTRUCCIÓN	AUTOPISTAS	AEROPUERTOS	SERVICIOS	RESTO SEGMENTOS	AJUSTES	TOTAL
Patrimonio neto	1.474	4.395	1.314	1.658	-2.598	-8	6.234
Patrimonio neto atribuible a los accionistas	1.403	3.822	1.314	1.639	-2.675	-1	5.503
Patrimonio neto atribuible a los socios externos	71	572	1	19	76	-7	731
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	2	1.012	0	22	0	0	1.037
Pasivos no corrientes	666	5.687	238	2.076	2.566	-1.362	9.871
Déficit de pensiones	3	0	0	64	0	0	66
Provisiones a largo plazo	113	172	0	376	147	0	808
Deuda financiera	438	4.671	234	1.222	2.307	-1.361	7.511
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras	154	4.640	234	335	0	0	5.363
Obligaciones y deudas de sociedades exproyectos	284	31	0	887	2.307	-1.361	2.149
Otras deudas	10	119	0	70	-1	0	198
Impuestos diferidos	85	423	4	294	95	0	900
Derivados financieros a valor razonable	17	302	0	50	17	0	387
Pasivos corrientes	3.057	189	20	2.384	2.710	-2.512	5.848
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta	0	0	0	0	0	0	0
Deuda financiera	38	93	20	611	2.285	-2.209	839
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras	4	28	3	178	0	-5	207
Deudas con entidades de crédito sociedades ex-proyectos	34	64	17	434	2.285	-2.203	631
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	4	57	0	1	3	0	65
Pasivos por impuesto sobre las ganancias corrientes	15	-56	-8	26	152	-35	94
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	2.567	95	7	1.559	270	-277	4.221
Provisiones para operaciones de tráfico	432	0	0	186	0	9	629
Total pasivo y patrimonio neto	5.199	11.283	1.572	6.140	2.677	-3.882	22.990

Balance de situación por segmentos de negocio: Ejercicio 2016 (millones de euros).

ACTIVO	CONSTRUCCIÓN	AUTOPISTAS	AEROPUERTOS	SERVICIOS	RESTO SEGMENTOS	AJUSTES	TOTAL
Activos no corrientes	876	9.880	1.199	3.857	1.369	-1.502	15.679
Fondos de comercio	210	170	45	1.731	0	0	2.155
Activos intangibles	8	5	21	509	1	0	544
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	209	6.613	2	489	0	-167	7.145
Inversiones inmobiliarias	6	0	0	0	0	0	6
Inmovilizado material	130	16	66	481	21	17	731
Inversiones en sociedades asociadas	8	1.931	836	99	0	0	2.874
Activos financieros no corrientes	26	547	224	167	1.124	-1.354	735
Impuestos diferidos	279	285	3	299	190	1	1.057
Derivado financieros a valor razonable largo plazo	1	314	3	82	32	0	432
Activos corrientes	4.336	2.186	303	2.536	1.613	-3.228	7.745
Activos clasificados como mantenidos para la venta	0	624	0	0	0	0	624
Existencias	184	8	0	56	266	2	516
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	22	63	10	37	121	-67	186
Deudores y otras cuentas a cobrar a corto plazo	870	170	4	1.855	119	-196	2.822
Tesorería y equivalentes	3.256	1.311	289	588	1.102	-2.967	3.578
Créditos con empresas del Grupo	15	86	145	157	0	-126	277
Resto	3.241	1.225	144	430	1.102	-2.841	3.301
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	4	10	0	0	5	0	18
Total activo	5.211	12.066	1.502	6.393	2.981	-4.730	23.423
PASIVO Y PATRIMONIO NETO	CONSTRUCCIÓN	AUTOPISTAS	AEROPUERTOS	SERVICIOS	RESTO SEGMENTOS	AJUSTES	TOTAL
Patrimonio neto	1.559	4.405	1.241	1.766	-2.647	-10	6.314
Patrimonio neto atribuible a los accionistas	1.547	3.775	1.241	1.750	-2.712	-3	5.597
Patrimonio neto atribuible a los socios externos	12	630	0	17	65	-7	717
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	0	1.089	0	29	0	0	1.118
Pasivos no corrientes	674	5.868	72	2.559	2.603	-1.353	10.421
Déficit de pensiones	2	0	0	173	0	0	174
Provisiones a largo plazo	140	163	0	310	144	0	757
Deuda financiera	419	4.759	67	1.630	2.359	-1.359	7.874
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras	143	4.738	67	362	0	0	5.310
Obligaciones y deudas de sociedades exproyectos	276	21	0	1.269	2.359	-1.359	2.564
Otras deudas	11	110	0	74	0	6	200
Impuestos diferidos	82	489	5	307	96	0	979
Derivados financieros a valor razonable	20	347	0	65	4	0	436
Pasivos corrientes	2.979	705	189	2.039	3.025	-3.366	5.570
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta	0	440	0	0	0	0	440
Deuda financiera	2	124	191	327	2.626	-2.968	302
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras	4	22	109	175	0	-111	200
Deudas con entidades de crédito sociedades ex-proyectos	-2	102	82	152	2.626	-2.858	102
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	3	58	0	2	6	0	69
Pasivos por impuesto sobre las ganancias corrientes	83	-26	-10	27	143	-67	150
Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo	2.351	108	7	1.519	250	-340	3.895
Provisiones para operaciones de tráfico	540	0	1	164	0	9	715
Total pasivo y patrimonio neto	5.211	12.066	1.502	6.393	2.981	-4.730	23.423

