

# INFORME ANUAL 2013

INTEGRADO



**ferrovial**

## La compañía

4

Carta del Presidente

6

Estrategia, Visión y Valores

8

Gobierno Corporativo

10

Hechos Relevantes

12

Principales Magnitudes

13

Cuadro de Mando Integrado

15

Grupos de Interés

20

Innovación

## Negocios

34

Presencia Global



36

Servicios



44

Autopistas



64

Construcción



74

Aeropuertos

## Dimensión Económica

88

Ética e Integridad

96

Buen Gobierno

97

Gestión de Riesgos

99

Calidad

108

Cadena de Suministro

118

Informe de Gestión Consolidado

161

Cuentas Anuales Consolidadas

254

Informe de Auditoría

## Dimensión Ambiental

258

Medio Ambiente

## Dimensión Social

294

Responsabilidad Corporativa

304

Derechos Humanos

308

Personas

315

Salud y Seguridad

321

Compromiso Social

333

Principios de Reporte de Información no Financiera

340

Tablas GRI

348

Directorio



# CARTA DEL PRESIDENTE

Estimado accionista:

Durante el año 2013 Ferrovial se convirtió en una compañía más internacional, con mayor fortaleza financiera y más sostenible.

El año se cerró con una posición neta de tesorería de 1.663 millones de euros excluyendo proyectos de infraestructuras. El beneficio neto creció hasta los 727 millones de euros, su resultado bruto de explotación aumentó a 934 millones y el flujo de caja de operaciones alcanzó los 1.048 millones. Un año más, la buena evolución de la empresa ha revertido en una adecuada retribución al accionista.

Durante el ejercicio se han obtenido contratos importantes en Servicios, Autopistas y Construcción, que sitúan la cartera en máximos históricos y garantizan la actividad futura. Los dos principales activos, la autopista 407 ETR y el Aeropuerto de Heathrow, reflejan su buena marcha con mejoras en ventas y RBE, tráfico en máximos históricos y niveles de satisfacción crecientes por parte de sus usuarios.

Por primera vez en cinco años, el valor de las inversiones acometidas por Ferrovial superó el de las desinversiones. Destacan la adquisición de Enterprise en Reino Unido y la de Steel Ingeniería en Chile, ambas orientadas a fortalecer y diversificar la actividad internacional de Servicios. Por otro lado Heathrow Airport Holdings (HAH) incorporó a su accionariado a un reconocido fondo de pensiones británico, manteniéndose Ferrovial como primer accionista y socio industrial.

En 2013 la compañía se estrenó en el mercado de bonos corporativos con dos emisiones, la primera a un plazo de cinco años y la segunda a ocho, cada una por 500 millones de euros. La elevada demanda de estas operaciones puso de manifiesto la confianza que los inversores depositan en la compañía. S&P también mejoró la calificación de Ferrovial a BBB con perspectiva estable.

El año 2013 estuvo marcado por los hechos que se describen a continuación:

**Resultados.-** El beneficio neto se incrementó un 5% hasta los 727 millones de euros, el RBE alcanzó los 934 millones, un 1% más, y las ventas crecieron un 7%, hasta 8.166 millones.

**Flujo de caja.-** El flujo de operaciones, excluidos proyectos de infraestructuras, confirmó su tendencia positiva de los últimos años y creció un 15% hasta 1.048 millones de euros, consecuencia de la alta generación de caja en Servicios y Construcción, así como de los dividendos recibidos de Heathrow y 407. La venta del 8,65% de la participación en HAH ha supuesto una entrada adicional de 461 millones de euros, mientras que la venta del Aeropuerto de Stansted representó para Ferrovial un dividendo extraordinario de 129 millones.

**Inversiones.-** El ejercicio estuvo marcado por la adquisición de Enterprise, cuya integración en Amey ha permitido casi duplicar el volumen de negocio de Ferrovial Servicios en Reino Unido. Además, la compra del 70% de Steel Ingeniería, especializada en servicios para el sector minero en Chile, marca el inicio de la actividad de servicios en América Latina y abre un nuevo segmento de mercado para la compañía.

**Deuda.-** La deuda neta consolidada, incluidos los proyectos de infraestructuras, se situó en 5.352 millones de euros. La compañía no cuenta con vencimientos relevantes a nivel corporativo hasta el año 2018.

**Valor en Bolsa.-** La cotización registró una evolución muy positiva a lo largo de 2013 con una revalorización del 26% en el periodo. La rentabilidad total para el accionista, incluidos los dividendos abonados durante el ejercicio, alcanzó el 32%.

**Internacionalización.-** La actividad fuera de España continuó en aumento: las ventas en el exterior se incrementaron un 18% sobre 2012 hasta representar un 68%, mientras en la cartera el componente internacional supuso el 66% del total.

**Cartera.-** La cartera conjunta en Servicios y Construcción alcanzó su máximo histórico con 25.616 millones de euros, impulsada principalmente por la evolución de Servicios. Entre los nuevos contratos de esta división destacan el Hospital de Valdecilla en Santander o los proyectos para mantenimiento de carreteras, infraestructuras hidráulicas y de gas en Reino Unido. En Autopistas, sobresalen los nuevos tramos en la autopista NTE en Texas y el contrato para completar la red de carreteras de Escocia Central, mientras en Construcción podemos señalar las adjudicaciones de una autopista en Omán y una línea de tren en Polonia.

**Servicios.-** Ferrovial Servicios experimentó una evolución positiva, con un aumento del 26% en ventas y del 2,6% en su RBE. Este crecimiento proviene principalmente de la consolidación de Enterprise y la obtención de nuevos contratos en Reino Unido y España.

**Autopistas.-** La buena evolución de los tráficos en Norteamérica permitió que la facturación de Autopistas creciera un 13% en 2013. La 407 ETR sigue demostrando su excelente calidad, con aumentos en tráficos, ventas y RBE.

**Construcción.-** Un año más, la positiva aportación de los mercados internacionales, en particular de Estados Unidos, compensó la disminución de la actividad de Construcción en el mercado doméstico. La facturación exterior ya representa el 76% de las ventas de la división.

**Aeropuertos.-** El tráfico de HAH se elevó a 85 millones de viajeros, de los cuales 72,3 millones correspondieron a Heathrow, nuevo récord para el aeropuerto londinense. Las ventas de HAH registraron en 2013 un incremento del 12%, hasta los 2.652 millones de libras, y el RBE creció un 18% a 1.441 millones de libras.

El ejercicio también reflejó el compromiso de la empresa con el medio ambiente y con la sociedad. Ferrovial lleva ya 12 años seguidos incluida en el prestigioso Dow Jones Sustainability Index, además de nueve en el FTSE4Good y cuatro en el Carbon Disclosure Project, que distingue a las compañías más activas en la lucha contra el cambio climático.

Somos una empresa con una actividad industrial, en la que el componente de la mano de obra juega un papel fundamental. Por ello prestamos la mayor atención a la seguridad en el puesto de trabajo, observando los más exigentes parámetros internacionales. El año 2013 ha presentado una buena evolución en el control de la accidentalidad en los distintos negocios y geografías, con una reducción de la siniestralidad del 4,5% en términos absolutos.

Los buenos resultados alcanzados en este ejercicio muestran lo acertado de la disciplina financiera y las apuestas estratégicas de años recientes. Y también son el mejor testimonio del talento, la constancia y el buen hacer del equipo de profesionales que integran la compañía, a los que debemos reconocer una vez más su dedicación a Ferrovial.

Seguimos centrados en la creación de valor para nuestros accionistas, a quienes agradezco también su apoyo y confianza, que nos animan a superarnos en nuestro afán por asegurar a Ferrovial un crecimiento continuado, firme y rentable.

Rafael del Pino

# ESTRATEGIA, VISIÓN Y VALORES

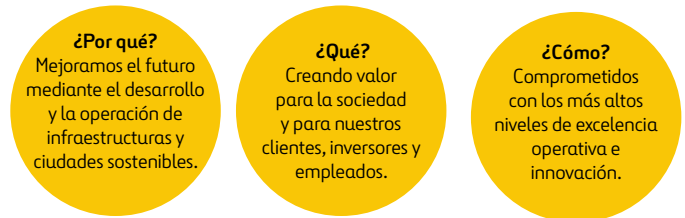
**Ferrovial es un referente mundial en la construcción, gestión y operación de infraestructuras de transporte y servicios a ciudades.**

Las actividades de la compañía se desarrollan a través de cuatro unidades de negocio:

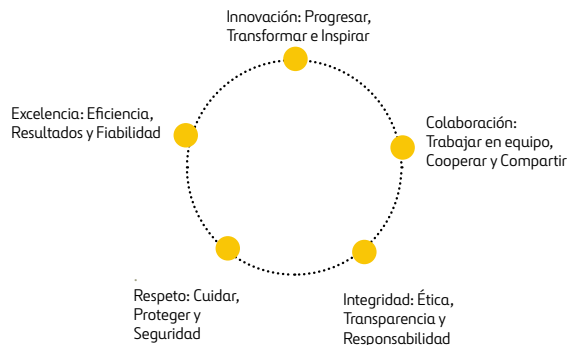
- Aeropuertos: inversión y operación de aeropuertos.
- Autopistas: promoción, inversión y operación de autopistas y otras infraestructuras.
- Construcción: diseño y construcción de infraestructuras en los ámbitos de la obra civil, la edificación y la construcción industrial.
- Servicios: prestación eficiente de servicios urbanos y medioambientales y el mantenimiento de infraestructuras e instalaciones.

## Visión y Valores

La visión de Ferrovial da respuesta a tres preguntas sobre su actividad:



Dicha visión refleja la identidad de Ferrovial, que se traduce en cinco valores que definen a la compañía y a sus empleados:



## Estrategia

La Estrategia de Ferrovial gira entorno a cuatro pilares:

**1. El crecimiento rentable**, mediante la combinación del crecimiento orgánico y adquisiciones selectivas.

La estrategia de complementar el crecimiento orgánico con adquisiciones de carácter selectivo para reforzar la posición competitiva y añadir capacidades se ha materializado durante el 2013 con las adquisiciones de Enterprise y de Steel Ingeniería.

Con la adquisición de la británica Enterprise, Ferrovial fortalece sus operaciones en el mercado británico accediendo al sector de los servicios a *utilities*, optimizando la excelencia operativa mediante la integración de las actividades de Amey y consolidando su negocio medioambiental.

Mediante Steel Ingeniería, empresa de servicios para la minería en Chile, se adquieren capacidades en el sector del mantenimiento industrial en instalaciones de producción y explotación de yacimientos minerales.

**2. La internacionalización**, que ha llevado a Ferrovial a consolidar una presencia significativa en cinco geografías de manera estable: España, Estados Unidos, Reino Unido, Canadá y Polonia. El objetivo es seguir impulsando su actividad en estos países, así como desarrollar nuevos mercados con una adecuada gestión de riesgos, apalancándose en sus capacidades actuales y estableciendo alianzas con socios locales.

En este sentido, en el ejercicio 2013 cabe destacar la búsqueda de oportunidades y desarrollo de relaciones comerciales en mercados como Australia, determinados países de Latinoamérica, como Colombia o Perú, entre otros, y Oriente Medio.

**3. La excelencia operativa y la innovación**, como palanca fundamental para la gestión de operaciones complejas y para la búsqueda de soluciones diferenciales para sus clientes.

El impulso del talento de los empleados y los centros de excelencia e innovación mejoran la posición competitiva en los diferentes mercados, todo bajo las mejores prácticas de gestión de proyectos y de seguridad para las personas.

El compromiso con el medio ambiente, con la sociedad y con los empleados son claves para el desarrollo de la excelencia operativa y la innovación, señas de identidad de Ferrovial.

**4. La disciplina financiera**, mediante la diversificación de fuentes de financiación y la gestión de la liquidez ha llevado a mejorar las calificaciones de riesgo crediticio y a fortalecer la solvencia de la compañía. En 2013 Standard & Poor's revisó al alza la calificación crediticia a BBB, perspectiva estable. 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".

El respaldo mostrado por el mercado a las emisiones de bonos corporativos realizadas en enero y mayo de 2013, con elevados niveles de sobresuscripción, la mejora del *rating* corporativo y la obtención de un flujo de caja récord a cierre de ejercicio, refuerzan la solidez de la compañía.

En el marco de la disciplina financiera, la rotación de activos ha permitido poner en valor las inversiones y financiar el crecimiento. Durante 2013 la venta del aeropuerto londinense de Stansted y del 8,5% de HAH, han permitido fortalecer la posición financiera así como dotar a la compañía de recursos para acometer nuevas inversiones.

Por último, como elemento diferencial para maximizar la creación de valor, cabe destacar el enfoque integrado de las unidades de negocio a través de la venta cruzada, que permite participar en las diferentes etapas del ciclo de las infraestructuras, aportando soluciones diferenciales.

Fruto de este enfoque integrado, destaca en 2013 la adjudicación de importantes contratos, en los que han colaborado las diferentes divisiones del grupo, como son la extensión de la autopista NTE (3A3B) en Texas, la autopista M8 en Escocia o el hospital de Valdecilla en Santander.

# GOBIERNO CORPORATIVO

## CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

### Presidente

#### Rafael del Pino

##### Ejecutivo y Dominical ●

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

### Vicepresidentes

#### Santiago Bergareche

##### Independiente ●●

Licenciado en Ciencias Económicas y Derecho (Universidad Comercial de Deusto). ■ Consejero de Ferrovial desde 1999. Se incorporó a Ferrovial en 1995 como Presidente de Agroman; entre febrero 1999 y enero 2002 fue Consejero Delegado de Ferrovial. ■ Copresidente de Cepsa, Presidente de Dinamia Capital Privado y Consejero de Vocento, Maxam y de Deusto Business School. ■ Ha sido Director General de Banco Bilbao Vizcaya Argentaria (BBVA) y Presidente de Metrovacesa.

#### Joaquín Ayuso

##### Externo ●

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

### Consejero Delegado

#### Íñigo Meirás

##### Ejecutivo ●

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

### Consejeros

#### Jaime Carvajal

##### Independiente ●●

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

#### Portman Baela, S.L.

##### Externo Dominical ●

##### Representado por Leopoldo del Pino

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

#### Juan Arena

##### Independiente ●●●

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

#### Gabriele Burgio

##### Independiente ●●

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

#### María del Pino

##### Externo Dominical ●

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

#### Santiago Fernández Valbuena

##### Independiente ●

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

#### José Fernando Sánchez-Junco

##### Independiente ●

##### Consejero Coordinador

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

#### Karlovy, S.L.

##### Externo Dominical

##### Representado por Joaquín del Pino

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

### Secretario

#### Santiago Ortiz Vaamonde

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



## COMITÉ DE DIRECCIÓN



**Íñigo Meirás**  
Consejero Delegado



**Jaime Aguirre de Cárcer**  
Director General  
Recursos Humanos



**Enrique Díaz-Rato**  
Consejero Delegado  
Cintra



**Álvaro Echániz**  
Consejero Delegado  
Ferroviaria Inmobiliaria



**Federico Flórez**  
Director General  
Sistemas de Información e  
Innovación



**Jorge Gil**  
Consejero Delegado  
Ferroviaria Aeropuertos



**Alejandro de la Joya**  
Consejero Delegado  
Ferroviaria Agroman



**Ernesto López Mozo**  
Director General  
Económico-Financiero



**Santiago Olivares**  
Consejero Delegado  
Ferroviaria Servicios



**Santiago Ortiz Vaamonde**  
Secretario General

# HECHOS RELEVANTES

18/01/2013

Ferrovial Emisiones, S.A., filial de la Sociedad, ha completado con éxito la fijación del precio (*pricing*) de la emisión de bonos por importe de 500 millones de euros, con vencimiento el 30 de enero de 2018 y con la garantía de Ferrovial y de algunas de sus filiales (los Bonos). Los Bonos devengarán un cupón del 3,375% anual pagadero anualmente. El cierre y desembolso de la emisión se realizará previsiblemente en torno al 30 de enero de 2013, una vez cumplidas las condiciones suspensivas habituales en este tipo de emisiones.

21/02/2013

Ferrovial Servicios, S.A. ha alcanzado un acuerdo con 3i Group plc para la adquisición de la totalidad del capital de Enterprise plc (Enterprise).

La inversión que realizará Ferrovial Servicios asciende a un valor de empresa de GBP 385 millones (443 millones de euros). El perímetro de la operación no incluye la *joint venture* que Enterprise tenía suscrita con Mouchel Limited (Mouchel) para la prestación de servicios de mantenimiento de carreteras en Reino Unido.

Enterprise es una de las principales empresas británicas de servicios a compañías energéticas y de suministro de agua (*utilities*), así como a infraestructuras de clientes públicos. En 2012 facturó GBP 1.100 millones (1.267 millones de euros) y obtuvo un Resultado Bruto de Explotación de GBP 60 millones (69,1 millones de euros), excluyendo la *joint venture* con Mouchel.

Se prevé que la adquisición se cierre no más tarde de abril de 2013, una vez se haya obtenido la aprobación de las autoridades de competencia.

04/03/2013

Ferrovial, a través de Ferrovial Servicios, ha cerrado la adquisición del 70% de Steel Ingeniería, compañía especializada en el sector minero en Chile, por 21 millones de euros, lo que le permite entrar en este nuevo mercado.

Con esta adquisición, Ferrovial Servicios inicia sus operaciones en América Latina y sigue avanzando en su expansión internacional tras las recientes adjudicaciones de contratos en Polonia y Catar.

09/05/2013

La agencia de calificación Standard & Poor's ha revisado al alza la calificación crediticia a largo plazo de Ferrovial, S.A. de "BBB-" a "BBB" con perspectiva estable.

---

28/05/2013

Ferrovial Emisiones, S.A., filial de la Sociedad, ha completado con éxito la fijación del precio (*pricing*) de la emisión de bonos por importe de 500 millones de euros, con vencimiento el 7 de junio de 2021 y con la garantía de Ferrovial y de algunas de sus filiales (los Bonos). Los Bonos devengarán un cupón del 3,375% anual pagadero anualmente. El cierre y desembolso de la emisión se realizará previsiblemente en torno al 7 de junio de 2013, una vez cumplidas las condiciones suspensivas habituales en este tipo de emisiones.

---

22/10/2013

Ferrovial, titular indirecto de un 33,65% de Heathrow Airport Holdings Ltd., ha alcanzado un acuerdo con una filial íntegramente participada por Universities Superannuation Scheme Limited (actuando como *corporate trustee* de Universities Superannuation Scheme, "USS"), para la transmisión de una participación del 8,65% de FGP Topco Ltd. (sociedad cabecera de Heathrow Airport Holdings Ltd.) por un precio de GBP 392 millones (463 millones de euros). Una vez cerrada la operación, la participación indirecta de Ferrovial en Heathrow Airport Holdings Ltd. pasa por tanto a ser de un 25%. Ferrovial continúa siendo el mayor accionista de FGP Topco Ltd. y su único socio industrial.

---

# PRINCIPALES MAGNITUDES

	2013	2012*	2011**
<b>Datos económico-financieros</b>			
Importe neto de la cifra de negocios	8.166	7.630	7.446
Resultado de explotación <sup>1</sup>	701	708	625
Resultado Neto	727	692	1.243
Total Activo	22.820	22.230	22.951
Fondos propios	6.074	5.780	6.246
Inversiones brutas	754	320	328
Deuda Neta/(Caja)	(1.663)	(1.484)	(907)
Dividendos brutos totales	513	917	330
<b>Datos operativos</b>			
Número medio de empleados	61.587	55.962	69.990
Cartera de construcción	7.867	8.699	9.997
Cartera de servicios <sup>2</sup>	17.749	12.784	12.425
<b>Ratios</b>			
Margen de explotación	8,6%	9,3%	8,4%
Margen Neto	8,9%	9,1%	16,7%
Pay-out	70,6%	132,6%	27%
<b>Datos por acción</b>			
Capitalización	10.317	8.215	6.840
Cotización cierre de ejercicio	14,065	11,2	9,325
Volumen efectivo diario negociado	46,7	45,6	38,4
Dividendo bruto por acción	0,70	1,25	0,45
Revalorización anual	26%	20%	25%
Número acciones a final de ejercicio	733.510.255	733.510.255	733.510.255

Millones de euros

\* 2012 ha sido reexpresado por la normativa de Planes de Pensiones y el cambio en el método de consolidación de Amey (PECs)

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

(1) Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado

(2) No incluye la cartera de Tubelines

# CUADRO DE MANDO INTEGRADO

	2013	2012 <sup>1</sup>	2011 <sup>2</sup>	Var. 13/12 (%)
<b>DIMENSIÓN ECONÓMICA</b>				
Ingresos (millones de €)	8.166	7.630	7.446	7,02
RBE (millones de €)	934	927	817	0,78
Remuneración a los empleados (millones de €)	2.351	2.102	2.018	11,85
<b>INNOVACIÓN</b>				
Inversión en I+D+i (millones de €) <sup>7</sup>	32,9	32,6	51,2	0,92
<b>ÉTICA E INTEGRIDAD</b>				
Investigaciones por comunicaciones sobre el Código Ético	52	31	63	68
Total horas de formación (relacionadas con Código Ético). Acumulado	4.643	4.592	4.523	-
<b>CALIDAD</b>				
Actividad certificada en ISO 9001 (%)	90	81	71	11,11
Satisfacción de clientes (0 a 5)	4,1	4,0	4,0	2,50
<b>CADENA DE SUMINISTRO</b>				
Número proveedores	60.936	57.458	60.795	6,05
Proveedores evaluados	6.038	8.402	8.415	-28,14
Proveedores rechazados	540	773	685	-30,14
Proveedores con incidencias	592	381	343	55,38
<b>DIMENSIÓN AMBIENTAL</b>				
Emissiones de gases con efecto invernadero directas e indirectas (T CO <sub>2</sub> eq) (Scope 1+ Scope 2) <sup>3</sup>	596.008	617.799	711.176	-3,53
Intensidad de Carbono (Teq CO <sub>2</sub> /ventas) (Scope 1 y 2) <sup>3</sup>	74,1	80,9	96,6	-8,46
Emissiones evitadas (Teq CO <sub>2</sub> ) <sup>3</sup>	1.231.104	1.220.225	956.998	0,89
Consumo de agua (m <sup>3</sup> )	1.933.592	2.615.816	3.234.343	-26,08
Actividad certificada en ISO 14001 (%)	88	81	70	8,64
<b>DIMENSIÓN SOCIAL</b>				
<b>PERSONAS</b>				
Plantilla media	61.587	55.962	69.990	10,05
Plantilla a cierre del ejercicio	66.088	53.855	68.008	22,71
Plantilla internacional (%)	45	38	48	18,42
Plantilla con contrato indefinido (%)	82	79	78	3,80
Índice de rotación (%) <sup>4</sup>	2,9	2,7	2,3	7,41
Inversión en formación / facturación (%)	0,15	0,21	0,16	-28,57
Inversión en formación / empleado (euros)	195	285	230	-31,58
Empleados evaluados en desempeño (%) <sup>5</sup>	100	97	96	3,09
Empleados con retribución variable (%)	20	20	12	0,00
Variación de la plantilla (%) <sup>6</sup>	6,6	-6,7	-30,0	-
Empleados en países OCDE (%)	99,8	99,8	99,0	0,00
Empleados cubiertos por convenios colectivos (%)	78	69	78,56	13,04
Mujeres en plantilla (%)	28,2	31,8	31	-11,32
<b>SALUD Y SEGURIDAD</b>				
Índice de Incidencia <sup>3</sup>	39,9	43,7	65,4	-8,71
Índice de Frecuencia <sup>3</sup>	21,1	25,7	38,3	-18,05
Índice de Gravedad <sup>3</sup>	0,39	0,51	0,91	-23,53
Formación en prácticas laborales seguras (horas)	516.219	202.523	374.721	154,89
Certificación en OHSAS (%)	89	91	nd	-2,20
<b>INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD</b>				
Contribución económica a la Comunidad (millones de €) <sup>8</sup>	3,7	4,4	4,78	-15,8
Proyectos de apoyo a la Comunidad	334	346	853	-3,47
Beneficiarios en proyectos sociales	142.563	51.816	1.696.938	175,13

1. Los indicadores financieros de 2012 han sido reexpresados por Normativa Planes de Pensiones y cambio en el método de consolidación de Amey (PECS).

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

3. Los datos de años anteriores (únicamente 2012 en el caso de los indicadores de Seguridad y Salud) se han recalculado en función de la mejor información disponible en este ejercicio.

4. Hace referencia a las bajas voluntarias.

5. En 2011, sobre plantilla de estructura en España. En 2012 se considera también Ferrovial Agroman UK, Ferrovial Agroman USA y Webber. EN 2013 se considera el total de la plantilla de estructura.

6. Calculado en perímetro constante.

7. Esta cifra incluye 757.748 euros en 2013 y 769.231 euros en 2012 correspondientes a la colaboración de Ferrovial con el MIT, cifra que se ha considerado I+D+i e inversión en la Comunidad.

8. Se incluyen aportaciones voluntarias y obligatorias según metodología LBG. Esta cifra incluye 757.748 euros en 2013 y 769.231 euros en 2012 correspondientes a la colaboración de Ferrovial con el MIT, cifra que se ha considerado I+D+i e inversión en la Comunidad. Los datos 2011 incluyen como aportaciones obligatorias los pagos por expropiaciones de terrenos a PMSB.



Vista aérea de la T3A del Aeropuerto de Heathrow, Londres, Reino Unido



Archivo Histórico de Euskadi - Bilbao - España

# GRUPOS DE INTERÉS

## COMPROMISO

- Transparencia en la información al mercado.

## LÍNEAS DE ACTUACIÓN

- Mejora continua de los cauces de comunicación con todos los grupos de interés, sobre la base de una información corporativa innovadora que, además de los aspectos financieros, tenga en cuenta las variables de comportamiento medioambiental y social.
- Comunicar a todos los *stakeholders* los principios del Pacto Mundial, el estándar de responsabilidad corporativa.
- Facilitar la participación de los empleados en proyectos solidarios.
- Desarrollar un mecanismo de diálogo formal para medir la percepción de aquellos “cuya opinión cuenta”.
- Ser un referente a nivel internacional por el compromiso con los grupos de interés, obteniendo reconocimiento en los principales índices (DJSI, FTSE4Good, CDP).

## HITOS 2013

- Creación de un grupo de *stakeholders* internos para trabajar en el nuevo plan estratégico de Responsabilidad Corporativa.
- Aumento de los canales de comunicación gracias a las redes sociales.

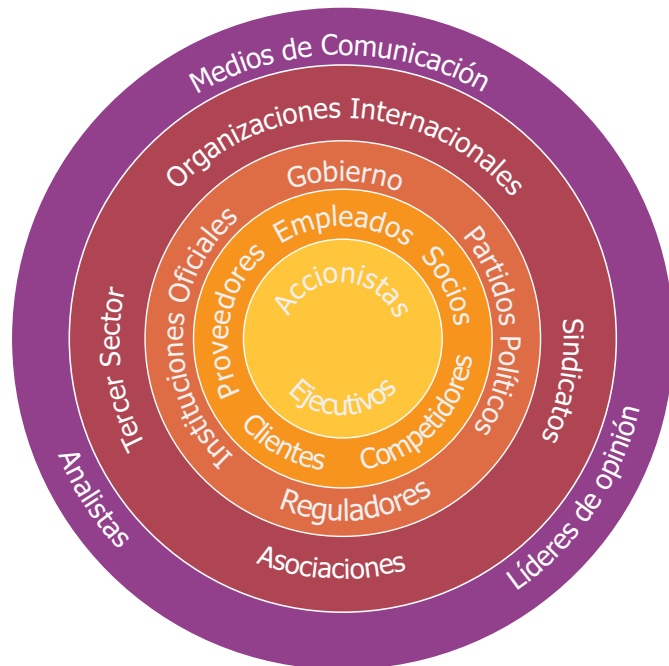
## OBJETIVOS 2014

- Monitorización periódica de los grupos de interés, tanto internos como externos.
- Realización de encuestas temáticas.
- Publicación del nuevo Plan Estratégico de Responsabilidad Corporativa (Plan 20.16)

La relación de Ferrovial con sus grupos de interés se desarrolla dentro de un contexto de transparencia, veracidad y profesionalidad. Esta relación es bidireccional e interactiva, con el fin de generar valor compartido y beneficio mutuo.

Ferrovial considera grupos de interés (partes interesadas o *stakeholders*) a aquellos individuos o grupos sociales con un interés legítimo, que se ven afectados por las actuaciones presentes o futuras de la empresa.

Esta definición incluye tanto a los *stakeholders* internos que forman parte de la cadena de valor de la compañía (accionistas, empleados, inversores, clientes y proveedores) considerados por Ferrovial socios en el desarrollo de los negocios; como a los llamados *stakeholders* externos: la Administración, los gobiernos, los medios de comunicación, los analistas, el sector empresarial, los sindicatos, el Tercer Sector y la sociedad en general, comenzando por las comunidades locales en las que se desarrollan las actividades de la compañía. Esta relación es dinámica en tanto en cuanto el entorno es cambiante y cada vez de forma más rápida.



	Compromiso de Ferrovial	Actividad
Accionistas e inversores	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Adopción de las mejores prácticas de Gobierno Corporativo.</li> <li>○ Observancia estricta de las normas.</li> <li>○ Transparencia informativa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Microsite específico para el accionista, en proceso de actualización continua.</li> </ul>
Analistas	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Transparencia y fiabilidad de la información financiera.</li> <li>○ Observancia estricta de las normas.</li> <li>○ Comunicación fluida.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Encuentros trimestrales con los analistas para presentar los resultados de la compañía.</li> </ul>
Empleados	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Respeto a la intimidad y confidencialidad de la información.</li> <li>○ Crear orgullo de pertenencia.</li> <li>○ Fomentar el talento.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Intranet.</li> <li>○ Eventos corporativos.</li> <li>○ Redes sociales (Facebook, Twitter, Youtube, etc).</li> </ul>
Clientes y usuarios	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Procurar la mejor satisfacción de sus expectativas.</li> <li>○ Realizar un esfuerzo de anticipación en el conocimiento de sus necesidades.</li> <li>○ Protección de su privacidad.</li> <li>○ Atención a sus quejas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Canal Ético de Denuncias.</li> <li>○ Canales de comunicación directa (servicios de atención al cliente y <i>call centers</i>).</li> <li>○ Encuestas de satisfacción.</li> </ul>
Proveedores	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Relación basada en la confianza, calidad y beneficio mutuo enfocada al cliente.</li> <li>○ Formación y sensibilización en aspectos clave de la gestión responsable.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Encuestas.</li> <li>○ Formación.</li> <li>○ Reuniones periódicas.</li> <li>○ Comunicación de incidencias.</li> </ul>
Gobiernos y Administración	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Comunicación permanente con las instituciones.</li> <li>○ Compromiso con iniciativas sociales.</li> <li>○ Prohibición explícita de pagos o aceptación de regalos en cualquiera de sus formas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Diálogo permanente.</li> <li>○ Patrocinio de eventos.</li> </ul>
Sector empresarial	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Participación activa en patronales empresariales y en organizaciones sectoriales relacionadas con las actividades de Ferrovial.</li> <li>○ Apoyo a iniciativas relacionadas con el sector y la responsabilidad corporativa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Asistencia a reuniones.</li> <li>○ Asistencia a talleres / formación.</li> </ul>
Sindicatos	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Socio en la aplicación de políticas de Responsabilidad Corporativa de Ferrovial.</li> <li>○ Apoyo a la igualdad.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Diálogo fluido.</li> <li>○ Participación conjunta en distintas iniciativas.</li> </ul>
Medios de comunicación	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Esfuerzo en mejorar la relación con los medios.</li> <li>○ Monitorización continua de los principales medios nacionales e internacionales.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Patrocinio y participación en encuentros y foros.</li> <li>○ Organización de eventos.</li> <li>○ Reuniones con medios generalistas y especializados.</li> </ul>
Comunidad local	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Papel fundamental de la compañía en el desarrollo de las economías locales.</li> <li>○ Mantenimiento de la creación de empleo en los principales mercados en los que Ferrovial opera.</li> <li>○ Generación de desarrollo económico.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Diálogo fluido con las comunidades locales.</li> <li>○ Contacto permanente con las partes.</li> <li>○ Encuentros institucionales.</li> </ul>
Tercer Sector	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Creación de valor a largo plazo para la sociedad.</li> <li>○ Apoyo a las iniciativas sociales.</li> <li>○ Desarrollo socioeconómico en las comunidades donde opera.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Participación en instituciones: Red Española del Pacto Mundial, Fundación Lealtad, Fundación SERES, LBG España, etc.</li> <li>○ Alianzas estratégicas.</li> <li>○ Acuerdo con Cruz Roja España (Juntos Sumamos 2013 y Especial Filipinas).</li> <li>○ Encuentros institucionales.</li> <li>○ Participación en eventos.</li> </ul>



Indicadores	Contacto
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 481 inversores vistos.</li> <li>○ 334 reuniones.</li> <li>○ 26 roadshows.</li> <li>○ 30 conference call.</li> </ul>	<p>Oficina de atención al accionista. Tel.: 91 586 25 65 (gratuita en España) Fax: +34 91 586 26 89 accionistas@ferrovial.com www.ferrovial.com</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 28 entidades dan cobertura.</li> <li>○ 22 reuniones.</li> <li>○ 381 notas publicadas.</li> </ul>	<p>Dirección de Relación con Inversores. Tel.: +34 91 586 27 30 Tel.: +34 91 586 27 60 Tel.: +34 91 586 27 81 Fax: +34 91 586 26 89 ir@ferrovial.com www.ferrovial.com</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Encuesta de Clima laboral (bienal, última realizada en 2013).</li> <li>○ 10 eventos internos: Convención de Directivos (200 asistentes de 15 países); Conferencia financiera (70 asistentes); HR Global meeting (80 asistentes); Global Quality &amp; Environment (51 asistentes); reuniones anuales de las divisiones.</li> <li>○ Inforvial: 10.000 ejemplares (bilingüe).</li> </ul>	<p>Dirección de Recursos Humanos. Apartado de Correos 2160, 28080 Madrid www.ferrovial.com - Buzón de sugerencias (intranet) - Canal Ético de Denuncias (web e intranet)</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Recepción y gestión de reclamaciones.</li> <li>○ 4,1 puntos (escala 1-5) en satisfacción al cliente.</li> </ul>	<p>Dirección de Calidad y Medio Ambiente dca@ferrovial.com www.ferrovial.com</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 2.772 empleados de proveedores / subcontratas han recibido formación en Salud y Seguridad.</li> <li>○ 2.060 horas de formación a empleados de Ferrovial.</li> </ul>	<p>Dirección de Compras. Tel.: +34 91 300 85 37 www.ferrovial.com - Canal Ético de Denuncias (web e intranet)</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 4 desayunos institucionales.</li> <li>○ 11 eventos.</li> </ul>	<p>Gerencia de Responsabilidad Corporativa y Relaciones Institucionales. Tel.: +34 91 586 28 93 Fax: +34 91 586 26 59 www.ferrovial.com</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Pertenencia a asociaciones empresariales, del Tercer Sector, institucionales.</li> <li>○ Pertenencia a asociaciones sectoriales según el negocio tanto a nivel nacional como internacional.</li> </ul>	<p>Gerencia de Responsabilidad Corporativa y Relaciones Institucionales. Tel.: +34 91 586 28 93 Fax: +34 91 586 26 59 www.ferrovial.com</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 78% del total de la plantilla de Ferrovial está adherida a convenios colectivos.</li> </ul>	<p>Dirección de Recursos Humanos. Tel.: +34 91 586 25 00 www.ferrovial.com</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Seguimiento de noticias.</li> <li>○ 60 notas de prensa.</li> <li>○ 35 encuentros con medios.</li> <li>○ 112 vídeos externos e internos.</li> <li>○ 31 reportajes y especiales (60 Aniversario).</li> <li>○ Participación en actos sobre Responsabilidad Corporativa, Innovación, RRHH.</li> </ul>	<p>Dirección de Comunicación y Responsabilidad Corporativa. Tel.: +34 91 586 25 15 Fax: +34 91 586 26 59 comunicacion@ferrovial.com www.ferrovial.com</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Presencia en 26 países.</li> <li>○ 96% de proveedores locales.</li> </ul>	<p>Gerencia de Responsabilidad Corporativa y Relaciones Institucionales. Tel.: +34 91 586 28 93 Fax: +34 91 586 26 59 rsc@ferrovial.com www.ferrovial.com</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 334 proyectos.</li> <li>○ 142.563 beneficiarios.</li> <li>○ 7 Programas Infraestructuras Sociales (1 Tanzania, 2 Etiopía, 2 Perú y 2 Colombia).</li> </ul>	<p>Gerencia de Responsabilidad Corporativa y Relaciones Institucionales. Tel.: +34 91 586 28 93 Fax: +34 91 586 26 59 rsc@ferrovial.com www.ferrovial.com</p>

## Materialidad

La materialidad, según el Global Reporting Initiative (GRI), se refiere a aquellos aspectos e indicadores que reflejan los impactos sociales, ambientales y económicamente significativos de la organización o a aquellos que podrían ejercer una influencia sustancial en las evaluaciones y decisiones de los grupos de interés, afectando la capacidad de satisfacer las necesidades del presente sin comprometer las necesidades de las generaciones futuras. Es decir, se deben incluir en la memoria aquellos indicadores que son considerados tanto de gran importancia para los objetivos estratégicos de la empresa como relevantes para los grupos de interés en la medida que responden a sus expectativas y les permite tomar decisiones frente a la organización con la cual se relacionan.

La materialidad es uno de los principios por los que se rige el GRI.

Para determinar la materialidad de la información, se deben combinar factores internos y externos.

### Factores externos

- Intereses principales planteados por los grupos de interés.
- Principales asuntos del sector.
- Legislación nacional e internacional.
- Riesgos, impactos y oportunidades que afecten la sostenibilidad valorados por expertos.

### Factores internos

- Principales valores de la organización.
- Opinión de los empleados.
- Riesgos.
- Principales competencias de la organización.

La evaluación de la materialidad también ha de tener en cuenta las expectativas básicas contenidas en los acuerdos y normas internacionales que se espera que la organización cumpla.

Gracias al análisis de materialidad la compañía puede:

- Gestionar todos los asuntos que pueden afectar la competitividad y sostenibilidad corporativa.
- Identificar los riesgos y las oportunidades.
- Alinear la estrategia de Responsabilidad Corporativa con los estándares internacionales y con las expectativas de los grupos de interés.

Siguiendo estas directrices, el estudio de materialidad de Ferrovial se ha desarrollado inicialmente en dos fases:

En una primera fase se elaboró una matriz de materialidad del sector de la gestión de infraestructuras, analizando para ello:

- Criterios ESG (Environmental, Social, Governance) seguidos por los inversores institucionales.
- Temas relacionados con la Responsabilidad Corporativa en las Juntas Generales de Accionistas de empresas del sector.
- Documentos e informes relevantes en la materia de distintas organizaciones internacionales.
- Seguimiento realizado por los medios de comunicación, tanto a nivel nacional como internacional, a los distintos asuntos de Responsabilidad Corporativa.

En la segunda fase, se partió de la información sectorial obtenida y se concretó en una serie de entrevistas a diez prescriptores internos y 15 prescriptores externos, que dieron su opinión sobre los distintos ámbitos de la Responsabilidad Corporativa, y su relación con Ferrovial.

Durante 2013 se ha trabajado en la actualización de este estudio. Para ello, se ha tomado como base el estudio finalizado en 2012 y se ha creado un grupo de trabajo interno con el objetivo de renovar la matriz y los temas relevantes para la compañía. El resultado ha sido que los temas relevantes no han cambiado y que Ferrovial debe seguir trabajando en ellos. Seguidamente se realizará el mismo trabajo con prescriptores externos para continuar con la actualización periódica del estudio y consecuentemente de la matriz de materialidad de la organización.

Los 78 temas detectados se han clasificado en 15 categorías y, a su vez, se han agrupado en temáticas ESG (Environmental, Social, Governance) y por áreas corporativas para trabajar en ellos de manera eficiente.

### Medio Ambiente (5)

- Dirección de Calidad y Medio Ambiente

### Social (6)

- Dirección de Comunicación y Responsabilidad Corporativa
- Dirección de Innovación
- Dirección de Recursos Humanos

### Gobierno (4)

- Secretaría General
- Dirección de Riesgos
- Dirección de Auditoría Interna

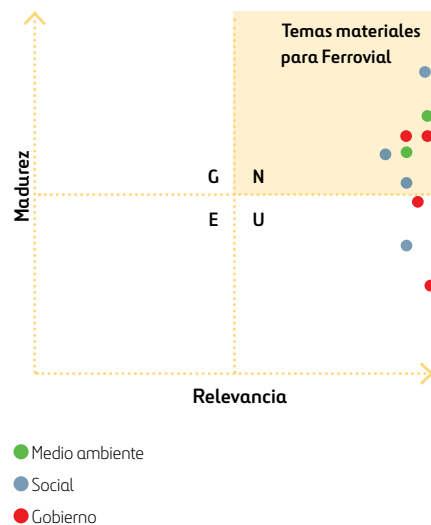
Para realizar este estudio hay que identificar, priorizar, analizar y validar los asuntos en base a la matriz que refleja la madurez y la relevancia de los mismos.

- Madurez: nivel de atención que las compañías del sector prestan a un determinado asunto.
- Relevancia: atención prestada por los prescriptores a los asuntos de responsabilidad corporativa.

Entre estas dos variables se sitúan los asuntos en los cuatro cuadrantes:

- Necesarios, que precisan especial atención, revisión y adecuación constante. (N)
- Generalizados, que requieren mantener el comportamiento en la media del sector. (G)
- Emergentes, que precisan de la anticipación y la previsión de cambios como fuente de ventajas competitivas. (E)
- Urgentes, que requieren de una actuación inminente y un seguimiento atento. (U)

Una vez ubicados los asuntos en la matriz, el resultado es:



Esta matriz definitiva se ha creado a partir de la confluencia de la visión de un grupo seleccionado de stakeholders internos de la compañía y de las percepciones de los grupos de interés externos: proveedores, sindicatos, organizaciones no gubernamentales, expertos en responsabilidad corporativa, comunidad académica y medios de comunicación.

Hay que tener en cuenta dos factores importantes:

- Todos los temas no pueden ser relevantes. La complejidad de este análisis aumenta en las compañías multinacionales (distintos territorios, diversificación de la actividad, etc.).
- Los temas que resultan materiales para ciertos grupos de interés pueden no serlo para otros, por lo que también es importante priorizar a los stakeholders (ver gráfico de los grupos de interés).

# INNOVACIÓN

## COMPROMISO

- La actividad de innovación contribuye a la competitividad y creación de valor de forma sostenible.

## LÍNEAS DE ACTUACIÓN

- Coordinar la estrategia y políticas globales en la materia.
- Promover las oportunidades de innovación en las áreas prioritarias.
- Explotar y proteger adecuadamente los resultados de las actividades.
- Fomentar una cultura de innovación entre los empleados, impulsando la creatividad y la implantación.
- Articular los recursos y mejorar el proceso de innovación.
- Apuntalar la política de comunicación en este ámbito.

## HITOS 2013

- Participación en los planes gubernamentales de ayuda a la innovación, y en particular la preparación para el programa “Horizonte 2020”.
- Registro de patentes como resultado de innovaciones en producción.
- Desarrollo e implantación de 35 ideas del programa *Ferrovial Innovation Awards*.
- Lanzamiento del programa *Cities Open Challenge by Ferrovial* para recabar ideas innovadoras para resolver los retos de ciudad.
- Participación en el *Spain Startup & Investor Summit* para atraer el talento e identificar innovaciones disruptivas.
- Reorganización de la gestión de la innovación de Ferrovial Servicios con la creación de cuatro centros de competencia: medio ambiente, ciudades, infraestructuras y gestión de activos.

## OBJETIVOS 2014

- Organización de la segunda edición de los premios *Ferrovial Innovation Awards*.
- Fomento del liderazgo emprendedor para identificar y desarrollar nuevas oportunidades de negocio, y explorar nuevas prácticas de gestión de la innovación.
- Creación y desarrollo de *Living Labs* de proyectos de innovación en *Smart Cities*.
- Impulso de la internacionalización de las actividades de innovación.
- Lanzamiento de la plataforma de ideación para empleados.
- Desarrollo de los proyectos de innovación en las áreas prioritarias.

	2013	2012	2011
Inversión en innovación <sup>1</sup>	32,9	32,6	51,2

Millones de euros

1. Esta cifra incluye 758 mil euros en 2013 y 769 mil euros en 2012 correspondientes a la colaboración de Ferrovial con el MIT, cifra que se ha considerado I+D+i e inversión en la comunidad.

Ferrovial, como referente en el sector de infraestructuras y servicios, contribuye a mejorar el futuro de la sociedad con su continua apuesta por el talento, la integridad, la seguridad, la excelencia y la innovación. Este último es uno de los cinco valores que la definen como compañía, y a través del cual inspira, transforma y contribuye al progreso.

La actividad de innovación de Ferrovial se centra en desarrollar tecnologías aplicadas a la construcción de infraestructuras, el transporte, los servicios municipales, el agua, la eficiencia energética y la sostenibilidad medioambiental, con el fin de resolver la gestión de operaciones complejas y ofrecer soluciones diferenciales para los clientes.

La estrategia de innovación se desarrolla a través de un modelo de innovación abierta que, mediante un ecosistema de socios formado por empresas, administraciones públicas, universidades y emprendedores, permite enriquecer el proceso de innovación gracias al intercambio con terceros.

La estrategia de innovación abarca tres niveles:

1. Un gobierno común para establecer el modelo de innovación abierta y abordar los desafíos y oportunidades.
2. Una comunidad de innovación que busca identificar a las personas relevantes y habilitar un clima cultural adecuado.
3. Los recursos necesarios para el desarrollo, como información, financiación, ecosistema y programas que soportan el modelo.

El gobierno de la innovación se ejecuta a través del Grupo Global de Innovación que, presidido por el Director General de Sistemas de Información e Innovación, cuenta con representantes de todas las líneas de negocio de la compañía a través de los directores de Innovación junto con funciones clave de Recursos Humanos, y cuya responsabilidad es desarrollar la estrategia de

innovación, coordinar programas globales, compartir información sobre proyectos singulares y mejores prácticas y contribuir al afianzamiento de la cultura de innovación.

Ferrovial ha diseñado un programa de actuación orientado a fomentar el conocimiento de la innovación en toda la organización que facilite la identificación e implantación de soluciones innovadoras para los negocios y clientes a través de los recursos y centros existentes y de acuerdo a la estrategia y áreas prioritarias establecidas. Dicho programa consta de actuaciones como son la organización de jornadas de innovación para los directivos, la revisión de la competencia de innovación en las políticas de Recursos Humanos (selección, evaluación, desarrollo y compensación), la formación en creatividad, innovación y emprendimiento, y la puesta en marcha de premios de innovación para empleados (*Ferrovial Innovation Awards*).

Entre los recursos empleados en el desarrollo de la estrategia de innovación cabe destacar:

- El Centro de Innovación de Infraestructuras Inteligentes (CI3) basado en el modelo de “Triple Hélice” (empresa privada, universidad, y administración pública) para el desarrollo de tecnologías de información aplicadas a la gestión de infraestructuras.
- Los departamentos de I+D+i especializados en agua (depuración de aguas residuales urbanas e industriales, y desalación mediante ósmosis inversa) y en la gestión de residuos (procesos en depósitos controlados, tratamiento de lixiviados, y valorización material y energética de residuos).
- Los centros de competencia internos dedicados a la gestión de activos, los sistemas inteligentes de transporte, las ciudades, el medio ambiente y las infraestructuras, cuyo objetivo es optimizar la gestión de sus procesos a través de mejores prácticas y la implantación de soluciones innovadoras.
- Las oficinas técnicas en las distintas unidades de negocio para el diseño y desarrollo de nuevas tecnologías y procesos.

- Los acuerdos con las más de 30 universidades y centros tecnológicos buscando el conocimiento especializado, y en particular el convenio con el Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT) centrado en la investigación en la eficiencia energética de las infraestructuras.
- La colaboración en programas de desarrollo de proyectos emprendedores como el IBM Smartcamp, Pasion>ie, o Spain Startup & Investor Summit con el objetivo de identificar el talento, descubrir nuevas y mejores maneras de competir y llevarlas al mercado.

Durante 2013 Ferrovial gestionó una inversión total en innovación de 32,9 millones de euros, en línea con el año anterior en los más de 100 proyectos en curso.

La compañía tiene registradas casi 200 patentes, protegiendo su propiedad intelectual en áreas de investigación estratégicas. Durante 2013 se han registrado, entre otras, patentes relacionadas con una máquina de tiro para la descarga y colocación de vías de ferrocarril, la desinfección de contenedores con ozono, y una barredora de raíles de tranvía.

**Ferrovial ha diseñado un programa de actuación orientado a fomentar el conocimiento de la innovación en toda la organización** que facilite la identificación e implantación de soluciones innovadoras para los negocios y clientes a través de los recursos y centros existentes y de acuerdo a la estrategia y áreas prioritarias establecidas

## Proyectos

A lo largo de toda la trayectoria empresarial de Ferrovial, sus sucesivos hitos de crecimiento tienen que ver con decisiones audaces que, al riesgo financiero y técnico, incorporaron algún factor de innovación, de cambio y de anticipación para mejorar y llegar más lejos, para ampliar las fronteras.

A continuación se describen los principales proyectos del año 2013 en los que han participado las diferentes unidades de negocio.

## Servicios

- Durante 2013 se terminaron las fases de investigación de los proyectos en colaboración con el Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT) **City Lights**, encaminado a obtener un mapa lumínico rápido y preciso del alumbrado urbano, y **Building Scanning**, que ha desarrollado una plataforma móvil para recoger y analizar las imágenes de los edificios y poder determinar los principales puntos de interés para la rehabilitación. Ambos prototipos se encuentran desde el último trimestre en fase de industrialización, etapa que ha sido encomendada a CIB como centro experto. El ahorro energético esperado es de más del 20% en servicios integrados.
- En el área de eficiencia energética se enmarca **TEDS4BEE** (*Test of Digital Services for Buildings Energy Efficiency*), un proyecto perteneciente al *ICT Policy Support Program* de la Comisión Europea, que está siendo liderado por Ferrovial Servicios, y en el cual participan CIB como coordinador técnico, Amey como líder del clúster del Reino Unido, FBSerwis desde Polonia y ocho socios más pertenecientes a seis países europeos. Durante 2013 ya se han llevado a cabo las adaptaciones y el despliegue en edificios públicos europeos del servicio digital **EMMOS** (*Energy Management and Monitoring Operational System*), que permite recoger, almacenar y analizar datos de consumo energético así como otros que afectan a dicho consumo. EMMOS es una aplicación propiedad de Ferrovial desarrollada por un equipo multidisciplinar que incluye a Ferrovial Servicios, Amey, Ferrovial Corporación y CIB. En el apartado de reconocimientos, la plataforma EnerTIC para la eficiencia energética mediante el uso de las TIC, entregó a EMMOS el premio al mejor proyecto innovador del año en la categoría de *Smart Building*.
- El proyecto **OUTSmart**, perteneciente a la iniciativa PPP-FI para el desarrollo del internet del futuro y que cuenta con financiación de la Comisión Europea, concluyó en mayo de 2013. El evento de clausura tuvo lugar en la ciudad de Santander, que acogió los trabajos del nodo español durante el proyecto. La aplicación *Travelsmarter*, desarrollada en el clúster de Birmingham y en colaboración conjunta entre Amey, CIB y la Universidad de Surrey, permite a un ciudadano organizar su ruta en transporte desde su *smartphone* y en base a un conjunto de requisitos (tiempo de ruta, emisiones CO<sub>2</sub>, gasto energético, etc.) mejorar la sostenibilidad urbana.
- El objeto del proyecto **Ciclope** de Ferrovial Servicios España es aprovechar las ventajas de la realidad aumentada en dispositivos móviles (*smartphone*, *tablet*) para la localización de los activos en la ciudad a “pie de calle” y facilitar tanto la realización de inspecciones visuales como de los trabajos de mantenimiento de las infraestructuras. Las inspecciones visuales aseguran el estado de conservación de los elementos, así como la revisión de la calidad y el acabado de un servicio prestado. La realización de los trabajos asociados a los servicios por el personal de campo puede ser consecuencia de una orden de trabajo de mantenimiento preventivo, de una incidencia aceptada o de una orden de trabajo creada “in situ”, sin aviso previo. A nivel de gestión se manejan órdenes de trabajo (OTs), para cumplimentar y permitir que se siga un flujo de trabajo (tareas realizadas, generación de incidencias, validación de las incidencias, planificación, asignación, etc.).
- El alcance del proyecto **Movial 3.0** es la captura de vídeo y ampliación de los parámetros tomados por el vehículo instalando un láser para la detección del gálibo y luxómetros para medir la iluminancia. Toda esta información se



Autopista 407 ETR, Toronto, Canadá.

puede consultar desde la aplicación de gestión del inventario empleada por Emesa y desarrollada por Ferrovial Servicios España.