Se presenta el detalle de los activos totales por áreas geográficas:

(Millones de euros)	2017	2016	VARIACIÓN
España	5.656	5.731	-75
Reino Unido	3.304	3.694	-390
E.E.U.U.	6.508	6.739	-230
Canadá	2.867	2.040	827
Australia	1.499	1.644	-145
Polonia	1.602	1.401	201
Resto	1.554	2.175	-621
Total	22.990	23.423	-433

Cuenta de Pérdidas y Ganancias por segmentos de negocio: Ejercicio 2017 (millones de euros).

	CONSTRUCCIÓN	AUTOPISTAS	AEROPUERTOS	SERVICIOS	RESTO SEGMENTOS	AJUSTES	TOTAL
Cifra de ventas	4.628	461	21	7.069	262	-232	12.208
Otros ingresos de explotación	1	0	0	8	0	0	10
Total ingresos de explotación	4.629	461	21	7.077	262	-232	12.218
Consumos	796	2	0	527	91	-71	1.345
Otros gastos de explotación	2.849	83	26	2.389	103	-163	5.288
Gastos de personal	785	56	7	3.737	68	0	4.653
Total gastos de explotación	4.430	141	33	6.654	262	-234	11.285
Resultado bruto de explotación	199	320	-12	423	0	2	932
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	37	72	3	260	3	0	375
Resultado explotación antes deterioro y enajenación inmovilizado	162	247	-15	163	-3	2	557
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	88	0	-7	0	0	81
Resultado de explotación	162	335	-15	156	-3	2	638
Resultado financiero financiación	-9	-217	-3	-25	0	1	-254
Resultado derivados y otros resultados financieros	0	-4	0	-2	0	1	-6
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-9	-222	-4	-28	0	2	-261
Resultado financiero financiación	25	24	0	-47	-30	-2	-29
Resultado derivados y otros resultados financieros	-27	18	17	-27	-1	0	-21
Resultado financiero resto de sociedades	-2	42	17	-74	-32	-2	-50
Resultado financiero	-11	-179	13	-101	-32	0	-311
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	-1	138	89	26	0	0	251
Resultado consolidado antes de impuestos	150	293	87	80	-35	2	578
Impuesto sobre beneficios	-52	-11	1	-20	12	0	-71
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas	98	282	88	60	-22	2	507
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	0	0	0	0	0
Resultado consolidado del ejercicio	98	282	88	60	-22	2	507
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-44	-3	0	-2	-5	1	-53
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	54	279	88	58	-28	3	454

Cuenta de Pérdidas y Ganancias por segmentos de negocio: Ejercicio 2016 (millones de euros).

	CONSTRUCCIÓN	AUTOPISTAS	AEROPUERTOS	SERVICIOS	RESTO SEGMENTOS	AJUSTES	TOTAL
Cifra de ventas	4.194	486	4	6.078	217	-221	10.759
Otros ingresos de explotación	1	0	0	6	0	0	7
Total ingresos de explotación	4.195	486	4	6.083	217	-221	10.765
Consumos	751	3	0	521	59	-67	1.267
Otros gastos de explotación	2.375	126	17	2.275	95	-152	4.736
Gastos de personal	727	61	5	2.962	63	0	3.819
Total gastos de explotación	3.853	189	23	5.758	217	-219	9.821
Resultado bruto de explotación	342	297	-18	325	0	-1	944
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	29	83	1	226	4	0	342
Resultado explotación antes deterioro y enajenación inmovilizado	313	214	-19	99	-4	-1	602
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	327	0	0	-2	0	324
Resultado de explotación	313	541	-19	99	-6	-1	926
Resultado financiero financiación	-9	-263	-2	-32	0	0	-305
Resultado derivados y otros resultados financieros	0	-16	-2	-2	0	0	-20
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-9	-279	-4	-34	0	1	-325
Resultado financiero financiación	25	22	1	-58	-38	-1	-49
Resultado derivados y otros resultados financieros	-10	-5	19	-7	-16	0	-18
Resultado financiero resto de sociedades	15	17	21	-65	-54	-1	-66
Resultado financiero	6	-261	17	-99	-54	0	-391
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	0	108	-46	19	0	0	82
Resultado consolidado antes de impuestos	319	388	-48	19	-60	-1	617
Impuesto sobre beneficios	-83	-194	1	-7	49	0	-233
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas	236	194	-47	12	-11	-1	383
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	0	0	0	0	0
Resultado consolidado del ejercicio	236	194	-47	12	-11	-1	383
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-39	37	0	-1	-4	1	-7
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	197	230	-47	11	-15	-1	376

FORMULACIÓN DEL CONSEJO

Las páginas que anteceden contienen las cuentas anuales consolidadas -balance, cuenta de pérdidas y ganancias, estado de cambios en el patrimonio neto, estado de flujos de efectivo y memoria- y el informe de gestión consolidado de Ferrovial, S.A. correspondientes al ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2017, que han sido formulados por el Consejo de Administración de Ferrovial, S.A. en sesión celebrada en Madrid el 28 de febrero de 2018, y que, a efectos de lo establecido en el artículo 253 de la Ley de Sociedades de Capital, los administradores asistentes a la reunión firman a continuación.

D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo
Presidente

D. Santiago Bergareche Busquet
Vicepresidente

D. Joaquín Ayuso García
Vicepresidente

D. Íñigo Meirás Amusco
Consejero Delegado

D. Juan Arena de la Mora
Consejero

Dña. María del Pino y Calvo-Sotelo
Consejera

D. Santiago Fernández Valbuena
Consejero

D. José Fernando Sánchez-Junco Mans
Consejero

D. Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo
Consejero

D. Óscar Fanjul Martín
Consejero

D. Philip Bowman
Consejero

Dña. Hanne Birgitte Breinbjerg Sørensen
Consejera

INFORME DE AUDITORÍA



Deloitte, S.L.
Plaza Pablo Ruiz Picasso, 1
Torre Picasso
28020 Madrid
España

Tel: +34 915 14 50 00
Fax: +34 915 14 51 80
www.deloitte.es

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS EMITIDO POR UN AUDITOR INDEPENDIENTE

A los accionistas de Ferrovial, S.A.:

Informe sobre las cuentas anuales consolidadas

Opinión

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de Ferrovial, S.A. (la Sociedad dominante) y sus sociedades dependientes (el Grupo), que comprenden el estado de situación financiera al 31 de diciembre de 2017, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado del resultado global, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de caja y la memoria, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera del Grupo al 31 de diciembre de 2017, así como de sus resultados y flujos de efectivo, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE), y demás disposiciones del marco normativo de información financiera que resultan de aplicación en España.