- En el área de valorización de residuos hay que destacar los resultados satisfactorios del proyecto **Recipur** respecto al estudio de una nueva línea de gestión del poliuretano residual en espuma, que permite su valorización material en lugar de su vertido en depósito controlado. Esta aplicación consiste en la utilización de la espuma de poliuretano flexible gestionada en las plantas de tratamiento de residuos como material de relleno en la fabricación de barreras anticontaminación para la depuración de hidrocarburos en medios marinos o para el mantenimiento preventivo de estos espacios. Este año se han iniciado los trabajos de construcción de la primera planta de tratamiento en España de lixiviados con tecnología **PanammoX®** en el vertedero de Corsa, y se han finalizado los ensayos de estabilidad de residuo en vertederos, relativos al proyecto **Geores**. Por otro lado, el proyecto **Biorreactor** ha iniciado la explotación de la primera experiencia de operación en España de una celda de un vertedero como biorreactor.

Por último, el proyecto **Pirólisis** ha obtenido los primeros resultados de producción de biodiesel a partir de RSU (Residuos Sólidos Urbanos) en la planta piloto propiedad de la empresa Sedamir.

- En el último trimestre de 2013 se ha lanzado el programa de colaboración **Cities Open Challenge by Ferrovial** que promueve la recogida de ideas para resolver un reto planteado por Ferrovial sobre la involucración ciudadana en la mejora de la prestación de los servicios urbanos, y que siete ciudades: A Coruña, Santander, Logroño, Vitoria, Valencia, Sevilla y Málaga, han particularizado a sus necesidades concretas como el medio ambiente, el tráfico urbano o la limpieza viaria. La presentación de soluciones para los retos permanecerá abierta durante el primer trimestre de 2014 y los proyectos ganadores -seleccionados entre entidades participantes de todo el mundo- serán anunciados en mayo de 2014, fecha a partir de la cual comenzará la preparación de las pruebas piloto en cada una de las ciudades.
- En el ámbito social, durante el año 2013 se ha avanzado en el desarrollo de la plataforma **AmeyInSociety.org**, finalista de la primera edición de los *Ferrovial Innovation Awards*. La región seleccionada para la primera prueba piloto es West Midlands. La plataforma propuesta tiene la intención de convertirse en un espacio donde se cree y se comparta valor entre Amey, las organizaciones del sector privado con las que trabaja y la sociedad en general a la que beneficia, con el fin de conseguir un mayor impacto social. De esta manera, esta herramienta permite entender que es lo que está ocurriendo en las comunidades donde actúa Amey, recopilando información, priorizando actuaciones y compartiendo conocimiento. AmeyInSociety.org gestionará, coordinará y publicitará las iniciativas facilitando artículos de investigación, foros y eventos tales como talleres, mesas redondas o conferencias centradas en cuestiones sobre el valor ambiental, económico y social, favoreciendo la relación con los clientes y las entidades públicas con las que colabora la filial británica.

## Autopistas

- El proyecto más relevante para el negocio de las autopistas que se ha estado desarrollando durante 2013 es **Satelise®**, un prototipo de plataforma tecnológica que facilita una nueva forma de pago de peaje en autopistas y autovías, mediante una aplicación para terminales móviles y servicios GPS en teléfonos inteligentes, habilitando además servicios interactivos de valor añadido entre el usuario y el titular u operador de la infraestructura. El sistema habilita la aplicación de tarifas más ajustadas para el usuario, dado que permite cobrar por el número exacto de kilómetros recorridos, y es una alternativa más barata a la instalación de infraestructura de pódicos. En 2013 se han desarrollado nuevas funciones del sistema que permiten perfeccionar sus prestaciones y se han realizado pruebas en entornos exigentes. La fiabilidad de la plataforma de software **Satelise®** ha sido probada en más de 10.000 tránsitos realizados hasta la fecha. En los próximos meses se prevé implantar proyectos piloto en concesiones de autopistas de Cintra bajo condiciones reales de tráfico y facturación.
- Existen otras iniciativas que en 2013 se encuentran ya en fase de desarrollo total o avanzado y se significan las centradas en la optimización de la gestión de los nuevos esquemas de peaje *Managed Lanes*, la tarificación variable en varios tramos de autopistas y las nuevas formas de pago de peaje sin parada, las relativas a un mejor aprovechamiento energético, o las referentes a nuevos servicios de Internet para el usuario de las autopistas. El algoritmo de maximización de ingresos en *Managed Lanes* con tarificación variable en Texas está siendo empleando en la explotación de las autopistas LBJ y NTE en Dallas, Estados Unidos. En relación con estas mismas concesiones, se ha desarrollado la aplicación **Drive on DFW** para la declaración de vehículos de alta ocupación mediante mensajes desde móviles, que permitirá simplificar el procedimiento que exige la identificación de los vehículos con dos o más ocupantes que tengan descuento en los *Managed Lanes*

de *NTE* y *LBJ*. Este sistema es una novedad mundial en el sector. Por otro lado, la propuesta **Seguridad vial e iluminación sostenible** plantea la implantación de sistemas de iluminación basados en LED, que ya han empezado a instalarse en un proyecto piloto de la concesionaria Ausol contribuyendo a la eficiencia energética.

- Durante 2013 también se han desarrollado dos ideas de autopistas que fueron seleccionadas finalistas de la primera edición de los *Ferrovial Innovation Awards*. La primera es el **Uso de la tecnología móvil GSM en los peajes automáticos**. Este proyecto ha empezado a desarrollarse con un prototipo en laboratorio. Tras un estudio inicial de las posibilidades de la tecnología GSM, utilizada en la telefonía móvil convencional, la investigación continúa con la viabilidad del uso del teléfono móvil como identificador y medio para la recaudación de peajes, con un piloto con tráfico real en la autopista A28 – Norte Litoral, en Oporto. Una vez demostrada la utilidad práctica del proyecto este podría convertirse en una nueva solución comercial y alternativa de pago en las carreteras con peaje electrónico para los usuarios que no disponen de unidades de abordo. Además, podrá suponer un importante ahorro respecto a los costes operativos existentes aplicables a los operadores de peaje en Portugal.

El segundo proyecto finalista de los premios de Ferrovial es el **Posicionamiento de la marca Cintra como una empresa proveedora de seguridad vial**. Cintra está promoviendo una estrategia de comunicación que permite transmitir las mejoras y avances en la seguridad de las autopistas entre sus usuarios y clientes.



## Construcción

- Ferrovial Agroman ha liderado el proyecto **Sofia** que consiste en el desarrollo de un sistema de control y monitorización de infraestructuras financiado en el contexto del programa INNPACTO, financiado parcialmente por el Ministerio de Economía y Competitividad (MINECO). La plataforma integra la información proveniente de sistemas de sensores inalámbricos heterogéneos y permite el proceso y análisis en tiempo real de los datos registrados, con el fin de contribuir a la optimización de la operación de infraestructuras. El objetivo de Ferrovial Agroman en este proyecto es ser capaz de ofrecer a sus clientes el valor añadido de incluir la inteligencia de las infraestructuras en la fase de diseño y construcción, de manera que dichas infraestructuras dispongan del equipamiento necesario para su gestión inteligente como un elemento más, integrado durante la construcción de las mismas. Las pruebas de campo se han realizado durante 2013, fundamentalmente en varios puntos de la autopista Terrassa-Manresa al norte de Barcelona, explotada por la concesionaria Autema. En esta localización se han instalado sensores de control de calidad del aire, sensores acústicos, sensores de control de fisuras del hormigón y sensores de conteo y clasificación de vehículos, y cámaras para el control de pasos de fauna.
- En el área de *Smart Cities* cabe destacar el proyecto **Ciudad2020** que promueve el diseño de un nuevo paradigma de ciudad, basado en cinco aspectos: la ciudad conectada al internet del futuro, la eficiencia energética, la movilidad y transporte sostenibles, el medio ambiente y el comportamiento del ciudadano ante los retos de los Objetivos 20-20-20 para los próximos años, que son: reducción de un 20% de emisiones, producción de un 20% de energía renovable y mejora de un 20% de la eficiencia energética. El proyecto pertenece al programa INNPACTO del Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial (CDTI), y tiene un presupuesto de I+D de más de 15 millones de euros. Ferrovial Agroman es responsable

del paquete de trabajo de eficiencia energética y participa en los de transporte y medio ambiente con la colaboración de CI3 de Ferrovial, la Universidad de Alcalá y el Centro de Domótica Integral de la UPM (Universidad Politécnica de Madrid). Durante el año 2013 se han definido los primeros servicios de energía, transporte y medio ambiente, se han realizado las primeras pruebas de los dispositivos diseñados, e incluso de algunos servicios, en entornos reales de experimentación, se ha avanzado en la definición de la arquitectura del sistema y se ha presentado en varios foros, como el congreso *Greencities* y Sostenibilidad en Málaga, obteniendo el apoyo de las ciudades de Santander, Málaga y Zaragoza.

- **PRENDE**, acrónimo de “Plataforma de Rehabilitación Energética de Distritos Eficientes”, surge dentro de la estrategia de rehabilitación de barrios. Con el objetivo de ofrecer un servicio orientado al ciudadano a través de herramientas TIC (Tecnologías de Información y Comunicación) de fácil acceso y manejo, se pretende informar a los vecinos y canalizar sus intereses sobre eficiencia energética de los distritos mediante la rehabilitación de los inmuebles y la recomendación de buenas prácticas. De esta manera, se implica de forma directa al ciudadano en la rehabilitación de su entorno para concienciarle de la importancia del ahorro energético. PRENDE es un proyecto del programa nacional INNPACTO, liderado por Ferrovial Agroman, cuenta con la participación de Ferconsa, la Empresa Municipal de Vivienda y Suelo de Madrid, 3Lemon (comunicación), CIEMAT (a través de dos de sus unidades investigadoras: la unidad de Estudios de Eficiencia Energética y el Centro Extremeño de Tecnologías Avanzadas) y CI3 como socios. Durante 2013 se han identificado las tipologías de los edificios de los barrios de Moratalaz, Hortaleza y Arganzuela de Madrid, año de construcción, superficie de vivienda, estado de Inspección Técnica de los Edificios (ITE), necesario para revelar las necesidades del parque inmobiliario. Ferconsa realiza un estudio de la normativa actual

en relación a la rehabilitación y la eficiencia energética así como los planes en rehabilitación en las comunidades autónomas y la implantación del Informe de Evaluación de los Edificios (IEE) en los ayuntamientos. Durante el año 2014 la plataforma estará en abierto (en prueba) para ejecutar las estrategias de comunicación y dinamización de la misma en redes sociales y mediante campañas que integren actividades creativas en los barrios.

- En el ámbito de los ferrocarriles, Ferrovial Agroman lidera el proyecto **Dinatrans**. Financiado mediante la convocatoria INNPACTO y con la colaboración de ADIF, Precon, la Universidad de Cantabria y CIB, la investigación se centra en desarrollar un prototipo de zona de transición entre la vía en placa y la vía sobre balasto, para líneas de mercancías y pasajeros de alta velocidad con la finalidad de minimizar el desgaste acusado de materiales, pérdida de geometría y calidad de la vía. En 2013 se ha trabajado sobre el modelo matemático que representa la vía para simular el comportamiento teórico de la misma con y sin zona de transición. A lo largo de 2014 se espera fabricar el prototipo y probarlo en un entorno experimental.
- El proyecto **Optima Envolverte** de Ferrovial Agroman tiene por objeto el diseño y desarrollo de envolventes activas e industrializables, satisfaciendo las necesidades de confort de forma eficiente y sostenible. El proyecto iniciado en 2013 pretende: investigar en el campo de nuevos materiales constructivos, sistemas y procesos para dar solución a los actuales problemas de las epidermis del parque de edificios actual y potencial; integrar fuentes energéticas sostenibles como parte de la envolvente para satisfacer la demanda energética; diseñar, integrar y modelar diferentes soluciones constructivas con un claro enfoque hacia la industrialización sostenible para rehabilitación y vivienda nueva; y experimentar y validar en el laboratorio Casa Patio 2.12 soluciones constructivas que mejoren el comportamiento de la envolvente.
- La actividad más destacada de innovación en Ferrovial Agroman UK ha sido la continuación de la implantación del



proceso y procedimientos **Building Information Modeling** (BIM) tanto a nivel de proyectos como a nivel estratégico. El BIM es un sistema de modelado de información para la edificación que permite una estructura de gestión coordinada e integrada desde el inicio de un proyecto, la construcción del mismo y el mantenimiento final. En la fase de diseño del edificio o infraestructura se modela en 3D asignando a cada elemento o unidad de obra información (coste, planificación, emisiones de CO<sub>2</sub>, calidad, etc.) para la gestión del proyecto durante su fase de construcción y de mantenimiento. A finales de 2013 Ferrovial Agroman Irlanda ha acordado realizar un caso de estudio con BIM en la obra *A8 Belfast to Larne* en Irlanda del Norte el cual se llevará a cabo a principios del 2014 con el propósito de adquirir el conocimiento de los criterios iniciales que se deben establecer al usar BIM en obras lineales.

- Tecpresa ha certificado durante 2013 el desarrollo de una nueva tecnología de **Saddle**, que proporciona el mismo comportamiento que un moderno anclaje de sistema de tirantes. Los tirantes de cordones paralelos para puentes atirantados se pueden anclar al pilono del puente mediante anclajes en los extremos del tirante o pueden ser desviados por *saddles* (sillas) que guían los cordones de una cara del

pilono a otra transfiriendo la reacción vertical del cable al pilono a través de la desviación de fuerzas. El empleo de *saddles* dota al pilono de un diseño más eficiente al mismo tiempo que simplifica la construcción y aumenta la libertad arquitectónica. Todas las características de la silla se tienen que verificar mediante ensayos específicos en especial la resistencia a fatiga, dado que el comportamiento a fatiga de la fricción del cordón bajo tensión en la superficie de la silla es imposible de predecir mediante cálculos.

- En Ferrovial Agroman US, el consorcio de construcción de la autopista Virginia US460 está desarrollando dos iniciativas. La primera, **Procore**, es un sistema de gestión de construcción que permite controlar y gestionar documentalmente casi todos los aspectos del proyecto. En aquellos puntos en los que el Procore no tiene aplicación o ésta es reducida, como el proceso de compras, se ha implementado la conexión de éste con *InSite* (la nueva herramienta de gestión de obra de Ferrovial Agroman). Este sistema habilita un sistema de control de documentación (EDMS) que permite controlar todas las tareas del proyecto desde su comienzo, aprobándose digitalmente la necesidad de compra; su desarrollo, en forma de cuadro comparativo (apoyado en *InSite*); de contrato, autorizando su firma por los responsables en cada caso digitalmente; la gestión de las correspondientes facturas digitalmente; así como el control de la documentación a entregar por el subcontratista o consultor.
- La segunda iniciativa del consorcio Virginia US460 es la realización de un proyecto en colaboración con el MIT para el desarrollo del **Habitat Bank**, una de las iniciativas más importantes de sostenibilidad. El objetivo de este proyecto es mostrar cómo utilizar “bancos de hábitat” no sólo como una medida de mitigación, sino también como una iniciativa empresarial. El equipo del MIT L-Lab está analizando la viabilidad estratégica de Ferrovial para entrar en el mercado de proveedores de crédito como desarrollador y la creación del marco de evaluación para identificar la opción óptima para compensar el impacto ambiental en EE.UU. en el que la US460 será el proyecto piloto. Además se va a evaluar el coste estimado y las posibles oportuni-

dades de control de costes (acuerdos para el uso del suelo, costes de desarrollo y costes de mantenimiento), la determinación de los riesgos potenciales y las formas de mitigación, y la optimización de todos los procesos necesarios para adquirir créditos de las correspondientes agencias.

- En 2013 terminó el proyecto de investigación en colaboración con el MIT para la **Evaluación de la huella de carbono y análisis de sostenibilidad en el proceso de selección de plantas de tratamiento de aguas residuales** (EDAR). Se ha desarrollado un modelo que valora la huella de carbono real de una EDAR, determinando los mecanismos de generación de los gases de efecto invernadero (GEI) en el tratamiento de aguas residuales así como el impacto de esas emisiones sobre el medio ambiente, con el fin de evaluar la sostenibilidad de las diferentes opciones que se pueden plantear en el diseño de una planta de tratamiento de aguas residuales.
- La primera edición de los *Ferrovial Innovation Awards* supuso una valiosa fuente de ideas que ha permitido poner de manifiesto las necesidades del negocio de construcción, las vías para mejorar y la solución para hacerlo. Además de realizar la evaluación para elegir las ideas premiadas, durante 2013 todas las propuestas fueron clasificadas en seis temas principales y, tras una selección por parte de expertos en cada temática, analizadas de forma más exhaustiva con objeto de desarrollarlas como proyectos.

Una de las ideas finalistas del certamen fue la **Máquina para la descarga y colocación de vías de ferrocarril sin necesidad de vía auxiliar**, conocida como tren carrilero, que ya ha sido empleado en el tramo del AVE entre La Sagrera y Mollet (Barcelona) con resultados satisfactorios, y que ha sido objeto de una patente. La otra idea finalista ha inspirado el proyecto **CAROL** (Control de Albaranes y Registro On Line) consistente en un sistema versátil de registro de albaranes y partes de capataz, que captura toda la información necesaria en el momento de recepción o finalización del trabajo y la integra en un sistema de gestión informatizado. El proyecto está en fase de análisis para su desarrollo e implantación, incluyendo también la integración de albaranes electrónicos de los proveedores.

## Aeropuertos

○ Dentro de la unidad de negocio de Aeropuertos, **Power-Floor**, el proyecto ganador de la primera edición de los *Ferrovial Innovation Awards* ha pasado las fases de evaluación y diseño y va a ser instalado en el aeropuerto de Heathrow. El sistema aprovecha el acceso de los pasajeros en un pasillo para la generación de energía y, a través de su representación gráfica, mejorar la experiencia del usuario. Tras la fase de evaluación, en la que se analizaron las posibles vías para desplegar este proyecto, comenzaron los primeros trabajos para el desarrollo e implantación de un prototipo. Se ha escogido un corredor que une la zona de espera de la terminal 3 del aeropuerto con uno de sus muelles por el que transitan unos 5.000 pasajeros diarios. El piloto consistirá en un pasillo de unos 3,5 metros de largo y 18 metros de ancho, compuesto por 100 baldosas que

captarán la energía de los pasajeros durante 18 horas al día. Asimismo, se están analizando las diferentes alternativas posibles en cuanto a diseño, mantenimiento y proceso de instalación que se llevará a cabo en el pasillo.

○ Ferrovial Aeropuertos ha centrado sus esfuerzos en iniciativas encaminadas principalmente a mejorar la experiencia del usuario en el aeropuerto. En esta línea se enmarcan los proyectos de **TransAPP**, una aplicación para teléfonos inteligentes, que permite la traducción de las indicaciones de la señalización, a modo de subtítulos y a un idioma preseleccionado, simplemente apuntando la cámara del teléfono hacia la señalización y **WayFinding** una prueba de concepto en la terminal 5 de Heathrow de la tecnología de localización de interiores PoleStar que permite conocer la ubicación y guiar al usuario a lo largo de la terminal.



Nueva T2A de Heathrow, Londres, Reino Unido. ©Steve Bates

## Apoyo a start-ups y emprendedores

La innovación y el emprendimiento son clave para el futuro de Ferrovial y parte de su historia. Ferrovial ve en las *start-ups* el espacio y la velocidad que le permite experimentar con ideas disruptivas. Por ello colabora con los emprendedores más brillantes para conectarlos con la organización y acelerar el proceso de innovación.

Ferrovial está abierta a pilotar en sus infraestructuras las tecnologías y modelos de negocio de las *start-ups*, y probar su validez en un entorno desafiante, a la vez que se aprende en cada interacción. El fin último es innovar de forma más ágil, es decir, poner en el mercado de forma conjunta dichas invenciones a nivel internacional.

Ferrovial ha participado durante 2013 en la segunda edición de *Spain Startup & Investor Summit*, el punto de encuentro de emprendedores, inversores y empresas. El *Summit* es una plataforma para a los principales actores del ecosistema emprendedor, con el objetivo de crear un espacio de oportunidades para que las ideas se conviertan en realidades.

Ferrovial colaboró también en 2013 en la edición regional de **IBM Smartcamp**, iniciativa enmarcada dentro del Programa Mundial de Emprendedores de IBM. Esta iniciativa supone para los participantes una oportunidad de *networking* y de recibir apoyo y asesoramiento de la mano de empresas de capital riesgo, inversores locales e internacionales, ejecutivos de la industria y emprendedores de referencia.

Por tercer año consecutivo, Ferrovial ha participado en **Pasion>ie**, una iniciativa que Accenture España y el IE Business School ponen en marcha para vincular a la comunidad innovadora con el ámbito empresarial para desarrollar proyectos innovadores que puedan contribuir al desarrollo económico y social dentro de tres categorías: la ciudad del futuro, la sanidad del futuro y la distribución comercial del futuro.

Como consecuencia de estas iniciativas, Ferrovial ha desarrollado proyectos de innovación en colaboración con *start-ups* españolas, introduciendo sus tecnologías en contratos gestionados por la compañía relativos al análisis de flujos de tráfico a través de tecnología *bluetooth* o la optimización energética en alumbrado público.

## Participación en plataformas y programas internacionales

Ferrovial forma parte de redes empresariales internacionales, y ejerce su rol como miembro activo para el impulso de las políticas de investigación, desarrollo e innovación. Entre ellas es necesario destacar las siguientes:

### European Network of Construction Companies for Research and Development (ENCORD)

Ferrovial Agroman ostenta la vicepresidencia y la secretaría general de ENCORD. Se trata de una red de 19 empresas del sector de la construcción con sede en nueve países europeos, representadas por ejecutivos de alto nivel en las áreas de investigación y desarrollo e innovación.

### Shift2rail

Es una *Joint Technology Initiative* que canalizará la inversión europea de innovación en el sector ferroviario en el período 2014-2020. Su función es el fomento de la investigación y la innovación para el impulso en el mercado de soluciones que aceleren la integración de nuevas tecnologías y productos ferroviarios. Su objetivo es promover la competitividad de la industria ferroviaria europea y satisfacer sus cambiantes necesidades de transporte, en el marco del espacio ferroviario único europeo (SERA).

### Plataforma Tecnológica Española de la Construcción (PTEC)

Es la agrupación de entidades a la que pertenecen todos los agentes que intervienen en el sector a nivel nacional. Cuenta con más de 120 asociados representantes de empresas del sector (empresas constructoras y suministradoras y asociaciones empresariales). Uno de los objetivos de esta plataforma es el impulso a la internacionalización de la I+D+i entre sus miembros. Ferrovial Agroman es co-líder, junto con AIDICO y Acciona, del Grupo de Trabajo Estratégico de Internacionalización de la PTEC.

### SESAR European Airports Consortium (SEAC)

SESAR es la implantación operacional y tecnológica del programa de la iniciativa del espacio único europeo. El objetivo de este programa es el desarrollo de una nueva generación de sistemas de gestión de tráfico aéreo capaz de garantizar la seguridad y la eficiencia del transporte aéreo del futuro. En 2009 los operadores de los seis aeropuertos europeos más importantes (entre ellos Heathrow) unieron sus fuerzas en el “Consortio de Aeropuertos Europeos SESAR” (SEAC en sus siglas en inglés).



Asimismo, durante 2013 la compañía ha participado en programas de ayuda a la innovación de ámbito internacional. La continua búsqueda de soluciones y métodos para mejorar la producción y el servicio ofrecido a los clientes de Ferrovial, ha permitido la presentación de varias propuestas de proyectos a programas financiados por la Comisión Europea. Es el caso del proyecto **Owel**, que investiga sobre la logística y ejecución de obras de construcción de aeroturbinas en altamar, que se presentó en el Séptimo Programa Marco (7PM), con la participación de Ferrovial Agroman UK y CI3; del proyecto **Geaways**, que propone desarrollar una metodología de evaluación, basada en el análisis del ciclo de vida, para analizar la sostenibilidad de construcciones de infraestructuras lineales, presentado a la convocatoria LIFE+; o del proyecto **AsphR3** en el que colaboran Amey, Ditecpea y CI3, sobre la aplicación de asfaltos reciclados para la reconstrucción de calles y carreteras, propuesto en la convocatoria *EcolInnovation*.

En 2013 Ferrovial Agroman se ha integrado en el consorcio constituido para el desarrollo del proyecto **PLAN4MED**, que tiene como objetivo la realización de un estudio del efecto de los procesos de ejecución y colocación de emisarios submarinos en las inmediaciones de los hábitats de pradera de posidonia en el Mediterráneo. Para su financiación se ha solicitado ayuda a la convocatoria LIFE+ 2013 de la Comisión Europea, que no ha sido resuelta por el momento.

La reciente publicación de convocatorias en el programa europeo de ayudas a la innovación, **Horizonte 2020**, facilita nuevas posibilidades para desarrollar proyectos que respondan a las necesidades y objetivos de la compañía. En los últimos meses de 2013 se ha estado analizando los temas de este nuevo programa marco, basado en la excelencia y la relevancia de los proyectos de innovación. En este programa se incluye el ciclo completo desde la investigación hasta el mercado, poniendo foco en las actividades de innovación, la transferencia de conocimiento, la estandarización y la aceptación en el mercado. Ferrovial ha celebrado reuniones de trabajo con el MINECO, el CDTI, y la Comisión Europea, en

España y en Bruselas, para identificar los retos que mejor encajan con la estrategia de innovación de la compañía. En particular dentro de la prioridad de “Retos Sociales” (más cercana a la comercialización), Ferrovial está interesado en los siguientes retos:

- **Desafío 2: La seguridad alimentaria y la economía de base biológica.** En especial en la provisión de los servicios ecológicos (biodiversidad, polinización, regulación del agua, reducción de la erosión, la captura de carbono, mitigación de GEI) y la silvicultura sostenible (producción de biomasa, consideración de aspectos económicos, ecológicos y sociales, sistemas eficientes de recursos, resistencia de los bosques y la protección de la biodiversidad).
- **Desafío 3: Energía segura, limpia y eficiente.** Son de interés la eficiencia energética, las ciudades y comunidades inteligentes, y la energía baja en carbono.

- **Desafío 4: Transporte inteligente, ecológico e integrado.** El transporte debe ser sostenible (transporte eficiente de recursos y respetuoso con el medio ambiente), sin interrupciones (mejor movilidad y reducción de la congestión, y la seguridad) y competitivo (liderazgo mundial para la industria europea del transporte).
- **Desafío 5: Acciones del clima, eficiencia de los recursos y materias primas.** En el área de residuos: los edificios y los consumidores, el reciclaje de materias primas de productos y edificios, la promoción de la gestión de residuos ecoinnovadora y la prevención en el marco de un desarrollo urbano sostenible. En el área de agua: cerrar la brecha de transferencia de soluciones innovadoras para el agua a aplicaciones comerciales, la adaptación al cambio climático, la protección del medio ambiente, la gestión sostenible de los recursos naturales como el agua, la biodiversidad y los ecosistemas, y garantizar el suministro sostenible de materias primas no energéticas y no agrícolas.



Tramo Otur-Villapedre de la Autovía del Cantábrico (A-8), Asturias, España.

# NEGOCIOS



SERVICIOS



AUTOPISTAS



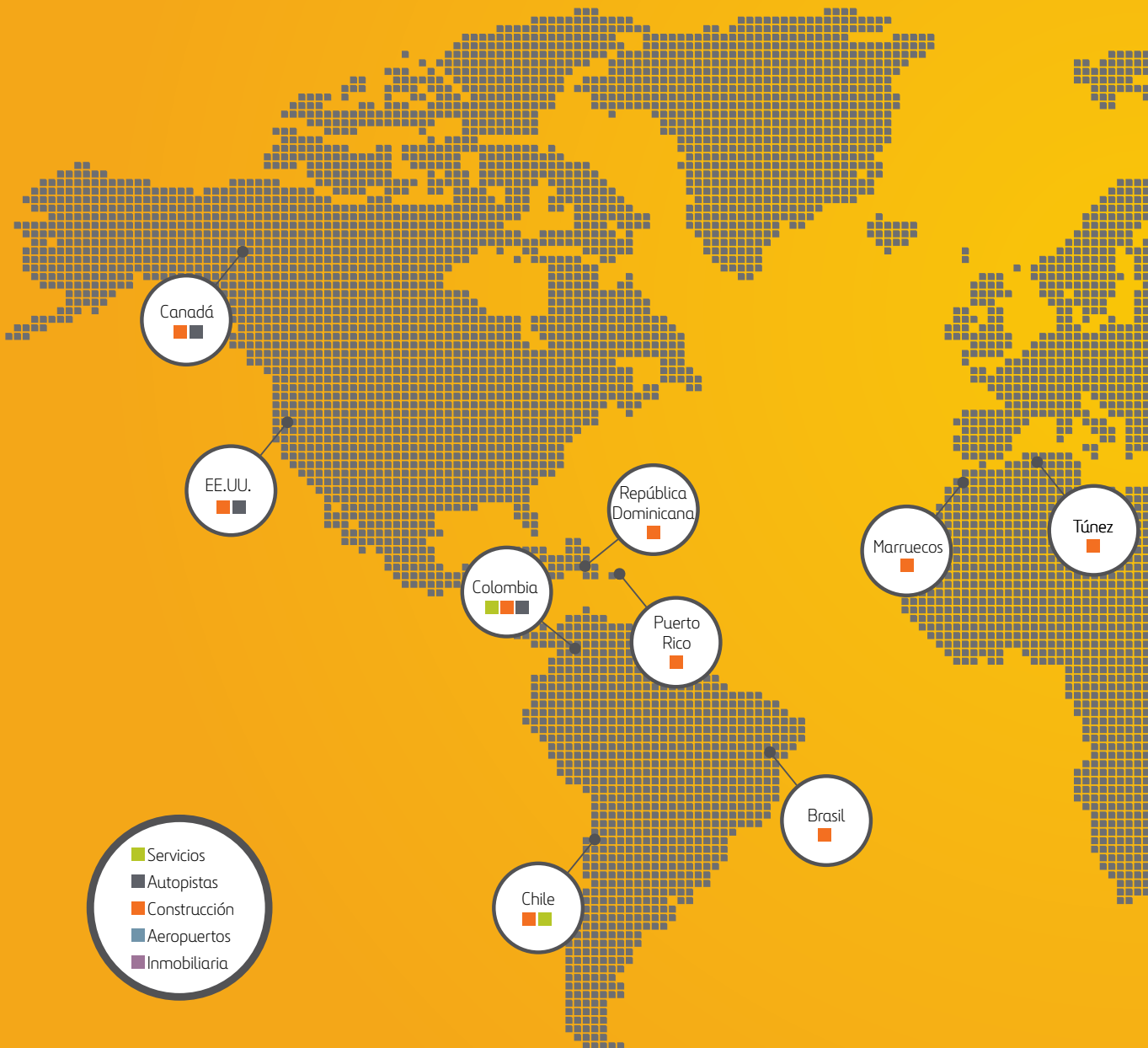


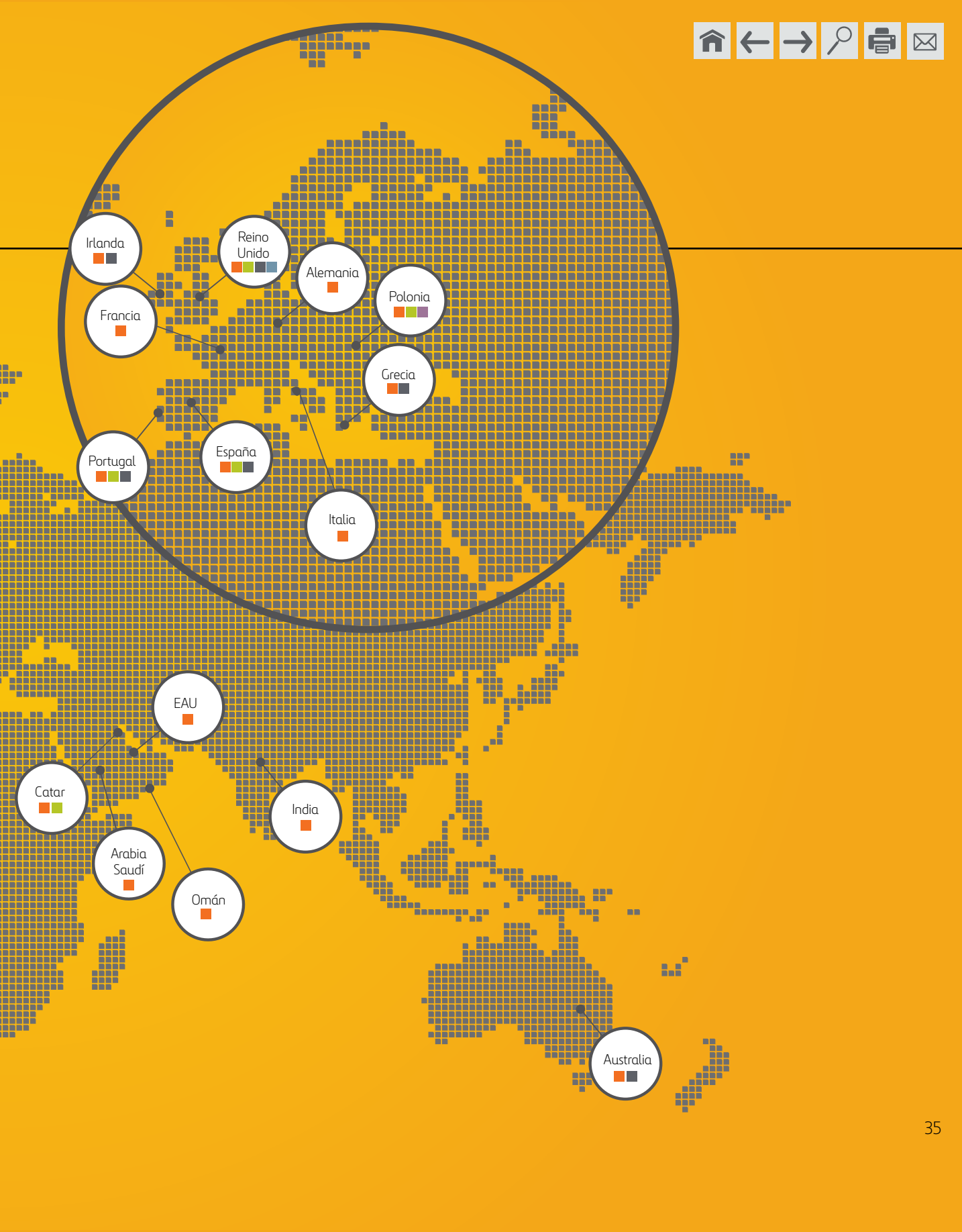
# CONSTRUCCIÓN



# AEROPUERTOS

# PRESENCIA GLOBAL





# SERVICIOS

**Un ejercicio muy positivo gracias a la buena marcha del negocio en Reino Unido y España, dos adquisiciones estratégicas y una nueva estructura organizativa.**

Ferrovial Servicios es un referente a escala internacional en la prestación eficiente de servicios urbanos y medioambientales y en el mantenimiento y operación de infraestructuras. Ofrece un amplio catálogo de soluciones innovadoras a clientes públicos y privados de diversos sectores bajo el modelo de gestión integral de activos (*whole-life asset management*).

La transformación de las ciudades supone una gran oportunidad para innovar en la prestación de los servicios urbanos, con una oferta diferencial que responda al mayor reto de las administraciones locales: generar ahorros, mejorar la calidad de los servicios públicos y fomentar la participación de los ciudadanos.

Ferrovial Servicios ha conseguido una posición privilegiada al disponer del *portfolio* y las capacidades para cubrir todas y cada una de las necesidades de la ciudad, con una propuesta de valor eminentemente práctica y fundamentada en la colaboración público-privada a largo plazo y la integración de servicios, con el objetivo de ofrecer soluciones de alto valor añadido que contribuyan a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

## Evolución del ejercicio

Ferrovial Servicios mantiene posiciones de liderazgo en el Reino Unido y España. Durante el ejercicio 2013, ha reforzado su presencia en Polonia, Chile, Catar y Portugal.

Tras el proceso de integración de Amey y Enterprise en el Reino Unido, y de Cespa y Ferrosfer en España, Ferrovial Servicios se ha consolidado como una de las compañías líderes en el sector de los servicios a infraestructuras.

Con presencia en más de 150 grandes ciudades, las ventas en 2013 han alcanzado los 3.656 millones de euros, un 26% más que en el ejercicio anterior, la mayor cifra anual conseguida hasta la fecha. La cartera pendiente de ejecución se ha situado igualmente en máximos históricos (17.749 millones de euros), un 40% más que en el cierre de 2012. Este incremento proviene en gran medida de la consolidación en los resultados de nueve meses de Enterprise y un año de Steel Ingeniería, adquiridas durante el ejercicio, y de la consecución de importantes contratos tanto en el Reino Unido como en España. Tan sólo en el último trimestre del año, las adjudicaciones han superado los 2.500 millones de euros.



# 3.656

**ventas**

millones de euros

# 322

**RBE**

millones de euros

# 17.749

**cartera**

millones de euros

# 359

**flujo de operaciones**

millones de euros



Por su parte, el flujo de operaciones obtenido en el año ha alcanzado los 359 millones de euros, con una evolución muy positiva en España y Reino Unido. Durante los dos últimos ejercicios, el flujo de operaciones generado por Ferrovial Servicios asciende a 918 millones de euros.

## Dos adquisiciones estratégicas

En el mes de febrero se cerró la adquisición de Enterprise, una de las principales empresas británicas de servicios a *utilities* (compañías de suministro de electricidad, gas y agua) y al sector público. Ferrovial Servicios adquirió la compañía al inversor internacional 3i por un valor de 474 millones de euros. Esta operación ha sido de vital importancia en el mercado británico, pues la compañía resultante de la integración de Amey y Enterprise es ahora capaz de responder a la demanda con una mayor amplitud y profundidad de su gama de servicios.

Enterprise se ha integrado en Amey, operando como una única empresa desde el cierre de la operación. Esta adquisición ha facilitado la entrada tanto al sector de los servicios a *utilities* como al creciente mercado medioambiental británico, al tiempo que crea valor a través de sus sinergias en Amey.

Como resultado de esta integración, Amey se ha convertido en una nueva compañía con una de las ofertas más completas y diversificadas del sector, una plantilla de 21.000 empleados y una facturación superior a los 2.600 millones de euros anuales, cubriendo un amplio rango de servicios integrados, desde el mantenimiento de infraestructuras viarias o ferroviarias hasta la gestión y el tratamiento de los residuos.

Durante el ejercicio, Ferrovial Servicios también adquirió el 70% de Steel Ingeniería, una compañía chilena especializada en el sector minero, por 28 millones de euros. Mediante esta operación, Ferrovial Servicios ha iniciado sus actividades en América Latina y ha accedido al pujante sector de los servicios a la minería.

Steel Ingeniería, fundada en 1998, es una empresa especializada en el mantenimiento industrial, los montajes mecánicos y eléctricos, la operación y el mantenimiento de instalaciones de producción y explotación de yacimientos minerales. Chile genera un tercio del cobre mundial y atesora cerca del 30% de las reservas globales. Los servicios consumidos por las empresas mineras chilenas, en su conjunto, superan los 5.000 millones de euros.



Limpieza de la vía pública en Liverpool (Reino Unido)



Estructura topográfica en Los Andes, CH

## Una nueva organización

Paralelamente, en 2013, Ferrovial Servicios ha anunciado una nueva estructura organizativa diseñada para afrontar los desafíos y oportunidades del entorno actual y continuar creciendo de forma rentable. La nueva organización está basada en tres principios fundamentales:

- Organización en unidades de negocio por geografías: Reino Unido, España e Internacional.
- Desarrollo de Centros de Competencia, que permiten desarrollar nuevos conocimientos y poner a disposición de las unidades de negocio todas las capacidades de la Compañía.
- Una estructura que facilita la venta cruzada y la provisión de servicios de forma integrada.

## Centros de Competencia, *hubs* de conocimiento

Fruto de esta nueva organización, Ferrovial Servicios ha creado cuatro Centros de Competencia que tienen como objetivo el desarrollo de capacidades adicionales para las unidades de negocio. Cada Centro de Competencia está formado por equipos de expertos multidisciplinares especializados en cada una de sus áreas de conocimiento.

- La misión del Centro de Competencia de Ciudades es promover el desarrollo de un nuevo modelo en la prestación de los servicios urbanos. Su función es liderar y desarrollar este modelo propio, basado en la simbiosis reingeniería-tecnología, buscando la combinación óptima entre la eficiencia económica y la calidad en los servicios, involucrando al ciudadano en su prestación y utilizando para ello la tecnología como elemento vertebrador y la colaboración público-privada como marco de actuación. Cabe destacar la colaboración de este Centro de Competencia con instituciones punteras a nivel mundial, como el

Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT) o el Centro de Innovación de Infraestructuras Inteligentes (Ci3), entre otras.

- El Centro de Competencia Medioambiental está enfocado al desarrollo de las capacidades en este sector. Tiene como misión proporcionar un soporte técnico completo a las unidades de negocio, vigente durante todo el ciclo de vida de los activos ambientales, desde los estudios y anteproyectos iniciales hasta el diseño de la solución más adecuada, la licitación, la supervisión técnica en la construcción y la asistencia durante el funcionamiento, todo ello con el objetivo de incorporar modificaciones y mejoras de forma continua. Desde este Centro de Competencia se identifican, además, todos los riesgos medioambientales e industriales. Asimismo, el Centro de Competencia Medioambiental mantiene una intensa actividad investigadora en materia de gestión de residuos.
- El Centro de Competencia de Mantenimiento de Infraestructuras está pensado para impulsar proyectos de eficiencia energética, gestión de instalaciones, mantenimiento de carreteras, etc. Su principal objetivo es la creación de valor en las unidades de negocio, apoyándose en la acción comercial, las licitaciones, la puesta en marcha de nuevos contratos y la búsqueda de nuevas líneas de actividad. El núcleo de este apoyo es la creación de nuevos conocimientos, la codificación de estándares, la gestión de una red de expertos y la innovación en la gestión de infraestructuras.
- El Centro de Competencia *Asset Management* concentra la experiencia en el diseño y la gestión integral de activos de infraestructuras, de un modo estructurado y predecible que aporta a los clientes un alto valor añadido. La actividad de este Centro facilita, además, la entrada de Ferrovial Servicios en nuevos mercados y sitúa a la compañía en una posición sólida frente a los competidores con una oferta única y diferenciada.

## Reino Unido

### Transformando la provisión de servicios

Ferrovial Servicios está presente en el Reino Unido a través de Amey, empresa de referencia en el mercado británico de servicios a infraestructuras urbanas, medioambientales, industriales, sociales y de transporte.

Durante 2013, Amey ha logrado unas ventas de 2.163 millones de euros, lo que representa un incremento del 49% respecto al año anterior, mientras el Resultado Bruto de Explotación ha alcanzado 137 millones de euros, un 13% más. La cartera de Ferrovial Servicios en este mercado asciende a 11.188 millones de euros, un incremento del 50% frente a 2012.

Así, Ferrovial Servicios ha duplicado su volumen de negocio en el Reino Unido tras la compra de Enterprise y la adjudicación de importantes contratos con clientes de referencia tanto en el sector público como privado. Las adjudicaciones más relevantes del año son:

- Milton Keynes Council: diseño, construcción y explotación de un complejo para el tratamiento de residuos. 266 millones de euros. 18 años.

- United Utilities: mantenimiento de la red de aguas en el noroeste de Inglaterra. 264 millones de euros. Cinco años.
- Highways Agency: mantenimiento del Área 6. 251 millones de euros. Cinco años.
- Highways Agency: mantenimiento del Área 8. 234 millones de euros. Cinco años.
- Severn Trent Water: mantenimiento de las canalizaciones de agua potable en las regiones de Midlands y Mid-Wales. 206 millones de euros. Cinco años.
- Hammersmith & Fulham, London Borough of Kensington & Chelsea: mantenimiento y conservación de los edificios municipales. 181 millones de euros. Cinco años.
- Gloucestershire City Council: conservación de carreteras. 171 millones de euros. Cinco años.
- Western Power Distribution: renovación y mejora en la red de tendido eléctrico aéreo. 143 millones de euros. Cinco años.



Gestión de instalaciones hidráulicas en el Reino Unido



- Liverpool City Council: mantenimiento de calles y limpieza viaria. 132 millones de euros. Nueve años.
- Northamptonshire County Council: recogida de residuos. 90 millones de euros. Siete años.
- Yorkshire Water: mantenimiento de infraestructuras para el tratamiento de agua. 87 millones de euros. Cinco años.
- Northern Gas Networks: mantenimiento de las infraestructuras de la red de gas. 80 millones de euros. Cuatro años.

## Ferrovial Servicios España

### Soluciones integradas de última generación

Ferrovial Servicios España es la unidad de negocio que resulta de la integración de las capacidades de Cespa y Ferrosfer. La combinación de ambos negocios ha convertido a Ferrovial Servicios en una nueva compañía capaz de ofrecer soluciones que cubran de forma integral todas las necesidades actuales y futuras del cliente, al disponer de la oferta de servicios más amplia del mercado y un modelo operativo verdaderamente diferencial.

Con el objetivo de ofrecer estos servicios de una manera eficiente, Ferrovial Servicios España tiene tres líneas de negocio:

- El área de Administraciones Locales ofrece una gama de servicios innovadores y sostenibles que cubren las principales necesidades de la ciudad. Al mismo tiempo, contribuye a que cada administración reduzca sustancialmente sus costes a través de la óptima gestión de los recursos disponibles.
- El negocio de Infraestructuras destaca en áreas como la eficiencia energética, el mantenimiento de instalaciones de sectores como el industrial, sanitario o aeroportuario, la conservación de carreteras, la gestión del tráfico aéreo

y la prestación de servicios auxiliares tan diversos como la gestión de centros deportivos, el transporte sanitario o los centros de atención al cliente (*call centers*).

- El área de Tratamiento e Industriales desarrolla soluciones innovadoras aplicables a las distintas etapas del ciclo de vida del residuo, como son la recogida, el tratamiento, el reciclaje y la valorización, aportando su amplia experiencia en servicios industriales especializados, como la transferencia de residuos o la limpieza de espacios confinados.

Durante el ejercicio 2013, las ventas se han mantenido en línea con el ejercicio anterior, a pesar de la difícil coyuntura económica en España. Destaca particularmente la cartera pendiente de ejecución, que se ha situado en 6.330 millones de euros, un 21% superior a 2012.



Hospital Universitario Marqués de Valdehilla, Santander



Estación de Remise en Madrid-Atocha

Entre los nuevos contratos más relevantes del ejercicio se encuentran los siguientes:

- Servicio Cántabro de Salud: prestación de los servicios no clínicos en el Hospital Universitario Marqués de Valdecilla. 567 millones de euros. 20 años.
- Ayuntamiento de Madrid: limpieza y conservación de espacios públicos y zonas verdes de los distritos Centro, Chamberí, Tetuán y barrio de Argüelles. 307 millones de euros. Ocho años.
- Renfe: atención al cliente a bordo, restauración, logística de transporte y aprovisionamiento en los trenes de larga distancia. 267 millones de euros. Cuatro años.
- Servicio Madrileño de Salud: limpieza integral de los hospitales La Paz, 12 de Octubre, Hospital Central de la Cruz Roja, Severo Ochoa, Cantoblanco, Móstoles, Fuenfría y José Germain. 85 millones de euros. Tres años.
- Ayuntamiento de Alicante: limpieza viaria y recogida, tratamiento, valorización y eliminación de residuos domésticos. 76 millones de euros. Ocho años.
- Telefónica: mantenimiento de los Centros de Proceso de Datos. 39 millones de euros. Quince años.
- Iberia: mantenimiento y limpieza de instalaciones. 34 millones de euros. Cuatro años.
- Servicio Madrileño de Salud: limpieza de centros sanitarios de atención primaria. 29 millones de euros. Tres años.
- Ayuntamiento de Almería: mantenimiento de parques y jardines. 20 millones de euros. Cuatro años.
- Junta de Castilla y León: suministro de agua y energía, servicios energéticos y mantenimiento de instalaciones de la Gerencia de Servicios Sociales. 20 millones de euros. Diez años.

- Ayuntamiento de Tegui (Canarias): recogida de residuos sólidos urbanos. 19 millones de euros. 12 años.
- Ministerio de Fomento: mantenimiento y conservación de 171 kilómetros de carreteras de la Comunidad de Madrid, incluidas las infraestructuras de suministro de energía eléctrica. 18 millones de euros. Cuatro años.

## Ferrovial Servicios Internacional

### Nuevas geografías

Ferrovial Servicios Internacional nace con el objetivo de potenciar el crecimiento de Ferrovial Servicios en nuevos mercados. Actualmente, esta unidad de negocio está presente en Chile, Polonia, Portugal y Catar.



Aeropuerto Internacional de Doha (Catar)

En Chile, Ferrovial Servicios ha iniciado sus operaciones a través de la compra de Steel Ingeniería. Desde esta adquisición, la nueva Steel Ferrovial Servicios ha obtenido nuevas adjudicaciones, entre las que destacan la limpieza de los hornos en la mina Chuquicamata, durante cuatro años y el suministro de equipos en las minas Radomiro Tomic y Gabriela Mistral durante los próximos cinco años.

En Polonia, Ferrovial Servicios opera a través de FBSerwis, una *joint venture* con Budimex, la mayor constructora del país. Entre los principales contratos conseguidos durante el año figuran la conservación de la autopista S7, el mantenimiento de la autopista A4 y del Estadio Nacional de Varsovia.

En Portugal, Ferrovial Servicios destaca como uno de los principales proveedores de soluciones de residuos urbanos. Durante el ejercicio 2013 destacan nuevos contratos como la construcción y la gestión del vertedero de Lipor en Póvoa do Varzim (Oporto) durante los próximos 25 años y la renovación de la recogida urbana de Planalto Beirão durante los próximos nueve años.

En el Emirato de Catar, Ferrovial Servicios ha puesto en marcha tres contratos de mantenimiento, con un volumen de 169 millones de euros, en el nuevo Aeropuerto Internacional de Doha, que será inaugurado en los próximos meses.

## Sólidos cimientos para el crecimiento futuro

En resumen, el año 2013 ha sido un año clave en la implantación de la estrategia de crecimiento rentable de Ferrovial Servicios. Las operaciones en los mercados principales siguen mostrando solidez, las adquisiciones completadas durante el ejercicio refuerzan las capacidades y posición competitiva y se ha puesto en marcha una nueva organización para fomentar el crecimiento rentable de la compañía.



Estadio Nacional (Varsovia, Polonia)



Planta de tratamiento de Lipor en Póvoa do Varzim (Oporto, Portugal)

# AUTOPISTAS

**Cintra se constituye como compañía en febrero de 1998 para concentrar la actividad de promoción privada de autopistas de Ferrovial. Su larga experiencia en el sector se inicia en 1968 con la adjudicación de la autopista de peaje A-8 Bilbao-Behevia, licitada por primera vez en España con financiación y gestión privadas. Desde su creación, Cintra ha basado su estrategia de crecimiento en buscar las mejores oportunidades de inversión y la eficiente gestión de las mismas. Gracias a esto, se ha convertido en uno de los líderes en la promoción privada de infraestructuras de transporte del mundo.**

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

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

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

Esta estrategia se ve reflejada en la continua incorporación de nuevos activos desde su fundación como compañía. A cierre del 2013, Cintra cuenta con una cartera de 26 concesiones repartidas entre Canadá, Estados Unidos, España, Reino Unido, Portugal, Irlanda y Grecia. Siete países en los que gestiona 2.150 kilómetros de autopista, con una inversión que supera los 21.300 millones de euros, además de los aparcamientos Serranopark, en Madrid, nombrados mejor *parking* de España por EuroTest.