Fundamento de la opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España. Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección *Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas* de nuestro informe.

Somos independientes del Grupo de conformidad con los requerimientos de ética, incluidos los de independencia, que son aplicables a nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas en España según lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas. En este sentido, no hemos prestado servicios distintos a los de la auditoría de cuentas ni han concurrido situaciones o circunstancias que, de acuerdo con lo establecido en la citada normativa reguladora, hayan afectado a la necesaria independencia de modo que se haya visto comprometida.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor significatividad en nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas en su conjunto, y en la formación de nuestra opinión sobre éstas, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones.

Reconocimiento de ingresos en contratos a largo plazo- NIIF 15**Descripción**

El criterio del Grupo para el reconocimiento de ingresos en contratos a largo plazo, tanto en la División de Construcción como en la División de Servicios, ha sido una cuestión clave para nuestra auditoría, ya que afecta a un importe muy relevante del volumen total de la cifra de negocios consolidada y requiere la realización de estimaciones significativas por parte de la Dirección del Grupo, relativas principalmente al resultado previsto al final del contrato, al importe de gastos a incurrir al final de la obra, a la medición de la producción ejecutada en el periodo, o al registro contable de las modificaciones, si las hubiera, sobre el contrato inicial, todas ellas con impacto en los ingresos reconocidos en el ejercicio.

A este respecto señalar que tras la aplicación por primera vez por parte del Grupo en el ejercicio 2017 de la nueva normativa de reconocimiento de ingresos (NIIF 15 *Ingresos de Contratos con Clientes*), las modificaciones contractuales son reconocidas generalmente cuando el Grupo dispone de la aprobación de las mismas por parte del cliente. Asimismo, si las partes han acordado una modificación, pero todavía no se ha determinado el precio de la misma, el correspondiente ingreso se reconoce por un importe sobre el que sea altamente probable que no vaya a sufrir una variación significativa cuando se resuelva la incertidumbre relativa al mismo. Estos juicios y estimaciones son realizados por los responsables de la ejecución de las obras o contratos de servicios y posteriormente revisados en los diferentes niveles de la organización, así como sometidos a controles tendentes a asegurar la coherencia y razonabilidad de los criterios aplicados.

Procedimientos aplicados en la auditoría

Nuestros procedimientos de auditoría han incluido, entre otros, la revisión del diseño e implantación de los controles relevantes que mitigan los riesgos asociados al proceso de reconocimiento de ingresos en contratos en los que el cumplimiento de las obligaciones se produce a largo plazo, así como pruebas de verificación respecto a que los citados controles operan eficazmente.

Adicionalmente, hemos realizado pruebas sustantivas que han incluido el análisis en detalle e individualizado de los principales proyectos para evaluar la razonabilidad de las hipótesis y asunciones realizadas por el Grupo, que incluyen, entre otros, la identificación de las distintas obligaciones de desempeño, la identificación del precio del contrato, la distribución del mismo entre las distintas obligaciones de desempeño, el tratamiento contable de las modificaciones aprobadas por el cliente y el registro de contraprestaciones variables. En determinados contratos de construcción y servicios individualmente relevantes, hemos involucrado a nuestros expertos internos en proyectos de infraestructuras para ayudarnos en el proceso de evaluación de la razonabilidad de las asunciones e hipótesis usadas por el Grupo al actualizar los estimados de costes, así como el cálculo del progreso en el cumplimiento de las obligaciones.

Asimismo, hemos revisado la coherencia de las estimaciones realizadas por el Grupo en el ejercicio anterior y los datos reales de los contratos en el ejercicio en curso.

Por último, hemos revisado los desgloses realizados por el Grupo en relación con estos aspectos. Las notas 1.3.3.4 y 4.4 de las cuentas anuales consolidadas adjuntas contienen la información relevante en relación con el reconocimiento de ingresos en contratos en los que el cumplimiento de las obligaciones se produce a largo plazo.