La búsqueda de los proyectos de inversión más atractivos, con independencia de su ubicación geográfica, ha llevado a Cintra a desarrollar una fuerte presencia internacional. Al cierre del ejercicio 2013, el 60% de la cifra de negocio y el 60% del resultado bruto de explotación (RBE) proceden de proyectos fuera de España.

Sin embargo, Cintra es más que su cartera de activos. La compañía cuenta con cerca de 2.000 profesionales, de los que un 78% trabaja fuera de España. Su plantilla está formada por un equipo multidisciplinar especializado en la detección, análisis y preparación de ofertas para licitar con éxito nuevos proyectos. Por tanto, el valor de Cintra reside también en la experiencia adquirida y el conocimiento aportado por su capital humano.

# 9

**países**

presencia internacional

# 2.150

**kilómetros**

de autopistas

# 26

**concesiones**

# 21.380

**inversión**

millones de euros



## Evolución del ejercicio

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

### Nuevos proyectos

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

Sin embargo, la actual situación del mercado ofrece a Cintra grandes oportunidades para continuar con su estrategia de crecimiento. Las finanzas públicas de la mayoría de las administraciones de los mercados tradicionales para esta compañía se han visto afectadas por la menor recaudación impositiva y el incremento del gasto. Por ello, las administraciones buscan ahora la colaboración público-privada para el desarrollo de nuevos proyectos. De ahí que en los dos últimos años haya aumentado la actividad de licitación.

Así, las administraciones se apoyan en el desarrollo de proyectos de infraestructuras como una de las formas para incentivar la actividad económica. Además, los proyectos son más robustos económicamente y están mejor estructurados, con un reparto de riesgos más eficiente.

En 2013 la estrategia de Cintra ha seguido enfocada al crecimiento, resultando adjudicataria del proyecto M8 M73 M74 *Highway Improvements*, para ampliar y mejorar las autopistas de Escocia Central, el primer proyecto de esta compañía en Reino Unido. También se ha alcanzado el cierre financiero de los segmentos 3A y 3B de la NTE, llamados NTE 35W, en el área metropolitana de Dallas/Fort Worth (Texas), y de la autopista A-66 (España), entre Benavente y Zamora, que supone la finalización de la Ruta de la Plata.

### ○ Norteamérica

En Norteamérica se está observando un repunte en la actividad promotora de las distintas Administraciones Públicas, principalmente debido a la falta de recursos para afrontar nuevos proyectos por los déficit incurridos en los últimos años. Por ello, Estados Unidos sigue siendo un mercado atractivo para Cintra. A pesar de necesitar nuevas inversiones para ampliar capacidad y para renovar las infraestructuras existentes, la falta de fondos públicos dificultan el desarrollo en este mercado. No obstante, la creciente popularidad del modelo concesional ha hecho que el número de oportunidades se haya visto incrementado a lo largo de este año.

Si se analiza este país por Estados, Texas, Virginia y Florida continúan liderando la lista de mercados más desarrollados seguidos por Indiana, California y Colorado. Además, Cintra está participando en la licitación de proyectos en Carolina del Norte, Texas, Illinois, Indiana y Ohio.

En Texas, Cintra alcanzó el cierre financiero de la NTE 35W, es decir, de los segmentos 3A y 3B de la autopista North Tarrant Express en el área metropolitana de Dallas/Fort Worth, en el mes de septiembre. El proyecto supone una inversión aproximada de 1.338 millones de dólares americanos. Este hito confirma la confianza de los mercados financieros en esta compañía.

En cuanto a Canadá, Cintra está participando en el proceso de licitación de la segunda fase de la extensión de la autopista 407, en Toronto, un proyecto tipo *availability* de gran relevancia para el futuro crecimiento de la autopista 407 ETR y de la primera extensión 407 East.

Además, como reconocimiento a su trayectoria en Estados Unidos, este año esta compañía ha sido premiada con el *North American Infrastructure Developer of the Year*, por la revista *Infrastructure Investor*.

## ○ Europa

En el continente europeo, Cintra ha conseguido la adjudicación del proyecto M8 M73 M74 *Highway Improvements*, en Escocia, en agosto de 2013. Este proyecto consiste en la ejecución de una serie de mejoras en la red existente en la principal vía de comunicación del país. El cierre financiero está previsto para los primeros meses de 2014. También en Escocia se está trabajando en la oferta del proyecto *Aberdeen Western Perimeter Route*, cuya licitación concluirá a mediados del próximo año.

Por otro lado, continúa el seguimiento de ciertos mercados específicos donde se esperan oportunidades en el corto-medio plazo como pueden ser Holanda e Irlanda. En este último país, Cintra está precalificada en dos proyectos de autopistas bajo la modalidad de pago por disponibilidad cuya licitación se llevará a cabo en 2014.



Autopista M8, Escocia Central, Reino Unido.

## ○ Otros mercados y sectores

En cuanto a otros mercados, la mayor parte de la actividad de esta compañía se centra en algunos países de Latinoamérica, principalmente Colombia y Perú, aunque también se siguen algunas oportunidades muy concretas en Chile y Brasil. De este modo, desde la oficina de Colombia, Cintra ha conseguido resultar precalificada en diez de los procesos anunciados hasta la fecha por parte de la Agencia Nacional de Infraestructuras (ANI).

En Australia el mercado de PPPs está progresando positivamente, tras atravesar casi una década de estancamiento. Hace más de un año, Cintra abrió su oficina de Sídney en una clara y oportuna apuesta por la vuelta de los PPPs. Gracias a esta estrategia, en 2013 esta compañía ha sido precalificada en el principal proyecto PPP de carreteras de Australia, East West Link en Melbourne.

En relación al sector del agua, siempre bajo modelo de concesiones a largo plazo, tanto en Estados Unidos como en Latinoamérica se han analizado varias oportunidades a lo largo del año.

Actualmente, Cintra continúa la labor de análisis de nuevos países y sectores. El objetivo fundamental de este continuo análisis es el de explorar nuevas oportunidades de inversión, sin renunciar a priori a proyectos potencialmente interesantes, aunque sin sacrificar los principios fundamentales seguidos hasta ahora.

Esta compañía está desarrollando mercado y buscando oportunidades tanto en proyectos de nueva construcción (*greenfield*) como de activos en operación (*brownfield*), principalmente en los Estados de Nueva Gales del Sur, Victoria y Queensland, así como en Nueva Zelanda, país donde la administración comienza a utilizar el modelo PPP para el desarrollo de infraestructuras.

## Perspectivas para 2014

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

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

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

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

## Gestión de la cartera de proyectos

En 2013 se ha confirmado la recuperación del tráfico en Estados Unidos y Canadá, a pesar de que las consecuencias de la crisis económica son importantes, en términos de tráfico, para otros mercados. Cabe destacar la fortaleza del activo más representativo: la autopista canadiense 407 ETR, que ha mejorado sus ventas y RBE (9,2% y 9,3%, respectivamente y en moneda local) y que consolida por puesta en equivalencia. Estos resultados son consecuencia del incremento de tarifas aplicadas y de la mejora del tráfico (0,7%), como consecuencia del incremento de la distancia media recorrida. Esto ha permitido que los dividendos recibidos de la 407 ETR aumentasen sustancialmente (13,3%), alcanzando los 294 millones de dólares canadienses.



Autopista NTE, Texas, Estados Unidos.



La autopista Indiana Toll Road, en Estados Unidos, ha experimentado una recuperación del tráfico, en particular el de vehículos pesados.

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

Durante 2013, la movilidad en el norte de Texas se vio incrementada por la apertura al tráfico, el 14 de diciembre, del Segmento Este de cinco kilómetros de la autopista LBJ Express, que Cintra gestionará durante los próximos 50 años.

## Financiación

En lo referente a la actividad de financiación y a pesar de que las turbulencias en los mercados financieros han continuado durante el 2013, cabe destacar alguna de las operaciones realizadas este año.

Por una parte, el cierre financiero de los segmentos 3A y 3B del sistema de North Tarrant Express en el área metropolitana de Dallas/Fort Worth, en el mes de septiembre, con un importe aproximado de 1.338 millones de dólares americanos. Por otro lado, el cierre financiero en España de la autopista A-66 Benavente-Zamora, con una inversión de unos 200 millones de euros.

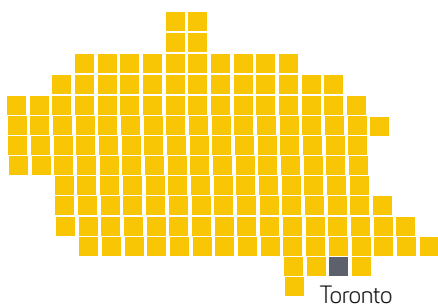
A finales de 2013 Cintra logró cerrar con éxito un acuerdo de reestructuración para las autopistas griegas Nea Odos y Central Greece, bloqueadas por la situación de *default* y posteriores rescates sufridos por el país heleno. Según éste, Cintra permanecerá en el capital de ambos proyectos y se liberará de todos los compromisos de aportación a futuro y de todas las garantías aportadas hasta el momento.

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

**Cintra continúa gestionando activamente sus proyectos**, tanto aquellos que están en construcción como los que están en operación, optimizando la eficiencia de su gestión y mejorando la calidad del servicio prestado



## Canadá



### Autopista 407 ETR

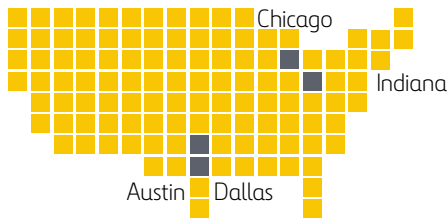
- Ruta alternativa a uno de los corredores más congestionados de Norteamérica.
- Sistema de peaje completamente electrónico, sin barreras (*free flow*). Permite manejar volúmenes de tráfico muy elevados sin esperas.
- Libertad tarifaria: posibilidad de subir las tarifas libremente sin realización de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

### Autopista 407 EDG

- Primer proyecto de pago por disponibilidad, sin cobro de peajes ni riesgo de tráfico de Norteamérica.
- Actualmente, la infraestructura está en construcción. La apertura al tráfico se producirá a finales de 2015.
- Pieza fundamental para el desarrollo económico de la zona este de la ciudad de Toronto. Supondrá la creación de más de 13.000 nuevos puestos de trabajo.



## Estados Unidos



### Autopista North Tarrant Express (NTE)

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



### Autopista NTE 35-W

- Se trata del diseño, construcción, financiación y operación de un tramo que amplía en más de 16 km la autopista North Tarrant Express en el área de Dallas/Fort Worth en Texas.
- La concesión tendrá una duración de 52 años desde la firma del cierre comercial de la autopista NTE, celebrada en 2009.
- El proyecto incluye los tramos 3A, de diez kilómetros de longitud, a lo largo de la autopista I-35W, desde Fort Worth hasta la IH-820; el enlace entre la I-35W y la IH-820; y el tramo 3B, de seis kilómetros, desde la conexión con la IH-820 hasta la US 287.
- El sistema de peaje es electrónico y sin barreras.
- Las tarifas son dinámicas en función de la demanda.



### Autopista LBJ Express

- Construcción, mantenimiento y gestión de 27,4 kilómetros de la autopista Lyndon B. Johnson (LBJ Expressway), ubicada entre las carreteras interestatales IH-35E y US-75, y la interestatal IH-35E, entre el Loop 12 y LBJ, en el norte de Dallas (Texas).
- La construcción comenzó a finales de 2010. En diciembre de 2013 entró en servicio el primer segmento de cinco kilómetros. La apertura de un segundo segmento de seis kilómetros está prevista para mediados de 2014. La finalización de las obras y la apertura total será a finales de 2015.
- Contará con 21 kilómetros de carriles dedicados a peaje, hasta tres por sentido.
- Sistema de peaje electrónico y sin barreras.
- Las tarifas son dinámicas y pueden cambiarse cada cinco minutos para tratar de mantener una velocidad mínima de 50 millas/hora.



### Autopista Chicago Skyway

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



Autopista LBJ Express, Texas, Estados Unidos.

### Autopista Indiana Toll Road

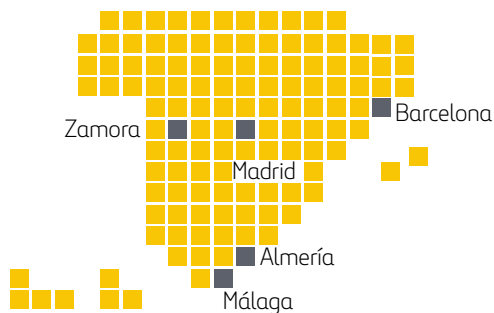
- Dos tramos diferentes:
  - Tramo Oeste, de 37 kilómetros de peaje abierto, que conecta con Chicago Skyway y proporciona una alternativa en un corredor muy congestionado.
  - Tramo Este, de 217 kilómetros de peaje cerrado, hasta la frontera con Ohio. Forma parte de la principal ruta de conexión entre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

### SH-130 Segmentos 5&6

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



## España



### Autopista Autema

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



### Autopista Alcalá-O'Donnell (M203)

- La autopista amplía los accesos desde el Corredor del Henares hasta el centro y sur de Madrid, creando un eje transversal alternativo a la A-2.
- Las tarifas están indexadas a la inflación.
- La duración de la concesión se podrá ampliar un año en función de los índices de siniestralidad.



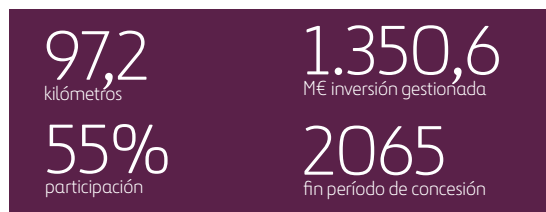


### Autopista Madrid Sur (R4)

- La R-4 constituye una alternativa a la A-4 entre Getafe y Ocaña, pasando por las localidades de Pinto, Valdemoro, Seseña y Aranjuez.
- La concesión consta de un tramo de peaje (R-4) que enlaza la M-50 y Ocaña y otro libre de peaje formado por parte de la M-50 (entre A-2 y M-409) y la M-31 (que enlaza la M-40 y la M-50).
- Conecta con la autopista Madrid-Levante, completando una conexión de peaje de 180 kilómetros entre Madrid y la costa este.
- Tarifas indexadas a inflación, con un ajuste si el tráfico real supera al previsto.

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

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



### Autopista Ausol I

- La autopista Málaga-Estepona contribuye notablemente a la fluidez del tráfico a lo largo de la Costa del Sol. Forma parte del itinerario europeo E15.
- La tarifa se adecúa a la temporada del año, siendo la temporada alta los meses de verano y la Semana Santa.
- Tarifas indexadas a inflación, con un ajuste si el tráfico supera al previsto.

### Autopista Ausol II

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



Autopista Madrid - Levante, Madrid, España.



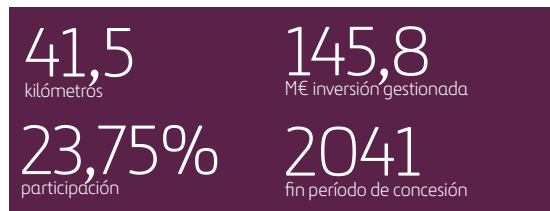
### Autovía de la Plata

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

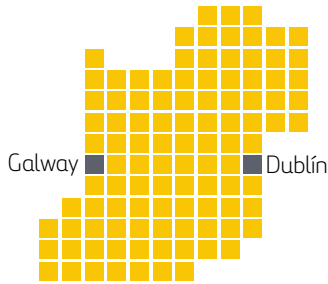


### Autovía del Almanzora

- Colaboración público-privada para construir, conservar, mantener y explotar el tramo de la Autovía del Almanzora entre Purchena y la A-7 o Autovía del Mediterráneo, a su paso por Huércal-Overa (Almería).
- A-334 pretende convertir la comarca del Almanzora en un punto estratégico entre Levante, el norte de Granada y Almería. Conectará esta zona con el corredor que une la A-92 y Andalucía Occidental.



## Irlanda



### Autopista Eurolink M3

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

### Autopista Eurolink M4-M6

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

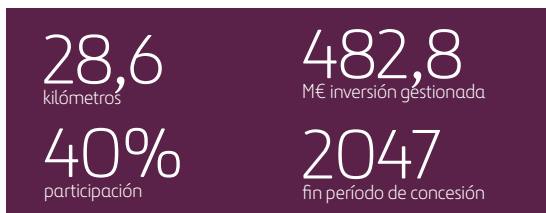


## Reino Unido



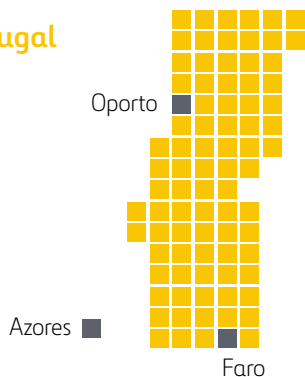
### Autopista M8 M73 M74

- Colaboración público-privada para completar la red de autopistas de Escocia Central entre las dos principales ciudades del país, Glasgow y Edimburgo.
- Se transformará en autopista el tramo de la carretera A8 que discurre entre Baillieston y Newhouse. Se mejorará el Raith Interchange y se ampliarán varios tramos de la M8, M73 y M74. Se realizarán 28,6 kilómetros de autopistas: 12,4 kilómetros de nueva construcción y otros 16,2 supondrán la mejora del trazado ya existente.
- La concesión tendrá una duración de 33 años.
- Se trata de un pago por disponibilidad, por lo que los ingresos de la concesionaria estarán ligados al nivel de servicio y disponibilidad de la infraestructura.



Autopista M8, Escocia Central, Reino Unido.

## Portugal

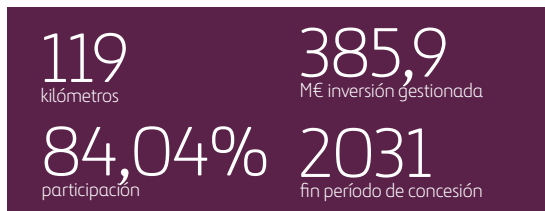


### Autopista Norte-Litoral

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

### Autopista Euroscut Algarve

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





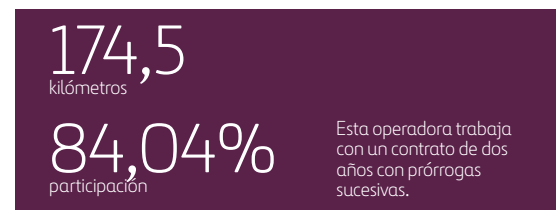
### Autopista Euroscut Açores

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

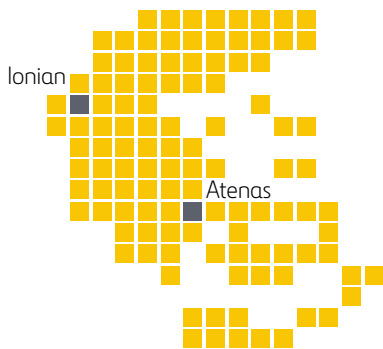


### Vialivre

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



## Grecia



### Autopista Ionian Roads

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

### Autopista Central Greece

- Discurre en dirección norte-sureste por el centro de Grecia, conectando las autopistas Egnatia Odos y Pathe, en la localidad de Lamia.
- Consta de dos tramos:
  - El primero, llamado Grecia Central, de 174 kilómetros de longitud, será construido íntegramente por el consorcio. 78 kilómetros se construirán en una primera fase, hasta 2015, y los 96 kilómetros restantes, posteriormente.
  - El segundo tramo, de 57 kilómetros, es adyacente al anterior y será construido por el gobierno griego y transferido después a la concesionaria. Los primeros 27 kilómetros se encuentran ya en operación.
- Tarifas indexadas a inflación.

378,7  
kilómetros

1.263,7  
M€ inversión gestionada

33,34%  
participación

2037  
fin período de concesión

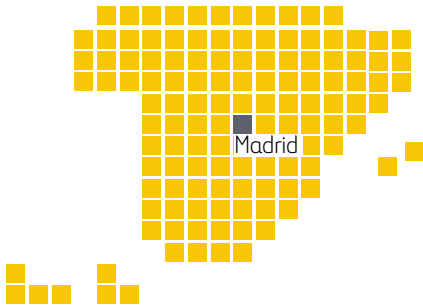
231  
kilómetros

649,9  
M€ inversión gestionada

33,34%  
participación

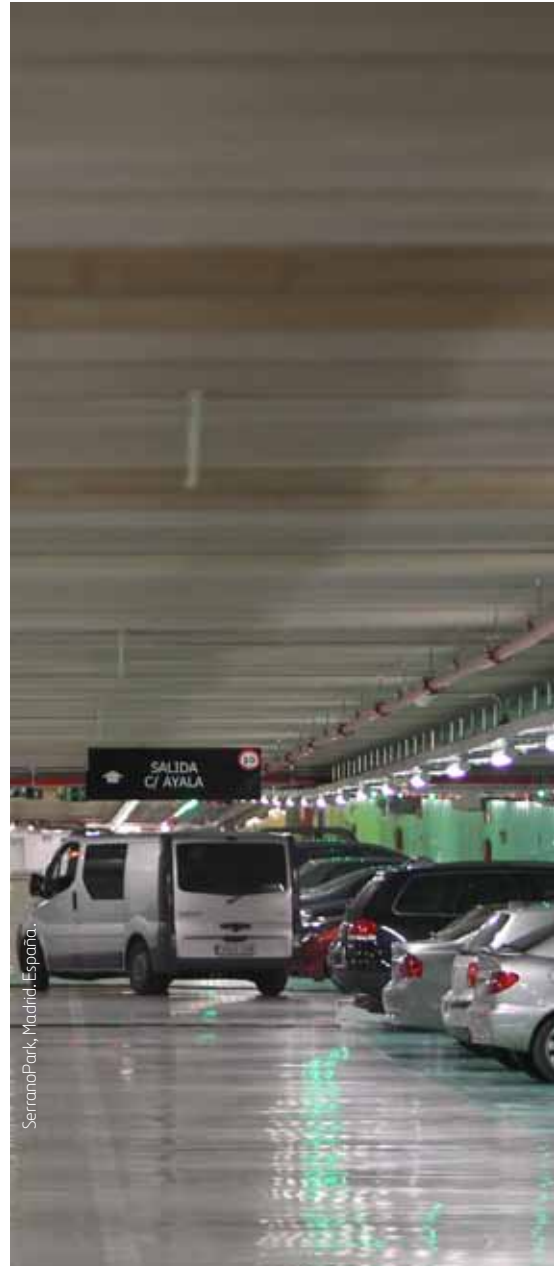
2038  
fin período de concesión

## Aparcamientos



### Serranopark

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



SerranoPark, Madrid, España.

# CONSTRUCCIÓN

**Ferrovial Agroman es la unidad que desarrolla las actividades de construcción de obra civil, edificación y obra industrial. Es reconocida a nivel internacional por su capacidad de diseño y construcción de obras singulares de todo tipo, y principalmente de grandes infraestructuras de transporte. En su *track-record* histórico se incluyen hasta la fecha obras que acumulan más de 490 kilómetros de túneles, 19.200 kilómetros de carretera (incluyendo 4.000 kilómetros de autopistas) y 4.700 kilómetros de líneas de ferrocarril (incluyendo 700 kilómetros de ferrocarril de Alta Velocidad).**

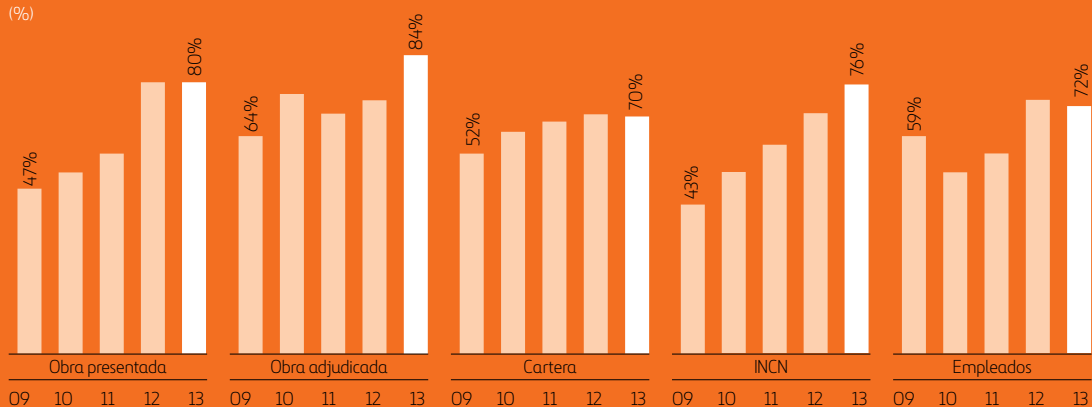
**Destaca también el compromiso con la seguridad y el medio ambiente, como muestran varios premios a la terminal T2A de Heathrow (*Constructing Excellence, RoSPA, Green Apple*), que en 2013 batió el récord del Reino Unido de horas consecutivas sin accidentes.**

El negocio ha conseguido mantener en el año 2013 un nivel de ventas superior a los 4.000 millones de euros, al igual que en años anteriores, gracias a la fuerte expansión de su actividad internacional. Este posicionamiento está basado en mercados estratégicos estables entre los que destacan Norteamérica, Reino Unido, Polonia o Latinoamérica, y se ha visto fortalecido a lo largo de 2013 con adjudicaciones en nuevos mercados de Oriente Medio, Latinoamérica y en Australia. Mantiene una elevada cartera de trabajos de más de 7.800 millones de euros, que supone en torno a dos años de ejecución de obra, y que garantiza estabilidad en el nivel de ventas a futuro.

La actividad internacional ha mantenido en 2013 la tendencia estratégica de años anteriores aumentando su peso en el conjunto del negocio, hasta alcanzar un 76% en ventas y un 70% en cartera. Esta evolución es previsible que continúe a futuro, como prueban el porcentaje de la obra presentada a nivel internacional que supone un 80% del total, y el de la obra adjudicada, que asciende hasta un 84%. Además, más del 90% de las ventas internacionales y más del 85% de la cartera internacional proceden de los principales mercados estratégicos, Estados Unidos y Canadá, Polonia y Reino Unido, estables y con bajo riesgo país.

## Internacional sobre el total

(%)





# 76%

**ingresos**

negocio internacional

# 5,5

**millones de horas**

sin incidentes notificables en la T2A

# 23

**países**

# 46,3

**millones de dólares**

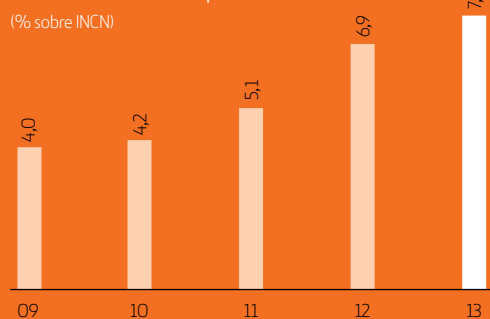
producción media mensual de la LBJ

La rentabilidad del negocio en 2013 continuó la tendencia al alza de los últimos ejercicios. El Resultado Bruto de Explotación y el Resultado de Explotación antes de deterioro y venta de activos han crecido un 2% y un 5% respectivamente en 2013, mejorando incluso los de 2012 cuando ya experimentaron una fuerte subida. El margen del Resultado de Explotación supone un 7,7% sobre INCN, el máximo conseguido por Ferrovial Agroman desde la fusión de ambas empresas en el año 1999. El crecimiento aún ha sido superior en Resultado Antes de Impuestos, con un 25% de mejora frente a 2012, llegando a una cifra absoluta de 394 millones de euros.

El flujo de operaciones antes de impuestos ha sido muy favorable un año más, superando los 300 millones de euros, prácticamente el triple de lo conseguido en 2012. Ferrovial Agroman culmina así desde 2008, cuando la crisis comenzó a afectar a España, un período de seis años consecutivos con flujos positivos, y un flujo acumulado de más de 1.900 millones de euros.

## Resultado de explotación

(% sobre INCN)



## Evolución del Ejercicio

### Mercado de Construcción en España

Por séptimo año consecutivo, el mercado de la construcción en España ha reducido su actividad, con una caída en torno al 10%, no ralentizando el ritmo de caída respecto a 2012. No obstante, el peso de la inversión en construcción en España se ha reducido en 2013 a un 10% del total del PIB, igual a la media en la Unión Europea, y muy por debajo del máximo del 18% de 2007. Esto, junto al retorno a tasas positivas de crecimiento del PIB en España en 2014, hacen que para este año sí se prevea una menor caída del sector, que el consenso de estimadores sitúa en 4%.

La obra civil ha continuado la contracción iniciada en 2010 con un caída en 2013 próxima al 25%, debido a la necesidad de las Administraciones Públicas de equilibrar el elevado déficit público. Las perspectivas para 2014 son que las caídas persistirán aunque a ritmos inferiores, como anticipan los Presupuestos Generales del Estado para 2014 de los Ministerios de Fomento y Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente con una reducción de su inversión de un 9,5%. Por primera vez en los últimos años comienza a haber indicadores que anticipan un comienzo de recuperación, como el crecimiento del 23% de la licitación pública en 2013 según Seopan, si bien su traducción en un crecimiento del sector aún puede demorarse tras las fuertes caídas de la licitación pública en 2010-2012.

Entre los dinamizadores de la licitación pública en 2013 destaca el Ministerio de Fomento, con un crecimiento del 34% que incluye actuaciones del Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda (PITVI) 2012-2024, que prevé una inversión de 136.627 millones de euros. En este Plan destacan inversiones públicas de más de 52.000 millones de euros en ferrocarril, casi 40.000 millones de euros en carreteras, así como inversiones privadas en carreteras y puertos por más de 15.000 millones de euros. La ejecución de estas actuaciones debe ser un elemento estabilizador para el sector a

medio plazo, si bien hasta el punto de inflexión previsto en el año 2015-2016, el Ministerio de Fomento prevé que continúe cayendo la inversión.

El sector de la edificación redujo su actividad en 2013 con una caída algo superior al 5%, similar a la de 2012, y sin que haya perspectivas claras de recuperación en el corto plazo. Así, por ejemplo, el sector de la vivienda cerrará 2013 con algo menos de 60.000 viviendas visadas, en torno a un 15% menos que en 2012 a pesar de que ese año ya registró el mínimo de la serie histórica desde principio de los años 80.

En este contexto, Ferrovial Agroman se ha visto afectada en una medida similar a la del resto de grandes constructoras, con una caída del total de ventas en España de un 25% en 2013.



Estación Marítima de Denia, Alicante, España

## Presencia Internacional

El peso creciente de la actividad internacional de Ferrovial Agroman, y su crecimiento en 2013 del 5% a tipo de cambio constante (2% a tipo de cambio real), han permitido compensar parcialmente la reducción de la actividad de construcción en España.

El posicionamiento estratégico se basa en una combinación de mercados clave escogidos por su estabilidad macroeconómica y su seguridad jurídica, que aportan más del 85% de la cartera internacional: Estados Unidos y Canadá, países estables pero con un importante déficit de infraestructuras; Polonia, que será el mayor receptor de fondos de la UE para infraestructuras en 2014-2020; y Reino Unido, con grandes proyectos de infraestructuras previstas. En estos países destacan las adjudicaciones de proyectos singulares como las autopistas NTE Extension en Estados Unidos (alrededor de 735 millones de euros) o la M8 en Escocia (aproximadamente 375 millones de euros).

Se cuenta también con presencia y actividad creciente en otros países en los que se ha estado trabajando de forma estable históricamente, y en los que se han abierto oficinas en los últimos años con vocación de permanencia. La actividad se extiende así a gran parte de Latinoamérica (Chile, Colombia, Perú, Brasil o Puerto Rico), Oriente Medio (Catar, Omán o Arabia Saudí), Europa Occidental (Irlanda, Portugal y Francia), Singapur y Australia. Destaca la obtención en 2013 de las primeras adjudicaciones en Australia y Brasil, así como los grandes contratos en Omán del Tramo 5 de la autopista Batinah por aproximadamente 260 millones de euros o la Planta Desaladora de Al Ghubrah por alrededor de 160 millones de euros.

### Estados Unidos y Canadá

Estados Unidos aporta más del 50% de la cartera internacional y más de 1.200 millones de euros de facturación. Este posicionamiento se corresponde tanto con grandes proyectos PPP junto a Cintra, como las Autopistas NTE y LBJ o más

recientemente la NTE-Extensión, como con proyectos D&B (*Design&Build*) directamente para el cliente final como la US 460 de Virginia.

Ferrovial Agroman abarca todo el país con las oficinas en Texas (el segundo mayor mercado de construcción del país, en el que la compañía es líder en proyectos D&B de concesiones y con la filial de obra civil Webber), la Costa Este (Georgia) y la Costa Oeste (California).

En Estados Unidos la inversión actual en infraestructuras de transporte terrestre se financia en una parte sustancial a través de los fondos federales. El programa nacional aprobado en julio de 2012, *Moving Ahead for Progress in 21st Century Act* (MAP-21), está invirtiendo 108.000 millones de dólares durante un plazo de 27 meses que termina en septiembre de 2014. En enero de 2014 se han iniciado negociaciones para la definición de un nuevo programa de fondos a largo plazo.

En su informe de 2013 *Report Card*, la *American Society of Civil Engineers* (ASCE) asignaba una nota negativa a las infraestructuras del país, declarando la necesidad de invertir 450.000 millones de dólares anuales en 2013-2020 de los que 200.000 millones no tendrían financiación. Se observa como respuesta a esta falta de financiación, una tendencia creciente de los estados hacia fórmulas de colaboración público-privada, en las que Ferrovial Agroman tiene amplia experiencia junto a Cintra.

En Canadá, a través de la oficina de la provincia de Ontario, se está ejecutando el proyecto singular de la Extensión de la autopista ETR-407 East, adjudicada en 2012 por más de 600 millones de euros a un consorcio participado por Ferrovial Agroman, a la que se han sumado nuevas adjudicaciones de menor tamaño a lo largo de 2013. Es un mercado muy interesante por su elevado uso de PPPs y el apoyo del Gobierno Federal a la construcción de infraestructuras con planes como el *New Building Canada Plan*, que invertirá 47.000 millones de dólares canadienses en los próximos 10 años.

Canadá es además el mayor mercado mundial en minería y cuenta con importantes planes de inversión en

proyectos de energía, lo que complementa a la obra pública para convertir al país en un mercado muy atractivo para la construcción.

## Polonia

Polonia es el mayor mercado de construcción en Europa del Este, en el que Ferrovial Agroman actúa a través de la constructora líder del país, Budimex, con una facturación en 2013 de casi 1.100 millones de euros, y una capitalización bursátil de 811 millones de euros a cierre de 2013.

En 2013 se produjo el primer descenso relevante de la actividad de construcción en el país tras varios años de crecimiento (en torno a un 10% de caída, en base a los distintos estimadores). Las perspectivas para 2014 y los años siguientes vuelven a ser positivas, esperándose una recuperación progresiva, si bien es posible que se demore hasta finales de 2014 o 2015, con diferentes opiniones de los distintos previsores. En cualquier caso, la mejora se debe producir a corto plazo, gracias a la mejora macroeconómica y a la favorable asignación de fondos de la Unión Europea para el nuevo período 2014-2020, en el que Polonia será el mayor receptor de dichos fondos.



Puente sobre Vístula River, Kwidzyn, Polonia.

La actividad más afectada fue la obra civil, con una caída estimada de un 15% por la finalización del ciclo 2007-2013 de Fondos Europeos y la conclusión de las infraestructuras de la Eurocopa 2012. Para 2014 es previsible una caída más moderada, ya que a partir de la segunda mitad del año se debe empezar a notar el efecto positivo de los nuevos Fondos Europeos, cuya dotación para infraestructuras en 2014-2020 aumentará levemente hasta 26.000 millones de euros. En base a esta previsión, en diciembre de 2013 el gobierno polaco anunció inversiones en carreteras en 2014-2019 por 10.000 millones de euros, que junto al repunte en ferrocarriles a partir de 2015-2016 y los planes de renovación centrales de generación de energía, hacen que las perspectivas de la obra civil en Polonia sean muy favorables.

También la edificación sufrió una caída relevante en 2013, aunque algo inferior al 10%. La misma se debió a la ralentización del crecimiento del PIB en línea con lo sucedido en toda Europa, la conclusión de las actuaciones de edificación de la Eurocopa y la debilidad de la vivienda. Las previsiones de recuperación son algo más débiles que en la obra civil.

## Reino Unido

Se está presente de forma estable en Reino Unido, el tercer mayor mercado de construcción en Europa por tamaño, desde la constitución de la oficina en Londres en el año 2006. Esta actividad ha tenido un crecimiento continuado, gracias a la capacidad técnica de la compañía que la ha hecho relevante frente a otros competidores del mercado, y que ha permitido el acceso a grandes contratos tanto con clientes inversores en los que participa Ferrovial (HAH o SPEs a través de Amey o Cintra), como con otros clientes de fuera del grupo Ferrovial como CrossRail.

La actividad en Reino Unido ha cerrado 2013 con un máximo histórico de facturación superior a los 400 millones de euros, más de 500 millones de euros de cartera y proyectos emblemáticos en ejecución como el Edificio Terminal Este del Aeropuerto de Heathrow, tres tramos del proyecto ferroviario CrossRail o el Sistema Integrado de Equipajes de la T3 de Heathrow. Además, esta presencia estable se ha visto conso-



lidada con la adjudicación en 2013 de la autopista M8 en Escocia por 372 millones de euros.

Las oportunidades de crecimiento son numerosas en grandes obras civiles, la mayoría incluidas en el *National Infrastructure Plan* publicado por el Gobierno del Reino Unido en noviembre de 2011, en el que se identifican 500 proyectos y planes prioritarios por un total de 250.000 millones de libras. Los proyectos se centran en transporte (ferrocarril de alta velocidad, metro, PPPs de carreteras, aeropuertos), energía (centrales de ciclo combinado, nucleares, incineradoras, parques eólicos *offshore*) y ciclo del agua.

## Perspectivas para 2014

Para 2014 se prevé que una facturación estable, basada en una evolución de los negocios similar a la de ejercicios anteriores, con crecimiento en la actividad internacional y una nueva caída en el negocio nacional.

En base a la cartera de 2013 y la evolución prevista de la contratación en 2014, se espera que el peso de la actividad internacional se acerque ya al 80% del total del negocio.

## Construcción en España

El área de construcción en España lleva a cabo esta actividad en todos los ámbitos de la obra civil y la edificación.

Su cifra de negocio se situó en 923 millones de euros, y la cartera en 1.964 millones de euros, ambas con caídas respectivamente de un 27% y un 12% respecto al año precedente (sin incluir la parte nacional de Cadagua). A pesar de estas caídas, la rentabilidad del negocio se ha mantenido en niveles muy favorables, gracias a la selectividad en la contratación, el continuado ajuste en los costes de estructura y la liberación de provisiones por finalización de proyectos que no se ve compensada por el inicio de nuevos proyectos.

Las mayores adjudicaciones del ejercicio han sido el Hospital Valdecilla en Cantabria (70 millones de euros, en UTE al 75%), la edificación de 229 viviendas en la calle Guatemala de Madrid (23 millones de euros), la fase 1B de la terminal de contenedores del muelle del Prat en el Puerto de Barcelona (28 millones de euros, en UTE al 60%), las redes de abastecimiento de agua a municipios del bajo Iregua en La Rioja (16 millones de euros, en UTE al 65% incluyendo la participación de Cadagua) o los edificios del proyecto Biomodo en el Consorcio del Parque de las Ciencias de Granada (10 millones de euros, en UTE al 90%).

En 2013 se han inaugurado numerosas obras singulares, como el Centro de Proceso de Datos (CPD) de Telefónica en Alcalá de Henares, los tramos de AVE entre Mollet del Vallès-Montornès del Vallès y Villafranca del Duero-Coreses, el tramo Otur-Villapedre de la A-8 Autovía del Cantábrico, el Archivo Histórico Nacional de Euskadi, el Centro de Innovación de Clientes de 3M o el emisario submarino de Gortiz en Vizcaya.

Entre los premios recibidos, destacan el “Premio Mejor Obra Pública del Año 2013” del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid por el Acceso Ferroviario a la T4 de Barajas, los diversos reconocimientos recibidos por el nuevo CPD de Telefónica como el premio “Proyecto más ambicioso de construcción de un centro de datos” otorgado por la revista *Data Center Market*, o el

Primer Premio del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid por el edificio “Plaza Mayor” de la Universidad Autónoma de Madrid.

## Construcción internacional

El área de construcción internacional lleva igualmente a cabo la actividad en todos los ámbitos de la obra civil y la edificación, con filiales como Budimex en Polonia o Webber en Texas, y con delegaciones estables en países estratégicos. En la actualidad hay oficinas en Estados Unidos, Canadá, Polonia, Reino Unido, Irlanda, Portugal, Chile, Colombia, Perú, Puerto Rico, Brasil, Catar, Emiratos Árabes Unidos, Arabia Saudí, India y Australia.

En 2013 la facturación ascendió a 3.012 millones de euros (sin incluir la parte internacional de Cadagua), lo que supone un crecimiento del 2% con respecto al año anterior (un 5% en moneda constante). Los principales mercados estratégicos (Polonia, Estados Unidos, Canadá y Reino Unido) han aportado más del 90% del total de ventas internacional, representando Estados Unidos el 40% de las mismas.

La cartera sigue manteniéndose en niveles elevados de 5.393 millones de euros (sin incluir la parte internacional de Cadagua), si bien ha sufrido una caída de un 9% respecto a 2012 debido fundamentalmente a la desconsolidación de la obra pendiente de ejecución de las autopistas de Grecia por 406 millones de euros y a los tipos de cambio, sin cuyos efectos la caída hubiera sido de un 2%. No obstante, la cartera aún supone 21 meses de producción al ritmo de ejecución actual.

**En 2013 la facturación ascendió a 3.012 millones de euros** (sin incluir la parte internacional de Cadagua), lo que supone un crecimiento del 2% con respecto al año anterior

Entre las principales adjudicaciones del año, además de las que más adelante se indican para Budimex y Webber, destacan la autopista NTE Extension en Estados Unidos (735 millones de euros, en UTE con Webber al 75%-25%), la ampliación de la red de autopistas M8 M73 M74 en Escocia (372 millones de euros, en UTE al 80%), la autopista Batinah en Omán (260 millones de euros, en UTE al 50%), las obras civiles y túneles del tramo 4 de la línea 3 del metro de Santiago de Chile (65 millones de euros), el puente atirantado de Nipigon en Canadá (78 millones de euros, en UTE al 50%) o la ampliación de la autopista BR116 en Brasil (69 millones de euros, en UTE al 50%).

Cabe destacar también la inauguración de obras como las nuevas plataformas de estacionamiento y zonas auxiliares de acceso/servicios para la terminal satélite 2B del aeropuerto de Heathrow en Reino Unido, la carretera N3 Butlersbridge to Belturbet en Irlanda o los Túneles de la Hidroeléctrica de Ituango en Colombia. En el caso de la terminal T2A de Heathrow es destacable que se ha concluido durante 2013 la fase de construcción y se están llevando a cabo sus pruebas de funcionamiento, para la inauguración en 2014 de un proyecto en el que se lleva trabajando más de cinco años desde el inicio del diseño y preconstrucción en 2008.

Entre los premios recibidos en el ejercicio, destacan varios asociados a la terminal T2A de Heathrow, entre los que se incluyen el *Constructing Excellence* o el *RoSPA Gold Award* a la Prevención de Accidentes (mencionar que la citada obra consiguió en 2013 el récord nacional de horas acumuladas sin incidentes notificables) o el *Green Apple* por mejores prácticas de medio ambiente y sostenibilidad. Otros premios recibidos incluyen el obtenido por la autopista LBJ Express del *Globe ARTBA* a la Excelencia Medioambiental.

**Se espera una recuperación del sector a partir de 2014-2015,** apoyada en los nuevos Fondos de la UE 2014-2020



## Budimex

Es la primera constructora polaca por volumen de negocio y capitalización bursátil y filial de Ferrovial Agroman desde el año 2000. La compañía tiene actividad en todo tipo de obra civil, edificación y obra industrial, así como en promoción inmobiliaria.

Obtuvo en 2013 unos ingresos de 1.099 millones de euros, un 23% menos que en 2012, mientras que la cartera se ha reducido un 14% hasta los 1.044 millones de euros. Estas caídas son reflejo del descenso generalizado del sector en Polonia por la finalización del ciclo 2007-2013 de Fondos Europeos y de la Eurocopa 2012, y que ha sido especialmente acusado en obra civil de carreteras. No obstante, se espera una recuperación del sector a partir de 2014-2015, apoyada también en la mejora de la contratación en 2013 respecto al ejercicio anterior.

Durante 2013, las mayores adjudicaciones han sido la línea de tren metropolitano de Pomerania (136 millones de euros), el tramo Tarnow-Rzeszow de la autopista A4 (187 millones de euros, en UTE al 50%), el tramo de la autopista A4 Rzeszow Oeste-Rzeszow Central (36 millones de euros), el Hospital Clínico de Bialystok (33 millones de euros), la Facultad de Químicas de la Universidad de Cracovia (31 millones de euros), un complejo industrial para la producción de cobre en Glogów (28 millones de euros) o la ampliación de la zona de despegue del aeropuerto de Varsovia (26 millones de euros).

Durante el año se finalizaron varios grandes contratos como la autopista A4 Jaroslaw-Radymno, la circunvalación de Lublin, la circunvalación norte de Jędrzejowa, la nueva sede del Museo de Silesia y el Centro de Convenciones de Serocku.

En lo que respecta a los premios recibidos destacan el título a la “Mejor Compañía Constructora” de la Bolsa de Varsovia de *Eurobuild Award*, los siete premios de primera categoría y cinco premios de segunda categoría del certamen *Construction of the year* PZiTB de la Asociación Polaca de Ingenieros de Caminos, el *Greater Pearl of Polish Economy* del *Polish Market Journal*, el *Created in Poland Business Superbrand 2013/14* o la clasificación en el “top tres” de empresas constructoras / inmobiliarias como *Most Desired Employer*.

FB Serwis, filial conjunta de Budimex y Ferrovial Servicios para mantenimiento de carreteras y *Facility Management*, continuó aumentando su cartera de contratos con la adjudicación en 2013 del mantenimiento por tres años del Estadio Nacional de Varsovia.

A finales del año 2013 se produjo la venta de la filial Budimex Danwood, dedicada a la construcción e instalación de casas de madera prefabricadas. Esta actividad se encontraba encuadrada como negocio *non-core* por lo que su venta, cuyo precio ha sido 57 millones de euros, se ha llevado a cabo en el momento en que se ha encontrado un inversor dispuesto a pagar un valor que reconoce el potencial de la compañía.

## Webber

Filial de Ferrovial Agroman desde el año 2005, es la líder en construcción de carreteras del Estado de Texas (Estados Unidos), especializada en construcción de infraestructuras de obra civil y también líder en la producción de áridos reciclados en Houston. Webber ha obtenido unas ventas en 2013 de 690 millones de euros, un 17% más que el año anterior debido al ritmo de ejecución de los grandes contratos de las autopistas NTE y LBJ.

Webber tuvo una cartera de 1.095 millones de euros, un 15% inferior a la de 2012 por la elevada ejecución antes comentada, pero que aún supone más de 22 meses de producción para el negocio de construcción.

Como adjudicaciones más relevantes destacan la autopista NTE Extension (735 millones de euros, en UTE con Ferrovial Agroman siendo el porcentaje de Webber un 25%), así como las obras para el Departamento de Transportes de Texas (TxDOT) de las carreteras US290 (45 millones de euros), la Denton FM 1171 (36 millones de euros) o la I-10 Bexar County (30 millones de euros).

Cabe resaltar que durante 2013 Webber cumplió su 50 aniversario desde su constitución, siendo distinguida por tercer año consecutivo por la prestigiosa revista *Engineering News Record*, como la mayor contratista de carreteras en el estado de Texas.

**Webber ha obtenido unas ventas en 2013 de 690 millones de euros, un 17% más que el año anterior debido al ritmo de ejecución de los grandes contratos de las autopistas NTE y LBJ**



**La actividad internacional de Cadagua representó un 45% del total de ventas,** consolidando la estrategia de diversificación internacional reforzada a partir de 2007

## Cadagua

Una de las líderes a nivel internacional en ingeniería y construcción de plantas de tratamiento de agua, principalmente en desaladoras de agua de mar, aunque también en depuradoras, potabilizadoras y plantas de tratamiento de residuos.

Cadagua facturó 128 millones de euros, un 2% más que en 2012, con una cartera de 510 millones de euros, muy similar a la del ejercicio anterior. La actividad internacional representó un 45% del total de ventas, consolidando la estrategia de diversificación internacional reforzada a partir de 2007.

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

Entre las adjudicaciones conseguidas destaca la desaladora de Al Ghubrah en Omán, donde junto a la participación en la concesionaria, Cadagua realiza la construcción del EPC (163 millones de euros, en UTE al 37,5%) y la operación y mantenimiento (170 millones de euros, en UTE al 10%). Otras adjudicaciones relevantes incluyen la EDAR Tomaszow Mazowiecki y la ETAP Central de Varsovia (36 millones de euros ambas, en UTE al 50% con Budimex) o la EDAR de Viseu Sul en Portugal (15 millones de euros, en UTE al 43% con Ferrovial Agroman y un socio local). En España la actividad del mercado ha sido menor, con adjudicaciones

como la tercera línea de la EDAR Galapagar-Torreloñones (5 millones de euros, en UTE al 73% con Ferrovial Agroman), la modernización de la EDAR para García Carrión en Huelva (3 millones de euros), o varios paquetes de O&M de depuradoras en Ibiza y Mallorca (7 millones de euros).

Entre los proyectos inaugurados destaca la puesta en servicio de la desaladora de Águilas-Guadalestín en Murcia, una de las mayores desaladoras mediante ósmosis inversa del mundo con una capacidad de producción de hasta 210.000 m<sup>3</sup>/día, la ETAP de 170.000 m<sup>3</sup>/día de Hogenakkal en la India o la de planta de EDARI de Norfleet para Kimberly Clark en Reino Unido.

Durante 2013 la desaladora de Valdelentisco ha sido distinguida con el Premio de la Ecogestión en la quinta edición de los Premios de Desarrollo Sostenible de la Comunidad Autónoma de Murcia.



Desaladora de Valdelentisco, Murcia, España.

# AEROPUERTOS

**Ferrovial es uno de los mayores operadores de aeropuertos del mundo y el mayor accionista y socio industrial de Heathrow Airports Holding (HAH), que en 2013 opera cuatro aeropuertos en Reino Unido: Heathrow, Glasgow, Aberdeen y Southampton. Estos aeropuertos fueron utilizados por 84,9 millones de pasajeros y dieron servicio a alrededor de 150 aerolíneas, que viajaron a más de 600 destinos de todo el mundo.**

En 2013, los accionistas de HAH aprobaron un dividendo extraordinario de 300 millones de libras tras completar la venta del aeropuerto de Stansted en el mes de febrero. El dividendo ordinario anual ascendió a 255 millones de libras. La actividad financiera de HAH se centró en aprovechar las ventajosas condiciones planteadas por el mercado para refinanciar su deuda existente, optimizar el coste del endeudamiento a largo plazo y ampliar su perfil de vencimiento.

En diciembre de 2013, la Comisión de Aeropuertos británica (Airports Commission) preseleccionó la construcción de una tercera pista en Heathrow entre las tres opciones que considera viables para ampliar capacidad aeroportuaria en el Reino Unido. En 2015, la Comisión emitirá el informe con su recomendación final.

En el mes de febrero, Ferrovial Aeropuertos completó la venta del aeropuerto de Stansted, que, junto a la del aeropuerto de Edimburgo, puso fin a las desinversiones impuestas por la Comisión de Competencia del Reino Unido.

En octubre de 2013, Ferrovial anunció la transmisión del 8,65% de su participación en Heathrow Airports Holding (HAH) al fondo de pensiones británico Universities Superannuation Scheme (USS). La venta de este paquete accionario, valorado en 461 millones de euros, se enmarcó en la estrategia de diversificación de las inversiones de Ferrovial.

Por lo que respecta a la actividad de licitación, en 2013 Ferrovial Aeropuertos participó en los procesos de privatización de los aeropuertos brasileños de Río de Janeiro y Belo Horizonte y en el del aeropuerto estadounidense de Chicago Midway.

## Evolución del ejercicio

En el ejercicio 2013, el tráfico de HAH se incrementó en un 3,3% hasta alcanzar los 84,9 millones de pasajeros, frente a los 82,2 millones de 2012.

Heathrow lideró estos resultados con un aumento del tráfico en un 3,4%, lo que permitió al aeropuerto londinense alcanzar la cifra récord de 72,3 millones de pasajeros frente a los 70 millones de 2012. El factor de ocupación se situó en el 76,4% (75,6% en 2012), y el número de pasajeros por avión pasó de 197,4 en 2012 a 202,8.

84,9

pasajeros  
millones

18%

incremento  
RBE

600

destinos

150

aerolíneas



El aumento del tráfico en Heathrow se vio impulsado al no repetirse la caída de demanda que se produjo en 2012 durante la celebración de los Juegos Olímpicos de Londres, calculada en alrededor de 720.000 pasajeros. Teniendo en cuenta ese factor, la tasa de crecimiento en 2013 en términos comparables se situó en torno al 2,3%.

Atendiendo a los distintos segmentos del mercado, el tráfico europeo fue el que aumentó de forma más significativa en Heathrow a lo largo de 2013, con 1,2 millones de pasajeros más. Este crecimiento evidencia de nuevo el impacto en el tráfico de 2012 de los Juegos Olímpicos, que tuvo mayor afectación en los vuelos de corta distancia, así como la integración de las rutas de bmi (British Midland International) en British Airways. Por su parte, el tráfico nacional en Heathrow creció un 5,9% hasta alcanzar los 5 millones de pasajeros (4,7 millones en 2012), una progresión debida en parte al lanzamiento de la nueva oferta de vuelos nacionales de Virgin Atlantic Little Red en el inicio del verano.

En larga distancia, Heathrow obtuvo buenos resultados en la mayoría de regiones. El tráfico de Asia-Pacífico se incrementó en un 5,3% hasta llegar a los 10,3 millones de pasajeros (frente a los 9,8 millones de 2012), gracias a la aparición de nuevas rutas y frecuencias a, entre otros destinos, China e India. El tráfico de Oriente Medio también aumentó en un 4,4% hasta los 5,9 millones de pasajeros (5,6 el año anterior), con más pasajeros y aviones con mayor capacidad de las aerolíneas Emirates, Etihad y Saudi Airlines. La tasa de crecimiento del tráfico en América se benefició de un mayor factor de ocupación, creciendo un 2,4% en el caso de Norteamérica y un 5,7% en América Latina, región en la que Heathrow alcanzó la cifra de 1,1 millones de pasajeros (1 millón en 2012).

Por lo que respecta a los otros tres aeropuertos operados por HAH en 2013, Glasgow, Aberdeen y Southampton, su tráfico consolidado aumentó en un 3% hasta alcanzar los 12,6 millones de pasajeros, frente a los 12,2 de 2012. Los resultados fueron particularmente positivos en los dos aeropuertos escoceses: Aberdeen aumentó su tráfico en un 3,8% y cerró el ejercicio con 3,5 millones de pasajeros (3,4 en

2012), mientras que Glasgow lo hizo en un 2,9% y dio servicio a 7,4 millones de pasajeros (7,2 en 2012). El incremento de pasajeros en Southampton fue más modesto, situándose en un 1,7% que permitió al aeropuerto alcanzar la cifra de 1,7 millones de pasajeros.

El Grupo obtuvo unos ingresos derivados de sus operaciones de 2.652 millones de libras, lo que representa un crecimiento anual del 12,3%. El RBE aumentó un 17,9% en términos comparables, alcanzando los 1.441 millones de libras. Este sólido desempeño refleja la evolución positiva del tráfico en términos comparables, el aumento de los ingresos aeronáuticos y comerciales por pasajero y un continuo control de costes.

Asimismo, HAH ha dado continuidad a su estrategia de mejorar la experiencia del pasajero y las operaciones de las líneas aéreas mediante una inversión sustancial en nuevas infraestructuras aeroportuarias y una mejora en sus niveles de servicio. Esto asegura que los clientes disfruten de unas instalaciones mejores a las de sus competidores, fomentando una mayor utilización de los aeropuertos del Grupo y apoyando su ambicioso plan de crecimiento a largo plazo.



## Mejoras en la calidad del servicio

La atención del Grupo a la transformación de la experiencia de los pasajeros que utilizan sus aeropuertos ha seguido suscitando un considerable apoyo de los viajeros en 2013.

La Terminal 5 de Heathrow fue premiada por segundo año consecutivo como la mejor terminal de aeropuerto del mundo en los *Skytrax World Airport*, que también distinguieron a Heathrow como el mejor aeropuerto para hacer compras del mundo. Asimismo, Heathrow se clasificó por primera vez entre los 10 principales aeropuertos del mundo según Skytrax.

En junio, Heathrow fue premiado como Mejor Aeropuerto de 2013 en los premios europeos del Airports Council International (ACI). Estos galardones se sustentan en la Encuesta Independiente de Calidad de Servicios Aeroportuarios (ASQ), que desarrolla ACI, conforme a la cual en 2013 el 75% de los pasajeros de Heathrow calificaron su experiencia como “Excelente” o “Muy buena”, batiendo el récord del año anterior (73% en 2012).

### Puntualidad

En 2013 el nivel de puntualidad en salidas, medido como la proporción de aviones que despegaron en los 15 minutos posteriores a la hora prevista, fue del 77% (78% en 2012).

### Equipaje

El índice de maletas perdidas y retrasadas fue de 14,5 maletas por cada 1.000 pasajeros, frente a las 15 maletas de 2012.

### Colas de espera de seguridad

La reducción de los tiempos de espera en la zona de seguridad continúa siendo una prioridad para HAH, motivo por el cual se han ido implementando diversas iniciativas para mejorar su desempeño. Durante el 2014 está previsto que se contraten más agentes en las terminales y se instalen más líneas de control de seguridad.

El 90,9% de los pasajeros de Heathrow atravesaron los controles de seguridad en el período de cinco minutos establecidos por el compromiso de servicio (92,8% en 2012), el objetivo acordado en el estándar de servicio es del 95%.

## Estudio de Calidad de Servicios Aeroportuarios

Durante los dos primeros trimestres de 2013, Heathrow logró una puntuación récord de 3,99 en la Encuesta Independiente de Calidad de Servicios Aeroportuarios (ASQ) que desarrolla el Airports Council International (ACI), la nota más alta que ha obtenido en su historia en satisfacción general de sus pasajeros, logrando una media anual récord situada en 3,97 que mejora notablemente la del año anterior, que fue de 3,94.

## Otros aeropuertos en Reino Unido

Los otros tres aeropuertos operados por HAH, Glasgow, Aberdeen y Southampton, también registraron mejoras considerables en sus estándares de servicio, que contaron además con reconocimientos externos. Esta progresión refleja el foco continuo de estos aeropuertos en la mejora del servicio que ofrecen tanto a los pasajeros como a las aerolíneas.

Glasgow y Aberdeen lograron su nivel de puntualidad más alto en salidas, mientras que Southampton consiguió su mejor puntuación media en la encuesta ASQ en relación a la satisfacción general de sus pasajeros en 2013.

## Mejoras de las instalaciones de Heathrow

El plan de inversión de Heathrow en 2013 siguió orientado a la transformación del aeropuerto, centrándose principalmente en la construcción de la nueva Terminal 2. Dicha terminal llevará el nombre de *The Queen's Terminal* en honor a Su Majestad la Reina Isabel II, que inauguró la terminal original hace sesenta años. En ella se alojarán las 23 aerolíneas de la Star Alliance que operan en Heathrow, así como Aer Lingus, Germanwings y Virgin Atlantic Little Red.

La inversión de 2.500 millones de libras en la Terminal 2 comprende un edificio principal y otro edificio satélite, así como un aparcamiento de varias plantas para estancias cortas y un centro de energía que abastecerá a la Terminal 2 y al conjunto del aeropuerto. Se han construido pistas de rodadura que rodean los edificios, con 24 puestos de estacionamiento para aviones totalmente revisados y llenos de combustible (incluidos siete compatibles con el A380). También se han instalado servicios en los edificios y en la infraestructura que los rodea. Entre las actividades que todavía están completándose se incluyen la puesta en servicio de ascensores, escaleras mecánicas y alarmas contra incendios, la finalización de zonas no accesibles a los pasajeros y las modificaciones derivadas del cambio de posiciones de las líneas aéreas como consecuencia del fin de las operaciones de bmi tras su adquisición por parte de British Airways.

El proyecto de la Terminal 2 cumplió los plazos previstos desde la fase de construcción hasta la de disponibilidad operativa en noviembre de 2013. Se han llevado a cabo pruebas exhaustivas y actividades de familiarización para asegurar que las instalaciones estén listas para su funcionamiento y que las 24.000 personas de 160 organizaciones diferentes que van a trabajar en la Terminal 2 estén preparadas. Las operaciones comenzarán el 4 de junio de 2014 con United Airlines, seguidas de una fase de traslado de las líneas aéreas a la nueva terminal que se desarrollará durante los seis meses posteriores.

En paralelo, Heathrow sigue llevando a cabo una notable inversión en su infraestructura de equipajes. El sistema de

equipaje subterráneo automatizado entre las terminales 3 y 5 ya está totalmente operativo. Por su parte, la entrega del sistema de equipaje integrado de la Terminal 3 sigue los plazos que van a permitir su puesta en funcionamiento en 2015. Dicho sistema de equipaje se encuentra en un edificio independiente y proporcionará a la Terminal 3 un modelo integrado de salida y transferencia de equipaje. Actualmente está instalándose el nuevo sistema de equipaje en el interior del edificio.

La pista sur de Heathrow volvió a pavimentarse en 2013, dicho trabajo se llevó a cabo durante los cierres nocturnos de la misma. Se prevé asimismo repavimentar la pista norte durante el 2014.

Al margen de Heathrow, la inversión más importante a cargo de HAH consistió en la rehabilitación de la pista de rodadura y en la reforma de la terminal del aeropuerto de Glasgow, mientras que en Aberdeen se llevaron a cabo inversiones para rediseñar su espacio comercial y se amplió su flota de vehículos.



Passengers in the Terminal 4 of the airport of Heathrow, London, Reino Unido. ©Anthony Charlton

## Información financiera

La actividad financiera de HAH ha sido menor que en años anteriores debido al uso de los fondos de la venta de Stansted. En los últimos meses de 2013, HAH aprovechó las ventajosas condiciones planteadas por el mercado para refinanciar su deuda existente, optimizar el coste del endeudamiento a largo plazo y ampliar su perfil de vencimiento.

HAH ha completado la financiación de casi 1.500 millones de libras de deuda nueva durante 2013, que ha incluido dos transacciones clave. En primer lugar, nuevos créditos por valor de 505 millones de libras a siete y nueve años implementados en ADI Finance 2 Limited (ADIF2), que se emplearon, junto a los recursos del Grupo, para refinanciar el préstamo previo de 600 millones de libras en ADI Finance 1 Limited (ADIF1). Y, en segundo, una emisión de bonos de Clase A a 33 años por valor de 750 millones de libras a

cargo de Heathrow Funding Limited, cuyo cupón fue el más bajo jamás obtenido por ninguna de las emisiones de bonos a largo plazo en libras esterlinas realizadas por el Grupo, concretamente al 4,625%.

Esta actividad de financiación ha permitido al Grupo extender la vida media de su deuda externa de 9,5 años a 31 de diciembre de 2012 a 10,6 años a 31 de diciembre de 2013.

El volumen de deuda con vencimiento en un plazo de tres años es ahora de 2.500 millones de libras, incluidos más de 300 millones de libras relacionados con los aeropuertos no regulados en comparación con un volumen de 2.200 millones de libras a finales de 2012.



## Regulación

### El desarrollo de Heathrow en los próximos 5 años

El siguiente período para la regulación económica de Heathrow (Q6) comenzará el 1 de abril de 2014. Tras el compromiso alcanzado con las líneas aéreas, Heathrow propuso un plan de negocio a cinco años en enero de 2013 que establecía un plan operativo y de capital para continuar con la transformación del aeropuerto, centrado en la prestación de servicios y en la mejora de la experiencia de los pasajeros y de la eficacia operativa. Tras la publicación del plan de negocio, Heathrow ha participado en el proceso de consultas llevadas a cabo por la CAA a lo largo del 2013.

El 30 de abril de 2013, la CAA publicó las propuestas iniciales para el nuevo período regulatorio (Q6) donde se proponían controles de precios, un cambio en la rentabilidad máxima admisible por pasajero que supondrá aplicar un RPI (*Retail Prices Index*) menos el 1,3% al año y un proyecto de licencia. En respuesta a las propuestas iniciales, Heathrow actualizó sus planes, que incluían un ahorro adicional por eficiencia de 427 millones de libras, y actualizó asimismo las previsiones de pasajeros. La CAA publicó las propuestas finales para el Q6 el 3 de octubre de 2013, que incorporaron un cambio en la rentabilidad máxima admisible por pasajero que consistirá en aplicar un RPI más el 0% al año y presupone un plan de inversión de capital de 2.885 millones de libras.

El 10 de enero de 2014, la CAA informó de la licencia que había propuesto para Heathrow según la Ley de Aviación Civil de 2012, en virtud de la cual la rentabilidad máxima admisible por pasajero será un RPI menos el 1,5% al año (RPI menos el 1,2% al año ajustado a un período de cinco años) y que comprende un plan de capital de 2.810 millones de libras (2.950 millones ajustado a un período de cinco años). Los cambios principales con respecto a la propuesta anterior de la CAA fueron un incremento de 5,7 millones de pasajeros en el tráfico previsto y una reducción de 25 puntos básicos en el coste de capital previsto. Además, la duración del siguiente período regulatorio se ha modificado a cuatro años y nueve meses, para alinear el año regulatorio con el año fiscal de Heathrow.

El 13 de febrero de 2014, la CAA concedió formalmente la licencia a Heathrow para cobrar tasas por la prestación de servicios aeroportuarios, licencia que entrará en vigor a partir del 1 de abril de 2014, cuando termine el acuerdo regulatorio anterior. Heathrow y otros agentes que tengan intereses significativos, tienen hasta el 28 de marzo de 2014 para solicitar permiso para apelar contra la decisión sobre los controles de precios.

### Comisión Davies

A finales de 2012, el gobierno británico estableció la Comisión de Aeropuertos, presidida por Sir Howard Davies. A dicha Comisión se le encargó la tarea de examinar los requisitos para ampliar la capacidad aeroportuaria del Reino Unido, con el fin de mantener su posición como el *hub* más importante de Europa. El 17 de julio de 2013, Heathrow remitió tres opciones de construcción de terceras pistas para ser examinadas por la Comisión. Las opciones estaban ubicadas en el noroeste, suroeste o norte del aeropuerto en su distribución actual.

El 17 de diciembre de 2013, la Comisión publicó su informe preliminar sobre las medidas necesarias para mantener el estatus de *hub* global del Reino Unido. La Comisión estableció que la demanda de por lo menos una pista adicional en Londres y en el sureste en 2030 resulta legítima, y preseleccionó tres posibles emplazamientos para su análisis y valoración en mayor grado de detalle: 1) una pista de 3.500 metros en Heathrow, ubicada al noroeste del emplazamiento actual a propuesta del propio aeropuerto, 2) una propuesta por separado de Heathrow Hub Limited para alargar la pista norte de Heathrow hasta un total de 6.000 metros y 3) una nueva pista en el aeropuerto de Gatwick, al sur de la pista ya existente. Además, la Comisión recomendó acciones a corto plazo para mejorar el uso de la vigente capacidad de las pistas en los próximos cinco años.

La opción de una tercera pista al noroeste de Heathrow aumentaría la capacidad del aeropuerto a 740.000 vuelos



al año, en comparación con el límite actual de 480.000 vuelos. Con ello se podrían satisfacer las necesidades de 130 millones de pasajeros, en comparación con los 80 millones a los que se brinda servicio en la actualidad. Este aumento permitiría al Reino Unido competir con sus rivales internacionales y ofrecer nueva capacidad en un futuro cercano, permitiendo asimismo el hipotético desarrollo de una cuarta pista si fuera necesaria.

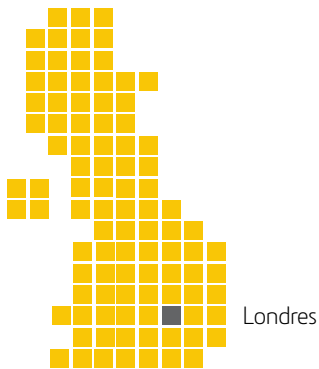
La opción de la pista noroeste se situaría al oeste de la tercera pista corta propuesta en el *Libro Blanco sobre Transporte Aéreo* de 2003. Con una tercera pista al noroeste habría un 15% menos de personas dentro de la huella de ruido de Heathrow en 2030 con respecto a su distribución actual. Esto se debe a que estaría más alejada de Londres, a que la nueva generación de aviones es más silenciosa y

a los cambios en los procedimientos operativos. La opción mantiene el principio de alternar las pistas para ofrecer períodos de descanso sin ruido a todas las comunidades del entorno de Heathrow.

HAH se ha mostrado satisfecha con la inclusión de Heathrow en la lista de candidatos preseleccionados y está revisando los detalles del informe de la Comisión. Heathrow ha empezado a trabajar con las autoridades y comunidades locales, así como con otras partes interesadas, para perfeccionar la opción de la tercera pista, incluida una primera consulta pública que comenzó el 3 de febrero de 2014. En mayo de 2014 se enviará una propuesta mejorada a la Comisión de Aeropuertos, que deberá informar sobre sus conclusiones finales en el verano de 2015.



## Heathrow



- En 2013, el aeropuerto de Heathrow, el de mayor tráfico de pasajeros del Reino Unido y de Europa, alcanzó la cifra récord de 72,3 millones de pasajeros, lo que supone un aumento del 3,4% con respecto a 2012.
- Sus ingresos ascendieron a 2.477 millones de libras y el RBE se incrementó un 19%, hasta situarse en 1.380 millones de libras.
- La experiencia general de los pasajeros de Heathrow ha seguido mejorando en 2013. En la Encuesta Independiente de Calidad de Servicios Aeroportuarios a cargo del Airports Council International (ACI), el 75% de los pasajeros de Heathrow calificaron su experiencia como “Excelente” o “Muy buena” en 2013, frente al 73% en 2012.
- Además, Heathrow consiguió la puntuación más alta de su historia en satisfacción general de los pasajeros, con un 3,99 en los dos primeros trimestres de 2013 y un 3,97 en el último trimestre. Como resultado, Heathrow consiguió un rendimiento general récord del 3,97 en 2013, lo que supone una notable mejora con respecto al año anterior (3,94 en 2012).

1946

año de inauguración

84

aerolíneas

469.552

vuelos/año

1.227

superficie total (ha)

2

pistas

184

destinos

1.42

carga  
(millones toneladas métricas/año)

53.000

superficie comercial (m<sup>2</sup>)

4

terminales

72,3

pasajeros (Mill./año)

## Glasgow



- El aeropuerto de Glasgow registró 7,4 millones de pasajeros en 2013, lo que supone un incremento del 2,9% con respecto a 2012. Este crecimiento se ha debido al aumento de la capacidad de la aerolínea Jet2 y a la incorporación de las compañías aéreas Wizz Air y Lufthansa en las rutas europeas, así como al incremento de los vuelos de larga distancia como resultado del segundo servicio de Emirates a Dubai, que funciona durante todo el año. El crecimiento del tráfico nacional deriva del incremento de la capacidad en las rutas a Londres de British Airways y del mayor rendimiento de las rutas nacionales que operan easyJet y Flybe.
- Glasgow logró sus niveles más altos en más de una década en puntualidad de salidas, medida según la proporción de aviones que despegan en un plazo de 15 minutos sobre el horario previsto, con un 85,5% (frente al 85,2% de 2012).
- Asimismo, Glasgow mantuvo en 2013 la puntuación media más alta en cuanto a satisfacción general de los pasajeros según la Encuesta Independiente de Calidad de Servicios Aeroportuarios del Airports Council International (ACI), donde obtuvo una puntuación de 3,96 (3,98 en 2012). Glasgow es el primer aeropuerto del Reino Unido y uno de los dos únicos aeropuertos del mundo que ha obtenido la *Sword of Honour* del Consejo de Seguridad Británico.

1966

año de inauguración

1

pista

1

terminal

30

aerolíneas

100

destinos

7,4

pasajeros (Mill./año)

72.832

vuelos/año

12.132

carga (toneladas métricas/año)

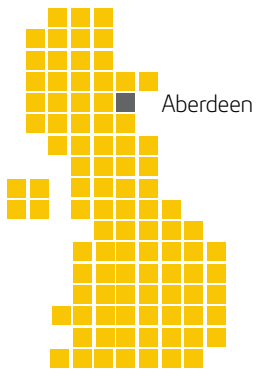
341

superficie total (ha)

7.993

superficie comercial (m<sup>2</sup>)

## Aberdeen



- El aeropuerto de Aberdeen registró un total de 3,5 millones de pasajeros en 2013, lo que supone un crecimiento del 3,8% con respecto a 2012 y su máximo histórico.
- El aumento puede atribuirse a la fortaleza de la economía local, basada en la energía, y al desarrollo de rutas que ha hecho posible la ampliación de su pista en 2011.
- El aeropuerto de Aberdeen mantuvo elevados niveles de puntualidad de salidas, medidos según la proporción de aviones que despegan en un plazo de 15 minutos sobre el horario previsto, con un 87% frente al 88% en 2012. El aeropuerto ha anunciado una inversión de 12,8 millones de libras en la remodelación de su terminal en los próximos cuatro años.
- Aberdeen fue nombrado el mejor aeropuerto para el apoyo comercial a las rutas de Europa y fue el primer aeropuerto del Reino Unido en obtener la acreditación *Customer-First*.

1934

año de inauguración

22

aerolíneas

103.836

vuelos/año

215

superficie total (ha)

4

pistas

48

destinos

7.395

carga (toneladas métricas/año)

1.825

superficie comercial (m<sup>2</sup>)

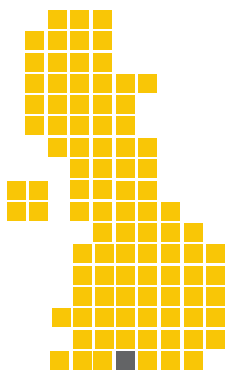
5

terminales

3,5

pasajeros (Mill./año)

## Southampton



Southampton

- El aeropuerto de Southampton registró 1,7 millones de pasajeros en 2013, un 1,7% más que en 2012, gracias al mayor desempeño de la aerolínea Flybe durante el verano.
- Southampton mantuvo buenos niveles en puntualidad de salidas, con un 82,9% de aviones que despegaron en un plazo de 15 minutos sobre el horario previsto, frente al 85% en 2012.
- Asimismo, Southampton mantuvo en 2013 su puntuación media más alta en satisfacción general de los pasajeros según la Encuesta Independiente de Calidad de Servicios Aeroportuarios de ACI, donde obtuvo una puntuación de 4,14, frente a la de 4,12 en 2012.

1910

año de inauguración

14

aerolíneas

36.070

vuelos/año

144

superficie total (ha)

1

pista

38

destinos

133

carga (toneladas métricas/año)

950

superficie comercial (m<sup>2</sup>)

1

terminal

1,7

pasajeros (Mill./año)

# DIMENSIÓN ECONÓMICA



# TOLL BRIDGE





# ÉTICA E INTEGRIDAD

## COMPROMISO

- La ética, la profesionalidad y la transparencia en todas las actividades y actuaciones de Ferrovial.

## LÍNEAS DE ACTUACIÓN

- Combatir la corrupción, la extorsión y el soborno.
- Fomentar los principios del Pacto Mundial.
- Reforzar la comunicación sobre desempeño no financiero a analistas e inversores.
- Integrar el respeto a los Derechos Humanos en todas las áreas de actuación.

Ferrovial promueve los principios de honestidad, evitación de toda forma de corrupción y de transparencia y el cumplimiento de sus compromisos en todas sus actividades, tanto con el mercado como con todos sus grupos de interés, respetando las circunstancias y necesidades particulares de todos los sujetos implicados en ellas. Para esto, Ferrovial tiene su propio Código de Ética Empresarial (llamado también Código Ético) de obligado cumplimiento para todos los empleados.

Durante 2013 se ha estado revisando el cuerpo normativo con el fin de incorporar también lo previsto en las normas internacionales (FCPA, *Foreign Corrupt Practices Act*) y la posible reforma del código penal español, estando prevista su publicación definitiva en 2014.

	2013	2012	2011	Var 13/12
Denuncias recibidas a través del Canal Ético de Denuncias	52	31	63	68%
Formación impartida sobre el Código Ético (Acumulado horas) <sup>1</sup>	4.643	4.592	4.523	-

1. Formación impartida a nuevas incorporaciones y a aquellos empleados que no realizaron el curso en años anteriores.



## Código de Ética Empresarial

Ferrovial dispone de un Código de Ética Empresarial, aprobado por el Consejo de Administración en 2004, que establece los principios básicos y los compromisos que deben respetar y cumplir en el ejercicio de sus actividades todas las empresas del grupo, sus empleados y directivos y todas las demás entidades ligadas con Ferrovial o cualquiera de las empresas de su grupo que ostente una posición de dominio o su gestión por cualquier otro título.

Los principios son los siguientes:

- Respeto a la legalidad. Las actividades empresariales y profesionales en Ferrovial se desarrollarán con estricto cumplimiento de la legalidad vigente en cada uno de los lugares donde se desarrollen.
- Integridad ética. Las actividades empresariales y profesionales de Ferrovial y sus empleados se basarán en el valor de la integridad y se desarrollarán de acuerdo con los principios de honestidad, evitación de toda forma de corrupción y respeto a las circunstancias y necesidades particulares de todos los sujetos implicados en ellas.
- Respeto a los Derechos Humanos. Toda actuación de Ferrovial y de sus empleados guardará un respeto escrupuloso a los Derechos Humanos y Libertades Públicas incluidos en la Declaración de los Derechos Humanos.

Estos principios son una garantía de integridad para Ferrovial y reflejan la adhesión de la compañía a las principales iniciativas intergubernamentales e internacionales:

- Declaración Tripartita de la OIT (Organización Internacional del Trabajo).
- Líneas Directrices de la OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico).
- Declaración Universal de los Derechos Humanos de Naciones Unidas.
- Principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, con los que Ferrovial está completamente comprometida, y que son la base de su política de Responsabilidad Corporativa.

Actualmente, el Código está vigente en todos los países en los que opera Ferrovial y aplica a todos los empleados. Adicionalmente, algunas empresas adquiridas por Ferrovial disponen de sus propios Códigos de Ética vigentes, que se complementan con el código corporativo.

La versión completa del Código de Ética Empresarial está disponible en la página web de Ferrovial en versión española e inglesa y en las distintas intranets corporativas.

### Código de Ética Empresarial

## Cumplimiento

Respecto al control sobre el cumplimiento del Código Ético se han realizado 40 auditorías internas en todos los negocios y áreas corporativas de Ferrovial, cubriendo aspectos de los estados financieros, procesos, controles internos, regulatorios (sistema de control interno sobre la información financiera, SCIF) y Sistemas de Información.

En cada auditoría se emiten recomendaciones, se presentan a los responsables del área auditada, con el objetivo de reforzar los mecanismos de control y reporte, y se sigue después su cumplimiento en un plazo de tiempo previamente acordado, dando como resultado unos índices de implantación satisfactorios.

En 2013 se ha ampliado la posibilidad de que se puedan introducir denuncias en el buzón (interno) por parte de aquellos empleados extranjeros de compañías pertenecientes o participadas por Ferrovial cuyos sistemas son gestionados por sus propios departamentos de Sistemas de Información.

## Formación

Durante 2013, se ha continuado con la formación a través del campus *on-line*, con el objetivo de reforzar el conocimiento de los principios básicos sobre los que versa el comportamiento de los profesionales de Ferrovial y dar a conocer las políticas, protocolos y procedimientos que la compañía pone a disposición de todos los empleados:

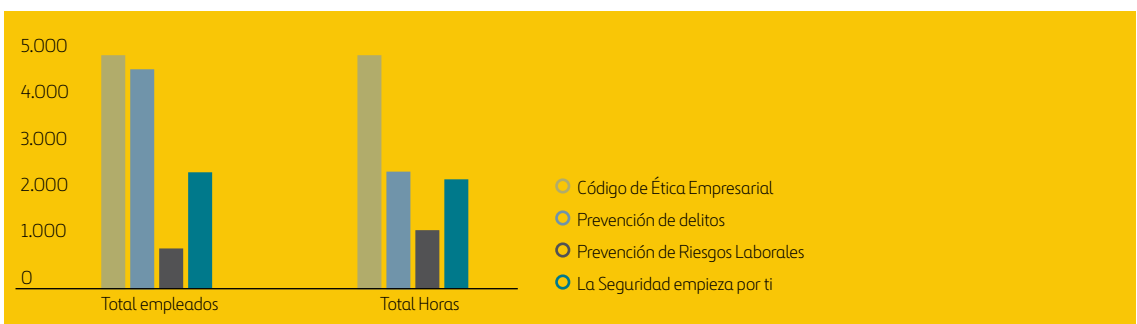
- Código de Ética Corporativa
- Protocolo de Prevención de Delitos (incluye un catálogo no exhaustivo de conductas prohibidas)
- Procedimiento para la Prevención del Fraude
- Protocolo de Prevención del Acoso
- Normativa de Conciliación de la vida profesional y personal (Plan Iguala)
- Política de Seguridad y Salud
- Política de Seguridad de la información
- Política de Calidad y Medio Ambiente
- Normativa de gastos y viajes
- Política de Control y Gestión de Riesgos

Los cursos son realizados por las nuevas incorporaciones y los empleados que no los habían realizado con anterioridad. Estos cursos están dirigidos al personal de estructura en España.

# 10.590

Total horas de formación *on-line*

Curso	Empleados (2013)	Horas (2013)	Total empleados	Total Horas
Código de Ética Empresarial (desde 2010)	149	51	4.614	4.643
Prevención de delitos (desde 2011)	644	233	4.499	2.511
Prevención de Riesgos Laborales (desde 2010)	98	146	513	1.101
La Seguridad empieza por ti (desde 2010)	99	81	2.283	2.335



## Canales de comunicación

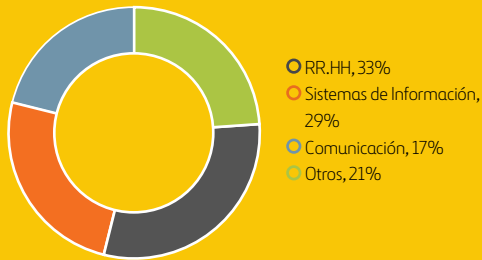
### Buzón de sugerencias

Desde 2004, Ferrovial cuenta con un canal para los empleados denominado Buzón de Sugerencias para la formulación de comentarios, propuestas y/o críticas. Este buzón es de uso interno se encuentra alojado en la intranet corporativa. Todas las sugerencias son analizadas por un Comité formado por los miembros de la Alta Dirección de Ferrovial.

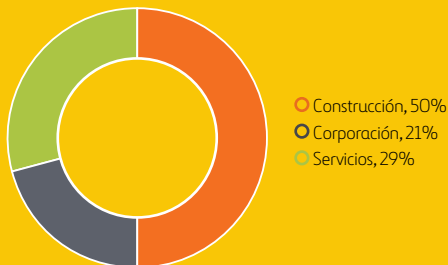
En 2013 se han recibido 24 sugerencias distribuidas de la siguiente manera:

Al cierre de esta memoria, el 92% de las comunicaciones están cerradas (tramitadas o desestimadas).

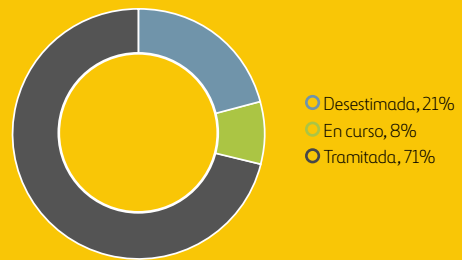
#### Por tipología



#### Por área de negocio



#### Estatus



## Canal Ético de Denuncias

En 2009, y como complemento a los canales internos disponibles desde 2005, se puso en funcionamiento el “Canal Ético de Denuncias”, con el objetivo de asegurar el cumplimiento del Código Ético, los procedimientos y los protocolos, y denunciar irregularidades, incumplimientos y comportamientos contrarios a la ética y la legalidad. A este canal tienen acceso tanto los empleados como los grupos de interés externos. Es decir, cualquier persona que tenga conocimiento o sospecha fundada de un incumplimiento del Código Ético puede denunciarlo de forma anónima o nominativa a través de la web corporativa.

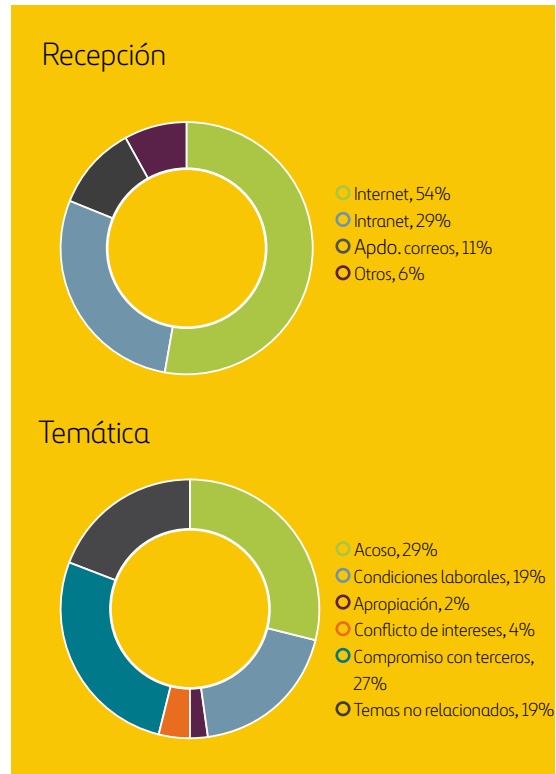
Todas las denuncias dan lugar a una investigación por parte del Comité Gestor del Buzón de Denuncias.

Este Comité, compuesto por el Director de Auditoría Interna y el Director General de Recursos Humanos, se reúne al menos una vez al mes, previa convocatoria del Director de Auditoría Interna. Cuando la situación así lo requiera, el Comité Gestor, así como cualquier otra Dirección de Ferrovial, puede proponer su convocatoria de manera urgente. Este Comité es el responsable de adoptar medidas de mejora en el cumplimiento y de resolver incidencias o dudas sobre su interpretación.

Se ha establecido un procedimiento urgente en el caso de que se reciba una comunicación que, por su contenido, aconseje iniciar acciones inmediatas. En tal caso, la Dirección de Auditoría Interna, como responsable del buzón, determinará si es necesario convocar al Comité Gestor de urgencia o instar los procedimientos que la compañía tiene establecidos para la resolución de la comunicación planteada.

En 2013 se han producido 52 notificaciones de denuncia (un 68% más que el año anterior).

De todas las denuncias recibidas, 27 están relacionadas con temas relativos a los Derechos Humanos: acoso, condiciones laborales y conflicto de intereses.



El procedimiento del Buzón de Denuncias está a disposición de terceros dentro de la intranet y la web corporativa, y aprobado por el Presidente, recogiendo las responsabilidades asociadas, así como garantizando la absoluta confidencialidad y anonimato, si el proponente así lo desea.



## Prevención del fraude y la corrupción

Ferrovial cuenta desde 2009 con un Procedimiento corporativo para la protección del patrimonio de Ferrovial y la prevención del Fraude, documento que ha sido actualizado en 2012, con el objetivo de evitar cualquier conducta contraria a la legalidad y que pudiera perjudicar a la compañía. En 2012 se actualizó con el fin de mantenerlo alineado con la realidad de las empresas y países en los que Ferrovial desarrolla sus actividades y reforzar la prevención de cualquier conducta contraria a la legalidad y/o a las normas de la compañía.

El procedimiento es de aplicación para los empleados de Ferrovial y todas las empresas, asociaciones o entidades participadas directa o indirectamente en más de un 50% por Ferrovial o en las que, sin alcanzar esa participación, ésta haya asumido la gestión.

Por fraude interno se entiende “toda acción u omisión dolosa que, protagonizada por empleados de Ferrovial, persiga o provoque un perjuicio en el patrimonio de Ferrovial, entendiéndose por perjuicio la generación de un coste o gasto sin contraprestación equivalente, la producción de un quebranto patrimonial o la no obtención de un beneficio legítimo”.

Queda establecido que cualquier persona sujeta a este procedimiento que tenga conocimiento de actuaciones susceptibles de perjudicar el patrimonio empresarial tiene el derecho y la obligación de informar a la compañía. Esta notificación se efectuará de la manera más eficiente posible, al superior o a través del Buzón de Denuncias de forma nominativa o anónima. El empleado procurará facilitar la información y/o documentación necesaria que permita al superior o al Comité Gestor del Buzón de Denuncias contar con elementos de juicio suficientes para el correcto análisis y valoración de los hechos.

## Prevención del acoso

Desde 2008, Ferrovial tiene publicado en su intranet, un Procedimiento para la Prevención del Acoso Laboral, Sexual y/o por razón de sexo, siendo España, el ámbito de aplicación.

El planteamiento se basa en el artículo tercero del Código de Ética, sobre el respeto a la legalidad, a la integridad ética y a los Derechos Humanos. También tiene en cuenta lo recogido en la Ley Orgánica 3/2007 del Estado Español del 22 de marzo para la igualdad efectiva entre mujeres y hombres para la protección de los empleados ante presuntas situaciones de acoso por razón de sexo en el entorno de trabajo.

Este procedimiento, redactado en conformidad con las recomendaciones incluidas en el Acuerdo Marco Europeo sobre acoso y violencia en el trabajo, suscrito el 26 de abril de 2007, garantiza el derecho a la intimidad y la confidencialidad de los temas tratados y de las personas que intervienen en el mismo.

## Seguridad de la información

En 2012, el Sistema de Gestión de la Seguridad de la Información de Ferrovial fue certificado conforme a la norma ISO/IEC 27001.

Ferrovial dispone de un marco normativo interno (Marco General Corporativo de Seguridad de la Información), alojado en la intranet corporativa, relativo a la seguridad de la información que tiene por objeto salvaguardar la integridad, confidencialidad y disponibilidad de la información generada y tratada por y para Ferrovial.

Está basado en los siguientes principios fundamentales:

- Titularidad de la información.
- Tratamiento de la información restringido a fines autorizados y de negocio.
- Adecuación al Marco Legal.
- Código de Ética Empresarial.

Este Marco es de aplicación a todos los empleados y colaboradores de Ferrovial, así como a cualquier tipo de información generada, con independencia de su naturaleza y de los medios y formas de almacenamiento y transmisión (escrita o impresa en papel, o contenida en cualquier otro tipo de soporte de naturaleza física, información digital gestionada y mantenida a través de sistemas de información, información transmitida oralmente, etc.).

Ferrovial reconoce la importancia estratégica de sus activos de información y considera que las políticas y procedimientos de creación, recogida, tratamiento, almacenamiento, utilización, control y salvaguarda de la información de Ferrovial constituyen un factor clave tanto del desempeño de su actividad como de su reputación.

Asimismo, Ferrovial considera esencial proteger su información de la destrucción, indisponibilidad, manipulación o revelación no autorizada, y a tal fin, se han establecido una serie de directrices generales y mecanismos de control aplicables tanto a los activos de información de Ferrovial como a los sistemas que los procesan y soportan.

Con el objetivo de difundir la necesidad de proteger la información empresarial, Ferrovial realiza con carácter periódico acciones de formación, concienciación y divulgación.

## Otras políticas y procedimientos internos

### Procedimiento sobre inversiones

Este procedimiento establece los sistemas de control y aprobaciones que se exigen para poder llevar a cabo grandes operaciones, a partir de un millón de euros. De forma gradual, en función de la cuantía, las operaciones deberán ser aprobadas por el Consejero Delegado, por el Presidente o por el Consejo de Administración. También están sujetos a aprobación los contratos preparatorios, de opción y de promesa de arras. La presentación formal de ofertas no vinculantes, incluyendo ITN (*Invitation To Negotiate*), en el curso de procesos de selección públicos o privados se comunicará por escrito al Consejero Delegado, con copia a la Secretaría General y la Dirección General Económico Financiera.

### Disposición de dinero y gastos (Normativa de Gastos de viaje y/o gestiones)

Para evitar irregularidades en relación con los gastos de viajes, existe una normativa que obliga a realizar todas las solicitudes de billetes de avión, tren, coche de alquiler o reserva de hotel a través de la Agencia Centralizada. Asimismo, el uso de tarjetas corporativas queda limitado al pago de gastos de viajes de empresa.

#### **Disposición en efectivo**

Para el control de la disposición de dinero en efectivo, existe una normativa que regula las solicitudes de anticipos a través del sistema informático implantado para la gestión de los gastos. El importe máximo para la concesión de anticipos para gastos de viaje se fija en 1.200 euros para desplazamientos interiores y 3.000 euros para viajes al extranjero. Cuando el importe de la petición en curso más los anticipos concedidos no justificados supere los 1.200 euros, se requerirá la autorización del superior inmediato.

# BUEN GOBIERNO

El gobierno corporativo de Ferrovial se fundamenta en tres valores: eficiencia, integridad y transparencia. Los tres son esenciales para transmitir confianza, gestionar posibles riesgos y generar valor creciente para los accionistas.

Del gobierno corporativo de Ferrovial cabe destacar los siguientes elementos:

- El Consejo de Administración está compuesto por 12 miembros, de los cuales la mitad son independientes, incluyendo un Consejero Coordinador (*Lead Director*), que realiza una contribución esencial al funcionamiento del órgano, canalizando las preocupaciones que le puedan transmitir los Consejeros Externos.
- Los Consejeros son reelegidos cada tres años, frente al máximo de seis que marca la ley. Esto permite que los accionistas validen cada poco tiempo su gestión.
- La Comisión de Nombramientos y Retribuciones está formada únicamente por Consejeros independientes y en ella, al igual que en la Comisión de Auditoría y Control, no hay Consejeros ejecutivos.
- La Comisión de Auditoría y Control supervisa el proceso de elaboración de la información financiera, así como la eficacia de los sistemas de control interno de la Sociedad, entre otras funciones. De manera voluntaria, Ferrovial

elabora un informe con los resultados de las actividades de esta Comisión, que se incluye en el informe de gestión, para que los accionistas puedan juzgar la creación de valor por parte de la misma.

- Ferrovial analiza regularmente las mejores prácticas y normativas de buen gobierno en el ámbito nacional e internacional y valora su incorporación. En el ejercicio 2013 cabe destacar, en particular, el incremento notable de la cantidad y calidad de la información puesta a disposición de los inversores.
- Además, Ferrovial somete a su Junta General, con carácter no vinculante, un Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros que contiene la retribución individualizada de cada uno de los Consejeros así como información clara y comprensible sobre la política de remuneraciones de la Sociedad para el año en curso y la prevista para años sucesivos.

Por último, corresponde al Consejo de Administración aprobar la política de Ferrovial en materia de Responsabilidad Corporativa.



**Informe Anual de Gobierno Corporativo.**

**Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros**



# GESTIÓN DE RIESGOS

Las actividades de la compañía se desarrollan en diversos países, con diferentes entornos socioeconómicos y marcos reguladores. Con carácter general, Ferrovial considera relevantes aquellos riesgos que pueden comprometer la viabilidad de sus diferentes negocios; su rentabilidad; y la reputación corporativa, con especial atención a cualquier factor que pueda comprometer la integridad de los empleados o de terceros afectados por la actividad de sus negocios o impactar en el entorno medioambiental en el que los mismos se desarrollan.

Desde 2009, Ferrovial cuenta con un proceso de gestión integral del riesgo, denominado *Ferrovial Risk Management* (FRM) dirigido por la Dirección de Riesgos de la compañía. Con este proceso se identifican y valoran los riesgos que amenazan la consecución de los objetivos empresariales establecidos por la Dirección, tanto los financieros como los extra financieros.

En el proceso FRM participa el conjunto de la organización, sus principales objetivos son:

- La identificación y valoración de los riesgos, a través de un ejercicio de priorización y valoración homogénea.
- La adopción de las medidas correctoras necesarias para mitigar el impacto de los mismo y/o su probabilidad de ocurrencia.

El proceso opera en los distintos niveles de la organización, de modo que la identificación, valoración y gestión integral de los riesgos se lleva a cabo desde los gestores directos de los negocios a nivel local hacia los niveles superiores de la compañía.

La definición del proceso FRM y de sus componentes, Universo de Riesgos (Estratégicos, Operativos, de Cumplimiento y Financieros) y Escala de Valoración homogénea para toda la organización, está basada en la Política de Control y Gestión de Riesgos de Ferrovial, establecida previamente por el Consejo de Administración y articulada en principios. En el FRM no se contempla la Responsabilidad Corporativa como un riesgo si no como un objetivo empresarial a

conseguir por la organización, de forma que los gestores de la compañía deben identificar y valorar los riesgos que amenazan los objetivos de Sostenibilidad establecidos por la Dirección.

## Tipología de riesgos:

### Riesgos estratégicos

Son los posibles riesgos relacionados con el mercado y entorno en el que cada negocio se desenvuelve; los que se pudieran derivar de las alianzas con socios; así como aquellos otros riesgos asociados a la propia organización de la compañía, sus estructuras de gobierno y de relación con agentes externos.

### Riesgos operativos

Siguiendo la cadena de cada negocio, se analiza la posible aparición de riesgos asociados a los procesos de venta, cobro y relación con los clientes; de compra, pago y relación con proveedores; y a los diferentes tipos de activos y factores de producción.

### Riesgos de cumplimiento

El sistema realiza el análisis de eventuales riesgos asociados con el cumplimiento de las obligaciones derivadas de tres planos diferentes: la legislación aplicable, los contratos con terceros y las obligaciones autoimpuestas por las compañías de Ferrovial, fundamentalmente a través de sus códigos éticos o de conducta.

### Riesgos financieros

En esta cuarta área, se analizan los riesgos potenciales que pudieran surgir asociados a cambios en las magnitudes financieras y/o al acceso a los mercados financieros, la gestión de tesorería, la fiabilidad de la información financiera o riesgos de naturaleza fiscal o impositiva.

El ejercicio de identificación de riesgos se realiza simultáneamente en toda la organización, teniendo en cuenta la diversidad geográfica de las actividades de Ferrovial. En base a ello, se ha dividido en 109 realidades de negocio a tener en cuenta a la hora de llevar a cabo la identificación y la valoración de los riesgos, así como para designar los interlocutores encargados de llevar a cabo la realización del ejercicio de análisis.

Mediante el proceso FRM no sólo se obtiene una identificación y valoración de los riesgos de la organización (para ello se tiene en cuenta el impacto potencial sobre los objetivos de referencia, la probabilidad de ocurrencia de los mismos y la exposición de los negocios ante esa situación), sino que se identifican y valoran los eventos de riesgo (denominados contingencias en el FRM) que se han producido en el conjunto de la organización.

## Política de Control y Gestión de Riesgos

En 2011 se aprobó una política en materia de Control y Gestión de Riesgos, con aplicación en todas aquellas sociedades en las que Ferrovial participe en mayoría y/o se responsabilice de la gestión. Esta política se basa en el respeto al Código de Ética Empresarial de Ferrovial.

Asimismo, en 2012 se ha formalizado el Procedimiento de identificación y valoración de riesgos y contingencias, con el objetivo de armonizar criterios en cuanto a metodología, información, responsables, etc.

## Procedimientos de comunicación y gestión de crisis

El sistema general de supervisión y control de los riesgos está estrechamente vinculado a los procedimientos de crisis y continuidad del negocio.

En el ámbito corporativo, el perfil de riesgos es la base para la identificación de situaciones repentinas que pudieran afectar a la reputación de la compañía. Tales riesgos están identificados en catálogos particularizados para cada actividad de negocio, los cuales se encuentran permanentemente actualizados y accesibles en los niveles de organización donde pueden acontecer tales situaciones.

El modelo de comunicación de crisis permite a Ferrovial afrontar con eficacia cualquier contingencia que pueda afectar negativa y significativamente a la reputación corporativa, debido a su trascendencia y repercusión en los medios y en la opinión pública. Las primeras medidas ante una posible contingencia resultan claves para la gestión de una crisis.

Por ello, existe un protocolo de comunicación interna y externa cuyo objeto es que, ante una situación de crisis, los niveles de la organización que deben tomar decisiones dispongan de información fiable y adecuada en el menor tiempo posible.

Asimismo, en los sistemas de las áreas de negocio existen procedimientos específicos que recogen las medidas que deben implementarse en los niveles afectados por la crisis para mitigar el daño a las personas o al medio ambiente, así como para reducir su impacto económico y facilitar la recuperación de la actividad de negocio en el menor tiempo posible.

# CALIDAD

## Sistemas de gestión

### Calidad y Medio Ambiente

Ferrovial mantiene su compromiso con la calidad y el medio ambiente. Así, todas las áreas de negocio tienen implantados en sus contratos sistemas de calidad y medio ambiente.

En la gran mayoría de las ocasiones estos sistemas se encuentran certificados conforme a la norma ISO 9001 y 14001 y por las principales empresas de certificación acreditadas, tales como AENOR (Asociación Española de Normalización y Certificación), SGS, BVQI (Bureau Veritas Quality International), BSI Group y DNV.

Para calcular el alcance de certificación de los sistemas en cada empresa y en el total del grupo, se calcula desde el 2008 el Porcentaje de Actividad Certificada. El método de cálculo se basa en contabilizar las actividades que están certificadas bajo un sistema de calidad o medio ambiente, considerando para ello el Importe Neto de la Cifra de Negocio (INCN) de cada actividad.

En el 2013, la media del porcentaje de la actividad certificada en calidad ha subido un 11,1% respecto al año anterior, alcanzando el 90%.

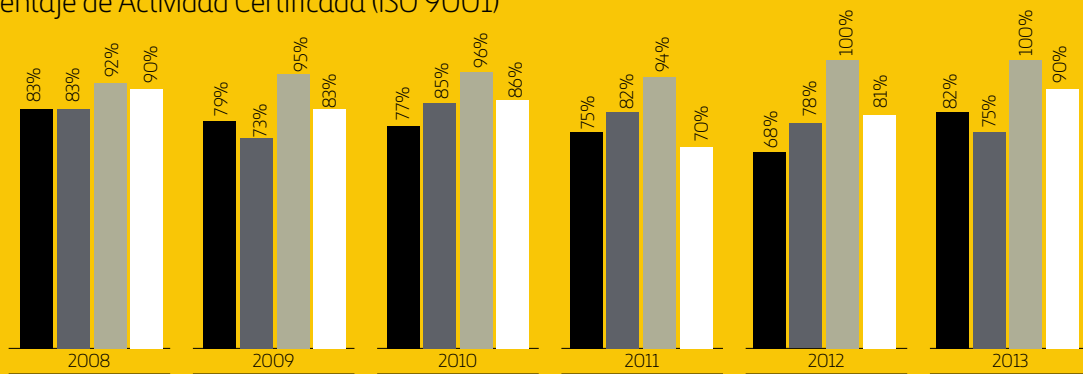
Este aumento es el resultado del esfuerzo que ha realizado el área de construcción en certificar su actividad en países en los que ha abierto negocio como Colombia, Canadá, Australia, Reino Unido, Irlanda, Chile y Estados Unidos. Por ello, el porcentaje de actividad certificada en calidad ha aumentado 14 puntos porcentuales.

En el área de servicios, el 100% de la actividad se encuentra certificada.