Recuperabilidad de fondos de comercio y otros activos registrados a valor razonable**Descripción**

Dos de los principales activos del Grupo, las participaciones en la concesión 407 ETR y Heathrow Airports Holding (HAH), fueron valoradas en libros consolidados por su valor razonable en el momento de las respectivas pérdidas de control, ocurridas en ejercicios anteriores. Al cierre del ejercicio 2017 el valor en libros de ambas participaciones, que incluye la mencionada revalorización y los ajustes posteriores motivados por la aplicación del método de la participación, asciende a 2.389 millones de euros.

Adicionalmente, en el estado consolidado de situación financiera se incluyen fondos de comercio por importe de 2.062 millones de euros en relación con determinadas inversiones, fundamentalmente asociadas a las Unidades Generadoras de Efectivo (UGEs) de las Divisiones de Servicios (1.683 millones de euros), Autopistas (141 millones de euros) y Construcción (198 millones de euros).

El Grupo realiza anualmente un test de deterioro en relación con estos activos. La evaluación por parte de la Dirección del posible deterioro es una cuestión clave para nuestra auditoría, ya que se trata de un proceso complejo que requiere la realización de un elevado número de estimaciones, juicios e hipótesis, principalmente relacionadas con:

- Fondos de comercio División Servicios y Construcción: tasas de descuento, cartera de contratos, consecución de nuevos contratos, estimación de márgenes futuros y tasa de crecimiento a perpetuidad.
- Fondos de comercio Autopistas: tasas de descuento, proyecciones de tráfico y tarifas.
- Inversiones en asociadas registradas a valor razonable: tasas de descuento, planes de negocio y tarifas.

Procedimientos aplicados en la auditoría

Nuestros procedimientos de auditoría han incluido, entre otros, la revisión del diseño e implementación de los controles relevantes que mitigan los riesgos asociados al proceso de evaluación del valor recuperable de los fondos de comercio y de las inversiones en 407 ETR y HAH, así como la realización de pruebas de que los citados controles operan eficazmente.

Asimismo, hemos realizado pruebas sustantivas a partir de la obtención de los test de deterioro realizados por el Grupo, verificando la corrección aritmética de los cálculos realizados y evaluando la razonabilidad de las hipótesis operativas proyectadas. También hemos analizado la consistencia de las hipótesis incluidas en los test de deterioro de ejercicios anteriores frente a los datos reales.

Adicionalmente hemos involucrado a nuestros expertos internos en valoración para ayudarnos a evaluar las metodologías e hipótesis utilizadas por el Grupo y, en particular, las que permitan el cálculo de las tasas de descuento en las diferentes áreas y negocios, así como la razonabilidad de las tasas de crecimiento a perpetuidad empleadas.

Por otro lado, hemos revisado los análisis de sensibilidad de las hipótesis clave, que son aquellas con mayor efecto en la determinación del valor recuperable de los activos.

Adicionalmente, hemos dirigido nuestro trabajo a la revisión de los desgloses de información en relación con estas cuestiones, incluidos en las notas 3.1 y 3.5 de las cuentas anuales consolidadas adjuntas que contienen información relativa a los test de deterioro de estos activos y, en particular, el detalle de las principales hipótesis utilizadas así como el análisis de sensibilidad realizado por la Dirección sobre cambios en las asunciones clave de los test realizados.

Recuperabilidad de las inversiones en proyectos de infraestructuras explotadas en régimen de concesión

Descripción

Al 31 de diciembre de 2017, el Grupo tenía registrados 6.917 millones de euros como inversiones en proyectos de infraestructuras de transporte, servicios y plantas de tratamiento de residuos, correspondientes a las inversiones realizadas por las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras en el ámbito de la CINIIF 12 *Acuerdos de Concesión de Servicios*, cuya retribución consiste en el derecho a cobrar las correspondientes tarifas en función del grado de utilización del servicio público, o mediante cantidades pagadas por la administración concedente en función de las condiciones de disponibilidad del activo.