El área de autopistas ha mantenido el mismo alcance de las certificaciones del último año en calidad. Por eso el porcentaje de actividad certificada se mantiene alineado con los resultados del año anterior con una pequeña diferencia debido a variaciones de facturación que es una de las variables que se tienen en cuenta para el cálculo.

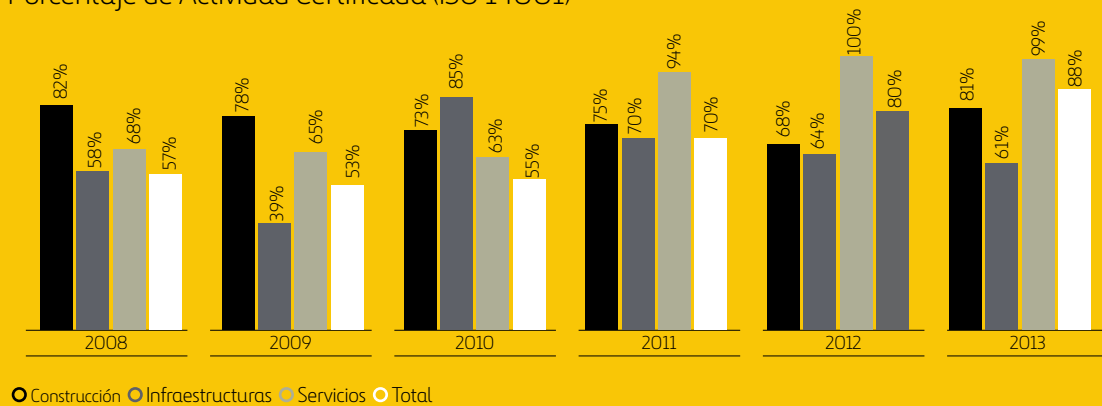
En cuanto a los contratos que no están bajo sistemas certificados, es importante destacar que todos disponen de sistemas de calidad y medio ambiente implantados.

Porcentaje de Actividad Certificada (ISO 9001)



● Construcción ● Autopistas ● Servicios ● Total

## Porcentaje de Actividad Certificada (ISO 14001)



En el 2013, la media del porcentaje de la actividad certificada en medio ambiente ha subido un 9% respecto al año anterior, siendo su valor de 88%.

El área de construcción ha ampliado el alcance de la certificación a los países de Colombia, Canadá, Australia, India, Reino Unido, Chile y Estados Unidos. Razón por la que aumenta hasta el 81% el porcentaje de actividad certificada en Medio Ambiente. Esta cifra representa 13 puntos porcentuales más que el año anterior.

El porcentaje de certificación en servicios es del 99%, un punto inferior al de medio ambiente como consecuencia de que la empresa de reciente adquisición Steel Ingeniería que pertenece a Ferrovial Servicios no tiene su sistema de medio ambiente certificado.

El área de autopistas ha mantenido el mismo alcance de las certificaciones del último año en medio ambiente. Por eso el porcentaje de actividad certificada se mantiene alineado con los resultados del año anterior con una pequeña diferencia debido a variaciones de facturación que es una de las variables que se tienen en cuenta para el cálculo. Este porcentaje es ligeramente inferior al de calidad debido a que la autopista Chicago Skyway no está certificada en medio ambiente.

En cuanto a los contratos que no están bajo sistemas certificados, es importante destacar que todos disponen de sistemas de calidad y medio ambiente implantados.

Todos los sistemas son auditados internamente por equipos cualificados, independientes del área auditada. Se continúa realizando un gran esfuerzo en la realización de auditorías internas, sumando 1.582 de calidad y medio ambiente, un 22% más que en el ejercicio anterior. En esta fase se han auditado un total de 1.445 centros de producción, un 27,3% más que en el año anterior.

Para asesorar y mantener los sistemas de calidad y medio ambiente en los centros de producción, los técnicos han realizado un total de 2.129 visitas.

### Otros certificados

En el 2013, Ferrovial ha llevado a cabo la realización de un trabajo de verificación externa de sus emisiones de gases de efecto invernadero de acuerdo con la Norma ISAE 3000. Esta verificación incluye todas sus divisiones y tanto las emisiones directas como indirectas correspondientes a los alcances 1, 2 y 3. Igualmente verificaron que el procedimiento interno

“Cálculo y Reporte de la Huella de Carbono” cumple con lo señalado en el estándar internacional ISO 14064-1.

Amey-Cespa además de las certificaciones en calidad y medio ambiente está certificado en “Integrated Management System PAS 99” y “Specification PAS for composted materials and Quality Compost”.

Ferrovial Servicios dispone de la certificación la UNE 166001 “Gestión de la I+D+i: Requisitos de un proyecto de I+D+i.” y de producto según la UNE-EN 12899-1:2009 y UNE 135332:2005.

Cadagua y Ferrovial Servicios disponen de la certificación UNE 166002 “Gestión de la I+D+i: Requisitos del Sistema de Gestión de la I+D+i”.

Ferrovial Servicios dispone de su Sistema de Gestión Energética certificado según ISO 50001:2011.

Cadagua y Ferrovial Servicios poseen certificados EMAS en algunos de sus contratos.

La Comunidad de Madrid ha renovado el sello Madrid Excelente a Ferrovial, Cintra Infraestructuras, Cadagua,

Ferrovial Servicios, Ferrovial-Agroman, Ferrovial Conservación y Autopista Madrid Sur Concesionaria Española. Madrid Excelente, basado en el modelo EFQM, es la marca de garantía del Gobierno de la Comunidad de Madrid que reconoce y certifica la calidad y la excelencia en la gestión de las empresas con el fin de fomentar la competitividad del tejido empresarial.

## Indicadores

### Cuadro de mando corporativo

En 2013, se han incluido dentro del cuadro de mando corporativo, indicadores específicos para cada área de negocio relacionados con el cambio climático. El seguimiento de estos indicadores facilita la supervisión del funcionamiento de los proyectos llevados a cabo y la toma de decisiones.



Instituto de Matemáticas y Física de la Universidad Autónoma de Madrid, España.

Área	Principales aspectos y procesos medidos por los indicadores
Ferrovial	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Cálculo de la huella de carbono (Scope 1, 2 y 3)</li> <li>○ Seguimiento de los objetivos de reducción</li> <li>○ Eficiencia energética en edificios</li> <li>○ Consumos energéticos y eléctricos</li> </ul>
Construcción	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Cálculo de la huella de carbono (Scope 1, 2 y 3)</li> <li>○ Consumos energéticos y eléctricos</li> <li>○ Consumos por tipo de maquinaria</li> <li>○ Eficacia de los planes de calidad en las obras</li> <li>○ Incidencias comunicadas en obras de edificación</li> <li>○ Cierre de las reclamaciones recibidas al final del año</li> </ul>
Autopistas	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Cálculo de la huella de carbono (Scope 1, 2 y 3)</li> <li>○ Consumos energéticos y eléctricos</li> <li>○ Accidentalidad en las autopistas</li> <li>○ Saturación en las líneas de peaje de las concesionarias</li> <li>○ Satisfacción de usuarios (a través de encuestas)</li> </ul>
Mantenimiento, limpieza y conservación	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Cálculo de la huella de carbono (Scope 1, 2 y 3)</li> <li>○ Consumos energéticos y eléctricos</li> <li>○ Indefiniciones en los contratos</li> <li>○ Índice de reclamaciones e incidencias en el servicio</li> <li>○ Satisfacción de los clientes (a través de encuestas)</li> <li>○ Tiempo de respuesta a accidentes e incidentes en infraestructuras viarias</li> <li>○ Tiempo de respuesta a reparaciones en infraestructuras viarias</li> </ul>
Tratamiento agua, secado térmico de biosólidos y residuos sólidos urbanos	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Cálculo de la huella de carbono (Scope 1, 2 y 3)</li> <li>○ Consumos energéticos y eléctricos</li> <li>○ Emisiones GEI por agua tratada</li> <li>○ Electricidad y energía generada</li> <li>○ Caudales tratados sin incidencias</li> <li>○ Incidencias de vertidos</li> <li>○ Tiempo de respuesta para ejecutar órdenes de trabajo correctivo</li> <li>○ Satisfacción de cliente (a través de encuestas)</li> </ul>
Servicios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Cálculo de la huella de carbono (Scope 1, 2 y 3)</li> <li>○ Consumos energéticos y eléctricos</li> <li>○ Electricidad y energía generada</li> <li>○ Satisfacción de los clientes y usuarios (a través de encuestas)</li> </ul>
Amey	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Cálculo de la huella de carbono (Scope 1, 2 y 3)</li> <li>○ Consumos energéticos y eléctricos</li> <li>○ Electricidad y energía generada</li> <li>○ Satisfacción de los clientes</li> </ul>

Mediante el seguimiento de la evolución de los indicadores se establecen objetivos de mejora a conseguir a partir del desarrollo de acciones concretas.

## Reclamaciones de calidad

Todos los negocios disponen de procedimientos internos donde establecen la metodología para detectar, identificar, registrar y controlar las reclamaciones realizadas por los clientes sobre los productos o servicios. Cuando se recibe una queja a través de hojas de reclamaciones, carta, correo electrónico, verbalmente, etc., se abre un informe de la reclamación donde se recoge los datos del reclamante, el motivo de la queja y las acciones necesarias para la resolución. Posteriormente se analizan las mismas y se establecen acciones de mejora.

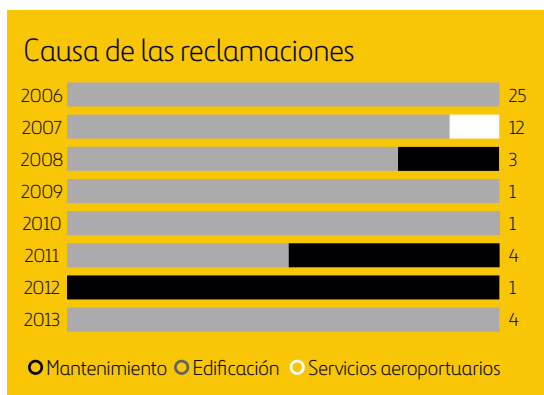
Desde la Dirección de Calidad y Medio Ambiente de Ferrovial se gestionan las reclamaciones que no han sido atendidas satisfactoriamente en las áreas de negocio y que el cliente canaliza a través de Ferrovial solicitando una solución.

En el 2013, se han recibido cuatro reclamaciones relacionadas con incidencias surgidas en viviendas (Edificación). Estas cuatro reclamaciones están cerradas y se resolvieron en un plazo medio de dos semanas. A lo largo de los años las reclamaciones han ido disminuyendo como consecuencia de que las reclamaciones son solucionadas en los negocios y al no tener la actividad de promoción inmobiliaria que era el principal foco de las quejas.

En el 2013, el conjunto de las empresas de Ferrovial ha recibido un total de 1.618 reclamaciones emitidas por clientes y usuarios. De estas el 69,4% de las reclamaciones se han cerrado en el año en curso.

En total se han recibido un 81,9% menos de reclamaciones que el ejercicio anterior debido principalmente a la disminución de reclamaciones en las autopistas de peaje.

En el área de construcción las reclamaciones aparecen en un 88% en edificación residencial, 6% edificación no residencial y un 6% en obra civil.



## Satisfacción del cliente

Según se establece en la Política de Calidad y Medio Ambiente de Ferrovial:

*“uno de los objetivos es alcanzar la satisfacción de las expectativas de nuestros clientes y usuarios. Nuestros clientes y usuarios son el centro de todo lo que hacemos. Nuestro afán es procurarles la mejor experiencia en la utilización de nuestras infraestructuras y servicios”.*

Las distintas áreas de negocio llevan a cabo encuestas periódicas sobre las expectativas y grado de satisfacción de los clientes. El análisis de los resultados obtenidos sirve para identificar los puntos fuertes y las debilidades del comportamiento de la empresa para establecer acciones de mejora.

Los clientes tienen un nivel de satisfacción muy bueno en las distintas actividades de Ferrovial, con una media de 4,1 puntos sobre 5 a nivel corporativo. Se puede confirmar que el nivel de satisfacción se mantiene constante respecto a los dos años anteriores.

La Dirección de Calidad y Medio Ambiente de Ferrovial tiene habilitado una dirección de correo electrónico donde se reciben reclamaciones, sugerencias y comentarios (dca@ferrovial.com).

## Gestión de residuos

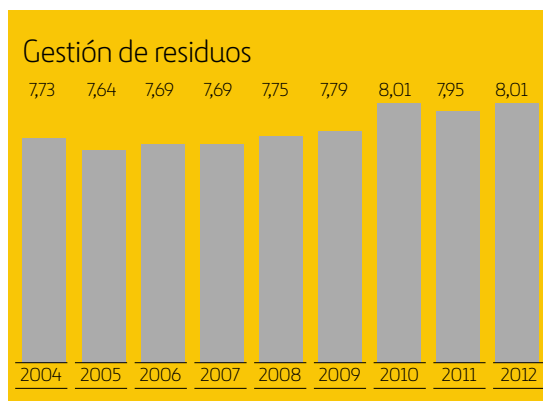
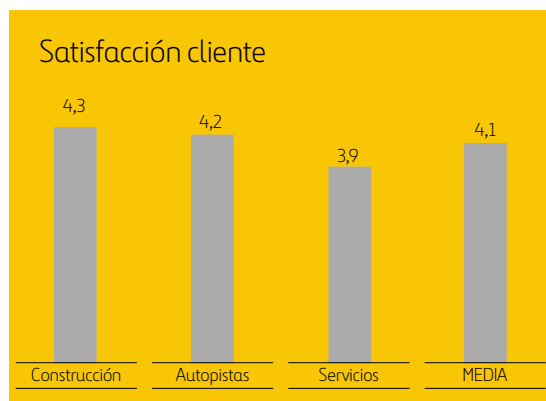
Derivado de la Política de Calidad y Medio Ambiente, se mantiene desde hace años el objetivo global de “Mejorar de forma continuada el grado de satisfacción de los clientes”. Para conseguir este objetivo, se han establecido las siguientes metas:

- Invertir en la mejora de equipos e instalaciones que afecten a la calidad del servicio.
- Mejorar el nivel de información y asesoramiento sobre los servicios prestados y las tecnologías utilizadas.
- Mejorar el resultado de la medición de la satisfacción del cliente.

Y para conseguir estas metas cada año se establecen acciones concretas, tanto de alcance global como particulares de un centro de trabajo a actividad.

Desde el año 2004, se ha llevado a cabo una Campaña de Medición de Satisfacción del Cliente, cuyo objetivo es conocer el grado de satisfacción de los clientes con los servicios prestados y cumplir con uno de los requisitos establecidos en la Norma ISO 9001:2008.

La última campaña se realizó en el último trimestre del año 2012. En 2013, a lo largo del último cuatrimestre, se han acometido las gestiones necesarias para la realización de esta campaña a nivel de Ferrovial Servicios España (determinación de la metodología de la campaña, establecimiento del alcance y universo de clientes, petición de ofertas y aceptación de la más adecuada, etc.). El inicio de la campaña se realizará a lo largo del 2014.





## Amey

Amey realiza encuestas de satisfacción entre sus clientes para recibir su percepción respecto al servicio ofrecido con la idea de desarrollar planes de acción específicos para mejorar el servicio y satisfacción del cliente.

Dos veces al año se pregunta a los directores y gestores de Amey para que identifiquen a los clientes más representativos. Las encuestas son específicas para cada una de las cuatro divisiones: “Built Environment, Consulting, Rail & Strategic Highways, Government and Utilities & Defence”. Los aspectos que se puntúan en cada división son la colaboración, innovación, creatividad, capacidad para resolver problemas y el servicio en general. Los clientes pueden optar por contestar anónimamente o no. Las encuestas recibidas se analizan y envían a los directores implicados para informarles de la calidad de servicio que están ofreciendo.

La escala de puntuación es de 1-10. Si un cliente responde por debajo de 7 se contacta con él para preguntarle la forma de mejorar la puntuación.

En esta campaña, el porcentaje de respuesta ha sido del 50%. Esto representa una considerable mejora en el ratio de respuesta respecto a 2012, siendo un 22% superior. La razón se debe a que se ha cambiado el método de llevar a cabo la encuesta, de *email/on-line* a teléfono. Este formato de realizar las encuestas es más rápido y se ajusta más a los clientes de Amey.

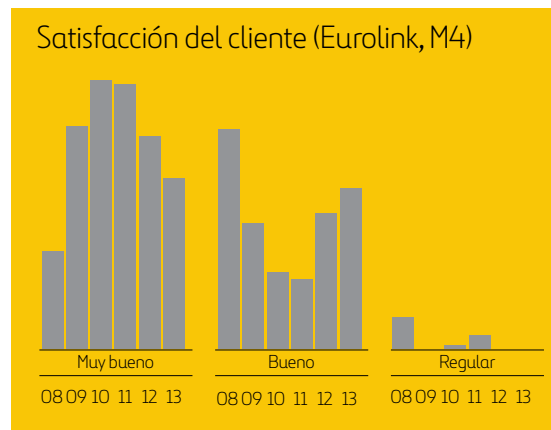
En esta campaña la valoración media es de 7,7 sobre 10, considerada de “Muy buena”. El 13,3% de los encuestados puntuaron con la máxima nota el servicio ofrecido por la empresa. La conclusión de este resultado es que la empresa tiene la capacidad de ofrecer un servicio excelente y que los esfuerzos deben estar dirigidos a replicar estas buenas prácticas a la totalidad de los contratos.

Las áreas mejor valoradas son seguridad, sostenibilidad y capacidad de respuesta a las necesidades de los clientes y las áreas de mejora serían la comunicación con los clientes, gestión de los proveedores y demostrar una mejora continua año a año.

Para mejorar la valoración media, en 2014 se quiere poner en marcha una plataforma *on-line* “Amey Ideas” que va a permitir recoger sugerencias de mejora del personal, clientes y proveedores. Esto va a permitir acelerar los cambios y transferir buenas prácticas a lo largo de los contratos y divisiones.

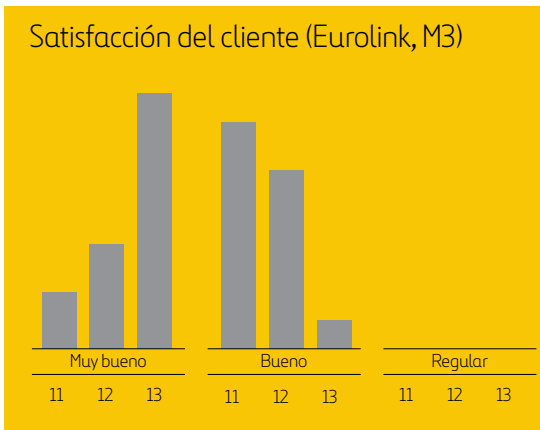
## Cintra

Para conocer la satisfacción de los usuarios de la autopistas irlandesas M4 y M3 se han llevado a cabo unas encuestas para conocer la opinión general con la autopista y el servicio recibido. Los cuestionarios constan de cinco breves preguntas (frecuencia de uso, motivo del uso de la autopista, modo de pago y una opinión general de la autopista y el servicio recibido).



En la M4 un 49% de usuarios opinan que el servicio es muy bueno y un 46% opinan que es bueno.

### Satisfacción del cliente (Eurolink, M3)



En la M3 un 90% de usuarios opina que el servicio es muy bueno y un 10% opina que es bueno.

En lo que se refiere a las autopistas españolas destacan las encuestas realizadas en las autopistas Radial 4, donde el 44% de los encuestados piensa que la calidad de la autopista es “buena”, y Ausol donde el nivel de satisfacción alcanza el 75%.

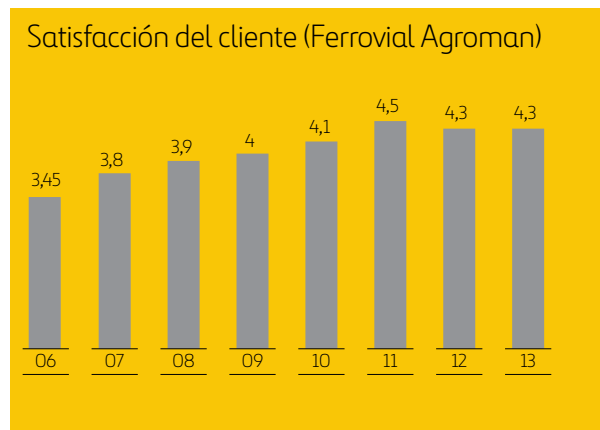
#### Construcción

Ferrovial Agroman anualmente envía las encuestas de satisfacción a sus clientes. En 2013 ha tenido un 32% de respuestas. Los cuestionarios constan de dos partes, una con preguntas con valoración concreta sobre aspectos importantes y concretos de la relación cliente-empresa y otra con preguntas sin valoración concreta, abiertas a opiniones y comentarios. El cuestionario analiza la percepción del cliente en cuatro aspectos: comercial, oferta, ejecución y posventa. Siendo la puntuación de estos aspectos la siguiente (sobre 5):

- Comercial: 4,6
- Oferta: 4,1
- Ejecución: 4,3
- Posventa: 4,2

Igualmente Edytesa, Ditecpesa y Tecpresa han realizado sus encuestas con un resultado de 8,57; 8,9 y 7,89 respectivamente sobre 10.

### Satisfacción del cliente (Ferrovial Agroman)



#### Otros

Cadagua realiza encuestas con carácter trienal. Durante el ejercicio 2014 se realizará la siguiente campaña.

Ferrovial Servicios está realizando en el 2014 la campaña de satisfacción de clientes correspondiente al 2013. En el próximo ejercicio se comunicarán los resultados.

### Atención al cliente

Hay áreas que disponen de cauces formales de comunicación que se integran en los departamentos de posventa o de atención al cliente. Un ejemplo es el área de residuos cuyo servicio de atención al cliente se estructura de forma independiente en cada instalación. Para contratos públicos, los requisitos de estos servicios suelen estar marcados por el pliego de condiciones del cliente y para contratos privados, cada centro de trabajo dispone de una centralita telefónica que dirige las consultas hacia el personal más adecuado para su solución.

Las mayores concesiones de autopistas disponen de servicios de atención al cliente propios. Por ejemplo, Chicago Skyway, Autema, Ausol, Radial 4, Madrid-Levante y Eurolink disponen de respectivas páginas web y números de atención al cliente.

Ferrovial Servicios a través de su *call center* receptiona y gestiona los avisos de averías de los clientes.

Estos departamentos son canales para conocer las opiniones, dudas y/o reclamaciones de los clientes o usuarios.

En los casos en los que exista una relación estrecha con el cliente, como es el caso de construcción o tratamiento de aguas, el cliente contacta directamente con la persona responsable del contrato.

La Dirección de Calidad y Medio Ambiente de Ferrovial dispone de una dirección de correo electrónico dónde los clientes pueden enviar sus reclamaciones, comentarios y dudas (dca@ferrovial.com).

## Proyectos

### Normateca y Ambienteca

Ferrovial a través de las aplicaciones Normateca y Ambienteca y de sus procedimientos internos garantizan el cumplimiento con la normativa, legislación vigente y los acuerdos suscritos con los clientes, dando cumplimiento a uno de los principios de su política:

*“El valor del compromiso: Somos una organización que cumple aquello a lo que se compromete. Respetamos la legislación vigente y satisfacemos los acuerdos suscritos con nuestros clientes y usuarios asegurando la calidad y seguridad, así como el comportamiento medioambiental, de nuestros productos y servicios”.*

Esto permite que todas las áreas de negocio de Ferrovial garanticen en todas las fases del ciclo de vida de los productos y servicios los impactos sobre la seguridad de los usuarios.

Por la característica intrínseca de cada actividad el área de autopistas lo considera en el diseño, construcción, mantenimiento y gestión de sus infraestructuras; el área de construcción en la fase de construcción de infraestructuras; el área de servicios en el mantenimiento y gestión de infraestructuras; el área de tratamiento del agua en la fase de diseño, construcción y explotación de las plantas y el área de gestión de residuos a lo largo de todo su proceso.

Actualmente Normateca dispone de 20.428 normas. En este ejercicio se han incorporado 824 normas nuevas, de las cuales 10 han sido normas internacionales y 814 normas pertenecientes a la normativa española (UNE u otras disposiciones).

Ambienteca cuenta con un total de 1.882 disposiciones, de las cuales 16 se han incorporado en el último año.

### Coffee & TIC

En 2013, se ha puesto en marcha el canal interno de comunicación para compartir conocimiento llamado TIC (Ferrovial. thinkinggreen), dentro de la herramienta Coffee (COLlaboration for Ferrovial Employees) que se ha concebido como una red social interna que sirve como espacio para compartir información y responder a las preguntas de los usuarios en temas de medioambiente, sostenibilidad y calidad.

Desde su lanzamiento en abril 2013, la comunidad ha tenido 12.620 visitas de usuarios, se colgaron 398 noticias, se hicieron 482 comentarios y se compartieron 88 documentos.

### El edificio “Plaza Mayor” de la Universidad Autónoma de Madrid recibe el premio COAM

El edificio “Plaza Mayor” de la Universidad Autónoma de Madrid ha recibido del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, en el marco de la X Semana de Arquitectura de Madrid, el Primer Premio 2013 de la Oficina de Concursos de Arquitectura de Madrid (COAM) por su relevancia y calidad arquitectónica.

La obra del edificio “Plaza Mayor” ha sido desarrollada por Ferrovial Agroman y es un ejemplo de máxima calidad en el campo de la arquitectura y la ingeniería a nivel nacional, no sólo por integrar el edificio en un entorno natural, sino también por la accesibilidad a las distintas dependencias que evita cualquier barrera de comunicación. Asimismo se ha dotado a la construcción de la máxima funcionalidad y eficiencia energética, con 26 paneles térmicos y 92 fotovoltaicos.

# CADENA DE SUMINISTRO

Cadena de suministro	2013	2012	2011	Var 13/12
Número proveedores*	60.936	57.458	61.354	6%
Proveedores evaluados	6.038	8.402	8.415	-28%
Proveedores rechazados	540	773	685	-30%
Proveedores con incidencias	592	381	343	55%

\*La cifra reportada se ha obtenido en base a los datos de facturación por país por lo que hay proveedores que se contabilizan más de una vez aunque el impacto de este aspecto es muy limitado.

Ferrovial en línea con su compromiso de continuar con una gestión responsable en la cadena de suministro, considera a sus proveedores y/o subcontratistas como un *stakeholder* esencial para el desarrollo de su negocio y su cadena de valor.

Ambas partes, en relación de colaboración, buscan el beneficio mutuo a través de su esfuerzo con el fin de ofrecer a los clientes un servicio de mayor calidad, garantizando el cumplimiento de los Principios del Pacto Mundial y el respeto al medio ambiente como pilares de la Responsabilidad Corporativa de la compañía. La gestión de la cadena de suministro constituye uno de los aspectos fundamentales de la gestión medioambiental de Ferrovial en ciertas áreas de negocio, como la construcción o los servicios, donde el nivel de subcontratación puede llegar a ser relevante y la sostenibilidad de muchos proyectos dependen en gran medida del desempeño que la compañía sea capaz de exigir a los proveedores y subcontratistas.

Siguiendo con el plan estratégico de Responsabilidad Corporativa, y con el objetivo de extender sus actividades a toda la cadena de valor, Ferrovial trata de establecer, en la medida de lo posible, relaciones a largo plazo con sus proveedores.

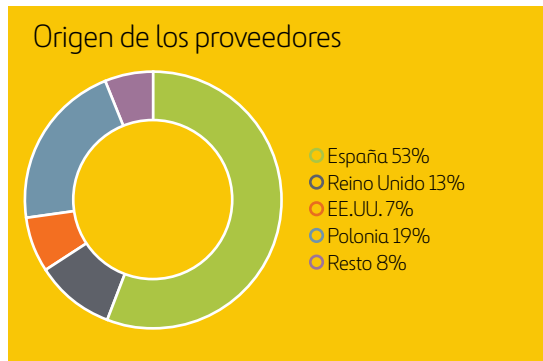
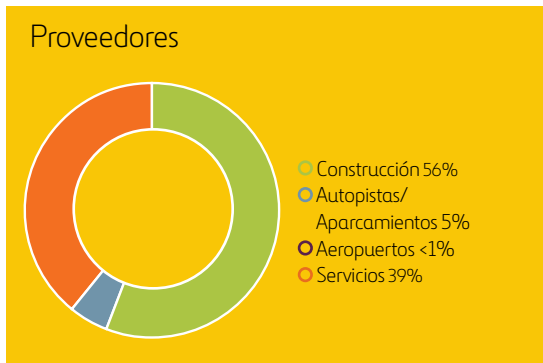
## Clasificación de los proveedores

En 2012 se implementó un sistema de categorización de proveedores de alto riesgo desde el punto de vista de Responsabilidad Corporativa atendiendo a producto y país de procedencia. El sistema está basado en los principios del Pacto Mundial y los estándares de Cadena de Suministro de FTSE-4Good. El diagnóstico realizado por los diferentes negocios de la compañía en 2013 no muestra cambios significativos con respecto al ejercicio anterior. La mayoría de las inversiones de Ferrovial se realizan en países de la OCDE o en países de ingresos medio-altos y altos según la clasificación del Banco Mundial cuyas legislaciones reconocen y garantizan el respeto a los Derechos Humanos, por lo que la cadena de suministro de Ferrovial se ha calificado de bajo riesgo.

## Perfil de los proveedores de Ferrovial

Durante 2013, Ferrovial se ha relacionado con 60.936 proveedores, entendiendo por proveedor tanto a suministradores, como alquiladores y subcontratistas.

Cabe destacar que la mayoría de los proveedores de Ferrovial pertenecen a países OCDE, por lo que están considerados de bajo riesgo en cuanto al cumplimiento de los Derechos Humanos y la normativa laboral y medioambiental. Por otro lado, los sectores en los que opera Ferrovial a través de sus distintas divisiones corresponden a actividades donde no existen riesgos relevantes en la cadena de suministro, según los criterios de las instituciones antes indicadas.



Los diferentes negocios de Ferrovial fomentan el empleo de proveedores locales, en el detalle por países el número de proveedores locales se sitúa como media en aproximadamente el 96% del total. Hay que destacar que la contratación de proveedores locales es predominante en todos los mercados en los que opera Ferrovial.

Sin embargo, debido a la implantación multinacional de la compañía y con el fin de asegurar la competitividad de las compras a nivel global, en el caso de compras muy relevantes, se contrastan precios a nivel internacional, con objeto de utilizar la competitividad que pueden ofrecer otros mercados.

## Comité de Compras Globales

En 2011 se creó un nuevo comité a nivel corporativo, denominado Comité de Compras Globales con el objetivo de asegurar la continua coordinación, seguimiento y control sobre las actividades globales de compras en Ferrovial, con los siguientes objetivos:

- Aprovechar las sinergias entre negocios.
- Compartir las buenas prácticas.
- Mejorar la función global de compras.
- Facilitar el conocimiento mutuo.

Este comité está liderado por el CIO (*Chief Information Officer*) de Ferrovial, y está compuesto por todos los responsables de Compras de las distintas divisiones de negocio, se encarga de aprobar los procedimientos generales, guías y recomendaciones sobre las compras en la compañía.

Nombrando a un responsable por cada proyecto de compra, se identifican las sinergias en el grupo y se llevan a cabo gestiones de compras por agregación de volumen, lo que permite ahorrar costes. El Comité de Compras Globales, se reúne cuatrimestralmente y, además, tiene otros objetivos como impulsar estudios de Mejores Prácticas en el mercado, y participar en *workshops* y conferencias de expertos.

## Política Global de Compras

Existe una Política Global de Compras que afecta a todas las empresas de Ferrovial. Esta política está basada en unos principios de obligado cumplimiento tanto para efectuar la compra, como durante y después, así como el principio de integridad que debe imperar durante todo el proceso, basado en el Código de Ética Empresarial de Ferrovial y las políticas de Responsabilidad Corporativa. En algunos negocios existen políticas específicas de compras que complementan y desarrollan la política corporativa.

## Formación

Durante 2013 se ha llevado a cabo a través de la universidad corporativa Summa la primera edición del curso de formación “Purchasing Training Program” dirigido a los distintos gestores de compras a nivel internacional con el objetivo de conocer las mejores prácticas en la gestión de compras. En esta edición han participado 38 empleados con un total de 760 horas de formación.

## Código ético para compradores

En relación a la Política Global de Compras, la gestión y relación con los proveedores debe estar basada en una vinculación rigurosa, ética y eficaz. El objetivo de este documento es marcar las líneas generales de actuación para el trabajo cotidiano en compras, sin pretender cubrir exhaustivamente todas las situaciones posibles.

En 2009, se actualizó el Código Ético para Compradores de la Dirección de Compras de la División de Construcción, haciendo hincapié en velar por el cumplimiento de las normas de Responsabilidad Corporativa en las compras tanto desde el punto de vista de la procedencia de los productos como de la mano de obra que haya podido intervenir en su fabrica-

ción. En el negocio de Servicios, tienen un código similar y en 2013, debido a la transformación de la división, se ha implantado para toda España.

Este documento es complementario al Código Ético aplicable a todo el personal de las Direcciones de Compras en las que está vigente, a los que se forma para su conocimiento y se exige su cumplimiento.

El Código establece que es el interés general de Ferrovial el que debe presidir cualquier negociación, además de los siguientes principios:

- **Integridad.** Se exige la comunicación de los conflictos de intereses directos o indirectos al superior, ya sea por vínculos familiares, personales, financieros o de otro tipo. Se prohíben las rebajas especiales para el personal que participa en las compras y los regalos cuyo importe sea superior a los 90€ en el año. En caso de un importe inferior, sólo se admiten aquellos que se reciban en la sede de la empresa. Se establece la aprobación previa del superior para las invitaciones a viajes, eventos y del pago de las comidas de empresa. El Código exige que el comprador vele por el cumplimiento de las normas de Responsabilidad Corporativa y difunda los Principios del Pacto Mundial entre los proveedores.



Autopista 407/ETR, Toronto, Canadá.

- Profesionalidad. Se pretende evitar que se establezcan relaciones demasiado personales con los proveedores fuera de lo estrictamente profesional que puedan interferir en las negociaciones. Las informaciones que puedan influir en el resultado final de la adjudicación deben ser objeto de un tratamiento formalizado por el comprador. El comprador también debe velar por su formación profesional.
- Confidencialidad. Se exige confidencialidad sobre las informaciones comerciales o técnicas relacionadas con la compra en cuestión, y sobre otros aspectos que puedan perjudicar la posición de la empresa en la negociación o beneficiar a algún proveedor de forma particular sobre el resto.

## Cláusula de Responsabilidad Corporativa

En 2008, la división de Construcción introdujo una cláusula específica de Responsabilidad Corporativa en los acuerdos de proveedor-colaborador. Estos acuerdos se establecen con proveedores importantes. En 2012 esta cláusula se hizo extensiva a los pedidos y contratos a nivel internacional, así como a la división de Servicios para continuar con el compromiso de Ferrovial y la gestión responsable de su cadena de suministro.

La cláusula de Responsabilidad Corporativa introducida contempla los siguientes compromisos por parte del proveedor:

- Cumplir los Principios del Pacto Mundial.
- Cumplir la legislación de carácter medioambiental y sectorial vigente en todo aquello que afecta a las actividades o servicios que preste a Ferrovial.
- Cumplir las reglas de Seguridad y Salud y los compromisos de Prevención de Riesgos Laborales establecidos en los centros de Ferrovial.
- Estudiar una posible colaboración con Ferrovial para la realización de proyectos conjuntos de ayuda a colectivos desfavorecidos.

El incumplimiento de los requerimientos establecidos en esta cláusula puede suponer la prohibición de la contratación de cualquier proveedor. Y en relación con lo anterior, ante el incumplimiento de los Derechos Humanos el proveedor es igualmente rechazado ya que son de obligado cumplimiento a través de requerimiento contractual. El control de todas las cláusulas establecidas en el contrato se realiza mensualmente.



## Estándares sostenibles

### ○ **Control del origen de la madera:**

Ferrovial exige a sus proveedores de madera que suministren información y garantías en relación con el origen de sus materiales. Desde 2005, todos los pedidos y contratos de compras incluyen cláusulas que establecen la obligación contractual de suministrar materiales de origen garantizado.

Ferrovial utiliza la madera como material auxiliar y, por lo tanto, no constituye un elemento crítico para sus operaciones comerciales excepto en el caso de la construcción de viviendas (que representa una pequeña parte de su actividad), donde existen especificaciones de compra en las que se establecen los distintos requerimientos que deben cumplir los materiales suministrados, y entre ellos la madera y los materiales fabricados en base a la misma. Las maderas de origen tropical, que son las de mayor riesgo, se gestionan de forma especialmente rigurosa. Cuando es factible y de acuerdo con el cliente, se buscan alternativas para su sustitución por maderas no tropicales. Desde octubre de 2011 y en aquellos casos en los que es necesaria su utilización se aplican unas especificaciones muy rigurosas para asegurar tanto su origen legal como su trazabilidad hasta la recepción en obra.

Dado que en la gran mayoría de las obras que ejecuta el negocio de construcción el proyecto ha sido diseñado por una empresa distinta (no Ferrovial) contratada por el cliente, el uso de maderas certificadas depende de éste, si bien en caso de que éste solicite asesoramiento Ferrovial siempre recomendará el uso de madera certificada.

### ○ **Material reciclado:**

Ferrovial continúa con el compromiso de impulsar la utilización de productos fabricados con materias primas recicladas en su actividad, siempre en la medida de lo posible, así como de productos reciclables. Con este objetivo, Ferrovial Agroman realizó una encuesta en 2011 a sus principales proveedores relacionados con las actividades más

susceptibles de incorporar este tipo de productos, que se va complementando de forma continuada.

El objetivo de estas encuestas es el de disponer de una información sistematizada con la que profundizar en el uso de estos materiales en el desarrollo de su actividad. En 2012, se creó una Base de Datos de Proveedores para recoger certificados de utilización de materiales reciclados en la composición de productos de construcción, así como para identificar el grado de reciclabilidad de estos productos. El acceso a esta base de datos está dirigido al personal autorizado de la Dirección de Compras, Servicios de Medio Ambiente, Direcciones de Contratación y Línea.

### ○ **Compras verdes:**

Ferrovial presta atención a los aspectos ecológicos de las actividades de construcción, en especial en relación al uso de materiales reciclados y reciclables. Por este motivo, la Dirección de Compras dispone de una aplicación de IT para la gestión de conocimiento denominada “icompras”, que permite el intercambio de información entre centros de producción nacionales e internacionales.

El negocio de Servicios ha elaborado su propia guía verde de compras, que incluye productos, equipos y fabricantes específicos adecuados para cubrir sus necesidades.

La base de datos constituye una herramienta útil para la preparación de ofertas de edificación para clientes, y también después de haber sido asignado el proyecto. Todas las ofertas propuestas a los clientes incluyen la máxima proporción posible de materiales de construcción reciclados, reutilizados o respetuosos con el medio ambiente, e incluyen asimismo los certificados que garantizan estas características. La base de datos proporciona esta información rápidamente, con sencillez y de manera actualizada durante el proceso de elaboración de ofertas.

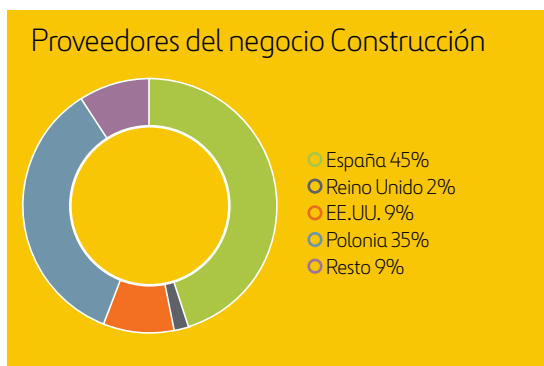
Una vez que el proyecto ha sido asignado, la información contenida en esta base de datos se utiliza para detectar las mejores oportunidades en materia de costes.



## Construcción

Aproximadamente el 56% de los proveedores de Ferrovial proviene de la actividad de construcción. La Dirección de Compras de esta división es la responsable de gestionar la relación con los principales proveedores con el fin de repercutir al cliente las mejoras en calidad y servicio, y llegar a tener, en los casos en que sea posible, una relación a largo plazo y obtener el máximo beneficio para ambas partes. También tiene entre sus funciones potenciar la comunicación entre los proveedores y los Jefes de Obra, ayudando a solucionar los posibles problemas que pudieran plantearse.

En el negocio de construcción, la actividad de Ferrovial que con más proveedores trabaja, el número total es de 33.986, de los cuales aproximadamente el 45% son proveedores españoles. El número de proveedores locales por países se sitúa como media por encima del 95% del total, dado que el negocio de construcción, por su propia naturaleza, fomenta el empleo de proveedores locales.



La Dirección de Compras está integrada en la Dirección de Recursos Corporativos de la División de Construcción, que incorpora además las áreas de Calidad, Prevención y Medio Ambiente de la empresa, potenciando la coordinación entre todas ellas y con un representante en el comité de Compras Globales (Director). Además, coordina la política de compras a nivel global, y gestiona aquellas compras en las que la negociación global (por economías de escala) y/o el conocimiento del mercado internacional aportan valor.

Los principios, políticas y procesos que Ferrovial ha establecido para realizar las compras están orientados a cumplir la finalidad requerida por los clientes, optimizando el precio, cumpliendo el plazo y los requisitos de calidad, prevención y medio ambiente especificados con la mayor rentabilidad.

### Política y procedimiento de compras

La Política de Compras se basa en principios y normas básicas de funcionamiento comunes a nivel mundial (procedimiento organizativo), adaptadas a las particularidades de cada país y empresa mediante procedimientos operativos, regulando el proceso completo de compras y con el objetivo de optimizar el proceso en base a:

- Aprovechamiento de economías de escala en compras y centralización de compras cuando aportan valor.
- Coordinación de compras entre distintos países.
- Visión global / internacional del mercado de proveedores.
- Transparencia en el proceso de compras.
- Utilización de sistemas informáticos propios para la gestión del conocimiento en compras y para ayuda y control en el propio proceso de compras.

## Clasificación de las Compras

### De gestión coordinada a nivel internacional

- Lista establecida en el Procedimiento Organizativo de Compras.
- Se deben gestionar en colaboración entre la obra, el Departamento de Compras del país y la Dirección de Compras de Ferrovial Agroman.

### De gestión centralizada (a nivel de empresa/país)

- Corresponden a productos o servicios homogéneos entre las distintas obras, con reducido número de proveedores en el mercado y elevado volumen de compra.
- Se gestionan a nivel centralizado en cada país para obtener mejores condiciones por la negociación de grandes volúmenes.

### De gestión conjunta entre la Dirección de Compras del país y las obras

- Las que correspondan a productos o servicios no homogéneos (diferentes para cada obra), con reducido número de proveedores en el mercado y elevado volumen de compra: se pueden obtener mejores condiciones por la negociación coordinada con las obras.

### De gestión descentralizada

- El resto de compras, gestionadas directamente desde las obras, con el apoyo de la Dirección/Departamento de Compras del país que corresponda a requerimiento de los jefes de obra.

Los procedimientos de compras forman parte del Sistema de Calidad y Medio Ambiente, que está certificado conforme a las normas ISO 9001 e ISO 14001. Igualmente cumplen los requerimientos establecidos en las normas OHSAS 18001 de Seguridad y Salud en el Trabajo, para las que Ferrovial Agroman está también certificada.

En 2012, se implantó un nuevo Procedimiento Organizativo de Compras de aplicación a nivel internacional, adaptando los procedimientos de distintos países para recoger las modificaciones incorporadas en dicho documento. Asimismo, se creó una nueva categoría de Compras, denominadas de Gestión Coordinada a nivel internacional, que se gestionan de forma conjunta entre los responsables de compras y de las obras de cada país y la Dirección de Compras de Ferrovial Agroman; y se realizaron modificaciones en la redacción de los criterios de puntuación de los factores de evaluación de la Ficha de Seguimiento de Calidad de Proveedores, para señalar de forma más clara las diferencias entre los distintos niveles de puntuación y simplificar de esta forma la valoración realizada por parte del Jefe de Obra.

Durante 2013, cabe destacar las siguientes actuaciones llevadas a cabo:

- Elaboración de un Procedimiento Operativo de Comercio Internacional, que regula en detalle el proceso a seguir en este tipo de operaciones, y las responsabilidades asignadas a cada uno de los puestos y direcciones que intervienen, dada la complejidad que pueden plantear este tipo de operaciones.
- Implantación de la aplicación “*InSite Compras*” Fase 1 a nivel internacional. Se trata de una aplicación de uso global en cualquier país, y que en esta primera fase incluye todo el proceso de compras desde la planificación hasta la adjudicación y sus procesos de aprobación correspondientes. Durante 2014 está previsto implantar el módulo de Evaluación y Seguimiento de la Calidad de Proveedores a nivel global, lo que permitirá disponer de un sistema informático único a nivel mundial para realizar estas funciones, y potenciar el seguimiento del cumplimiento por parte de los proveedores.
- Elaboración de un Modelo Marco de Subcontrato Internacional, que va a servir como base para desarrollar los modelos específicos para los nuevos países en los que se inicien actividades. Permitirá estructurar de forma similar los modelos de los nuevos países y la inclusión tanto de cláusulas básicas legales y comerciales como de cláu-

sulas específicas de Responsabilidad Corporativa (Pacto Mundial, Seguridad y Salud, Medio Ambiente, Protección de Datos Personales, etc).

- Se ha colaborado con el Servicio de Medio Ambiente para la realización de estudios de huella de carbono de algunos productos relevantes y en el seguimiento y la implantación de medidas para la reducción del consumo de combustibles.

## Gestión de compras

La División de Construcción dispone de procedimientos de compras y seguimiento de la calidad de proveedores unificados a nivel global, con principios y métodos de trabajo comunes que permiten un tratamiento unificado en los aspectos sustanciales, comunes a nivel de empresa, pero adaptados a las particularidades de cada país. Esto permite gestionar las compras de forma globalizada, conociendo las compras más importantes en cada país y sumando necesidades a nivel mundial para las compras más relevantes, asegurando en todo caso que las compras se realizan en las mejores condiciones de precio posibles y a proveedores que

pueden asumir los requisitos técnicos, de calidad, sociales, medioambientales, exigibles, garantizando la igualdad de oportunidades a todos los proveedores en el proceso de contratación.

Los procedimientos se aplican a todas las compras (o alquileres) de productos y servicios que están incluidos en los Planes de Control de Procesos de las obras/Planes de Calidad, que exigen requisitos medioambientales específicos, o que tienen una incidencia económica relevante, garantizado:

- Amplia concurrencia de ofertantes.
- Igualdad de información y trato justo a los proveedores.
- Decisión de adjudicación justificada, con niveles de aprobación establecidos, y basada en la competitividad.
- Mantenimiento de una relación estrictamente profesional con los proveedores.
- El procedimiento regula el proceso completo según lo indicado anteriormente.

El sistema de compras garantiza que los productos y servicios comprados cumplen con los requerimientos de calidad, comportamiento medioambiental, seguridad y prevención y plazos en las mejores condiciones de compra.

## Proceso de compras

Identificación de necesidades de compra y planificación.

Identificación de proveedores y solicitud de ofertas.

Recepción de ofertas, elaboración del cuadro comparativo, negociación y selección de la mejor oferta.

Adjudicación de la compra y aprobación y visados.

Elaboración del pedido o contrato.

Recepción de materiales y trabajos realizados por subcontratistas.

Facturación y pagos.

Evaluación continua de proveedores

## Selección y evaluación continua de proveedores

La División de Construcción realiza un control y un seguimiento de la calidad de sus proveedores, mediante evaluaciones realizadas por los jefes de obra a la finalización de los suministros/trabajos; o anualmente para suministros o trabajos de larga duración; o cuando se producen incidencias, tan pronto como éstas se detectan.

Los factores que se evalúan son:

- Cumplimiento de plazos
- Calidad del producto
- Capacidad técnica
- Cumplimiento de precios
- Cumplimiento en materia de seguridad y salud laboral
- Comportamiento medioambiental

La evaluación se gestiona a través de las Fichas de Seguimiento de la Calidad de Proveedores realizadas por los jefes de obra. Se considera que se ha producido una incidencia cuando la puntuación media de la evaluación no llega a lo establecido según los parámetros (igual o inferior a 2,5 sobre 5), o cuando obtiene una puntuación de 1 sobre 5 en cualquiera de los factores evaluados.

La incidencia es comunicada al proveedor, emplazándole a que tome las medidas oportunas para evitar que el problema vuelva a producirse, y comunicándole que en caso de reincidencia puede pasar a ser rechazado. Igualmente se comunica la incidencia a todos los Jefes de Obra que están trabajando con ese proveedor, a fin de tomar las medidas oportunas para evitar que la incidencia pueda repetirse y que comunique a la Dirección de Compras cualquier circunstancia. Los proveedores con incidencias pasan a la situación de Condicional con Supervisión. Al cierre del ejercicio, 103 proveedores se encontraban en esta situación.

“Proveedor rechazado”, es aquel que ha tenido tres incidencias en un año o una incidencia “muy grave”, calificada como tal a criterio del Director de Compras, contando como ayuda para tomar esta decisión del análisis realizado por parte del servicio correspondiente cuando se refiere a

aspectos relacionadas con la responsabilidad corporativa (calidad, seguridad y salud y medio ambiente). Durante 2013, 15 proveedores han sido rechazados.

El rechazo de cualquier proveedor a nivel internacional se realiza de forma centralizada en la Dirección de Compras, siendo el Director de Compras el único puesto autorizado a nivel de Empresa para asignar esta calificación.

Cuando un proveedor pasa a la situación de rechazado, queda prohibida su contratación durante un período mínimo de tres años. Los sistemas informáticos de Pedidos y Contratos impiden la emisión de cualquier documento de compra a “proveedores rechazados”. Cuando por circunstancias excepcionales se requiera la contratación de un proveedor rechazado, es necesaria la autorización del Director de Compras.

Las fichas de Seguimiento de Calidad de Proveedores y todos los datos sobre la evaluación de proveedores quedan grabadas en la aplicación informática de seguimiento de la Calidad de Proveedores. Esta información está disponible para su consulta en tiempo real desde cualquier obra o centro a nivel internacional, por todo el personal debidamente autorizado.

Aproximadamente el 11% de los proveedores y subcontratistas con los que se ha trabajado en 2013 han sido sometidos a un proceso de evaluación. De los proveedores evaluados, 421 han producido incidencias y, por lo tanto, han sido apercibidos según lo indicado anteriormente.

2667 proveedores han sido evaluados con criterios sostenibles. De todas las incidencias detectadas, 105 han sido relativas a este tipo de aspectos.

Según la metodología para la clasificación de proveedores de alto riesgo, se deduce que únicamente se pueden considerar como potenciales compras de alto riesgo las correspondientes a vestuario y calzado laboral, que procedan de países de alto riesgo. Durante 2013, se ha analizado con los proveedores los países de origen de estos productos, y el resultado ha sido que salvo unas pocas excepciones muy poco relevantes sobre el total, la gran mayoría no proceden de este tipo de países. En todo caso, y para esos pocos productos, se ha requerido del proveedor que certifique que los productos

suministrados se elaboran cumpliendo las normas internacionales sobre Derechos Humanos.

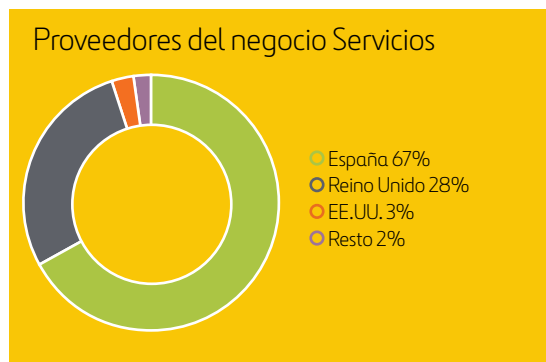
## Formación

Específicamente se ha creado un curso sobre Construcción Internacional dirigido a los empleados de este negocio con el objetivo de conocer las características del mercado internacional en este sector. Se han celebrado tres ediciones, con un total de 65 asistentes y 1.300 horas de formación realizadas.