El Grupo prepara anualmente un test de deterioro sobre los mencionados activos en proyectos de infraestructuras en explotación.

Consideramos ésta un área clave para nuestra auditoría, dado que la evaluación del valor recuperable de dichas inversiones en proyectos de infraestructuras supone un proceso complejo que requiere la realización de estimaciones que incluyen juicios e hipótesis significativos por parte de la dirección del Grupo en la preparación de los test de deterioro, especialmente en lo relativo a las inversiones futuras, tasas de descuento, evolución del tráfico y de las tarifas y costes de operación futuros.

Procedimientos aplicados en la auditoría

Nuestros procedimientos de auditoría han incluido la realización de pruebas sustantivas a partir de la obtención de los modelos económicos financieros de los proyectos de infraestructuras elaborados por el Grupo, verificando la corrección aritmética de los cálculos realizados, así como evaluando la razonabilidad de las principales hipótesis operativas proyectadas (principalmente relativas a tráfico, tarifas, costes de operación y desembolsos por inversiones). Para ello hemos contrastado con evidencia externa las estimaciones de tráfico o usos realizados, así como la consistencia de los registros reales con las hipótesis incluidas en los modelos económicos financieros preparados en ejercicios anteriores.

También hemos involucrado a nuestros expertos internos en valoración para ayudarnos a evaluar las metodologías e hipótesis utilizadas por el Grupo y, en particular, las que permitan el cálculo de las tasas de descuento aplicadas.

Por otro lado, hemos revisado los análisis de sensibilidad de las hipótesis clave, que son aquellas con mayor efecto en la determinación del valor recuperable de los activos.

Adicionalmente, hemos revisado los desgloses realizados por el Grupo en relación con esta cuestión. La nota 3.3 de las cuentas anuales consolidadas adjuntas contienen la información relevante en relación con la recuperabilidad de las inversiones en proyectos de infraestructuras explotadas en régimen de concesión.

Activos y pasivos por impuestos diferidos**Descripción**

El estado consolidado de situación financiera al cierre de 2017 presenta un saldo de 1.035 millones de euros de impuestos diferidos de activo, que incluye 353 millones de euros correspondientes a bases imponibles negativas y deducciones, de las cuales 231 millones corresponden al grupo fiscal español. Asimismo, el Grupo mantiene 1.154 millones de euros de impuestos diferidos de pasivo y provisiones por riesgos fiscales.

Anualmente el Grupo prepara modelos financieros para evaluar la recuperabilidad de las deducciones y bases imponibles negativas, tomando en cuenta las novedades legislativas y los últimos planes de negocio aprobados para las distintas divisiones y áreas geográficas de negocio. Identificamos esta cuestión como clave en nuestra auditoría ya que la preparación de estos modelos requiere de un elevado nivel de juicio, básicamente en lo que respecta a las proyecciones de evolución de los negocios que afectan a la estimación sobre la recuperación de los créditos fiscales.

Asimismo, el Grupo de forma periódica evalúa, junto a sus asesores fiscales, las posibles contingencias por riesgos fiscales a las que se encuentra expuesta, procediendo en su caso a la dotación de provisiones o aplicación de las existentes, en el caso de que el riesgo haya prescrito.

Procedimientos aplicados en la auditoría

Nuestros procedimientos de auditoría se han basado, principalmente, en la realización de pruebas sustantivas que han incluido, entre otros, la revisión de los mencionados modelos financieros, incluyendo la verificación de que los datos incluidos en los modelos son coincidentes con los presupuestados, que han sido objeto de aprobación por los distintos negocios, así como el análisis de la coherencia de los resultados reales obtenidos en comparación con los proyectados en los modelos de ejercicios anteriores.

Adicionalmente hemos involucrado a nuestros expertos internos del área fiscal para ayudarnos a evaluar la razonabilidad de las hipótesis fiscales y del movimiento de las provisiones por riesgos fiscales habido durante el ejercicio, en base a la normativa fiscal aplicable.

Asimismo, hemos revisado los desgloses realizados por el Grupo en relación con esta cuestión. Las notas 2.8 y 6.3 de las cuentas anuales consolidadas adjuntas contienen la información relevante en relación a los impuestos diferidos y provisiones fiscales del Grupo.

Párrafo de énfasis

Llamamos la atención sobre el contenido de la nota 1.3.1, en la que se indica que el Grupo ha aplicado de forma anticipada, con efecto 1 de enero de 2017, la NIIF 15 *Ingresos de Contratos con Clientes*. La aplicación se ha realizado de forma retroactiva, reconociendo el efecto acumulado de la misma como ajuste del saldo de apertura del estado consolidado de situación financiera, siendo el impacto en el patrimonio neto atribuido de 272 millones de euros. Nuestra opinión no ha sido modificada en relación con esta cuestión.

Otra información: Informe de gestión consolidado

La otra información comprende exclusivamente el informe de gestión consolidado del ejercicio 2017, cuya formulación es responsabilidad de los Administradores de la Sociedad dominante y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas.

Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales consolidadas no cubre el informe de gestión consolidado. Nuestra responsabilidad sobre la información contenida en el informe de gestión consolidado se encuentra definida en la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas, que establece dos niveles diferenciados sobre la misma:

a) Un nivel específico que resulta de aplicación al estado de la información no financiera consolidado, así como a determinada información incluida en el Informe Anual de Gobierno Corporativo, según se define en el art. 35.2.b) de la Ley 22/2015, de Auditoría de Cuentas, que consiste en comprobar únicamente que la citada información se ha facilitado en el informe de gestión consolidado, o en su caso, que se haya incorporado en este la referencia correspondiente al informe separado sobre la información no financiera en la forma prevista en la normativa, y en caso contrario, a informar sobre ello.

b) Un nivel general aplicable al resto de la información incluida en el informe de gestión consolidado, que consiste en evaluar e informar sobre la concordancia de la citada información con las cuentas anuales consolidadas, a partir del conocimiento del Grupo obtenido en la realización de la auditoría de las citadas cuentas y sin incluir información distinta de la obtenida como evidencia durante la misma, así como evaluar e informar de si el contenido y presentación de esa parte del informe de gestión consolidado son conformes a la normativa que resulta de aplicación. Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado, concluimos que existen incorrecciones materiales, estamos obligados a informar de ello.

Sobre la base del trabajo realizado, según lo descrito anteriormente, hemos comprobado que la información mencionada en el apartado a) anterior se facilita en el informe de gestión consolidado y que el resto de la información que contiene el informe de gestión consolidado concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2017 y su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación.

Responsabilidad de los Administradores y de la Comisión de Auditoría y Control de la Sociedad dominante en relación con las cuentas anuales consolidadas

Los Administradores de la Sociedad dominante son responsables de formular las cuentas anuales consolidadas adjuntas, de forma que expresen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados consolidados del Grupo, de conformidad con las NIIF-UE y demás disposiciones del marco normativo de información financiera aplicable al Grupo en España, y del control interno que consideren necesario para permitir la preparación de cuentas anuales consolidadas libres de incorrección material, debida a fraude o error.

En la preparación de las cuentas anuales consolidadas, los Administradores de la Sociedad dominante son responsables de la valoración de la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con empresa en funcionamiento y utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento excepto si los citados Administradores tienen intención de liquidar el Grupo o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

La Comisión de Auditoría y Control de la Sociedad dominante es responsable de la supervisión del proceso de elaboración y presentación de las cuentas anuales consolidadas.

Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que las cuentas anuales consolidadas en su conjunto están libres de incorrección material, debida a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contiene nuestra opinión.

Seguridad razonable es un alto grado de seguridad pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España siempre detecte una incorrección material cuando existe. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en las cuentas anuales consolidadas.