Durante 2013, se ha dado formación en Seguridad y Salud a 2.772 empleados de empresas de proveedores/subcontratistas. Se han realizado 35 auditorías internas en Seguridad y Salud realizadas en las obras y centros de la compañía. Y además, se han distribuido al personal de las empresas proveedoras o subcontratistas manuales informativos sobre aspectos concretos de Seguridad y Salud.

## Servicios

Un 39% aproximadamente de los proveedores pertenecen a la división de servicios, de los cuales el 67% están en España. En el caso de Servicios, y dada la naturaleza de la actividad, también se tiende a la contratación local.



Debido a la transformación y reestructuración de la división de Servicios en 2013 se ha pasado un período de transición en el que han convivido varias políticas y procedimientos con el objetivo de llegar en 2014 a unas políticas y procedimientos comunes. Con este proceso, la unidad de servicios queda dividida en tres unidades.

En 2013, se ha creado para España un nuevo Departamento de Aprovisionamiento y Flota. Ha finalizado la fase organizativa, con una nueva estructura especializada en producto, potenciando la función de gestión de flota, dado el peso que ha cobrado con la incorporación de Cespa y la actividades de gestión de residuos urbanos. Asimismo, se ha definido un plan estratégico de integración de procedimientos y de optimización de costes.

Durante este proceso y a lo largo de 2013, se han definido procedimientos de transición de compras dado que aún la tecnología es distinta en cada sociedad. La previsión es que en 2015 se ponga en marcha el nuevo sistema integrado de compras y por tanto exista un único nuevo procedimiento de compras y de homologación y evaluación de proveedores.

En el ámbito internacional se han adoptado algunos antiguos procedimientos con el objetivo de evolucionar a un plan común. En Reino Unido, se ha creado un nuevo Departamento de Compras para avanzar en la formalización de la estructura organizativa, nuevos procedimientos y plan estratégico.

## Política de Compras

Uno de los primeros pasos decisivos ha sido la publicación de la Política de Compras para Ferrovial Servicios España, en la que se recogen los principios de actuación y el modelo de gestión, siempre en el marco del cumplimiento legislativo y en materia de sostenibilidad.

## Evaluación de los proveedores

En 2013 se han evaluado 1.559 proveedores, lo que supone un 6% del total de proveedores de esta división. Durante 2013, se han registrado 359 incidencias relativas a proveedores en la División de Servicios. De todas las incidencias detectadas, 303 han sido relativas a aspectos de responsabilidad corporativa como el medio ambiente y/o de salud y seguridad.



ferrovial

**Informe de Gestión Consolidado 2013**  
**Ferrovial, S. A. y**  
**Sociedades dependientes**



**Consejo de Administración**  
**25 de febrero de 2014**

## ÍNDICE

<b>I. Actividades del Grupo, Estrategia y Organización.....</b>	<b>3</b>
<b>II. Evolución de los negocios del grupo en 2013 .....</b>	<b>5</b>
II.1 Visión general .....	5
II.2 Autopistas .....	6
II.3 Servicios .....	10
II.4 Construcción .....	12
II.5 Aeropuertos .....	13
II.6 Cuenta de Resultados Consolidada.....	17
II.7 Balance de situación y otras magnitudes .....	19
II.8 Flujo de caja consolidado .....	21
<b>III. Gobierno Corporativo .....</b>	<b>24</b>
<b>IV. Retribuciones del Consejo de Administración y de la Alta Dirección .....</b>	<b>24</b>
<b>V. Medio ambiente .....</b>	<b>25</b>
<b>VI. Innovación .....</b>	<b>28</b>
<b>VII. Capital humano .....</b>	<b>30</b>
<b>VIII. Principales riesgos e incertidumbres .....</b>	<b>32</b>
VIII.1 Riesgos estratégicos .....	32
VIII.2 Riesgos operativos .....	33
VIII.3 Riesgos de cumplimiento .....	34
VIII.4 Riesgos financieros .....	34
<b>IX. Acciones propias.....</b>	<b>36</b>
<b>X. Otra información relevante para inversores .....</b>	<b>37</b>
<b>XI. Acontecimientos posteriores al cierre .....</b>	<b>38</b>
<b>XII. Evolución previsible de los negocios.....</b>	<b>38</b>
<b>ANEXO I. Informe de la Comisión de Auditoría y Control .....</b>	<b>41</b>

## I. Actividades del Grupo, Estrategia y Organización

### Actividades del Grupo

Ferrovial es un referente mundial en la construcción, gestión y operación de infraestructuras de transporte y servicios a ciudades.

Las actividades del Grupo se desarrollan a través de cuatro unidades de negocio:

- **Aeropuertos:** inversión y operación de aeropuertos.
- **Autopistas:** promoción, inversión y operación de autopistas y otras infraestructuras.
- **Construcción:** diseño y construcción de infraestructuras en los ámbitos de la obra civil, la edificación y la construcción industrial.
- **Servicios:** prestación eficiente de servicios urbanos y medioambientales y el mantenimiento de infraestructuras e instalaciones.

### Visión y Valores

La visión de Ferrovial da respuesta a tres preguntas sobre su actividad:



Dicha visión refleja la identidad de Ferrovial, que se traduce en cinco valores que definen a la compañía y a sus empleados:



### Estrategia

La Estrategia de Ferrovial gira entorno a cuatro pilares:

1. El **crecimiento rentable**, mediante la combinación del crecimiento orgánico y adquisiciones selectivas.

La estrategia de complementar el crecimiento orgánico con adquisiciones de carácter selectivo para reforzar la posición competitiva y añadir capacidades se ha materializado durante el 2013 con las adquisiciones de Enterprise y de Steel Ingeniería.

Con la adquisición de la británica Enterprise, Ferrovial fortalece sus operaciones en el mercado británico accediendo al sector de los servicios a utilities, optimizando la excelencia operativa mediante la integración de las actividades de Amey y consolidando su negocio medioambiental.

Mediante Steel Ingeniería, empresa de servicios para la minería en Chile, se adquieren capacidades en el sector del mantenimiento industrial en instalaciones de producción y explotación de yacimientos minerales.

2. La **internacionalización**, que ha llevado a Ferrovial a consolidar una presencia significativa en cinco geografías de manera estable: España, Estados Unidos, Reino Unido, Canadá y Polonia. El objetivo es seguir impulsando su actividad en estos países, así como desarrollar nuevos mercados con una adecuada gestión de riesgos, apalancándose en sus capacidades actuales y estableciendo alianzas con socios locales.

En este sentido, en el ejercicio 2013 cabe destacar la búsqueda de oportunidades y desarrollo de relaciones comerciales en mercados como Australia, determinados países de Latinoamérica, como Colombia o Perú, entre otros, y Oriente Medio.

3. La **excelencia operativa y la innovación**, como palanca fundamental para la gestión de operaciones complejas y para la búsqueda de soluciones diferenciales para sus clientes.

El impulso del talento de los empleados y los centros de excelencia e innovación mejoran la posición competitiva en los diferentes mercados, todo bajo las mejores prácticas de gestión de proyectos y de seguridad para las personas.

El compromiso con el medio ambiente, con la sociedad y con los empleados son claves para el desarrollo de la excelencia operativa y la innovación, señas de identidad de Ferrovial. Los principales hitos del ejercicio en materia medioambiental, de innovación y relativas a la gestión del capital humano se desarrollan con más detalle en los apartados V, VI y VII de este informe de gestión.

4. La **disciplina financiera**, mediante la diversificación de fuentes de financiación y la gestión de la liquidez ha llevado a



## Informe de gestión 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

---

mejorar las calificaciones de riesgo crediticio y a fortalecer la solvencia de la compañía.

En 2013 Standard & Poor's revisó al alza la calificación crediticia a BBB, perspectiva estable. 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".

El respaldo mostrado por el mercado a las emisiones de bonos corporativos realizadas en enero y mayo de 2013, con elevados niveles de sobresuscripción, la mejora del rating corporativo y la obtención de un flujo de caja record a cierre de ejercicio, refuerzan la solidez de la compañía.

En el marco de la disciplina financiera, la **rotación de activos** ha permitido poner en valor las inversiones y financiar el crecimiento. Durante 2013 la venta del aeropuerto londinense de Stansted y del 8,5% de HAH, han permitido fortalecer la posición financiera así como dotar a la compañía de recursos para acometer nuevas inversiones.

Por último, como elemento diferencial para maximizar la creación de valor, cabe destacar el enfoque integrado de las unidades de negocio a través de la venta cruzada, que permite participar en las diferentes etapas del ciclo de las infraestructuras, aportando soluciones diferenciales.

Fruto de este enfoque integrado, destaca en 2013 la adjudicación de importantes contratos, en los que han colaborado las diferentes divisiones del grupo, como son la extensión de la autopista NTE (3A3B) en Texas, la autopista M8 en Escocia o el hospital de Valdecilla en Santander.

### Organización

El funcionamiento de los órganos de dirección y el proceso de toma de decisiones del grupo se describe con detalle en el Informe Anual de Gobierno Corporativo (IAGC), que forma parte de este Informe de Gestión, destacando las funciones de la Junta de Accionistas y el Consejo de Administración, como máximos órganos de gobierno de la compañía.

A efectos de la gestión del Grupo, es de destacar el funcionamiento y la composición del Comité de Dirección, que bajo la dirección del Consejero Delegado, aglutina a las Direcciones Generales de las diferentes unidades de negocio, a la Secretaría General y a las Direcciones Generales Corporativas de Sistemas de Información e Innovación, Recursos Humanos y Económico-Financiera, favoreciendo el enfoque integrador de los negocios y la estrategia.

En el mismo sentido, es importante destacar la existencia de un Comité de Inversiones, presidido por el Presidente y/o el Consejero Delegado, y un procedimiento para la aprobación de nuevas inversiones, en el que se establecen distintos niveles de autorización dependiendo del importe y el tipo de operación, siendo la autorización del Consejo de Administración la máxima instancia. También destaca la existencia de un proceso de

estrategia, en el cual participan el Presidente, los miembros del Comité de Dirección y la Directora de Estrategia, formalizado mediante dos reuniones al año, y que presenta sus conclusiones al Consejo.

## Informe de gestión 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### II. Evolución de los negocios del grupo en 2013

#### II.1 Visión general

Como se ha indicado anteriormente en el apartado de la estrategia de la compañía, en 2013 Ferrovial ha alcanzado importantes hitos, entre los que destacan la adquisición de la compañía inglesa Enterprise, el cierre financiero de la autopista texana North Tarrant Express 3A3B, la venta del aeropuerto de Stansted por parte de Heathrow Airport Holding (HAH), así como la venta de un 8,65% del capital de HAH al fondo de pensiones inglés USS.

Amey, filial de Ferrovial Servicios en el Reino Unido, ha realizado la adquisición de Enterprise, convirtiéndose en una de las compañías con la oferta más diversificada del sector, duplicando su volumen de negocio en Reino Unido y alcanzando una plantilla de 21.000 empleados. La operación ha dado acceso al sector de los servicios a compañías industriales reguladas.

Ferrovial ha conseguido diversas adjudicaciones, a través de consorcios liderados por Cintra; destacando un nuevo tramo de la autopista NTE en Texas (NTE 3A3B), con una inversión total estimada de 1.380 millones de dólares, y el contrato para completar la red de autopistas de Escocia central.

HAH ha pagado dividendos por 555 millones de libras, incluyendo 300 millones de libras relacionados con la venta de Stansted, y la autopista 407ETR ha pagado dividendos por valor de 680 millones de dólares canadienses (en ambos casos al 100%).

Ferrovial, ha realizado dos emisiones de bonos corporativos, incluyendo la emisión inaugural (5 años, 500 millones de euros, cupón 3,375%) y una segunda emisión (8 años, 500 millones de euros, cupón 3,375%), en ambos casos se ha producido una elevada sobre demanda. Los fondos obtenidos se han destinado

a la amortización anticipada de deuda corporativa. Con estas emisiones Ferrovial ha conseguido optimizar el calendario de vencimientos de la deuda corporativa, reducir el coste y eliminar prácticamente en su totalidad la deuda bancaria.

La posición de tesorería, excluidos proyectos de infraestructuras, se sitúa en una posición neta de caja de 1.663 millones de euros, tras haber realizado inversiones brutas por valor de 754 millones de euros, desinversiones por 564 millones de euros y haber pagado dividendos por 523 millones de euros.

#### Evolución de los negocios

Servicios alcanza su máximo histórico de cartera. Las ventas en España se mantienen estables, a pesar del difícil entorno económico, no obstante en el último trimestre de 2013 se han conseguido importantes adjudicaciones que permiten anticipar crecimiento de ventas en 2014, tanto en España como en el Reino Unido.

El incremento de tarifas y el control de costes, han permitido un destacable crecimiento del resultado bruto de explotación (RBE), tanto en el aeropuerto de Heathrow (+19%), como en la autopista 407ETR (+9%), ambos en moneda local. [Activos consolidados por puesta en equivalencia].

Respecto al tráfico, el aeropuerto de Heathrow alcanzó 72,3 millones de pasajeros, con un crecimiento del 3,4%. El tráfico en la autopista 407ETR (+0,7%) combina el incremento de la distancia media recorrida (+0,7%) con una evolución en línea con el mismo periodo del año anterior del número de vehículos.

Durante el cuarto trimestre se ha observado una estabilización del tráfico en España.

En la actividad de Construcción, se mantiene la tendencia de trimestres anteriores, con caídas en la actividad doméstica, compensadas parcialmente por el crecimiento internacional. Budimex modera las caídas por la contratación realizada en 2013.

	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	8.166	7.630	7,0	9,0
Resultado Bruto de Explotación	934	927	0,8	4,8
Resultado Explotación	701	708	-1,0	4,0
Resultado neto	727	692	5,2	39,8
Flujo ex proyectos				
Flujo de operaciones	1.048	914		
Flujo de inversión	-754	-320		
Flujo de desinversión	564	893		
Deuda neta				
Deuda neta ex-proyectos Infra	1.663	1.484		
Deuda neta consolidada	-5.352	-5.111		

	dic-13	dic-12	Var (%)
Cartera de Construcción	7.867	8.699	-9,6
Cartera de Servicios	17.749	12.784	38,8
Evolución del tráfico			
ETR 407 (Km recorridos 000)	2.356.343	2.340.004	0,7
Chicago Skyway (IMD)	41.251	42.228	-2,3
Indiana Toll Road (IMD)	27.924	27.459	1,7
Ausol I (IMD)	11.307	12.537	-9,8
Ausol II (IMD)	13.629	14.099	-3,3
M4 (IMD)	25.591	25.306	1,1
Heathrow (Mn pasajeros)	72,3	70,0	3,4

## Informe de gestión 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### II.2 Autopistas

	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	429,0	381,4	12,5	13,0
RBE	276,3	271,6	1,7	2,9
Margen RBE	64,4%	71,2%		
RE	201,7	204,4	-1,3	-0,1
Margen RE	47,0%	53,6%		

La cifra de ventas incrementa en un 13%, entre otras causas, por la entrada en explotación en noviembre de 2012 de la autopista SH-130 y por el importante incremento realizado en enero de las de tarifas en Chicago Skyway (+14% ligeros y +25% pesados). El incremento de las ventas está también determinado por la reversión de una provisión contabilizada en 2012 en Norte Litoral ante una posible multa por parte de la Administración por indisponibilidad (15 millones de euros).

La reversión, en el primer trimestre de 2012, en Autema de una provisión relacionada con el IVA por 20 millones de euros, limita el crecimiento del RBE (+2,9%).

#### Activos en explotación

#### Evolución del tráfico

En España se observa una estabilización del tráfico en todos los corredores, durante el cuarto trimestre se ha observado una mejoría en los tráficos. Si bien se han vuelto a registrar caídas, estas han sido muy reducidas y en algún caso las variaciones han sido positivas. Este comportamiento parece estar motivado por cierta recuperación de la actividad económica nacional y la estabilización del precio del combustible.

Al margen de estas circunstancias, hay que destacar que el calendario ha resultado en líneas generales desfavorable, por el menor número de días festivos.

Otras circunstancias particulares que han tenido impacto en el tráfico de las autopistas españolas durante el cuarto trimestre son:

En Ausol I, el tráfico ha quedado exento de los efectos negativos generados por la apertura del túnel de San Pedro de Alcántara el 26 de junio de 2012 y la subida extraordinaria de tarifas del +7,5% aplicada desde el 28 de julio de 2012, tras quedar consolidados a lo largo del tercer trimestre.

En Ausol I y II, las obras en el puerto de Algeciras han generado un tráfico de camiones no habitual en el corredor.

Las tres concesiones portuguesas (Algarve, Norte Litoral y Azores) han tenido evolución positiva en el cuarto trimestre. Mención aparte merece Algarve, concesión que en los últimos meses está recuperando parte del tráfico perdido tras el inicio del cobro de peaje a los usuarios, y como consecuencia de ello está registrando tasas de crecimiento próximas al +10% en el cuarto trimestre de 2013.

En Irlanda, los tráficos registrados en el cuarto trimestre en M4 y M3 confirman la recuperación del tráfico de ligeros, vinculada a su vez a la recuperación del empleo en el país.

Integración Global	Tráfico			Ventas			RBE			Margen RBE		Deuda neta	Particip.
	dic-13	dic-12	Var.	dic-13	dic-12	Var.	dic-13	dic-12	Var.	dic-13	dic-12	dic-13	
<b>Activos intangibles</b>													
Chicago Skyway	41.251	42.228	-2,3%	61,0	55,0	11,0%	53,3	47,6	12,0%	87,3%	86,5%	-1.068	55%
SH-130	5.713	6.201	-7,9%	13,8	1,8	n.s.	5,7	1,0	n.s.	41,2%	53,7%	-862	65%
Ausol I	11.307	12.537	-9,8%	46,1	48,5	-5,0%	32,4	36,6	-11,5%	70,3%	75,5%	-453	80%
Ausol II	13.629	14.099	-3,3%	22,1	21,3	4,1%	15,3	14,5	5,4%	68,9%	68,1%	-112	66%
M4	25.591	25.306	1,1%	35,0	39,2	-10,6%	30,4	34,4	-11,8%	86,7%	87,9%	-149	85%
Algarve	8.719	8.721	0,0%	21,1	21,1	0,1%	9,7	17,1	-43,1%	46,2%	81,1%	-334	89%
Azores	7.993	8.186	-2,4%										
<b>Activos financieros</b>													
Autema				90,0	84,0	7,2%	79,7	92,2	-13,5%	88,5%	109,7%	-666	76%
M3				22,2	20,4	9,0%	17,1	15,1	13,2%	76,7%	73,9%	-199	95%
Norte Litoral				56,5	40,3	40,2%	48,7	34,0	43,3%	86,2%	84,4%	-209	84%
Via Livre				14,6	15,5	-6,1%	1,9	3,4	-44,2%	12,9%	21,8%	8	84%
<b>Puesta en Equivalencia</b>													
407 ETR (VKT)	2.356.343	2.340.004	0,7%	582,0	569,2	2,3%	482,9	471,6	2,4%	83,0%	82,9%	-3.806	43%
<b>Activos intangibles</b>													
Indiana Toll Road	27.924	27.459	1,7%	155,5	151,9	2,4%	118,5	123,0	-3,7%	76,2%	81,0%	-2.778	50%
Central Greece	18.382	18.934	-2,9%	8,2	8,4	-2,3%	-0,5	0,0	n.s.	-6,0%	0,5%	-351	33%
Ionian Roads	27.301	29.223	-6,6%	55,6	57,9	-4,0%	20,2	1,4	n.s.	36,3%	2,4%	51	33%
Serrano Park				5,1	4,7	8,4%	3,3	2,3	42,7%	65,4%	49,6%	-47	50%

## Informe de gestión 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Tráfico	Ausol I	Ausol II	Algarve	Azores	M4
Diciembre	2,4%	1,4%	9,8%	-0,4%	3,8%
FY2013	-9,8%	-3,3%	0,0%	-2,4%	1,1%

En Grecia, por último, los tráficos de Nea Odos y Central Greece siguen registrando caídas como consecuencia de la crisis en la economía griega y de unos niveles muy altos en el precio del combustible. No se vislumbra en el corto plazo un cambio de tendencia.

En Canadá, la autopista 407ETR ha tenido un ligero crecimiento del tráfico, 0,7%, combinando una mejora de la distancia media recorrida por viaje (+0,7%), manteniendo el número de vehículos.

Norteamérica; en Chicago Skyway, a pesar del aumento de tarifas aplicado el 1 de enero de 2013, la evolución del tráfico ha sido sólida (-2,3%), especialmente en vehículos pesados. Conforme al contrato, el incremento ponderado de tarifas fue de un 17,5%, aumentando un 14% los vehículos ligeros y un 25% los pesados.

En Indiana Toll Road destaca el incremento del tráfico en vehículos pesados en el tramo Ticket de la autopista +2,5% (el tramo ticket supone cerca del 60% de los ingresos de peaje).

SH-130 es una autopista "punto a punto" situada en Texas, que sirve de conexión entre las ciudades Austin y San Antonio con 145 km. Fue abierta al tráfico en octubre de 2012, un mes antes de la fecha prevista, comenzando a cobrar peajes en noviembre de 2012.

El tráfico de esta autopista, experimenta una mayor ocupación en sentido sur y en los días previos a festivo, no obstante está mejorando la ocupación del sentido norte en los últimos meses. El pasado 1 de abril, la Administración tejana (TxDOT), con el objetivo de promocionar el uso de todos los segmentos de la SH-130, introdujo un descuento temporal por el cual los vehículos pesados pagarán la misma tarifa que los ligeros, este descuento ha estado en vigor hasta el 1 de diciembre de 2013. A cambio compensó a la concesionaria por la disminución de las ventas. También se ha mejorado la señalización de acceso a la autopista en los alrededores de San Antonio. Todo ello ha provocado que el tráfico de vehículos pesados en diciembre incrementara un 41% respecto al registrado en el mes de marzo y un 87% respecto a diciembre de 2012. De hecho, el tráfico ha tenido crecimiento mensual desde marzo.

A pesar de la evolución positiva experimentada desde su apertura, el tráfico está por debajo del previsto en su cierre financiero. Fruto de esta evolución, el pasado 16 de octubre, la agencia de calificación crediticia Moody's rebajó el rating asignado a la deuda de la concesionaria de la autopista de B1 a Caa3, con perspectiva negativa.

La deuda se compone de, un préstamo TIFIA (USD430mn) y deuda bancaria (USD686mn). El proyecto no ha realizado ninguna emisión de bonos. A 31 de diciembre de 2013, la compañía cumple con los covenants vigentes y ha hecho frente a todos los compromisos relativos a la misma.

No obstante lo anterior, la compañía ha iniciado recientemente conversaciones para un proceso de renegociación de la deuda financiera actual, con el objetivo de adecuar el servicio de la

deuda a la evolución del tráfico, que, aun siendo inferior a la prevista en la financiación, tiene potencial de crecimiento, debido a que la baja captación de tráfico del corredor (4%), debería aumentar durante la fase inicial y la mejora de las conexiones.

### Activos financieros

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

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

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

Los activos en explotación clasificados como financieros, que no soportan el riesgo de tráfico por tener algún mecanismo de garantía son Norte Litoral, M3, Autema y Via Livre.

### Activos en desarrollo

### Activos en construcción

Integración Global	Capital invertido	Capital comprometido pendiente	Deuda neta 100%	Particip.
<b>Activos intangibles</b>	<b>373</b>	<b>227</b>	<b>1.526</b>	
NTE	149	33	578	57%
LBJ	211	50	910	51%
NTE 3A3B	13	144	38	50%
<b>Puesta en Equivalencia</b>				
<b>Activos financieros</b>	<b>2</b>	<b>18</b>	<b>-162</b>	
407-East		10	-133	50%
A-66 Benavente Zamora	2	8	-29	25%

NTE: El proyecto avanza según el calendario establecido, actualmente se ha completado el 79% del proyecto de construcción y se espera concluya durante 2014.

LBJ: El proyecto avanza según el calendario establecido, actualmente se ha completado el 72% del proyecto de construcción y se espera concluya en 2015.

NTE 3A3B: El proyecto alcanzó el cierre financiero el 19 de septiembre, compuesto por deuda TIFIA y bonos "PABs". La financiación obtuvo rating "grado de inversión" Baa3 por Moody's y BBB- por S&P.

407 East: En la primera semana de marzo comenzaron los trabajos de construcción, actualmente se ha completado el 21% del proyecto. Se espera que las obras concluyan a finales de 2015. La agencia de calificación crediticia S&P confirmó en agosto el rating del proyecto en A-, con perspectiva estable. La agencia de calificación crediticia DBRS confirmó en octubre el rating del

## Informe de gestión 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

proyecto en A (low), con revisión de la tendencia de perspectiva estable a negativa.

A66 Benavente-Zamora: El proyecto alcanzó el cierre financiero el pasado 31 de julio. Las obras de construcción ya han comenzado.

En Escocia, un consorcio liderado por Cintra ha sido seleccionado para diseñar, construir, financiar y operar un proyecto de infraestructuras orientado a completar la red de autopistas de Escocia Central. El contrato asegura 33 años de ingresos por operación, mantenimiento e inversión para el consorcio. Ferrovial Agroman y Lagan Construction realizarán las tareas de construcción, además del diseño junto con Amey. Cintra y Amey serán responsables de la operación y el mantenimiento.

Se trata de un proyecto licitado bajo esquema de Pago por Disponibilidad.

### Proyectos en licitación

A pesar de la incertidumbre en los mercados, se observa un ligero repunte en la actividad promotora de las Administraciones Públicas en algunos de los mercados internacionales objetivo de Ferrovial como son Norteamérica, Europa, Australia y Latinoamérica.

En Norteamérica, Infrastructure Ontario publicó una "Request For Qualification" (RFQ) el 25 de marzo de 2013 para el proyecto 407East Extension Phase II. El consorcio formado por Cintra y Ferrovial Agromán presentó la respuesta a la RFQ el pasado 6 de junio. Se espera que Infrastructure Ontario anuncie la lista de precalificados para la "Request for proposal" en el primer trimestre de 2014. El proyecto consiste en el diseño, construcción, financiación y mantenimiento de aproximadamente 33 km de autopista.

SH183 Managed lanes (Texas). Cintra fue precalificada el 22 de agosto. El proyecto consiste en el diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento de aproximadamente 23 km de autopista. Es un proyecto sin riesgo de tráfico.

177 Manged Lanes (Carolina del norte). Un consorcio liderado por Cintra se precalificó el 30 de marzo para diseñar, financiar, operar y mantener los carriles de Managed Lanes bajo régimen de peaje real.

Portsmouth Bypass (Ohio) Cintra fue precalificada el 6 de septiembre. El proyecto consiste en el diseño, construcción, financiación y mantenimiento de aproximadamente 26 km de autopista. Es un proyecto sin riesgo de tráfico.

### Grecia: restructuración de proyectos

Con fecha 24 de diciembre de 2013 se firmó la restructuración de los proyectos Ionian roads y Central Greece con el gobierno de Grecia, una vez que este mercado no se considera estratégico a futuro para Ferrovial.

Fruto de este acuerdo:

Ferrovial Agromán ha recuperado todas sus garantías, cobrado todas sus reclamaciones y salido formalmente de la UTE. Se ha

producido una entrada de caja de 37 millones de euros y se ha dado de baja la cartera correspondiente a estos proyectos por valor de 406 millones de euros.

Cintra se ve liberada de inyectar equity adicional y mantiene un 33% del capital de ambos proyectos. La inversión en el capital de estos proyectos se encuentra totalmente provisionada (62 millones de euros).

Los socios griegos toman la mayoría política (57,2%) en ambos proyectos, liderando así la gestión de las concesionarias. Igualmente, el socio griego construirá el 100% de las obras pendientes.

El Estado griego inyecta 1.100 millones de euros en los proyectos (500 millones de euros en Ionian y 600 millones de euros en Central Greece) a fondo perdido. Estos fondos corresponden a Fondos Estructurales Comunitarios.

### Proyectos en concurso de acreedores

#### **Radial 4**

El 14 de septiembre de 2012, el Consejo de Administración de la autopista Radial 4 acordó solicitar la declaración judicial de concurso de acreedores. El 4 de octubre de 2012, se recibió el auto de aceptación de la solicitud de declaración de concurso voluntario de acreedores.

La inversión y las garantías relativas a este proyecto se encuentran totalmente provisionadas. De la resolución de la situación concursal, no se prevé impacto negativo alguno en las cuentas de Ferrovial.

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

#### **Ocaña - La Roda**

La autopista Ocaña-La Roda, solicitó la declaración judicial de concurso de acreedores el pasado 19 de octubre de 2012. El 4 de diciembre de 2012, se recibió el auto de aceptación de la solicitud de declaración de concurso voluntario de acreedores.

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

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

Tras concluir la fase de impugnación de los informes de la Administración Concursal y resolverse todos los incidentes concursales, el 20 de enero de 2014 se notificó a la Sociedad Auto que pone fin a la fase común del concurso e inicia la fase de Convenio.

Integración Global	Tráfico			Ventas			RBE			Margen RBE		Deuda neta 100%		Particip
	dic-13	dic-12	Var.	dic-13	dic-12	Var.	dic-13	dic-12	Var.	dic-13	dic-12	dic-13		
<b>Activos intangibles</b>														
Ocaña-La Roda	2.889	3.191	-9,5%	12,5	13,5	-7,8%	4,2	5,7	-27,2%	33,4%	42,3%	542	54%	
Radial 4	4.719	5.588	-15,6%	13,2	14,7	-10,4%	5,5	4,2	31,8%	41,5%	28,2%	601	55%	

## Informe de gestión 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### 407ETR

#### Tráfico

Ligero incremento del tráfico, 0,7%, combinando una mejora de la distancia media recorrida por viaje (+0,7%), manteniendo el número de vehículos.

#### Cuenta de resultados

Dólares canadienses	dic-13	dic-12	Var (%)
Ventas	801,2	734,0	9,2
RBE	664,9	608,2	9,3
Margen RBE	83,0%	82,9%	
RE	602,2	547,6	10,0
Margen RE	75,2%	74,6%	
Resultado financiero	-264,7	-304,0	12,9
Resultado antes de impuestos	337,5	243,6	38,6
Impuesto de sociedades	-88,8	-69,2	-28,4
<b>Resultado neto</b>	<b>248,7</b>	<b>174,4</b>	<b>42,6</b>
<b>Aportación al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial (Euros)</b>	<b>65,3</b>	<b>45,1</b>	<b>44,9</b>

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

407ETR alcanza importantes crecimientos en ventas +9,2% y RBE +9,3% en moneda local. Esta positiva evolución combina el incremento de tarifas del pasado 1 de febrero, la solidez del tráfico y la mejora de la eficiencia. El ingreso medio por viaje incrementó un 8,9% respecto a 2012.

El resultado financiero disminuye un 13% respecto al mismo periodo del año anterior por el menor incremento en los niveles de inflación, con impacto negativo en los bonos ligados a inflación, y por los menores tipos de interés.

407ETR aporta al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial 65,3 millones de euros, después de la amortización anual del intangible generado tras la venta del 10% realizada en 2010, que se amortiza a lo largo de la vida del activo en función de los tráficos previstos.

#### Dividendos

En 2013 el Consejo de Administración de 407 International ha aprobado los siguientes pagos dividendos ordinarios:

14 de febrero, 0,129 CAD\$ por acción, importe total de 100,0 millones de dólares canadienses.

24 de abril, 0,168 CAD\$ por acción, importe total de 130,0 millones de dólares canadienses.

El 17 de julio, 0,258 CAD\$ por acción, importe total de 200,0 millones de dólares canadienses.

El 23 de octubre, 0,323 CAD\$ por acción, importe total de 250,0 millones de dólares canadienses.

Dólares canadienses	2013	2012
T1	100,0	87,5
T2	130,0	87,5
T3	200,0	87,5
T4	250,0	337,5
<b>Total</b>	<b>680,0</b>	<b>600,0</b>

#### Deuda neta

La deuda neta de la autopista a 31 de diciembre era de 5.577 millones de dólares canadienses.

407ETR ha realizado el 2 de octubre una emisión de bonos por 200 millones de dólares canadienses. Esta emisión tiene vencimiento el 7 de octubre de 2053 y un cupón del 4,68%.

El pasado día 10 de junio realizó otra emisión de bonos por 200 millones de dólares canadienses. Esta emisión tiene vencimiento el 11 de septiembre de 2052 y un cupón del 3,98%.

El 44% de la deuda de la autopista tiene un vencimiento superior a 20 años. La compañía no tiene vencimientos significativos de deuda hasta el año 2015 (589 millones de dólares canadienses) y 2016 (289 millones de dólares canadienses).

A 31 de diciembre de 2013 el coste medio de la deuda externa de 407ETR era del 5,0%, teniendo en cuenta todas las coberturas por tipo de interés, tipo de cambio e inflación.

#### Calificación crediticia

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

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

## Informe de gestión 2013

### Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

#### Tarifas 407ETR

La tabla compara las tarifas de 2012 y 2013 (incremento 1 de febrero) para vehículos ligeros:

Dólares canadienses	2013	2012
<b>Regular Zone</b>		
Peak Period		
Lun-vie: 6am-7am, 9am-10am, 3pm-4pm, 6pm-7pm	26,20¢ /km	24,20¢ /km
Peak Hours		
Lun-vie: 7am-9am, 4pm-6pm	27,20¢ /km	25,20¢ /km
<b>Light Zone</b>		
Peak Period		
Lun-vie: 6am-7am, 9am-10am, 3pm-4pm, 6pm-7pm	24,90¢ /km	22,60¢ /km
Peak Hours		
Lun-vie: 7am-9am, 4pm-6pm	25,85¢ /km	23,55¢ /km
<b>Midday Rate</b>		
Laborables 10am-3pm	22,70¢/km	21,00¢/km
<b>Midday Rate</b>		
Fines de semana y festivos 11am-7pm	21,00¢/km	19,35¢/km
<b>Off Peak Rate</b>		
Laborables 7pm-6am, Fin de semana y festivos 7pm-11am	19,35¢/km	19,35¢/km
Transponder: Alquiler mensual	\$3,25	\$3,00
Transponder: Alquiler anual	\$21,50	\$21,50
Video peaje por trayecto	\$3,80	\$3,80
Cargo por trayecto (No es un cargo por km.)	\$0,70	\$0,60

#### II.3 Servicios

2013 ha estado marcado por la adquisición de Enterprise en Reino Unido, la integración de actividades en España bajo una única organización y la creación de una nueva unidad de negocio, Internacional, que agrupa las actividades de Servicios en países distintos de España y Reino Unido. El avance durante el año en los procesos de integración en Reino Unido y España se encuentra en línea con lo previsto.

Respecto a la evolución de los negocios, excluidas las adquisiciones y los costes de integración, el volumen de ventas y márgenes se mantienen en línea con 2012. El flujo de operaciones generado en el año asciende a 359 millones de euros, con evolución muy positiva tanto en España como en Reino Unido. En los dos últimos años, el flujo de operaciones generado por Servicios asciende a 854 millones de euros.

La cartera pendiente de ejecución se sitúa igualmente en máximos históricos (17.749 millones de euros), con crecimiento de doble dígito tanto en España como en Reino Unido.

#### Evolución Resultados

	dic-13	dic-12	Var (%)	Proforma (%)**
Ventas	3.656,3	2.895,0	26,3	29,3
RBE	321,5	313,4	2,6	15,0
Margen RBE	8,8%	10,8%		
RE	194,7	203,1	-4,1	14,5
Margen RE	5,3%	7,0%		
RBE a % Ferrovial en sociedades PEE	13,7	6,8	102,6	109,9
Cartera	17.749,3	12.783,9	38,8	40,7

\*\*Proforma; excluye costes de adquisición e integración de Enterprise y reestructuración de España y variación de tipo de cambio. PEE, sociedades consolidadas por puesta en equivalencia.

La cuenta de resultados de Servicios a diciembre de 2013 consolida 9 meses de Enterprise y 12 meses de Steel Ingeniería Chile, compañías adquiridas en el ejercicio 2013.

Enterprise aporta unas ventas de 761,9 millones de euros y un RBE de 41,8 millones de euros. Steel, por su parte, aporta una ventas de 39,3 millones de euros y un RBE de 8,1 millones de euros.

La cuenta incluye, además, los costes de adquisición de Enterprise (5,4 millones de euros) y los costes de integración incurridos a la fecha en Reino Unido (19,2 millones de euros) y España (4,7 millones de euros).

#### España

	dic-13	dic-12	Var (%)	Proforma (%)**
Ventas	1.421,3	1.415,4	0,4	0,4
RBE	176,5	190,7	-7,4	-3,8
Margen RBE	12,4%	13,5%		
RE	90,9	101,4	-10,4	-3,6
Margen RE	6,4%	7,2%		
RBE a % Ferrovial en sociedades PEE	2,2	1,6	35,5	35,5
Cartera	6.330,4	5.219,4	21,3	

\*\*Proforma; excluye costes de reestructuración.

Con motivo de la integración de todas las actividades desarrolladas en España bajo única unidad de negocio, la cuenta de 2013 incluye 4,7 millones de euros de costes incurridos en este proceso de integración. Gran parte de los costes derivados de esta integración se ha incurrido en este año 2013, quedando pendiente para 2014 un importe que se estima no superará los 2 millones de euros.

Las ventas se mantienen en línea con 2012, reflejando la estabilidad del negocio con el mantenimiento de los principales contratos y clientes.

El resultado neto de explotación, excluidos costes de integración, es algo inferior a 2013 principalmente por el menor resultado de la actividad de tratamiento, derivado del menor volumen de toneladas y ajustes en el precio por tonelada por incremento de la competencia.

## Informe de gestión 2013 Ferroviario S.A. y Sociedades Dependientes

El resultado de 2013 incluye 9 millones de euros de liberación de provisiones por el cobro de deuda antigua. En 2012, el importe liberado por este concepto ascendió a 7,4 millones de euros.

En el último trimestre del ejercicio se han logrado adjudicaciones de volumen significativo que permiten anticipar un crecimiento de ventas en 2014. La puesta en marcha de estos contratos va a venir acompañada de inversiones y acciones de reestructuración que puede afectar a los márgenes en el corto plazo.

### Reino Unido

	dic-13	dic-12	Var (%)	Proforma (%)**
Ventas	2.163,0	1.455,9	48,6	55,7
RBE	137,3	121,4	13,2	40,8
Margen RBE	6,3%	8,3%		
RE	102,3	102,1	0,2	31,3
Margen RE	4,7%	7,0%		
RBE a % Ferrovial en sociedades PEE	9,5	5,2	83,8	92,6
Cartera	11.187,6	7.467,6	49,8	53,4

\*\*Proforma; excluye costes de adquisición y de integración de Enterprise y variación de tipo de cambio.

La cuenta de Amey de 2013 incluye 9 meses de Enterprise. También se incluyen en la cuenta los costes de adquisición (5,4 millones de euros) y de integración incurridos en el ejercicio (19,2 millones de euros). La columna "proforma" muestra la evolución frente a 2012 excluyendo estos costes.

El crecimiento en ventas frente a 2012 se debe, sobre todo, a la aportación de Enterprise (761,9 millones de euros). En cuanto al RBE Enterprise aporta 41,8 millones de euros. El RE de 2013 incluye también 7,8 millones de euros por 9 meses de amortización de intangible derivado de la compra de Enterprise. La amortización anual por este concepto estará en torno a 10,6 millones de euros.

El proceso de integración se está desarrollando de acuerdo al calendario previsto. Las tres áreas principales de actuación han sido la definición y puesta en marcha de la nueva estructura organizativa, identificación de oportunidades en el área de compras y la identificación de nuevas oportunidades expandiendo los servicios prestados a otros clientes del grupo. Las sinergias generadas en el año derivadas de estas acciones ascienden a 6,9 millones de libras. Anualizadas, el volumen de sinergias es de 15,7 millones de libras, por delante del plan de integración, que se espera alcance los 40 millones de libras anuales en sinergias.

Excluido Enterprise, los contratos de Amey evolucionan de forma positiva frente a 2012, con ligero incremento en ventas (+0,8%) y crecimiento del RBE (+4,6%), por la mejora de la rentabilidad de los contratos en cartera.

El resultado de Amey de 2013 incluye un impacto positivo no recurrente de 6,7 millones de euros por compensaciones recibidas para la reparación de la planta de tratamiento de Cambridge, superiores a los costes incurridos. Este impacto positivo de 2013 es similar los 6,5 millones de euros de beneficio registrado en 2012 derivado del acuerdo con los fondos de pensiones de beneficio definido para limitar los derechos futuros de los participantes.

### Internacional

	dic-13	dic-12	Var (%)	Proforma (%)**
Ventas	72,0	23,7	204,3	204,3
RBE	7,6	1,4	n.s.	n.s.
Margen RBE	10,6%	5,8%		
RE	1,6	-0,4	n.s.	n.s.
Margen RE	2,2%	-1,5%		
RBE a % Ferrovial en sociedades PEE	2,1	0,0	n.s.	n.s.
Cartera	231,4	96,9	138,7	

\*\*Proforma; excluye variación de tipo de cambio.

En esta nueva unidad de negocio se incluyen las actividades en países distintos a España y Reino Unido. El desglose de ventas por país es el siguiente: Chile (39,3 millones de euros), Portugal (24,8 millones de euros) y Polonia (6,3 millones de euros).

También se incluye en el área Internacional el negocio en Catar, si bien sus resultados se integran por equivalencia. Durante el año se han puesto en marcha tres contratos de mantenimiento de infraestructuras del aeropuerto de Doha. El volumen de cartera de estos contratos (no incluido en la cartera reportada, al integrarse por equivalencia) asciende a 169 millones de euros.

### Cartera

La cartera de Servicios alcanza en diciembre un nuevo máximo histórico al situarse en 17.749 millones de euros, un 38,8% superior a diciembre de 2012.

Por áreas de negocio, en España la cartera pendiente de ejecución a diciembre se sitúa en 6.330 millones de euros, un 21,3% superior a 2012. En Reino Unido alcanza los 11.188 millones de euros, +53,4% frente a 2012, el crecimiento orgánico es del 19%. La cartera incorporada de Enterprise en el momento de la adquisición, marzo de 2013, fue de 2.538 millones de euros. Por último, la cartera de Internacional asciende a 231 millones de euros frente a 97 millones de euros en 2012. La cartera incorporada de Steel Ingeniería en el momento de la adquisición asciende a 46 millones de euros.

En el último trimestre las adjudicaciones han superado los 2.500 millones de euros, con importantes contratos en las tres áreas de negocio.

En España, entre las adjudicaciones del trimestre destacan la del contrato de mantenimiento de instalaciones, limpieza y gestión energética del Hospital de Valdecilla en Santander, por 567 millones de euros y un plazo de 20 años, el contrato de servicios de restauración y atención a bordo de trenes de larga distancia de Renfe (267 millones de euros, 4 años), y el contrato de limpieza de varios hospitales de Madrid (85 millones de euros, 3 años).

En Reino Unido, entre las adjudicaciones del trimestre destacan las del mantenimiento de redes de distribución de agua para las compañías; United Utilities (265 millones de euros, 5 años) y Severn Trent (206 millones de euros, 5 años), así como los contratos de mantenimiento de carreteras en el área de Cambridge (234 millones de euros, 5 años) y en el condado de Gloucester (171 millones de euros, 5 años).



## Informe de gestión 2013

### Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Por último, en el área internacional destacan las adjudicaciones en Chile de dos contratos de mantenimiento en las minas de Radomiro Tomic (30 millones de euros, 5 años) y Gabriela Mistral (21 millones de euros, 5 años).

#### Actividad corporativa

##### Adquisición Enterprise

El 8 de abril se cerró la adquisición de la compañía británica Enterprise, tras la aprobación de las Autoridades Europeas de Competencia, por 473,9 millones de euros.

Enterprise es una de las principales empresas británicas de servicios a compañías industriales reguladas y al sector público. Ferrovial Servicios no sólo aumenta su volumen de negocio sino que amplía su oferta en determinadas áreas de negocio.

La integración de Enterprise en Amey generará sinergias de costes e ingresos que se estiman en torno a 40 millones de libras a partir de 2015.

##### Adquisición Steel

El 4 de marzo, Ferrovial Servicios cerró la adquisición del 70% de Steel Ingeniería, compañía especializada en servicios al sector minero en Chile, por 28,2 millones de euros, que incluye 8,2 millones de euros de deuda, lo que le permite entrar en este nuevo mercado.

Con esta adquisición, Ferrovial Servicios inicia sus operaciones en América Latina y sigue avanzando en su expansión internacional.

##### Venta PFIs Amey

En el mes de marzo, se cerró la venta al fondo de inversión holandés DIF del 40% de las sociedades que ejecutan proyectos a largo plazo bajo la modalidad PFI, por 37 millones de libras. Previo a esta venta, Amey tenía una participación del 50%, se integraban por puesta en equivalencia. Tras la venta Amey mantiene un 10% del capital estas sociedades y 100% de los contratos operativos. La plusvalía asciende a 20,5 millones de euros.

## II.4 Construcción

	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	4.063,6	4.325,6	-6,1	-4,5
RBE	342,8	336,9	1,8	4,0
Margen RBE	8,4%	7,8%		
RE	314,5	298,4	5,4	7,8
Margen RE	7,7%	6,9%		
Cartera	7.867,1	8.699,4	-9,6	-7,1

La caída de las ventas (-4,5% en términos comparables), mantiene la dinámica de los últimos ejercicios; caída significativa de la actividad en España, compensada por el crecimiento en otros mercados internacionales, principalmente en EE.UU. La facturación internacional supuso el 76% de las ventas de la División.

Continúa el descenso de la actividad en Polonia, si bien modera la caída frente a los trimestres previos por la contracción realizada en el año en curso. Por otra parte, Webber presenta un importante crecimiento por la ejecución de las autopistas NTE y LBJ.

##### Budimex

	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	1.099,2	1.420,3	-22,6	-21,7
RBE	44,5	57,2	-22,2	-20,4
Margen RBE	4,1%	4,0%		
RE	37,8	45,1	-16,3	-14,3
Margen RE	3,4%	3,2%		
Cartera	1.044,0	1.193,9	-12,6	-11,0

Periodo marcado por la finalización de grandes proyectos, la contracción de la licitación pública en el ejercicio anterior y la mala climatología.

La cartera se sitúa en 1.044 millones de euros, lo que supone una reducción del 11% en términos homogéneos respecto a diciembre 2012, no obstante se ha producido un incremento en la contratación del 19%, destacando las adjudicaciones de proyectos como Tranvía interurbano de Gdansk y el tramo de la autovía A4 entre Krzyz y Debica.

El Gobierno polaco ha aprobado un primer plan de carreteras para el periodo 2014-2019 por un importe aproximado de 10.000 millones de euros, cuyas adjudicaciones comenzarán a primeros de 2014. Este plan tendrá un impacto positivo en la contratación.

El pasado 6 de noviembre, Budimex comunicó el acuerdo de venta de su filial Danwood por 57 millones de euros. Esta compañía ha aportado ventas por valor de 90 millones de euros y un RBE de 8 millones de euros.

##### Webber

	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	690,0	591,5	16,7	20,2
RBE	26,6	23,0	15,8	19,8
Margen RBE	3,9%	3,9%		
RE	19,6	17,7	10,4	14,3
Margen RE	2,8%	3,0%		
Cartera	1.094,6	1.288,3	-15,0	-11,2

Fuerte crecimiento de las ventas en moneda local (+20%), por la ejecución de las autopistas NTE y LBJ.

La cartera se reduce (-11% en moneda local) por la elevada ejecución de las autopistas NTE y LBJ, aun así destaca la contratación de proyectos de carreteras como la US-290, Denton, I-10 y la NTE 3A-3B.

## Informe de gestión 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### Ferrovial Agromán

	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	2.274,5	2.313,9	-1,7	-0,1
RBE	271,7	256,7	5,8	8,1
Margen RBE	11,9%	11,1%		
RE	257,1	235,6	9,1	11,5
Margen RE	11,3%	10,2%		
Cartera	5.728,5	6.217,2	-7,9	-5,6

Las ventas (-0,1% en términos comparables) combinan la evolución del mercado español (-24%), donde se producen descensos especialmente significativos en obra civil, motivados por los recortes en la contratación de obra pública (-81% desde 2007). Estos recortes en el mercado español, son compensados por la positiva aportación de otros mercados internacionales, especialmente el de EE.UU., por las obras relacionadas con nuevas autopistas en Texas, así como por la aportación de proyectos en Reino Unido (Crossrail) y Canadá (407 East Extension).

La rentabilidad mejora respecto al año anterior, combinando los mejores márgenes generados en los proyectos internacionales y la liberación de provisiones por finalización de proyectos por valor de 73 millones de euros (135 millones en 2012) que no se ve compensada por el inicio de nuevos proyectos.

### Cartera

	dic-13	dic-12	Var (%)
Obra civil	6.164,2	6.837,4	-9,8
Edif. Residencial	181,6	284,2	-36,1
Edif. No Residencial	768,2	867,2	-11,4
Industrial	753,1	710,6	6,0
<b>Total</b>	<b>7.867,1</b>	<b>8.699,4</b>	<b>-9,6</b>

La cartera se reduce respecto a diciembre de 2012 un 9,6% (-7,1% en términos comparables). La elevada ejecución de obra no ha sido compensada con la adjudicación de nuevos contratos, destacando NTE 3A3B, M8 en Reino Unido y Batinalh highway en Omán.

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

La cartera internacional asciende a 5.539 millones de euros, muy superior a la cartera doméstica (2.328 millones de euros, -12%). La cartera internacional supone el 70% del total.

Tras el acuerdo alcanzado respecto a las autopistas griegas se ha desconsolidado la cartera asociada a estos proyectos que asciende a 406 millones de euros.

### II.5 Aeropuertos

La aportación de HAH al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial es de 296,6 millones de euros, incluye la plusvalía en la venta de Stansted (137,2 millones de euros). El resultado neto de la División incluye la plusvalía por la venta del 8,65% del capital de HAH al fondo británico USS (81,7 millones de euros). Cabe destacar que el resultado neto de la División excluidos efectos extraordinarios es positivo (71,8 millones de euros).

#### HAH.- Evolución del tráfico

En 2013 el número de pasajeros en los aeropuertos propiedad de HAH alcanzó los 84,9 millones de pasajeros, con un crecimiento del 3,3%. Heathrow ha incrementado un 3,4%, alcanzando la cifra record de 72,3 millones de pasajeros. Esta positiva evolución se produce por el incremento de los niveles de ocupación y por la entrada en operación de aviones de mayor tamaño. Los niveles de ocupación alcanzaron 76,4% vs 75,6% en 2012 y la media de asientos por vuelo se situó en 202,8 por avión por 197,3 en 2012. El incremento también incluye el impacto negativo que tuvo la celebración de los Juegos Olímpicos en 2012.

Por destinos, el tráfico europeo ha incrementado un 4,1% hasta alcanzar 34,7 millones de pasajeros. La adquisición de bmi por parte de British Airways contribuyó notablemente a la consecución de dichos resultados, ya que las antiguas rutas de bmi están consiguiendo unos niveles de ocupación en línea con los de British Airways. El tráfico doméstico creció un 4,2% hasta alcanzar 11,9 millones de pasajeros, este incremento se debe en parte al inicio por parte de Virgin Little Red de vuelos domésticos al inicio del verano.

El tráfico de largo recorrido creció un 2,3%, Asia pacífico incrementó un 5,3% hasta alcanzar 10,3 millones de pasajeros, motivado por nuevas rutas y frecuencias. El tráfico con Oriente Medio incrementó un 5,6% hasta alcanzar 6,3 millones de pasajeros, motivado por aviones de mayor tamaño y aumento del número de pasajeros en distintas aerolíneas.

Heathrow fue galardonado en la ACI Europe Awards, como "mejor aeropuerto de 2013" en la categoría de aeropuerto con más de 25 millones de pasajeros. Además, la T5 había sido anteriormente galardonada, por segundo año consecutivo, como la mejor terminal aeroportuaria del mundo por "Skytrax World Airports Awards".

Evolución del tráfico por destinos (Stansted excluido en ambos ejercicios):

	dic-13	dic-12	Var. (%)
Reino Unido	11,9	11,4	4,2%
Europa	34,7	33,3	4,1%
Larga distancia	38,3	37,4	2,3%
<b>Total</b>	<b>84,9</b>	<b>82,2</b>	<b>3,3%</b>

## Informe de gestión 2013

### Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

#### Tarifa

La subida de tarifas aeronáuticas máximas aplicables para los ejercicios regulatorios 2012/2013 y 2013/2014 entraron en vigor el 1 de abril de 2012 y 2013 respectivamente.

La tabla siguiente muestra el incremento de tarifas llevadas a cabo en Heathrow en abril de 2012 y abril de 2013, que soportan el crecimiento de las ventas en 2013:

	2013	2012	Regulación
Heathrow	+10,4%	+12,7%	RPI+7,5%

Libras	Tráfico (mn pasajeros)			Ventas			RBE			Margen RBE		
	dic-13	dic-12	Var.	dic-13	dic-12	Var.	dic-13	dic-12	Var.	dic-13	dic-12	Var. (pbs)
Heathrow	72,3	70,0	3,4%	2.361	2.112	11,8%	1.310	1.082	21,1%	55,5%	51,2%	427
Heathrow express				124	116	7,2%	73	67	9,5%	58,6%	57,4%	123
Central				-9	-25	-63,8%	-3	11	n.s.			
<b>Total Heathrow</b>				<b>2.477</b>	<b>2.203</b>	<b>12,4%</b>	<b>1.380</b>	<b>1.159</b>	<b>19,0%</b>	<b>55,7%</b>	<b>52,6%</b>	<b>310</b>
Glasgow	7,4	7,2	2,9%	91	87	4,7%	32	32	1,1%	35,2%	36,5%	-125
Aberdeen	3,5	3,4	3,8%	62	57	8,3%	25	21	21,1%	40,3%	36,1%	427
Southampton	1,7	1,7	1,7%	26	27	-2,5%	8	8	-11,4%	28,6%	31,5%	-286
<b>Total No regulados</b>	<b>12,6</b>	<b>12,2</b>	<b>3,0%</b>	<b>179</b>	<b>171</b>	<b>4,8%</b>	<b>65</b>	<b>61</b>	<b>6,2%</b>	<b>36,0%</b>	<b>35,6%</b>	<b>48</b>
Ajustes				-4	-12	n.s.	-4	2	n.s.			
<b>Total HAH</b>	<b>84,9</b>	<b>82,2</b>	<b>3,3%</b>	<b>2.652</b>	<b>2.362</b>	<b>12,3%</b>	<b>1.441</b>	<b>1.223</b>	<b>17,9%</b>	<b>54,3%</b>	<b>51,8%</b>	<b>257</b>

#### Cuenta de resultados

Libras	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	2.652,4	2.361,9	12,3	12,3
RBE	1.441,0	1.222,5	17,9	17,9
% RBE/Ventas	54,3%	51,8%		
Amortizaciones	516,6	543,5	-4,9	-4,9
RE	924,4	679,1	36,1	36,1
% RE/Ventas	34,8%	28,8%		
Resultado financiero	-760,6	-647,5	-17,5	10,7
Rtdo. antes de impuestos	163,6	32,5	n.s.	n.s.
Impuesto de sociedades	163,7	135,1	21,2	n.s.
Rtdo. Procedente actividades discontinuadas	451,3	192,0	135,0	-5,9
<b>Resultado neto</b>	<b>778,6</b>	<b>359,6</b>	<b>116,5</b>	<b>n.s.</b>
<b>Aportación a Pta. equivalencia de Ferrovial (Euros)</b>	<b>296,6</b>	<b>222,7</b>	<b>33,2</b>	<b>n.s.</b>

Crecimiento en ventas 12,3% y RBE 17,9%, como consecuencia del incremento de los ingresos aeronáuticos en un 17,9%, impulsados por el incremento de las tarifas (+12,7% desde abril 2012 y 10,4% desde abril 2013 en Heathrow) y el incremento del número de pasajeros (+3,4%); los ingresos comerciales aumentan un 5,9% y la partida de Otros ingresos un 3,1%. El RBE mejora un 17,9% consiguiendo un incremento del margen RBE a pesar del incremento de gastos de personal y de gastos generales.

El empeoramiento del resultado financiero respecto a diciembre de 2012 se produce, principalmente, por el deterioro en el valor de mercado de la cartera de derivados de Heathrow, principalmente los derivados de inflación (-148 millones de libras vs +109 millones de libras en 2012), sin impacto en caja, tras el incremento de la expectativa de inflación futura en Reino Unido respecto a diciembre 2012.

El impuesto de sociedades se ve afectado por la reducción de la tasa impositiva del 23% al 21%, en vigor desde el 1 de abril de 2014 y del 21% al 20% desde el 1 de abril de 2015, lo que ha provocado la reversión de impuestos diferidos.

El coste medio de la deuda externa de HAH se sitúa a final de año en el 6,1%, teniendo en cuenta todas las coberturas por tipo de interés, tipo de cambio e inflación.

## Informe de gestión 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### Desglose de ingresos

Libras	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Aeronaut.	1.618,7	1.373,1	17,9%	17,9%
Comercial	543,3	512,9	5,9%	5,9%
Otros	490,4	475,8	3,1%	3,1%
<b>TOTAL</b>	<b>2.652,4</b>	<b>2.361,9</b>	<b>12,3%</b>	<b>12,3%</b>

Libras	Aeronaut.		Comercial		Otros	
	dic-13	Comp %	dic-13	Comp %	dic-13	Comp %
Heathrow	1.522,6	19,0	492,0	5,9	462,2	0,6
Glasgow	45,4	3,1	29,4	4,6	16,1	9,8
Aberdeen	34,7	5,7	12,9	12,5	14,5	11,3
Southampton	16,0	-3,2	7,7	-2,6	2,5	2,4
Ajustes y otros			1,3	-5,3	-4,9	-64,1
<b>Total Aeropuertos</b>	<b>1.618,7</b>	<b>17,9</b>	<b>543,3</b>	<b>5,9</b>	<b>490,4</b>	<b>3,1</b>

Los ingresos aeronáuticos incrementan un 19,0% en Heathrow, por la combinación del mayor tráfico (+3,4%) y los incrementos de tarifa en abril de 2012 (+12,7%) y 2013 (+10,4%). El ingreso aeronáutico medio por pasajero creció un 15,0% hasta 21,04 libras (2012: 18,29 libras). Además, desde el segundo trimestre del 2013 el crecimiento muestra una recuperación a través del "K factor" por el menor ingreso real de tarifas en el ejercicio 2011/12.

En Heathrow, el ingreso comercial aumentó +5,9%. El ingreso comercial neto por pasajero alcanzó 6,37 libras, lo que supone un incremento del 2,6%. El ingreso comercial neto por pasajero se vio afectado probablemente por la mayor proporción de tráfico europeo, que tradicionalmente ha tenido una menor propensión al gasto en el área comercial de Heathrow.

### Aspectos regulatorios

#### Regulatory Asset Base (RAB)

El RAB en diciembre de 2013 alcanza los 14.585 millones de libras (13.471 millones en diciembre 2012), refleja la inversión realizada (1.300 millones de libras aproximadamente), el incremento de la inflación (370 millones de libras), compensado por la amortización del periodo (585 millones de libras) y una pequeña cuantía por ajustes y cambios de perímetro.

La cifra de RAB se utiliza para el cálculo de los niveles de apalancamiento del Grupo HAH.

#### Definición del desarrollo de Heathrow para los próximos 5 años

El 10 de enero de 2014, la CAA publicó su decisión final sobre las tarifas para el periodo 2014-2019; el incremento de tarifas anual se fija en RPI-1,5%, (RPI-1,2% ajustado a cinco años), que incluye un allowed return del 5,35% real antes de impuestos, con un plan de inversiones de 2.810 millones de libras (2.950 millones ajustado a cinco años). Las principales diferencias respecto a la propuesta anterior son el incremento del número de pasajeros en 5,7 millones y una reducción de 25 puntos básicos en el coste del capital. Además la duración del nuevo periodo

regulatorio se ha modificado a 4 años y nueve meses, para hacer coincidir el periodo regulatorio con el calendario financiero de Heathrow. Esta tarifa se aplicará en el periodo regulatorio que empieza el día 1 de abril de 2014. El periodo de apelación de esta decisión finaliza el 28 de marzo de 2014.

#### Comisión Aeroportuaria

El Gobierno del Reino Unido ha creado una comisión aeroportuaria, dirigida por Sir Howard Davies, para determinar cómo mantener la posición del Reino Unido como un enlace internacional para la aviación. A la comisión se le ha encargado evaluar las distintas opciones para cubrir las necesidades de conectividad internacional del Reino Unido, recomendar la forma óptima de alcanzarlas y asegurar que es llevada a cabo de la forma más rápida y práctica.

El pasado 17 de julio, Heathrow remitió a la comisión tres opciones para la construcción de una tercera pista en Heathrow, al noroeste, al suroeste o al norte del actual aeropuerto.

El 17 de diciembre de 2013, la Comisión publicó un informe preliminar, donde indica que debería construirse al menos una nueva pista en el área suroeste para 2030 y considera que los tres proyectos más apropiados son; i) una nueva pista en Heathrow de 3.500 metros localizada al noroeste del aeropuerto, ii) ampliar la pista norte de Heathrow hasta alcanzar 6.000 metros y iii) una nueva pista en Gatwick al sur de la ya existente. La Comisión también recomendó medidas de corto plazo para mejorar el uso de la capacidad existente durante los próximos cinco años.

La pista noroeste en Heathrow incrementaría la capacidad, podría llegar a operar 740.000 vuelos (480.000 actualmente) y 130 millones de pasajeros al año (72 millones a día de hoy), lo que permitiría al Reino Unido competir con sus rivales internacionales y tener capacidad para el futuro, incluyendo la posibilidad de una cuarta pista en el futuro.

Una tercera pista en Heathrow se estima que podría estar operativa en 2026, con un coste estimado de 17.000 millones de libras, de los cuales, 11.000 millones de libras estarían relacionados con el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria. Los restantes 6.000 millones, incluyen 2.000 millones de inversión en las infraestructuras de acceso y 4.000 millones de inversión en medio ambiente y mejoras para los residentes en la zona, los cuales deben ser financiados por el Gobierno.

HAH se alegra de la inclusión de Heathrow dentro de las opciones de expansión de capacidad y está examinando en detalle del informe de la Comisión. Heathrow ha comenzado a trabajar con las autoridades locales, residentes y otras instituciones, para mejorar el proyecto de construir una nueva pista, incluyendo la primera encuesta pública que ha comenzado el 3 de febrero.

Se espera que la Comisión publique sus conclusiones finales en el verano de 2015.

## Informe de gestión 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### Deuda neta

Millones de libras	dic-13	dic-12	Var. (%)
Senior loan facility	496,5	587,7	-15,5%
Subordinada	753,8	717,0	5,1%
Grupo securitizado	11.136,0	11.315,2	-1,6%
Grupo no securitizado	325,3	337,2	-3,5%
Otros & ajustes	-28,9	-26,2	n.s.
<b>Total</b>	<b>12.682,6</b>	<b>12.931,0</b>	<b>-1,9%</b>

### Dividendos

Durante 2013, HAH ha distribuido un importe de 555 millones de libras, incluyendo 300 millones de libras relacionados con la venta del aeropuerto de Stansted. En 2013 HAH ha pagado a sus accionistas un dividendo ordinario de 255 millones de libras, en 2012, pagó 240 millones de libras.

### Desinversiones

#### Venta de Stansted

El proceso de venta se inició en agosto de 2012. El pasado 18 de enero de 2013 se anunció la venta del aeropuerto de Stansted a MAG (Manchester Airport Group), por un importe de 1.500 millones libras (Ebitda 2012 94 millones de libras, RAB 2012 1.343 millones de libras). El cierre de la operación se produjo el pasado 28 de febrero, generando unas plusvalías de 351,4 millones de libras (100%), (137,2 millones de euros en contribución al resultado neto de Ferrovial).

### Venta del 8,65% de FGP Topco (cabecera de HAH)

Ferrovial, titular indirecto de un 33,65% de HAH alcanzó, el pasado 22 de octubre de 2013, un acuerdo con Universities Superannuation Scheme (USS), para la transmisión de una participación del 8,65% HAH por un precio de GBP 392 millones (EUR 461 millones).

La operación se cerró el pasado día 24 de octubre de 2013 con la recepción de los fondos. La plusvalía neta asciende a 81,7 millones de euros. La participación indirecta de Ferrovial en HAH pasa a ser de un 25%.

Ferrovial continúa siendo el mayor accionista de la compañía y su único socio industrial.

### Emisiones de deuda realizadas por Heathrow

200 millones de libras, bonos index link clase A, con vencimientos a 18, 25 y 35 años, emisión realizada para un único inversor.

750 millones de libras, bonos de clase A, con vencimiento en 2046 y un cupón fijo anual del 4,625%, el más bajo de todas las emisiones realizadas por la compañía.

La transacción tuvo una sobresuscripción significativa y fue soportada por un amplio rango de inversores institucionales de calidad, predominantemente de Reino Unido. Dado lo anterior, el precio del bono se cerró holgadamente dentro de la horquilla de precios que se había indicado.

**Informe de gestión 2013**  
**Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes**

**II.6 Cuenta de Resultados Consolidada**

	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable	dic-13	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable	dic-12
<b>CIFRA DE VENTAS</b>	8.166		<b>8.166</b>	7.630		<b>7.630</b>
Otros ingresos de explotación	10		10	17		17
<b>Total ingresos de explotación</b>	8.176		<b>8.176</b>	7.647		<b>7.647</b>
Total gastos de explotación	7.242		7.242	6.720		6.720
<b>RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN</b>	934		<b>934</b>	927		<b>927</b>
<b>Margen %</b>	11,4%		<b>11,4%</b>	12,1%		<b>12,1%</b>
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	233		233	219		219
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN ANTES DE DETERIORO Y ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO</b>	701		<b>701</b>	708		<b>708</b>
<b>Margen %</b>	8,6%		<b>8,6%</b>	9,3%		<b>9,3%</b>
Deterioros y enajenación de inmovilizado	108	18	126	115	-63	52
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN DESPUES DE DETERIORO Y ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO</b>	809	18	<b>827</b>	823	-63	<b>760</b>
<b>Margen %</b>	9,9%		<b>10,1%</b>	10,8%		<b>10,0%</b>
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	-412	79	<b>-333</b>	-349	48	<b>-301</b>
Resultado financiero por financiación de proyectos de infraestructuras	-337		-337	-298		-298
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable y resto de resultado financiero proyectos	-7	7	0	-6	2	-4
Resultado financiero por financiación ex proyectos.	-53		-53	-32		-32
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable y resto de resultado financiero ex proyectos	-15	72	57	-13	46	33
<b>Participación en beneficios de sociedades puesta en equivalencia</b>	396	-21	<b>375</b>	214	60	<b>275</b>
<b>RESULTADO CONSOLIDADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	793	76	<b>869</b>	688	45	<b>733</b>
Impuesto sobre beneficios	-127	-41	-168	-105	0	-106
<b>RESULTADO PROCEDENTE DE ACTIVIDADES CONTINUADAS</b>	666	35	<b>701</b>	583	45	<b>628</b>
Resultado neto operaciones discontinuadas						
<b>RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO</b>	666	35	<b>701</b>	583	45	<b>628</b>
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	22	5	26	60	3	64
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUÍDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE</b>	688	39	<b>727</b>	643	49	<b>692</b>

## Informe de gestión 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### Ventas

	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Construcción	4.063,6	4.325,6	-6,1	-4,5
Autopistas	429,0	381,4	12,5	13,0
Servicios	3.656,3	2.895,0	26,3	29,3
Otros	17,6	28,3	n.s.	n.s.
<b>Total</b>	<b>8.166,5</b>	<b>7.630,3</b>	<b>7,0</b>	<b>9,0</b>

### Resultado bruto de explotación

	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Construcción	342,8	336,9	1,8	4,0
Autopistas	276,3	271,6	1,7	2,9
Servicios	321,5	313,4	2,6	15,0
Otros	-6,3	4,6	n.s.	n.s.
<b>Total</b>	<b>934,3</b>	<b>926,6</b>	<b>0,8</b>	<b>4,8</b>

### Amortizaciones

Aumentan respecto al mismo periodo del año anterior (+6,7% en términos homogéneos) hasta situarse en 233 millones de euros.

### Resultado de explotación (antes de deterioro y enajenación de inmovilizado)

	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Construcción	314,5	298,4	5,4	7,8
Autopistas	201,7	204,4	-1,3	-0,1
Servicios	194,7	203,1	-4,1	14,5
Otros	-10,0	1,9	n.s.	n.s.
<b>Total</b>	<b>700,9</b>	<b>707,9</b>	<b>-1,0</b>	<b>4,0</b>

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

### Deterioros y enajenación de inmovilizado

Este epígrafe incluye, principalmente, plusvalías por venta de distintos activos; la compañía Danwood propiedad de Budimex (46 millones de euros), joint ventures de Amey (20 millones de euros) y la venta de un 8,65% de HAH a USS (40 millones de euros).

### Resultado financiero

	dic-13	dic-12	Var (%)
Resultado financiero por financiación de proyectos de infraestructuras	-337,2	-297,9	-13,2
Resultado financiero por financiación ex proyectos.	-52,6	-32,0	-64,3
<b>Rdo. fro. por financiación</b>	<b>-389,8</b>	<b>-329,9</b>	<b>-18,2</b>
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable y resto de resultado financiero proyectos	0,1	-3,7	n.s.
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable y resto de resultado financiero ex proyectos	57,1	32,6	n.s.
<b>Rdo. fro. por derivados y otros</b>	<b>57,3</b>	<b>28,9</b>	<b>n.s.</b>
<b>Resultado Financiero</b>	<b>-332,5</b>	<b>-301,0</b>	<b>-10,5</b>

El resultado financiero aumenta un 10,5%, combinando:

El resultado financiero por financiación aumenta un 18%. Principalmente por el incremento del gasto financiero en proyectos de infraestructuras, por el mayor nivel de deuda asociado principalmente a los proyectos que entran en explotación (SH-130). El resto de sociedades también incrementa su gasto financiero, principalmente por la amortización acelerada de las comisiones de originación de los préstamos bancarios cancelados con las emisiones de bonos (16 millones de euros).

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

### Resultados por puesta en equivalencia

	dic-13	dic-12	Var (%)
Construcción	-1,2	-1,4	-18,5
Servicios	14,2	10,8	31,2
Autopistas	65,2	42,4	53,8
Aeropuertos	296,6	222,7	33,2
<b>Total</b>	<b>374,8</b>	<b>274,5</b>	<b>36,5</b>

Las sociedades consolidadas por puesta en equivalencia aportan 375 millones de euros neto de impuestos (274 millones de euros en 2012), destacando la aportación de la autopista 407ETR (65 millones de euros) y de HAH (297 millones de euros), esta última incluye la plusvalía por la venta de Stansted (137 millones de euros).

### Impuestos

La tasa impositiva efectiva, excluidos los resultados por puesta en equivalencia, se sitúa en el 34,0%.

### Resultado neto

El Resultado neto sitúa en 727 millones de euros (692 millones de euros en 2012).

**Informe de gestión 2013**  
**Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes**

**II.7 Balance de situación y otras magnitudes**

	dic-13	dic-12
<b>Activo no corriente</b>	<b>17.142</b>	<b>16.660</b>
<b>Fondo de comercio de consolidación</b>	<b>1.893</b>	<b>1.487</b>
<b>Activos intangibles</b>	<b>229</b>	<b>116</b>
<b>Inmovilizado en proyectos de infraestructuras</b>	<b>7.639</b>	<b>6.755</b>
<b>Inversiones inmobiliarias</b>	<b>37</b>	<b>35</b>
<b>Inmovilizado material</b>	<b>483</b>	<b>506</b>
<b>Inversiones en sociedades asociadas</b>	<b>3.562</b>	<b>4.322</b>
<b>Activos Financieros no corrientes</b>	<b>1.810</b>	<b>1.674</b>
Cuentas a cobrar Proyectos de infraestructuras	1.341	1.334
Activos Financieros disponibles para la venta	1	1
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	317	148
Resto de cuentas a cobrar	152	192
<b>Impuestos Diferidos</b>	<b>1.344</b>	<b>1.608</b>
<b>Derivados financieros a valor razonable</b>	<b>144</b>	<b>158</b>
<b>Activo corriente</b>	<b>5.678</b>	<b>5.570</b>
<b>Activos clasificados como mantenidos para la venta</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>Existencias</b>	<b>325</b>	<b>394</b>
<b>Clientes y otras cuentas a cobrar</b>	<b>2.202</b>	<b>2.198</b>
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	1.635	1.642
Otros deudores	470	436
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	98	120
<b>Tesorería e inversiones financieras temporales</b>	<b>3.130</b>	<b>2.967</b>
Sociedades proyectos de infraestructuras	279	237
Caja restringida	41	25
Resto de tesorería y equivalentes	238	212
Resto de sociedades	2.851	2.730
<b>Derivados financieros a valor razonable.</b>	<b>18</b>	<b>8</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>22.820</b>	<b>22.230</b>
<b>Patrimonio neto</b>	<b>6.074</b>	<b>5.780</b>
<b>Patrimonio neto atribuido a los accionistas</b>	<b>5.719</b>	<b>5.660</b>
<b>Patrimonio neto atribuido a los socios externos</b>	<b>355</b>	<b>121</b>
<b>Ingresos a distribuir en varios ejercicios</b>	<b>503</b>	<b>356</b>
<b>Pasivos no corrientes</b>	<b>11.230</b>	<b>11.117</b>
<b>Provisiones para pensiones</b>	<b>107</b>	<b>105</b>
<b>Otras provisiones</b>	<b>1.350</b>	<b>1.166</b>
<b>Deuda financiera</b>	<b>7.496</b>	<b>6.996</b>
Deuda financiera proyectos de infraestructuras	6.403	5.825
Deuda financiera resto de sociedades	1.093	1.171
<b>Otras deudas</b>	<b>208</b>	<b>203</b>
<b>Impuestos diferidos</b>	<b>1.117</b>	<b>1.080</b>
<b>Derivados financieros a valor razonable</b>	<b>952</b>	<b>1.567</b>
<b>Pasivos corrientes</b>	<b>5.013</b>	<b>4.976</b>
<b>Deuda financiera.</b>	<b>1.303</b>	<b>1.229</b>
Deuda financiera proyectos de infraestructuras.	1.228	1.168
Deuda financiera resto de sociedades.	75	61
<b>Derivados financieros a valor razonable.</b>	<b>67</b>	<b>65</b>
<b>Deudas por operaciones de tráfico</b>	<b>3.254</b>	<b>3.267</b>
Acreedores comerciales	2.665	2.645
Pasivos por impuestos sobre sociedades	60	75
Otras deudas no comerciales	528	547
<b>Provisiones para operaciones de tráfico</b>	<b>389</b>	<b>415</b>
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>22.820</b>	<b>22.230</b>



## Informe de gestión 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### Deuda neta consolidada

La posición neta de tesorería excluidos proyectos de infraestructura se sitúa en 1.663 millones de euros (1.484 millones de euros en diciembre 2012).

Esta evolución incluye la adquisición de la sociedad británica Enterprise en el mes de abril, por valor de 474 millones de euros, junto con inversiones adicionales por valor de 280 millones de euros, desinversiones por valor de 564 millones de euros y pago de dividendos por importe de 523 millones de euros.

Estos efectos se han visto compensados con los dividendos recibidos de los proyectos, por un importe de 489 millones de euros, (219 millones de euros de Aeropuertos, 242 millones de euros de Autopistas y 28 millones de Servicios) y por la generación de caja de las distintas Unidades de negocio.

La deuda neta de proyectos se sitúa en 7.015 millones de euros. La variación está motivada, principalmente por la inversión en las autopistas en construcción en Estados Unidos.

Esta deuda neta incluye 1.526 millones de euros de deuda neta relacionada con autopistas en construcción (NTE, LBJ y NTE 3A3B). También incluye 1.143 millones de euros relacionados con las autopistas radiales (R4 y OLR) que han solicitado el concurso de acreedores.

La deuda neta del Grupo se sitúa en 5.352 millones de euros.

	dic-13	dic-12
<b>PNT sin proyectos infraestructura</b>	<b>1.663,5</b>	<b>1.483,5</b>
Autopistas	-6.697,8	-6.238,1
Resto	-317,5	-356,5
<b>PNT proyectos infraestructura</b>	<b>-7.015,4</b>	<b>-6.594,6</b>
<b>Posición neta de tesorería total</b>	<b>-5.351,9</b>	<b>-5.111,1</b>

### Rating corporativo

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

Standard&Poor's mejoró el rating de Ferrovial de BBB- a BBB el pasado 9 de mayo.

Agencia	Calificación	Perspectiva
<b>S&amp;P</b>	BBB	Estable
<b>FITCH</b>	BBB-	Estable

### Dividendo 2013

El Consejo de Administración de la Sociedad, en su reunión celebrada el 28 de octubre de 2013, ha acordado distribuir a cuenta del dividendo del ejercicio 2013 el importe bruto de 0,40 euros por acción.

El pago de la citada cantidad se efectuó el 10 de diciembre de 2013.

Se prevé que el dividendo complementario que el Consejo de Administración proponga para su aprobación a la Junta General Ordinaria de Accionistas de 2014 sea de un importe bruto entre 0,25 y 0,30 euros por acción.

### Emisión de bonos corporativos

En 2013 Ferrovial ha realizado dos emisiones de bonos corporativos.

En enero se realizó la emisión inaugural que tuvo una gran acogida en el mercado, la sobresuscripción fue de 11 veces. La emisión, por un importe de 500 millones de euros, se realizó a 5 años y se cerró a un precio de 240 puntos básicos sobre midswap, con un cupón del 3,375%.

El 28 de mayo se ha realizado una segunda emisión, de nuevo hubo un elevado interés la sobresuscripción alcanzó las 6 veces. La emisión, por un importe de 500 millones de euros, se realizó a 8 años y se cerró a un precio de 200 puntos básicos sobre midswap, con un cupón del 3,375%.

En ambos casos, los fondos obtenidos se han destinado a la amortización anticipada de deuda corporativa.

Con estas emisiones Ferrovial ha conseguido optimizar el calendario de vencimientos de deuda corporativa, reducir su coste y eliminar prácticamente en su totalidad la deuda bancaria.

Año	Vencimientos Deuda corporativa
2014	53
2015	43
2016	20
2017	11
2018	501
2019	3
2020	0
2021 - 2030	506
2031 - 2050	3

**Informe de gestión 2013**  
**Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes**

**II.8 Flujo de caja consolidado**

dic-13	Flujo de caja excluidas sociedades concesionarias	Flujo de caja sociedades concesionarias	Eliminaciones	Flujo de caja consolidado
RBE	569	365		934
Cobro de dividendos	489		-24	465
Fondo maniobra	39	-59		-20
<b>Flujo operaciones sin IS</b>	<b>1.097</b>	<b>306</b>		<b>1.379</b>
Pago de impuestos	-48	-34		-82
<b>Flujo operaciones</b>	<b>1.048</b>	<b>272</b>	<b>-24</b>	<b>1.296</b>
Inversión	-754	-704	152	-1.307
Desinversión	564			564
<b>Flujo de inversión</b>	<b>-191</b>	<b>-704</b>	<b>152</b>	<b>-743</b>
<b>Flujo de actividad</b>	<b>858</b>	<b>-433</b>	<b>128</b>	<b>553</b>
Flujo de intereses	-44	-286		-330
Flujo de capital procedente de socios externos	0	269	-152	117
Pago dividendos	-523	-26	24	-525
Variación tipo de cambio	-47	151		104
Salida perímetro/mantenido vta./Pta. Equivalencia	-15			-15
Otros mov. de deuda (no flujo)	-49	-97		-146
<b>Flujo de financiación</b>	<b>-678</b>	<b>12</b>	<b>-128</b>	<b>-794</b>
<b>Variación PNT</b>	<b>180</b>	<b>-421</b>		<b>-241</b>
<b>Posición neta inicial</b>	<b>1.484</b>	<b>-6.595</b>		<b>-5.111</b>
<b>Posición neta final</b>	<b>1.663</b>	<b>-7.015</b>		<b>-5.352</b>

dic-12	Flujo de caja excluidas sociedades concesionarias	Flujo de caja sociedades concesionarias	Eliminaciones	Flujo de caja consolidado
RBE	569	358		927
Cobro de dividendos	387		-24	363
Fondo maniobra	-12	-44		-56
<b>Flujo operaciones sin IS</b>	<b>944</b>	<b>314</b>	<b>-24</b>	<b>1.234</b>
Pago de impuestos	-30	-19		-50
<b>Flujo operaciones</b>	<b>914</b>	<b>295</b>	<b>-24</b>	<b>1.184</b>
Inversión	-320	-798	168	-949
Desinversión	893			893
<b>Flujo de inversión</b>	<b>573</b>	<b>-798</b>	<b>168</b>	<b>-56</b>
<b>Flujo de actividad</b>	<b>1.486</b>	<b>-503</b>	<b>145</b>	<b>1.128</b>
Flujo de intereses	-33	-286	0	-318
Flujo de capital procedente de socios externos	0	303	-168	135
Pago dividendos	-826	-25	24	-827
Variación tipo de cambio	6	56		62
Salida perímetro/mantenido vta./Pta. Equivalencia				
Otros mov. de deuda (no flujo)	-57	-63		-120
<b>Flujo de financiación</b>	<b>-909</b>	<b>-14</b>	<b>-145</b>	<b>-1.068</b>
<b>Variación PNT</b>	<b>577</b>	<b>-517</b>	<b>0</b>	<b>60</b>
<b>Posición neta inicial</b>	<b>907</b>	<b>-6.077</b>		<b>-5.171</b>
<b>Posición neta final</b>	<b>1.484</b>	<b>-6.595</b>	<b>0</b>	<b>-5.111</b>

## Informe de gestión 2013

### Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

#### Flujo de Caja Excluidos Proyectos de Infraestructuras

##### Flujo de operaciones

La evolución del flujo de operaciones excluidos los proyectos de Infraestructuras por segmentos de negocio en 2013 respecto a 2012 se muestra en la siguiente tabla:

Flujo de operaciones	dic-13	dic-12
Construcción	304	100
Servicios	359	495
Dividendos Autopistas	242	220
Dividendos Aeropuertos	219	145
Otros	-27	-16
<b>Flujo de operaciones sin impuestos</b>	<b>1.097</b>	<b>944</b>
Pago Impuesto de sociedades	-48	-30
<b>Total</b>	<b>1.048</b>	<b>914</b>

El ejercicio 2013 incluye cobros recibidos dentro del plan de pago a proveedores por un total de 129 millones de euros, principalmente en Servicios. En el ejercicio 2012 se incluyen los cobros recibidos por un total de 688 millones de euros (499 millones en la división de Servicios y 189 millones en Construcción) dentro del Plan de pago a proveedores en función del Real decreto 4/2012. En la partida "Otros" se incluye el flujo de operaciones de correspondiente a Corporación, las matrices de Aeropuertos y Autopistas.

A continuación, se muestra un detalle por negocios del flujo de Construcción y Servicios:

Construcción	dic-13	dic-12
RBE	329	324
Liquidación y regularización de provisiones por finalización de obras (no caja)	-73	-135
<b>RBE Ajustado</b>	<b>256</b>	<b>189</b>
Variación descuento de factoring	12	-86
Fondo de maniobra ex Budimex	23	114
Fondo de maniobra Budimex	13	-116
<b>Flujo operaciones sin IS</b>	<b>304</b>	<b>100</b>

Servicios	dic-13	dic-12
RBE	264	273
Cobro de dividendos	28	22
Variación descuento de factoring	0	-65
Pago de Pensiones Reino Unido	-17	-22
Fondo de maniobra Reino Unido	-6	-27
Fondo de maniobra ex Reino Unido	91	314
<b>Flujo operaciones sin IS</b>	<b>359</b>	<b>495</b>

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

	España	Reino Unido	Resto Servicios	SERVICIOS
RBE	133	122	8	264
Dividendos y otras devoluciones	15	13	0	28
Pago de pensiones	0	-17	0	-17
Var. fondo de maniobra	91	-6	0	84
<b>F. de operaciones sin impuestos</b>	<b>239</b>	<b>112</b>	<b>8</b>	<b>359</b>

En Autopistas, se incluye dentro del flujo de operaciones de 2013 un importe de 242 millones de euros procedente de dividendos y devoluciones de fondos propios de las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras de autopistas, cuyo detalle queda reflejado en la tabla adjunta.

Dividendos y devoluciones de capital	dic-13	dic-12
ETR 407	217	198
Autopistas irlandesas	10	14
Autopistas portuguesas	10	7
Autopistas griegas	3	0
Autopistas Españolas	1	1
Resto	0	0
<b>Total</b>	<b>242</b>	<b>220</b>

##### Flujo de inversión

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

dic-13	Inversión	Desinversión	Flujo de inversión
Construcción	-35	60	25
Servicios	-579	51	-528
Autopistas	-135	0	-135
Aeropuertos	0	453	452
Otros	-5	0	-5
<b>Total</b>	<b>-754</b>	<b>564</b>	<b>-191</b>

dic-12	Inversión	Desinversión	Flujo de inversión
Construcción	-33	7	-26
Servicios	-109	-6	-115
Autopistas	-173	0	-173
Aeropuertos	0	876	876
Otros	-5	16	11
<b>Total</b>	<b>-320</b>	<b>893</b>	<b>573</b>

En el flujo de inversión destacan las adquisiciones en Servicios de la compañía británica Enterprise, por un importe de 474 millones de euros, y de la sociedad chilena Steel Ingeniería, por un importe de 28 millones de euros; así como las ampliaciones de capital en Autopistas, la inversión en capital realizada en los proyectos de infraestructuras (autopistas americanas en construcción) y en Servicios (proyectos en Amey); y por otro lado, la inversión en inmovilizado material, principalmente en Servicios España.

Inversión en capital Autopistas	dic-13	dic-12
LBJ	-68	-65
NTE	-41	-39
NTE 3A&B	-13	0
SH-130	-13	-62
Autopistas españolas	0	-6
<b>Total</b>	<b>-135</b>	<b>-173</b>

## Informe de gestión 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

En cuanto a las desinversiones de 2013, destaca Aeropuertos, por la venta del 8,65% de HAH por valor de 455,2 millones de euros en octubre de 2013, que se ve compensada por el pago realizado en 2012 de los costes asociados a desinversiones de años anteriores de HAH (2,5 millones de euros). En Servicios, la venta del 40% de las JV's de Amey por 43,8 millones de euros y la desinversión de Ecocat y Ctrasa por 7,4 millones de euros. Adicionalmente en diciembre de 2013, Construcción, a través de su filial Budimex, realizó la venta de la sociedad Danwood por un importe de 56,1 millones de euros.

### Flujo de financiación

Dentro del flujo de financiación, se consignan como flujo de dividendos los pagos por este concepto tanto a los accionistas de Ferrovial (512 millones de euros) como a los minoritarios de Budimex (11 millones de euros).

Respecto a los dividendos pagados a los accionistas de Ferrovial, en enero de 2013 se realizó el pago por las retenciones realizadas a los accionistas por la distribución de dividendos realizada en diciembre de 2012, cifra que ascendió a 85 millones de euros. El pasado 23 de mayo se realizó el pago del dividendo complementario correspondiente a 2012, (0,25 céntimos por acción). El 10 de diciembre se ha realizado el pago del dividendo a cuenta correspondiente a 2013 (0,40 céntimos por acción).

Adicionalmente, destaca el pago neto de cobro de los intereses del año (-44 millones de euros), junto con el impacto del tipo de cambio (-47 millones de euros), que tiene su origen en la caja operativa de los negocios fuera de la zona euro y en posiciones en divisa mantenidas como operaciones de cobertura de parte de las inversiones futuras, así como otros movimientos de deuda no flujo (-51 millones de euros), donde se incluyen los movimientos contables de la deuda que no afectan al flujo, principalmente intereses devengados no pagados.

### Flujo de Proyectos de Infraestructuras

#### Flujo de operaciones

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

	dic-13	dic-12
Autopistas	215	210
Resto	57	85
<b>Flujo de operaciones</b>	<b>272</b>	<b>295</b>

#### Flujo de inversiones

Destaca la inversión en activos en construcción, destacando las autopistas de Estados Unidos (LBJ y NTE).

Flujo de Inversión	dic-13	dic-12
LBJ	-419	-378
North Tarrant Express	-219	-206
North Tarrant Express 3A3B	-45	0
SH-130	-5	-169
Autopistas portuguesas	-4	-12
Autopistas españolas	-3	-5
Chicago	-2	-4
Resto	0	0
<b>Total Autopistas</b>	<b>-699</b>	<b>-774</b>
Resto	-5	-24
<b>Total proyectos</b>	<b>-704</b>	<b>-798</b>

### Flujo de financiación

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

El flujo de intereses corresponde a los intereses pagados por las sociedades concesionarias, así como otras comisiones y costes en estrecha relación con la obtención de financiación. El flujo por estos conceptos se corresponde con el gasto por intereses relativos al periodo, así como cualquier otro concepto que supone una variación directa de la deuda neta del periodo. Este importe no coincide con el resultado por financiación que aparece en la cuenta de pérdidas y ganancias, fundamentalmente por las diferencias existentes entre el devengo y el pago de intereses.

Flujo de intereses	dic-13	dic-12
Autopistas España	-64	-75
Autopistas EE.UU.	-137	-127
Autopistas Portugal	-41	-38
Resto autopistas	-15	-16
<b>Total autopistas</b>	<b>-257</b>	<b>-256</b>
Resto	-29	-30
<b>Total</b>	<b>-286</b>	<b>-286</b>

Adicionalmente, se incluye en el flujo de financiación el impacto que la variación del tipo de cambio ha tenido en la deuda nominada en moneda extranjera, que en 2013 ha sido positivo por 151 millones de euros, derivado fundamentalmente de la depreciación del dólar americano respecto al euro, lo que ha tenido un impacto significativo en la deuda neta de las autopistas americanas.

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

### III. Gobierno Corporativo

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

Sin perjuicio de lo anterior, a continuación se resumen los valores en los que se basa el gobierno corporativo de Ferrovial y sus elementos más destacables.

El gobierno corporativo de Ferrovial se fundamenta en tres valores: eficiencia, integridad y transparencia. Los tres son esenciales para transmitir confianza, gestionar posibles riesgos y generar valor creciente para los accionistas.

Del gobierno corporativo de Ferrovial cabe destacar los siguientes elementos:

- El Consejo de Administración está compuesto por **12 miembros, de los cuales la mitad son independientes, incluyendo un Consejero Coordinador (Lead Director)**, que realiza una contribución esencial al funcionamiento del órgano, canalizando las preocupaciones que le puedan transmitir los Consejeros Externos.
- **Los Consejeros son reelegidos cada tres años, frente al máximo de seis que marca la ley.** Esto permite que los accionistas validen cada poco tiempo su gestión.
- **La Comisión de Nombramientos y Retribuciones está formada únicamente por Consejeros independientes** y en ella, al igual que en la Comisión de Auditoría y Control, no hay Consejeros ejecutivos.
- La **Comisión de Auditoría y Control supervisa el proceso de elaboración de la información financiera, así como la eficacia de los sistemas de control interno de la Sociedad**, entre otras funciones. De manera voluntaria, Ferrovial elabora un informe con los resultados de las actividades de esta Comisión, que se presenta como Anexo I al presente documento, para que los accionistas puedan juzgar la creación de valor por parte de la misma.
- Por último, **Ferrovial analiza regularmente las mejores prácticas y normativa de buen gobierno en el ámbito nacional e internacional y valora su incorporación.** En el ejercicio 2013 cabe destacar, en particular, el incremento notable de la cantidad y calidad de la información puesta a disposición de los inversores.

### IV. Retribuciones del Consejo de Administración y de la Alta Dirección

La información sobre las retribuciones al Consejo y la Alta Dirección se encuentra detallada en la Nota 29 de la Memoria de las cuentas anuales del ejercicio 2013, así como en el Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros.

A continuación se describen los criterios que se utilizan en Ferrovial para establecer las remuneraciones de los Consejeros Ejecutivos y de los miembros de la Alta Dirección:

- La retribución se compone de un componente fijo y de un componente variable, siendo el componente variable muy significativo.
- La retribución variable anual está vinculada en parte a la consecución de los objetivos corporativos del año. Estos objetivos son tanto de carácter cuantitativo, como cualitativo, estando los primeros ligados a la consecución de un determinado nivel de resultados del Grupo, materializado en determinadas métricas como, por ejemplo, Flujo de Caja, Resultado Bruto de Explotación, Resultado de Explotación, Resultado Neto etc., que reflejan las magnitudes prioritarias en la estrategia de Ferrovial.
- La retribución variable a largo plazo tiene por objeto el fomento de la fidelidad, la permanencia y la alineación con los objetivos a largo plazo de la compañía.

Dicho objetivo se cubre principalmente mediante la participación periódica en planes vinculados a la acción ligados a la consecución de determinadas métricas de rentabilidad, actualmente de entrega de acciones (y, con anterioridad, de opciones sobre acciones, de carácter oneroso para el beneficiario), sin que la implantación de estos planes conlleve ampliaciones de capital.

Respecto a los planes de incentivos a largo plazo, la entrega dependerá de la permanencia en la compañía durante un plazo de tres años (salvo circunstancias especiales) y de la obtención durante este periodo de maduración de unas tasas calculadas en función, por un lado, del flujo de actividad, por otro, de la relación entre el resultado bruto de explotación y los activos netos productivos y, para el plan 2013, también del retorno total para el accionista en relación con un grupo de comparación.

Se muestran a continuación la retribución percibida por los consejeros ejecutivos durante el 2013:

## Informe de gestión 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

(Importes en miles de euros)					2013
RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS	Retribución	Retribución	Planes	Otros	Total 2013
	Fija	Variable	vinculados a acciones	(*)	
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	1.175	2.063	1.875	5	5.118
Joaquín Ayuso García	0	0	1.038	38	1.076
Iñigo Meirás Amusco	970	1.854	1.994	3	4.821
<b>TOTAL</b>	<b>2.145</b>	<b>3.917</b>	<b>4.907</b>	<b>46</b>	<b>11.015</b>

(\*) Corresponde a Primas Seguro de vida y Consejos otras sociedades filiales

Por su parte, el importe devengado conjuntamente durante el ejercicio 2013 para el resto de los miembros de la Alta Dirección (miembros del Comité Dirección, Director de Auditoría Interna, Director de Comunicación y Responsabilidad Corporativa, Directora de Estrategia Corporativa) ha sido el siguiente:

RETRIBUCIONES DE LA ALTA DIRECCIÓN	(miles de euros)
	2013
Retribución fija	4.404
Retribución variable	5.165
Planes vinculados a acciones	8.101
Otros (*)	42
<b>TOTAL</b>	<b>17.712</b>

(\*) Corresponde a Consejos otras sociedades filiales y a primas de seguros

## V. Medio ambiente <sup>1</sup>

La sostenibilidad ambiental es clave en la estrategia de Ferrovial. La compañía considera que retos globales como el cambio climático, la crisis energética o la pérdida de biodiversidad no solo deben abordarse con responsabilidad, como corresponde a una empresa global, sino que también pueden convertirse en una fuente de nuevas actividades de negocio.

### Compromiso y estrategia

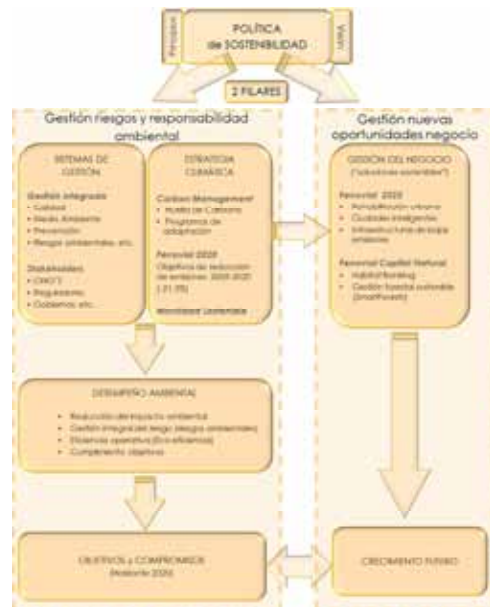
Ferrovial se ha comprometido con la reducción progresiva del impacto ambiental de sus actividades en todo el mundo, manteniendo un enfoque preventivo que permita gestionar de manera eficiente los riesgos ambientales. Este compromiso global se materializa en otros más específicos, orientados a medio y largo plazo, entre los cuáles ocupa una posición preponderante la

<sup>1</sup> Los datos numéricos presentados en este apartado son provisionales, informándose de los datos definitivos en el Informe Anual de Responsabilidad Social Corporativa de 2013, que la compañía edita con ocasión de la celebración de la Junta General de Accionistas.

reducción de la huella de carbono del Grupo en todas las actividades a escala global.

La estrategia ambiental de Ferrovial está enfocada en dos **prioridades**:

1. Gestión de los riesgos y la responsabilidad ambiental
2. Gestión nuevas oportunidades de negocio



### Hitos 2013

A continuación se describen los principales hechos que han tenido lugar durante el 2013 en relación a cada una de las dos prioridades estratégicas:

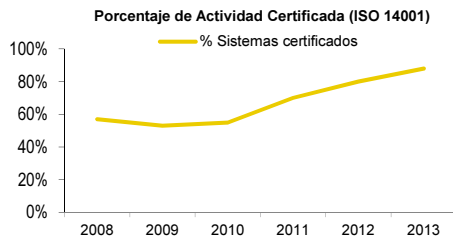
#### 1. Gestión de los riesgos y la responsabilidad ambiental

##### 1.1 Certificación ambiental

Todas las áreas de negocio de Ferrovial tienen implantados sistemas de gestión ambiental que superan los requisitos de la norma ISO 14001 y el Reglamento del sistema comunitario de gestión ambiental de la UE EMAS. Cuando así lo valoran los grupos de interés (clientes, gobiernos y otros), estos sistemas se someten a certificación por tercera parte. En 2013, el porcentaje de actividad amparada por sistemas certificados se incrementó

## Informe de gestión 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

un 10% respecto a 2012, hasta alcanzar el **88%** de las ventas totales del grupo a escala global.



Ferrovial ha sido pionera en el desarrollo de sistemas de análisis y gestión de los riesgos ambientales, así como en la implementación de los requisitos de la Directiva Europea de Responsabilidad Ambiental. Estos sistemas tienen su base en un continuo seguimiento de los centros de producción: en 2013 se llevaron a cabo **1.582** auditorías internas de calidad y medio ambiente (un 22% más que en 2012), en un total de **700** centros. Ello ha permitido a la compañía, entre otras cosas, reducir prácticamente a cero el nivel de infracciones de la normativa ambiental: durante el último año, las sanciones impuestas por esta índole se redujeron hasta **8.115€**<sup>2</sup>. Esta actividad de seguimiento se complementa con visitas de asesoría técnica llevadas a cabo por los servicios centrales; en 2013 tuvieron lugar más de **2.100** visitas de esta naturaleza.

### 1.2 La anticipación a las tendencias regulatorias, basada en una relación estrecha y de mutuo beneficio con los legisladores y reguladores

Ferrovial participa de forma activa en procesos regulatorios y legislativos, aportando su experiencia y el conocimiento técnico sobre las materias objeto de regulación. Ello permite anticipar los impactos sobre las distintas áreas de negocio, así como aprovechar las oportunidades que una legislación ambiental exigente ofrece para empresas de vanguardia.

### 1.3 La relación fluida y colaborativa con los grupos de interés relevantes en el ámbito de la sostenibilidad

Ferrovial mantiene relaciones próximas y estables con los portavoces de la sociedad civil y los principales grupos ecologistas, buscando puntos de encuentro para la colaboración y el beneficio mutuo a largo plazo (p.e. WWF, Global Trade Forest, SEO-BirdLife, etc). Asimismo, se preocupa de mantener una relación fluida y muy proactiva con analistas e inversores, respondiendo a los asuntos claves de la agenda global para el desarrollo sostenible, lo que ha permitido mantenernos durante **12 años consecutivos** en los índices mundial y europeo de DJSI (Dow Jones Sustainability Index), y liderar el Carbon

<sup>2</sup> Menos de un 0,0001% de la facturación anual; en su práctica totalidad en España y, en general, derivadas de aspectos formales en procesos de autorización administrativa.

Disclosure Project en los sectores donde está presente (**99 puntos sobre 100**, en CDLI -Carbon Disclosure Leadership Index-, y rating "**A**" en CPLI -Carbon Performance Leadership Index), pasando asimismo a formar parte del selectivo CDP's Global Supply Chain.

### 1.4 Una gestión proactiva de la huella de carbono

El programa "*Ferrovial 2020*" se inició en 2010 con el objeto de profundizar en el conocimiento de los riesgos y oportunidades vinculados al cambio climático, destacando no solo los potenciales impactos sobre los activos de la compañía en zonas sensibles (a través del "*Plan Adapta*", una experiencia pionera desarrollada en colaboración con la Oficina de Cambio Climático del Gobierno de España), sino también los derivados de las tendencias regulatorias y las oportunidades que estas tendencias encierran (ver más adelante). El programa "*Ferrovial Movilidad*", centrado en la reducción de las emisiones derivadas del transporte de las personas que trabajan en la compañía, así como de los usuarios que utilizan las infraestructuras gestionadas en todo el mundo, coadyuva a reducir el impacto climático de las actividades de Ferrovial.

Desde 2008 se calcula la huella de Carbono de Ferrovial, actualmente con un alcance del 100% de las actividades a escala global tanto para las emisiones directas (scope 1), como indirectas (scopes 2 y 3). El cómputo de las emisiones se somete a una verificación externa con carácter anual. Asimismo, se han establecido compromisos a largo plazo: **-21,3%** de reducción de las emisiones en el horizonte 2020, sobre el año base 2009<sup>3</sup>.

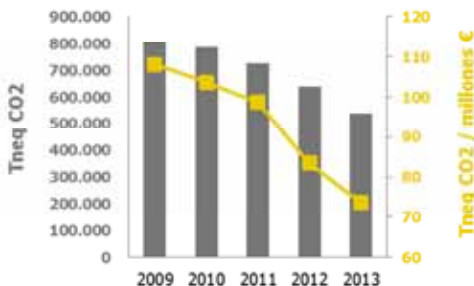
En el período 2009-2013 Ferrovial redujo su huella de carbono en **-31,9%**<sup>4</sup>. Descontado el efecto de la crisis económica y su impacto en las actividades de construcción y servicios en España (especialmente por la menor gestión de residuos; las emisiones difusas de los vertederos constituyen más del 18% de las emisiones totales del Grupo), la reducción sería equivalente al **-14,8%** en este período, lo que sitúa la tendencia en un nivel de cumplimiento del -28% en 2020.

<sup>3</sup> En términos de intensidad de carbono, esto es, según el ratio [emisiones en Toneq de CO<sub>2</sub> / ingresos en millones de euros]

<sup>4</sup> Cifras provisionales, pendientes de la incorporación de Amey (UK) y la recientemente adquirida Enterprise. Sometidos a una posterior verificación externa y ajustes finales. Medidas en términos de intensidad de carbono, esto es, según el ratio [emisiones en Toneq de CO<sub>2</sub> / ingresos en millones de euros]

## Informe de gestión 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### Evolución de las emisiones GEI

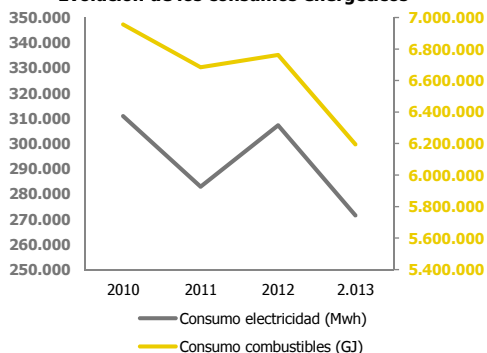


### 1.5 La eco-eficiencia y la eficiencia energética como instrumentos para la reducción de los impactos de forma económicamente viable.

La eficiencia en el uso de la energía y los recursos naturales, así como la reducción de emisiones y vertidos, son una prioridad en los centros de producción, pero también una fuente para la innovación y el desarrollo de soluciones que después Ferrovial puede ofrecer a sus clientes y usuarios.