En el Anexo I de este informe de auditoría se incluye una descripción más detallada de nuestras responsabilidades en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas. Esta descripción que se encuentra en las páginas 9 y 10 es parte integrante de nuestro informe de auditoría.

Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios

Informe adicional para la Comisión de Auditoría y Control de la Sociedad dominante

La opinión expresada en este informe es coherente con lo manifestado en nuestro informe adicional para la Comisión de Auditoría y Control de la Sociedad dominante de fecha 28 de febrero de 2018.

Periodo de contratación

La Junta General Ordinaria de Accionistas celebrada el 5 de abril de 2017 nos nombró como auditores por un período de 1 año, contados a partir del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2016, es decir para el ejercicio 2017.

Con anterioridad, fuimos designados por acuerdo/os de la Junta General de Accionistas para el periodo de 1 año y hemos venido realizando el trabajo de auditoría de cuentas de forma ininterrumpida desde el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2010.

DELOITTE, S.L.
Inscrita en el R.O.A.C. nº S0692



Miguel Laserna Niño
Inscrito en el R.O.A.C. nº18207

28 de febrero de 2018

Anexo I de nuestro informe de auditoría

Adicionalmente a lo incluido en nuestro informe de auditoría, en este Anexo incluimos nuestras responsabilidades respecto a la auditoría de las cuentas anuales consolidadas.

Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas

Como parte de una auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y valoramos los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales consolidadas, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.
- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno del Grupo.
- Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por los Administradores de la Sociedad dominante.
- Concluimos sobre si es adecuada la utilización, por los Administradores de la Sociedad dominante, del principio contable de empresa en funcionamiento y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales consolidadas o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los hechos o condiciones futuros pueden ser la causa de que el Grupo deje de ser una empresa en funcionamiento.
- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de las cuentas anuales consolidadas, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales consolidadas representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran expresar la imagen fiel.
- Obtenemos evidencia suficiente y adecuada en relación con la información financiera de las entidades o actividades empresariales dentro del Grupo para expresar una opinión sobre las

cuentas anuales consolidadas. Somos responsables de la dirección, supervisión y realización de la auditoría del Grupo. Somos los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.

Nos comunicamos con la Comisión de Auditoría y Control de la Sociedad dominante en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.

También proporcionamos a la Comisión de Auditoría y Control de la Sociedad dominante una declaración de que hemos cumplido los requerimientos de ética aplicables, incluidos los de independencia, y nos hemos comunicado con la misma para informar de aquellas cuestiones que razonablemente puedan suponer una amenaza para nuestra independencia y, en su caso, de las correspondientes salvaguardas.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicación a la Comisión de Auditoría y Control de la Sociedad dominante, determinamos las que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de las cuentas anuales consolidadas del periodo actual y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría.

Describimos esas cuestiones en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión.

Ferrovial Corporación, S.A.

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
Tel. +34 91 586 25 00
Fax +34 91 586 26 77

Aeropuertos (Ferrovial Aeropuertos)

C/Quintanavides, n.º 21 Edificio 5
Parque Vía Norte
28050 Madrid
Tel. +34 91 768 66 00

Autopistas (Cintra)

Plaza Manuel Gómez Moreno, 2
Edificio Alfredo Mahou
28020 Madrid
Tel. +34 91 418 56 00
Fax +34 91 555 12 41

Servicios (Ferrovial Servicios)

C/Quintanavides, n.º 21 Edificio 5
Parque Vía Norte
28050 Madrid
Tel. +34 91 338 83 00
Fax +34 91 388 52 38

Construcción (Ferrovial Agroman)

Ribera del Loira, 42
Parque Empresarial
Puerta de las Naciones
28042 Madrid
Tel. +34 91 300 85 00
Fax +34 91 300 88 96

Oficina de Atención al Accionista

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
Tel. +34 91 586 2565
accionistas@ferrovial.com

Para realizar consultas sobre algún aspecto del Informe Anual:

Dirección de Comunicación y Responsabilidad Corporativa

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
comunicaciones@ferrovial.com
rsc@ferrovial.com
www.ferrovial.com