En 2013 los centros de producción generaron 768.102 m3 de residuos no peligrosos, en línea con el año anterior. La producción de residuos peligrosos e industriales se redujo a 1.372 ton (muy inferior a la de 2012, en gran medida por la excepcionalidad de ciertos contratos de Amey en Reino Unido). Por otra parte, y en consonancia con la estrategia de cambio climático, el consumo de combustible en fuentes estacionarias y móviles se redujo un **8,7%** respecto de 2012, alcanzando un total de 1.713.901 MWh, y la compra de electricidad un **11,6%** (271.463 MWh).

### Evolución de los consumos energéticos



En 2013, Ferrovial invirtió en torno a **52 millones de euros** en infraestructura y tecnologías ambientales, directamente

relacionadas con la eficiencia en el uso de recursos, así como con la reducción de impactos y la contaminación.

### 1.6 Una visión proactiva de la conservación de la biodiversidad

El programa "*Ferrovial, Capital Natural*" se inició en 2010 con el objeto de profundizar en nuevas fórmulas para medir el impacto de las actividades de la compañía sobre la biodiversidad y mejorar la corrección de estos impactos, así como para estudiar nuevas oportunidades vinculadas a la conservación del capital natural. Como parte de este programa estratégico, Ferrovial firmó en 2013 el Pacto Empresa y Biodiversidad con el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente del Gobierno de España.

Ferrovial es consciente del impacto de algunas de sus actividades en el medio natural. En este sentido, la compañía se ha propuesto como objetivo para el año 2016, desarrollar un esquema de evaluación cuantitativa del impacto sobre el capital natural, que alcance como mínimo el 100% de la actividad de Construcción e Infraestructuras, donde estos impactos son más relevantes. Asimismo, se han desarrollado fórmulas innovadoras para mitigar estos efectos en dichas áreas de negocio, aprovechando los avances técnicos y científicos que la compañía ha promovido, desde hace más de una década, en el ámbito de la restauración ecológica de infraestructuras.

Por último, durante 2013 se ha profundizado en la compensación de los daños sobre la biodiversidad que no pueden mitigarse in situ, después de agotar las medidas de evitación y restauración de hábitats, mediante mecanismos de *offsetting* (fundamentalmente en EE.UU.).

### 2. Gestión nuevas oportunidades de negocio

En los últimos años Ferrovial ha fortalecido sus capacidades para ofrecer servicios e infraestructuras que respondan a retos globales como el cambio climático, la crisis energética o la pérdida de biodiversidad. La finalidad en este ámbito es crear valor a largo plazo, contribuyendo a que Ferrovial sea considerada como un socio estratégico de los gobiernos en los países donde operamos, ofreciendo alternativas que les ayudan a cumplir sus objetivos globales en materia de medio ambiente.

En este proceso se han consolidado modelos de negocio inspirados por los principales retos ambientales: servicios de eficiencia energética, *Ciudades Inteligentes*, producción de energía eléctrica a partir de biogás, etc. Asimismo, se ha iniciado el desarrollo de otros nuevos, como la renovación de viviendas y edificios de terciario a gran escala, con criterios de eficiencia energética; en este sentido, Ferrovial ha liderado la influencia del sector para el desarrollo de un marco legal que facilite estos proyectos a gran escala, en el marco de la plataforma GTR (Grupo de Trabajo por la Rehabilitación; <http://www.gbce.es/atr>).



## Informe de gestión 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Por último, en el ámbito del programa "Ferrovial, Capital Natural", se ha profundizado tanto en la generación de conocimiento como en el análisis del papel que la compañía debe jugar en la conservación del capital natural, en colaboración con el CI3 (Centro de Infraestructuras Inteligentes), el Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT) y otros centros de investigación. En el contexto de este programa, se ha desarrollado el proyecto *SmartForest*, un modelo de negocio que, bajo determinadas condiciones, permitiría financiar la conservación de la biodiversidad con capital privado. En este modelo, que integra los servicios energéticos con la gestión forestal sostenible, Ferrovial trabaja conjuntamente con FSC (Forest Stewardship Council).

## VI. Innovación <sup>5</sup>

### Compromiso y estrategia

Ferrovial considera la innovación una herramienta estratégica para dar respuesta a los desafíos globales a los que se enfrenta el mundo de las infraestructuras. En este sentido, la actividad de innovación de Ferrovial se centra en **desarrollar tecnologías aplicadas a la construcción de infraestructuras, el transporte, los servicios municipales, el agua, la eficiencia energética y la sostenibilidad medioambiental**, con el fin de resolver la gestión de operaciones complejas y ofrecer soluciones diferenciales para los clientes.

**La estrategia de innovación se desarrolla a través de un modelo de innovación abierta** que, mediante un ecosistema de socios formado por empresas, administraciones públicas, universidades y emprendedores, permite enriquecer el proceso de innovación gracias al intercambio con el exterior.

La estrategia de innovación abarca tres niveles:

1. Un **gobierno** común para establecer el modelo de innovación abierta y abordar los desafíos y oportunidades.
2. Una **comunidad** de innovación que busca identificar a las personas relevantes y habilitar un clima cultural adecuado.
3. Los **recursos** necesarios para el desarrollo, como información, financiación, ecosistema y programas que soportan el modelo.

**El gobierno de la innovación se ejecuta a través del Grupo Global de Innovación** que, presidido por el Director General de Sistemas e Innovación, cuenta con representantes de todas las líneas de negocio de la compañía a través de sus Directores de

<sup>5</sup> Los datos numéricos presentados en este apartado son provisionales, informándose de los datos definitivos en el Informe Anual de Responsabilidad Social Corporativa de 2013, que la compañía edita con ocasión de la celebración de la Junta General de Accionistas.

Innovación junto con funciones clave de Recursos Humanos, y cuya responsabilidad es desarrollar la estrategia de innovación, coordinar programas globales, compartir información sobre proyectos singulares y mejores prácticas y contribuir al afianzamiento de la cultura de innovación.

Ferrovial ha diseñado un **programa de actuación orientado a fomentar una cultura de innovación** en toda la organización que facilite la identificación e implantación de soluciones innovadoras para los negocios y clientes a través de los recursos y centros existentes y de acuerdo a la estrategia y áreas prioritarias identificadas. Dicho programa consta de actuaciones como son la organización de jornadas de innovación para los directivos, la revisión de la competencia de innovación en las políticas de recursos humanos (selección, evaluación, desarrollo y compensación), la formación en creatividad, innovación y emprendimiento, y la puesta en marcha de premios de innovación para empleados (*Ferrovial Innovation Awards*).

Entre los **recursos** empleados en el desarrollo de la estrategia de innovación cabe destacar:

- El **Centro de Innovación de Infraestructuras Inteligentes (CI3)** basado en el modelo de "Triple Hélice" (industria - Ferrovial-, academia -Universidad de Alcalá-, y administración pública -Junta de Comunidades de Castilla La-Mancha) para el desarrollo de tecnologías de información aplicadas a la gestión de infraestructuras.
- Los **departamentos de I+D+i especializados** en agua (depuración de aguas residuales urbanas e industriales, y desalación mediante ósmosis inversa) y en la gestión de residuos (procesos en depósitos controlados, tratamiento de lixiviados, y valorización material y energética de residuos).
- Los **centros de competencia internos** dedicados a la gestión de activos, los sistemas inteligentes de transporte, las ciudades, el medio ambiente y las infraestructuras, cuyo objetivo es optimizar la gestión de sus procesos a través de mejores prácticas y la implantación de soluciones innovadoras.
- Las **oficinas técnicas** en las distintas unidades de negocio para el diseño y desarrollo de nuevas tecnologías y procesos.
- Los **acuerdos con las más de 30 universidades y centros tecnológicos** buscando el conocimiento especializado, y en particular el convenio con el **Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT)** centrado en la investigación en la eficiencia energética de las infraestructuras.
- La **colaboración en programas de desarrollo de proyectos emprendedores** como el IBM Smartcamp, Pasion>ie, o Spain Startup con el objetivo de identificar el talento, descubrir nuevas y mejores maneras de competir y llevarlas al mercado.

En síntesis, los principios de la estrategia de innovación son:

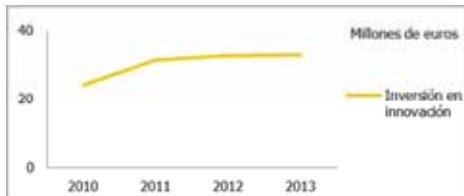
- Orientación a clientes, y énfasis en la implantación de soluciones.
- Foco en las áreas prioritarias de innovación definidas.

## Informe de gestión 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

- Fomento de una cultura de innovación entre los empleados.
- Creación y desarrollo de un ecosistema de innovación abierta.
- Mejora constante del proceso de innovación.

### Hitos 2013

Durante 2013 Ferrovial gestionó una inversión total en innovación de 32,9 millones de euros, en línea con el año anterior.



A continuación se describen los principales proyectos del año en los que han participado las diferentes áreas de negocios:

### Construcción

Ferrovial Agromán ha liderado en 2013 el proyecto **SOPIA** consiste en el desarrollo de un sistema de control y monitorización de infraestructuras desarrollado en el contexto del Programa INNPACTO, financiado parcialmente por el Ministerio de Economía y Competitividad (MINECO). La plataforma integra la información proveniente de sistemas sensores inalámbricos heterogéneos y permite el proceso y análisis en tiempo real de los datos registrados, con el fin de contribuir a la optimización de la operación de infraestructuras. El objetivo de Ferrovial Agromán en este proyecto es ser capaz de ofrecer a sus clientes el valor añadido de incluir la inteligencia de las infraestructuras en la fase de diseño y construcción, de manera que dichas infraestructuras dispongan del equipamiento necesario para su gestión inteligente como un elemento más, integrado durante la construcción de las mismas. Las pruebas de campo se han realizado durante 2013, fundamentalmente en varios puntos de la autopista Terrassa-Manresa al Norte de Barcelona, explotada por la concesionaria AUTEMA. En esta localización se han instalado sensores de control de calidad del aire, sensores acústicos, sensores de control de fisuras del hormigón y sensores de conteo y clasificación de vehículos, y cámaras para el control de pasos de fauna.

En el área de las "Smart Cities" cabe destacar el proyecto **CIUDAD2020** que promueve el diseño de un nuevo paradigma de ciudad, basado en cinco aspectos: la ciudad conectada al internet del futuro, la eficiencia energética, la movilidad y transporte sostenibles, el medio ambiente y el comportamiento del ciudadano ante los retos de los Objetivos 20-20-20 para los próximos años, que son: Reducción de un 20% de emisiones, producción de un 20% de energía renovable y mejora de un 20% de la eficiencia energética. Ferrovial Agromán es responsable del

paquete de trabajo de eficiencia energética y participa en los de transporte y medio ambiente con la colaboración de CI3 de Ferrovial, la Universidad de Alcalá y el Centro de Domótica Integral de la UPM (CeDIInt). Durante el año 2013, CIUDAD2020 la actividad del proyecto ha llegado a su fase decisiva: se han definido los primeros servicios de energía, transporte y medio ambiente, se han realizado las primeras pruebas de los dispositivos diseñados, e incluso de algunos servicios, en entornos reales de experimentación, se ha avanzado en la definición de la arquitectura del sistema y se ha presentado en varios foros, como el congreso Greencities y Sostenibilidad en Málaga, obteniendo el apoyo de las ciudades de Santander, Málaga y Zaragoza.

### Autopistas

El proyecto más relevante para el negocio de las autopistas que se ha estado desarrollando durante 2013 es **SATELISE®**, un prototipo de plataforma tecnológica que facilita una nueva forma de pago de peaje en autopistas y autovías, mediante una aplicación para terminales móviles y servicios GPS en teléfonos inteligentes, habilitando además servicios interactivos de valor añadido entre el usuario y el titular u operador de la infraestructura. El sistema habilita la aplicación de tarifas más ajustadas para el usuario, dado que permite cobrar por el número exacto de kilómetros recorridos, y es una alternativa más barata a la instalación de infraestructura de pórticos. En 2013 se han desarrollado nuevas funciones del sistema que permiten perfeccionar sus prestaciones y se han realizado pruebas en entornos exigentes. La fiabilidad de la plataforma software **SATELISE®** ha sido probada ya en más de 10.000 tránsitos realizados hasta la fecha. En los próximos meses se prevé implantar proyectos pilotos en concesiones de autopistas de CINTRA bajo condiciones reales de tráfico y facturación.

### Servicios

Respecto a los proyectos en colaboración con el Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT), durante 2013 se terminaron las fases de investigación de los proyectos **City Lights**, encaminado a obtener un mapa lumínico rápido y preciso del alumbrado urbano, y **Building Scanning**, que ha desarrollado una plataforma móvil para recoger y analizar las imágenes de los edificios y poder determinar los principales puntos de interés para la rehabilitación. Ambos prototipos han despertado un elevado interés por lo que Ferrovial Servicios ha apostado por su industrialización, etapa que comenzó a finales del 2013 y que ha sido encomendada a CI3 de Ferrovial como centro experto. El ahorro energético esperado es de más del 20% en servicios integrados.

En el ámbito de la eficiencia energética se enmarca **TEDS4BEE** (Test of Digital Services for Buildings Energy Efficiency), un proyecto colaborativo europeo liderado por Ferrovial Servicios en el cual participan CI3 de Ferrovial como coordinador técnico, Amey como líder del clúster del Reino Unido, FBSerwis en Polonia y otros ocho socios pertenecientes a seis países europeos. Su

## Informe de gestión 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

objetivo es adaptar, desplegar y validar en 16 edificios públicos europeos el Servicio Digital **EMMOS** (Energy Management and Monitoring Operational System). EMMOS permite recoger, almacenar y analizar datos de consumo energético así como otros que afectan a dicho consumo. EMMOS es una aplicación propiedad de Ferrovial desarrollada por un equipo multidisciplinar que incluye a Ferrovial Servicios, Amey, Ferrovial Corporación y CI3. Las adaptaciones ya han sido llevadas a cabo y el despliegue a nivel europeo del Servicio Digital en los edificios ya ha comenzado. En el apartado de reconocimientos, TEDS4BEE, la plataforma EnerTIC para la eficiencia energética mediante el uso de las TICS, entregó a EMMOS el premio al mejor proyecto innovador en la categoría de Smart Building.

### Aeropuertos

Dentro de la unidad de negocio de Aeropuertos, **PowerFloor**, el proyecto ganador de la primera edición de los Ferrovial Innovation Awards ha pasado las fases de evaluación y diseño y será próximamente instalado en la T3 del aeropuerto de Heathrow. El sistema aprovecha el paso de los pasajeros en un pasillo (18 metros) para la generación de energía y, a través de su representación gráfica, mejorar la experiencia del usuario.

## VII. Capital humano

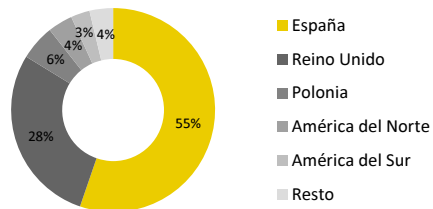
### Estrategia

Ferrovial tiene como compromiso con sus empleados el desarrollo de un modelo integrador que garantice la fortaleza de los distintos negocios y potencie las capacidades de sus profesionales.

La **combinación de talento y compromiso** de los profesionales de Ferrovial constituye uno de los pilares de su éxito como líder mundial en la gestión de infraestructuras. Y por ello, **fomentar el desarrollo profesional** de todas las personas que conforman la compañía, junto con la **gestión transversal del talento y la internacionalización del perfil de nuestros empleados**, constituyen sus prioridades estratégicas, en un marco que garantice la **igualdad de oportunidades sobre la base del mérito**.

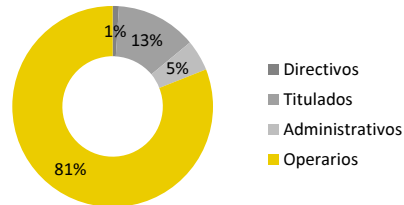
### Características de la plantilla

Ferrovial cuenta a cierre de 2013 con **una plantilla de 66.088 empleados**. La plantilla tiene una edad media de 43,18 años con una antigüedad de 8,89 años en la empresa. El 45% desempeña su actividad fuera de España. La distribución por países es la siguiente:



El 16% de los empleados tiene jornada parcial. En relación a la tipología de contrato, el 82% es contrato indefinido.

### Distribución por categoría profesional:



### Hitos 2013

A continuación se describen los principales hechos en los que se han materializado las cuatro prioridades estratégicas en la gestión del capital humano:

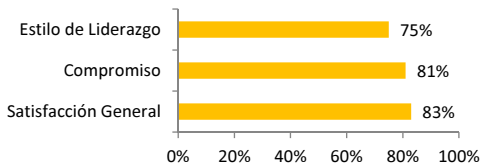
- Respecto al **compromiso con los empleados**, los principales hitos del año en los que se materializan las anteriores prioridades estratégicas son los siguientes:
  - Por cuarto año consecutivo, **Ferrovial** ha conseguido la **certificación Top Employers (empleador de referencia)**, que otorga anualmente CRF Institute. La certificación de Top Employers avala que la compañía ha puesto en marcha políticas y procesos que garantizan la atracción y retención del mejor talento, promoviendo al mismo tiempo un buen clima laboral. En España, la compañía ha recibido el **Randstad Award 2013**, que reconoce a la compañía como una de las tres empresas más atractivas para trabajar dentro del sector de las infraestructuras.
  - El 77% de los empleados que han cumplimentado la encuesta de clima, recomendarían Ferrovial como una buena empresa para trabajar, lo que significa que **8 de cada 10 empleados recomendaría Ferrovial como una buena empresa para trabajar**. Este dato viene respaldado por el incremento del 27% en las

## Informe de gestión 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

candidaturas recibidas en este ejercicio, 319.727 candidaturas, para las 5.299 publicaciones de ofertas.

253.997 visitas con 2.889 participantes y 2.936 publicaciones.

- En 2013 se ha consolidado la Encuesta de **Clima Laboral** como una palanca para la gestión del compromiso de nuestros empleados. El alcance de la encuesta es de 14.042 profesionales y la participación ha sido del 52%. El porcentaje medio de respuestas favorables de las personas encuestadas ha sido del 70%. A continuación se exponen tres dimensiones analizadas con su el porcentaje de satisfacción alcanzado:



Del análisis de los resultados se han presentado 177 iniciativas enfocadas, entre otras, a la mejora de los procesos de promoción, la transversalidad del conocimiento y la internacionalización del talento.

2. La Compañía además de pulsar la opinión de sus trabajadores a través de la Encuesta de Clima, **facilita las herramientas y los canales adecuados para fomentar el intercambio del conocimiento y el desarrollo profesional.**

- La **Universidad Corporativa de Ferrovial** es un claro exponente y referente como vía para generar valor a nuestros profesionales y a la Organización en su conjunto desde sus inicios en el año 2007. El carácter internacional y los programas realizados con las principales escuelas de negocio hacen destacable este proyecto, por sus aulas han pasado este año cerca de 3.000 participantes, de los cuales aproximadamente el 10% provienen de fuera de España. Las aproximadamente 52.000 horas de formación transversal y en competencias directivas que se imparte en la Universidad Corporativa se complementan con la inversión de formación técnica que realiza cada división y filial alcanzando un total de más 1.200.000 horas.
- Este año con el objetivo de facilitar nuevos canales de intercambio del conocimiento y adaptándose a los cambios en la forma de relacionarse y trabajar de nuestros empleados, se ha puesto en marcha la red social interna de trabajo, denominada COFFEE (Collaboration for Ferrovial Employees). Este **espacio de colaboración permite conectar a los profesionales de Ferrovial, compartir experiencias profesionales y generar vínculos entre los empleados.** En su primer año, se han producido

3. Entre las prioridades de la compañía está la **gestión transversal del talento y la internacionalización del perfil de nuestros empleados** y para ello Ferrovial está trabajando en mecanismos de identificación de profesionales con potencial para ofrecerles oportunidades de desarrollo enfocado a través de formación, movilidad, el mentoring, etc.

- Ferrovial ha alcanzado la consolidación del proceso de **evaluación 360º Feedback** dirigido al colectivo directivo y a los profesionales con reporte directo al colectivo directivo. Este proceso es bienal y este año se ha realizado al Comité de Dirección que recibe una media de 15 evaluaciones entre su superior, pares y colaboradores.
- El **proceso de evaluación y desarrollo** estandarizado por la Dirección de Desarrollo, tiene un alcance de 5.060 empleados. Los resultados de esta edición han alcanzado una media 76,3 sobre 100, lo que representa una mejora de dos puntos sobre lo anterior suponiendo un claro ejemplo del esfuerzo de inversión de desarrollo realizado por la organización; y ha permitido identificar en torno a 2.000 acciones de desarrollo y en torno a 7.000 cursos de formación.
- Revisión del talento de más de 700 personas con resultado de 264 sucesores identificados para 133 posiciones directivas analizadas**

Uno de los procesos más diferenciadores y garante de la adecuada cobertura de vacantes en posiciones clave de la compañía es el **Plan de sucesiones**. El objetivo de este plan es asegurar que la organización cuenta con los profesionales con las competencias necesarias y en el momento preciso para dar respuesta a posibles vacantes entre los miembros del equipo directivo. En el año 2013 se han analizado 133 posiciones directivas, con una revisión del talento de más de 700 personas, que ha dado como resultado la identificación de 264 sucesores con los que se trabaja de forma enfocada con el objetivo de desarrollar los valores, competencias, conocimientos y experiencias para que el sucesor identificado pueda asumir la posición directiva con éxito. Uno de los aspectos más relevantes es la transversalidad de las candidaturas entre divisiones, que ha sido de un 28,4%, 4 puntos sobre la edición anterior.

- Para posiciones no directivas, la compañía cuenta con **Programas de Identificación de Talento**, con el objetivo de crear cantera e identificar aquellos profesionales con mayor potencial, para, a través de un plan de desarrollo específico, potenciar su desarrollo con el objetivo de contar con profesionales que puedan dar

## Informe de gestión 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

respuesta a las necesidades de negocio presentes y futuras. Por este programa han pasado desde su lanzamiento más de 500 profesionales.

4. Ferrovial mantiene un compromiso, tal y como se establece en el Código de Ética Empresarial, de establecer las condiciones que aseguren que todos los empleados disfrutarán **de iguales oportunidades para el desarrollo de su carrera profesional sobre la base del mérito**. Este compromiso viene respaldado por los siguientes hechos:

- Ferrovial ha obtenido el **Distintivo de Igualdad para la Empresa a Ferrovial S.A. vigente hasta el ejercicio 2016**.
- Dentro del **plan de Igualdad** de la compañía firmado con los máximos organismos de las representantes sindicales de los sectores en los que opera la compañía, y con una vigencia de 5 años, se recogen 17 medidas que se han ido implantando desde su aprobación. Entre ellas destacan las medidas contenidas en el **Plan Concilia**, como la ampliación del descanso por maternidad de dos semanas más a lo recogido en la legislación española, flexibilidad horaria y períodos sabáticos ajustados a las necesidades de la plantilla.
- El **porcentaje de mujeres en la compañía es del 28,2%**. Del total del colectivo directivo el 14% son mujeres. Se adjunta gráfico con la distribución de género por negocio.

	2013		Porcentaje de mujeres
Corporación	340	0,51%	41,8%
Construcción	12.066	18,26%	12,5%
Autopistas	916	1,39%	32,1%
Aeropuertos	30	0,05%	33,3%
Servicios	52.705	79,75%	31,7%
Inmobiliaria	31	0,05%	35,5%
<b>Total</b>	<b>66.088</b>	<b>100,00%</b>	<b>28,2%</b>

- La **representación femenina en los órganos de gobierno de Ferrovial**, entendidos éstos como el Consejo de Administración y el colectivo formado por el Comité de Dirección y Direcciones Corporativas es del **12%**.

### VIII. Principales riesgos e incertidumbres

Ferrovial está expuesta a una diversidad de factores de riesgos inherentes, derivados de los países en los que desarrolla su actividad y de la naturaleza de los sectores en los que opera. Para su gestión, se dispone de un proceso de identificación y valoración de riesgos, denominado **Ferrovial Risk Management (FRM)**, supervisado por el Consejo y el Comité de

Dirección e implantado en todas las líneas de negocio. Este proceso permite anticipar los riesgos para, una vez analizados y valorados en función de su posible impacto y probabilidad de ocurrencia, tomar las medidas de gestión y de aseguramiento más idóneas atendiendo a la naturaleza y ubicación del riesgo.



En el apartado E del Informe Anual de Gobierno Corporativo se detallan los principales riesgos materializados en el ejercicio y las circunstancias que los han motivado.

Los principales riesgos objeto de seguimiento y gestión por el proceso FRM son, entre otros, los siguientes:

#### VIII.1 Riesgos estratégicos

Se analizan los factores de riesgo relacionados con el mercado y el entorno en el que cada negocio se desenvuelve; los que pudieran derivarse del marco regulatorio vigente, de las alianzas con socios y los asociados a la organización de la compañía y a la relación con los agentes externos. Así, se presta especial atención a los siguientes riesgos:

**Riesgos regulatorios:** Especialmente las actividades de Aeropuertos y Autopistas están sujetas a una regulación más o menos exhaustiva en función del país en el que se desarrolla la actividad. La regulación puede afectar tanto a los ingresos del negocio como a la forma de gestionar los activos, en el caso concreto de los aeropuertos británicos regulados la administración establece el régimen tarifario por quinquenios.

En este sentido, existe una constante vigilancia de los procesos regulatorios que afectan a estas actividades tratando no sólo de gestionar los posibles factores de riesgo, sino también aprovechar las oportunidades de negocio que pudieran derivarse de los nuevos marcos reguladores.

**Riesgo país:** Se presta especial atención a los riesgos económicos, jurídicos y sociales relacionados con los países en los que se ubican las inversiones, especialmente al riesgo de

## Informe de gestión 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

rescate de concesiones de infraestructuras sin contraprestación económica y al riesgo de desprotección jurídica de los derechos legales y contractuales de la compañía.

A este respecto, la estrategia de Ferrovial se desarrolla principalmente en países del área OCDE, donde se consideran estables y solventes las condiciones políticas y socioeconómicas, así como las garantías jurídicas. Así, más del 90% de la actividad de la compañía se concentra en Reino Unido, España, Estados Unidos, Polonia y Canadá.

Igualmente, un detallado análisis de los riesgos relacionados con el país en el que se va a ubicar una inversión, permite mitigar los riesgos detectados mediante las oportunas cláusulas contractuales que garantizan la inversión realizada.

Por otro lado, las Direcciones corporativas y las áreas de negocio mantienen permanente contacto con los grupos de interés del entorno en el que se opera, al objeto de atender a sus expectativas y anticipar cambios que pudieran afectar a las inversiones de la compañía.

**Riesgos de mercado:** Se presta especial atención a los riesgos relacionados con:

- **Reducciones de la demanda de los bienes y servicios que Ferrovial suministra**, ya sea por contracción de la capacidad financiera de los clientes públicos y privados o por cambios en la demanda derivados de factores sociales o políticos. Así, la reducción de la capacidad económica de la población puede impactar negativamente sobre los tráficos de la actividad de autopistas.
- **Entorno competitivo en los mercados objetivo.** La contracción del mercado de construcción y gestión de infraestructuras en los países del sur de Europa, principalmente a consecuencia de las restricciones presupuestarias de las administraciones públicas, ha provocado un movimiento de las empresas competidoras hacia mercados con mayor estabilidad financiera y capacidad de inversión, en los que Ferrovial compite. Esta circunstancia puede incrementar el número de competidores en estos mercados y, por tanto, la presión sobre los precios ofertados.

Las Direcciones de desarrollo de negocio de las diferentes líneas de actividad están enfocadas a la búsqueda constante de nuevos mercados en los que explotar las ventajas competitivas de la compañía con las suficientes garantías de seguridad y estabilidad.

En el punto VIII.4 "Riesgos Financieros" se detallan las medidas de seguimiento y control de los riesgos de mercado relacionados con el tipo de cambio, tipo de interés, inflación y renta variable.

### VIII.2 Riesgos operativos

Siguiendo la cadena de valor de cada negocio, se analiza la posible aparición de riesgos asociados a los procesos de venta, cobro y relación con los clientes; de compra, pago y relación con

proveedores; y a los diferentes tipos de activos y factores de producción. Entre todos estos riesgos potenciales, se presta especial atención, entre otros, a:

**Riesgos de calidad:** Riesgos relacionados con deficiencias o retrasos en la prestación de servicios suministrados a clientes y usuarios.

Todas las áreas de negocio tienen implantados sistemas de gestión de la calidad. A través de estos sistemas se lleva a cabo un seguimiento continuo de los indicadores clave, que miden los niveles de calidad de la obra entregada (Construcción) o del servicio prestado al usuario (Servicios, Autopistas y Aeropuertos) con el objeto de establecer medidas preventivas y actuaciones tempranas que reduzcan la probabilidad de que se materialice el riesgo.

**Riesgos medioambientales:** Riesgos derivados de actuaciones que pudieran impactar significativamente en el medio ambiente, principalmente como resultado de la ejecución de obras, la gestión o tratamiento de residuos, la operación de infraestructuras de transporte y la prestación de otros servicios. Se considera un riesgo especialmente relevante en las actividades de Servicios (fundamentalmente en las instalaciones de gestión de residuos) y, en menor medida, en Aeropuertos y en Autopistas.

Existen procedimientos específicos para gestión del riesgo ambiental implantados en las áreas de negocio, orientados hacia la identificación y evaluación de los riesgos más relevantes, su gestión, mitigación (aseguramiento si procede) y control.

**Riesgos derivados de accidentes y de eventos catastróficos:** Responsabilidades derivadas de los daños a terceros que se pudieran ocasionar durante la ejecución de los proyectos de construcción o a consecuencia del mal estado de las infraestructuras gestionadas por Ferrovial.

A este respecto, todas las áreas de negocio tienen implantados sistemas seguridad que permiten la monitorización constante del nivel de servicio de las infraestructuras y acometer las oportunas medidas de prevención si fuera necesario.

Por otro lado, el Departamento Corporativo de Seguros mantiene un programa de Responsabilidad Civil con coberturas y límites indemnizatorios adecuados a la evaluación de este riesgo para cubrir posibles responsabilidades derivadas de accidentes que pudieran causar daños a terceros o al entorno, así como en los supuestos de atentados terrorista o sabotajes a las instalaciones e infraestructuras gestionadas por la compañía.

**Daños físicos en infraestructuras promovidas o gestionadas por Ferrovial debidos a catástrofes naturales:** Cada negocio, en función de su ubicación geográfica y su exposición al riesgo de sufrir eventos naturales catastróficos, prepara planes de contingencia destinados a evitar/minimizar daños a personas y al entorno, y al mantenimiento de la operatividad de la infraestructura afectada. Por otro lado, existen

## Informe de gestión 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

coberturas de Daños a las Infraestructuras y de Pérdida de Beneficios causados por catástrofes naturales u otros eventos de menor intensidad.

### VIII.3 Riesgos de cumplimiento

Se analizan los de eventuales riesgos asociados con el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la legislación aplicable, los contratos con terceros y las obligaciones autoimpuestas por las compañías, fundamentalmente a través de sus códigos éticos y de conducta.

#### Riesgos derivados del incumplimiento de las obligaciones contractuales

En el desarrollo de sus actividades, Ferrovial está expuesta al riesgo inherente de incumplimiento de alguna de sus obligaciones contractuales con sus clientes, entidades financieras, proveedores, empleados etc. Alguna de las cuales pudiera derivar en un procedimiento judicial contra la compañía o en la pérdida de alguno de sus proyectos.

El proceso de gestión de riesgos permite identificar y valorar los riesgos de incumplimiento contractual que pudieran derivar en un procedimiento judicial contra la compañía, permitiendo tomar las medidas correctoras oportunas para mitigar el riesgo o en su caso el posible impacto.

### VIII.4 Riesgos financieros

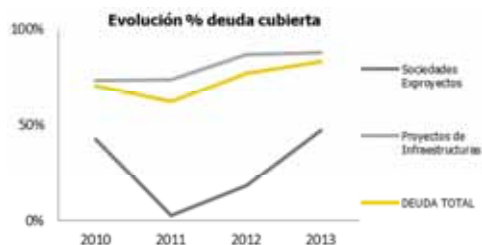
El Grupo Ferrovial realiza una gestión activa de riesgos financieros con el objeto de mantener niveles de liquidez, minimizar el coste de financiación, disminuir la volatilidad por cambios de capital y garantizar el cumplimiento de los planes de negocio.

Estos riesgos se desarrollan en mayor grado de detalle en la nota 3 de la memoria de las cuentas anuales de 2013.

#### 1. Exposición a variaciones en los tipos de interés

El Grupo Ferrovial se financia mediante productos financieros a tipos de interés fijo o variable. El grupo realiza una gestión de activos y pasivos integral, optimizando el coste de financiación, la volatilidad en la cuenta de resultados, el nivel de liquidez necesaria y el cumplimiento de los compromisos.

El mayor o menor porcentaje en deuda a tipo fijo a nivel Ex Proyectos y Proyectos se articulan mediante la emisión de deuda a tipo fijo o la contratación de derivados financieros de cobertura.



Como puede verse en el cuadro anterior, el 83% de la deuda del Grupo está asegurada frente al riesgo de variación del tipo de interés (77% en 2012). Respecto de la deuda de proyectos ésta se encuentra cubierta en un 88% (87% en 2012). El cambio más significativo de 2012 a 2013 se ha producido en la deuda de resto de sociedades, cuyo porcentaje de deuda cubierta ha pasado del 18% al 47%, como consecuencia de la emisión de los dos bonos corporativos en el ejercicio 2013, por valor nominal de 500 millones de euros cada uno, emitidos con un cupón a tipo fijo, y a la amortización de deuda corporativa a tipo variable.

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. Ambas sociedades tienen un volumen significativo de deuda, estando cubierta frente a fluctuaciones de tipo de interés en un 80% y un 100%, respectivamente.

#### 2. Exposición a variaciones de tipo de cambio

La gestión de la exposición a tipo de cambio se lleva a cabo de manera centralizada para todas las divisiones de negocio y utilizando diferentes mecanismos de cobertura. El objetivo de esta gestión consiste en minimizar el impacto que puede causar en el flujo de caja, la variación contra el euro del resto de divisas en las que Ferrovial opera.

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

#### 3. Exposición a riesgo de crédito y de contrapartida

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

- Inversiones en activos financieros incluidos en el saldo de tesorería y equivalentes (corto plazo)
- Activos financieros no corrientes
- Derivados
- Saldos relativos a clientes y otras cuentas a cobrar

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

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

## Informe de gestión 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

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

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

### 4. Exposición a riesgo de liquidez

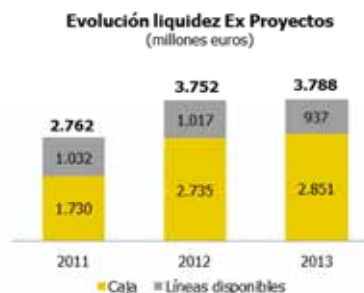
Con objeto de asegurar una adecuada gestión del riesgo de liquidez es de destacar que, tanto a nivel de grupo, como a nivel de cada área de negocio y proyectos se han establecido mecanismos que recogen las previsiones de generación y necesidades de caja previstas de manera sistemática para anticipar y monitorizar de forma continuada la posición de liquidez del grupo.

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

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

- 1.- Gestión eficiente del Capital Circulante, buscando el cumplimiento de los compromisos de cobro por parte de clientes.
- 2.- Monetización de activos financieros, en la medida en que fuera viable llevarlo a cabo en condiciones razonables de mercado, a través de programas de factoring y de descuento de derechos de cobro futuros.
- 3.- Gestión integral de la tesorería, con el objeto de optimizar las posiciones de liquidez diarias existentes en las distintas compañías estableciendo un sistema de "cash management" global.
- 4.- Desarrollo de líneas de financiación especialmente a largo plazo que garanticen la disponibilidad de efectivo y pago de obligaciones ante cualquier escenario de comportamiento anormal o estrés en cobros y saldos disponibles.
- 5.- Financiación en mercado de capitales como fuentes alternativas a las bancarias, donde Ferrovial ha obtenido calificación por las agencias de rating (Investment grade BBB con perspectiva estable por S&P y BBB- con perspectiva estable por Fitch, ambas dentro de la categoría "Grado de inversión").

Fruto de esta política, el nivel de liquidez del Grupo a nivel Ex Proyectos ha ido creciendo en los últimos años, como puede observarse en el siguiente gráfico:



Por lo que respecta a la **gestión del riesgo de liquidez a nivel proyectos de infraestructuras**, se analiza la liquidez de modo individualizado, ya que al contar con esquemas específicos de financiación, cada proyecto funciona, a efectos de liquidez, como una unidad independiente.

En general, para cada uno de los proyectos se realiza un seguimiento detallado de los vencimientos de su deuda. **La mayor parte de estas financiaciones tiene un vencimiento superior a 5 años, pues suponen un 82% del total de vencimientos de deuda**, como puede verse en el siguiente gráfico:



Este tipo de proyectos poseen flujos previsible que permite establecer estructuras de financiación vinculadas a los flujos estimados de los mismos.

Según indicado anteriormente, los contratos de financiación de proyectos de infraestructuras se establece generalmente la necesidad de mantener saldos en cuentas (caja restringida) cuya disponibilidad está destinada en virtud del propio contrato, como garantía para hacer frente a determinadas obligaciones en el corto plazo, relativas al pago de intereses o principal de la deuda, así como al mantenimiento y operación de la infraestructura. Dichas cuentas, constituyen una garantía adicional frente al riesgo de liquidez.

### 5. Exposición al riesgo de renta variable

Ferrovial igualmente se encuentra expuesto al riesgo vinculado a la evolución del precio de su propia acción.



## Informe de gestión 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Dicha exposición, en concreto se materializa en contratos de equity – swaps vinculados con sistemas retributivos ligados a la evolución de la acción:

Ferrovial tiene firmados contratos de equity swap cuyo objeto es cubrirse ante posibles desembolsos que la compañía tenga que hacer frente para liquidar los diferentes sistemas retributivos vinculados a la evolución de la acción de Ferrovial otorgados a sus directivos.

acciones, correspondientes a un 0,4% del capital y con valor nominal total de 541 miles de euros, que han sido adquiridas y posteriormente entregadas en ejecución de sistemas retributivos vinculados al precio de la acción. El coste total de la adquisición de dichas acciones fue de 34 millones de euros y fueron entregadas a un valor de 32 millones de euros, produciéndose un resultado de -2 millones de euros en el patrimonio de la sociedad.

### 6. Exposición al riesgo de inflación

Gran parte de los proyectos de infraestructuras, generan ingresos cuyas tarifas varían directamente en función de la inflación. Esto es aplicable tanto a las tarifas de los contratos de autopistas como de los aeropuertos de HAH consolidados por puesta en equivalencia.

Por lo tanto, una variación de la inflación repercutiría en una variación de la valoración de este tipo de activos.

No obstante, en el caso de HAH, existen derivados a largo plazo vinculados a la inflación que económicamente funcionan como cobertura de este riesgo.

### 7. Gestión de capital.

El objetivo del grupo es la creación de valor para los accionistas, manteniendo una posición de grado de inversión (Investment Grade) por las principales agencias de rating que permita acceder al mercado y licitar con solvencia proyectos de infraestructuras.

El grupo financia su crecimiento en base a tres pilares:

- La generación interna de flujo de caja en los negocios recurrentes del grupo.
- La capacidad de crecer en inversiones en nuevos proyectos de infraestructuras que en gran parte han sido financiados con la garantía de los propios flujos del proyecto y que retroalimentan la capacidad de crecimiento en las actividades recurrentes del grupo.
- Una política de rotación de activos centrada en la venta de proyectos maduros que permita creación de valor y a su vez seguir financiando inversiones en nuevos proyectos.

En cuanto al nivel de deuda financiera, Ferrovial tiene como objetivo mantener un bajo nivel de endeudamiento, a nivel de deuda excluidos proyectos, que le permita 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.

## IX. Acciones propias

A 31 de diciembre de 2013 no se dispone de acciones propias. Durante el ejercicio 2013 se han adquirido un total de 2.708.701

## Informe de gestión 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### X. Otra información relevante para inversores

#### Capital social suscrito y estructura accionarial.

El capital social es de 146.702.051€ y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. Está integrado por 733.510.255 acciones ordinarias, de una única clase y valor nominal de veinte céntimos de euro (0,20€) cada una de ellas.



#### Evolución bursátil de la entidad\*.



Cierre 31 de diciembre de 2013: Cotización al cierre: 14,065€  
Capitalización Bursátil: €10.317Mn

\*Todas las variaciones porcentuales, tanto de la compañía como de los índices, se refieren a la Rentabilidad Total para el Accionista, teniendo en cuenta la variación de precio y la rentabilidad por dividendo (fuente: Bloomberg).

Ferrovial	2013
Número de acciones cotizadas	733,510,255
Cotización a 31 de diciembre de 2013 (en €)	14,07
Cotización máxima: Ene - Dic 2013 (en €)	14,26
Cotización mínima: Ene - Dic 2013 (en €)	10,99
Capitalización bursátil (en millones de euros)	10,317
Cotización media ponderada en 2013	12,98
Volumen medio diario en número de acciones	3,716,981

#### Evolución comparada de Ferrovial con sus índices de referencia

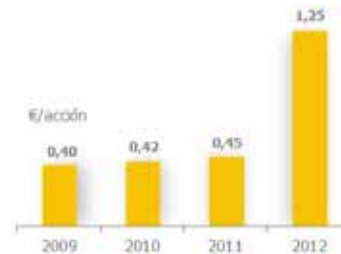
	1 año	3 años	5 años
Ferrovial	32%	138%	312%
Iboex-35	28%	12%	47%
Eurostoxx-50	23%	28%	99%
Habilidad construcción y materiales	32%	18%	32%
Eurostoxx-Construcción y materiales	28%	25%	68%

#### Calificación crediticia (rating) y su evolución a lo largo del ejercicio.

En mayo de 2013 Standard & Poor's revisó al alza la calificación crediticia a BBB, perspectiva estable.

En mayo de 2013 Fitch confirma la calificación crediticia a largo plazo de BBB- con perspectiva perspectiva estable.

#### Política de dividendos y perspectivas de continuidad.



Ferrovial tiene un compromiso de seguir una política de retribución al accionista que le permita mantener el rating corporativo, así como maximizar el valor para los accionistas, siempre supeditado a las oportunidades de inversión que puedan surgir.

Política de retribución al accionista apoyada en la solidez del balance y de los negocios del grupo y en una estrategia de rotación de activos que permite además invertir en nuevos proyectos.

## Informe de gestión 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### Cobertura de Analistas



	Perspectivas FMI crecimiento 2014
Estados Unidos	2,8%
Reino Unido	2,4%
Canadá	2,2%
España	0,6%
Polonia	2,4%

Durante 2014 las principales incertidumbres están relacionadas con cómo conseguir alinear los objetivos de austeridad y crecimiento en la zona euro y cómo puede afectar a los flujos de capital y al crecimiento en Estados Unidos la retirada paulatina de estímulos de la Reserva Federal.

### Principales retos para Ferrovial en 2014:

Las actuaciones estratégicas de Ferrovial se basarán principalmente en:

- Mejora continua de la excelencia operativa mediante control de costes y búsqueda de soluciones alternativas
- Disciplina financiera vía una gestión del circulante que permita mantener un nivel reducido de deuda ex proyectos.
- Continuar con una política selectiva de inversiones y licitación en que permitan controlar la gestión, contribuyan a la creación de valor y aporten sinergias a las diferentes áreas de negocio.

## XI. Acontecimientos posteriores al cierre

En enero de 2014 la Civil Aviation Authority (CAA) del Reino Unido publicó su decisión sobre la regulación económica de Heathrow para los próximos cinco años, rebajando las tarifas en un importe equivalente a la inflación (Retail Price Index) -1,5% en el período 2014-2019. Esta rebaja supondrá una reducción en el ingreso por pasajero en términos reales de 20,71 libras en 2013/14 a 19,10 libras en 2018/19.

## XII. Evolución previsible de los negocios

### Variables macroeconómicas:

La economía mundial se afianzó durante el segundo semestre del 2013, cerrando con un crecimiento anual del 3,0%. Las previsiones del FMI estiman un crecimiento de la economía mundial ligeramente más elevado en 2014, en torno al 3,7%. Sin embargo, esta previsión no está exenta de riesgos, por la fragilidad de algunas economías avanzadas y las bajas tasas de inflación esperada.

En la zona euro, el FMI espera dejar atrás en 2014 la recesión económica de los últimos años con un crecimiento del 1,0%. Sin embargo, este repunte será más moderado en aquellas economías que han experimentado tensiones (como España, Italia y Portugal).

A continuación se muestra las últimas estimaciones de crecimiento del FMI en los principales países en los que Ferrovial desarrolla actualmente negocios:

### Evolución por Áreas de Negocio de Ferrovial:

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

En Estados Unidos se espera en 2014 un comportamiento positivo del tráfico en las autopistas en explotación por la mejora de la situación macroeconómica. Destacar que durante el año se espera la apertura completa al tráfico de la autopista North Tarrant Express (NTE), segmento 1 y 2 y del segmento 1 de Lyndon B. Johnson (LBJ).

En Canadá, en la 407 ETR se espera en 2014 un crecimiento de los ingresos positivos por la subida de tarifas y crecimiento moderado del tráfico. Igualmente durante el ejercicio se espera avanzar con la construcción de la extensión este de la 407, cuya fecha prevista de apertura es diciembre de 2015.

En los países de la Eurozona, salvo en Irlanda, se estima en 2014 un leve crecimiento del PIB. En España y Portugal se espera que el tráfico continúe cayendo, aunque a menor ritmo, lastrado por las altas tasas de desempleo y la pérdida de poder adquisitivo.

## Informe de gestión 2013 Ferroviario S.A. y Sociedades Dependientes

Durante 2014 se espera avanzar con la restructuración de la deuda de la autopista Indiana Toll Road y SH 130.

En España queda pendiente la solución definitiva a las dos sociedades de autopistas españolas, R4 y Madrid Levante, en concurso de acreedores desde el ejercicio 2012.

En 2014, Cintra seguirá licitando proyectos en aquellos países donde se encuentra actualmente presente, como Estados Unidos y Canadá. Igualmente seguirá una estrategia selectiva en nuevos mercados, como Australia o determinados países de Latinoamérica (principalmente, Colombia, Perú, México y Chile).

En lo que concierne al negocio de **Construcción** se espera durante 2014 que la cifra de ingresos se mantenga estable, compensando el crecimiento de la actividad internacional una nueva reducción significativa de la actividad en España. Señalar que de la cartera total a 31 de diciembre de 2013 de 7.867,1 millones de euros, un 70% corresponde a la actividad internacional.



El crecimiento internacional seguirá basándose en una presencia estable a largo plazo en países como Estados Unidos y Reino Unido, escogidos por su estabilidad a macroeconómica y seguridad jurídica. Las adjudicaciones de 2013, entre las que destacan proyectos singulares como las autopistas NTE Extension en Estados Unidos (aprox. 735 millones de euros) o la M8 en Escocia (aprox. 375 millones de euros), refuerzan las previsiones de crecimiento para el año 2014.

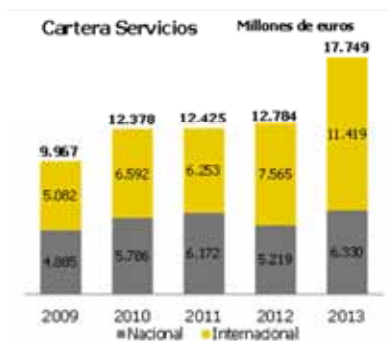
En Polonia, país donde estamos presentes desde el año 2000 a través de Budimex, se produjo el primer descenso de la actividad de construcción en 2013 tras varios años de crecimiento (en torno a un 10%, en base a los distintos estimadores), que afectó sobre todo al sector de obra civil por la finalización del ciclo 2007-2013 de Fondos Europeos. Las perspectivas para 2014 vuelven a ser positivas, con un crecimiento progresivo del sector y de la

obra civil, gracias a la mejora de las previsiones macroeconómicas y a la favorable asignación de fondos de la UE.

El crecimiento internacional se apoyará también en mercados con gran potencial, donde se cuenta con presencia estable, destacando Latinoamérica (principalmente Colombia, Perú, Brasil y Puerto Rico), Australia y Oriente Medio.

Por el contrario, en España se prevé que en 2014 continúe la contracción del sector construcción iniciada en 2008. Las estimaciones del panel de previsiones de la Fundación de las Cajas de Ahorro indican una caída del 4% en 2014 en España, corrigiendo parcialmente el 10% de 2013. Esta caída será más intensa en la obra civil debido al ajuste presupuestario de las Administraciones Públicas. Como se ha señalado previamente la caída de la actividad en España se compensa con crecimiento internacional.

En **Servicios** a 31 de diciembre de 2013 la cartera alcanzó un nuevo máximo histórico situándose en 17.749 millones de euros, aumentando un crecimiento del 38,8% frente al año anterior. La cartera de Servicios ha experimentado un crecimiento continuo los últimos años, asegurando un crecimiento significativo de las ventas durante 2014.



En el Reino Unido a lo largo de 2014 se espera prácticamente finalizar la integración de Enterprise y materializar la mayor parte de las sinergias. El gobierno británico ha anunciado planes de recorte del gasto público de las Administraciones Locales, pudiendo suponer una oportunidad porque una de las alternativas para lograr este objetivo es incrementar el volumen de servicios externalizados.

Respecto a la actividad de servicios a compañías de utilities en el Reino Unido, la renovación conseguida en 2013 de los principales contratos de cara al próximo período regulatorio permite asegurar los ingresos de esta actividad en los próximos años. La cartera pendiente de ejecución en el Reino Unido se sitúa a diciembre 2013 en 11.188 millones de euros, aumentando 53,4% frente al 2012. La cartera aportada por Enterprise en la adquisición, marzo de 2013, fue de 2.538 millones de euros.

## Informe de gestión 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

En España durante 2013 se cobraron facturas vencidas de las Administraciones Públicas gracias a los mecanismos implantados por el Gobierno, lo que supuso una entrada significativa de caja, situándose los períodos medios de cobro en los niveles más bajos de los últimos siete años. Respecto a la evolución de las actividades, el descenso del volumen de toneladas gestionadas durante 2013 ha sido mucho más moderado que en ejercicios anteriores. En el área de Administraciones Locales, los ajustes presupuestarios de las entidades públicas se han contenido en partidas que afectan al negocio de la actividad Ferrovia Services.

En 2014 se espera en España una estabilización de la actividad industrial y consumo, y finalización de la etapa de ajustes presupuestarios significativos por las Administraciones Públicas. El Gobierno ha hecho público su intención de obligar a las administraciones públicas a cumplir sus compromisos de pago a proveedores en los plazos fijados contractualmente, generalmente 30 días en las actividades desarrolladas por Ferrovia.

En España la cartera a 31 de diciembre de 2013 se sitúa en 6.330 millones de euros, con un crecimiento del 21,3% frente a 2012.

En 2014 se mantiene la estrategia de consecución de mejoras operativas, ofertar un paquete integral de servicios a las Administraciones Locales en Reino Unido y España, y apuesta, por una diversificación geográfica a corto plazo en Polonia y Chile. Se analizará selectivamente oportunidades de inversión en mercados como Estados Unidos, Australia y Colombia.

En el negocio de **Aeropuertos**, Heathrow alcanzó un nuevo record de tráfico en 2013 (72,3 millones de pasajeros; +3,4%), registrando un crecimiento del EBITDA de doble dígito (+19%).

En lo que respecta al programa de inversiones, Heathrow concluyó a finales de 2013 la construcción de la Terminal 2, que se denominará "The Queen's Terminal", y que comenzará a operar a mediados del 2014 (primer vuelo previsto el 4 de Junio). La nueva Terminal 2 acogerá a 26 aerolíneas, incluyendo todas las pertenecientes a Star Alliance.

En 2013, HAH distribuyó un dividendo de 555 millones de libras, incluyendo 300 millones de libras por la venta del aeropuerto de Stansted. Se espera una cifra de dividendos levemente superior en 2014.

Durante el ejercicio 2014 se estima que el precio del barril de Brent rondará los 105 dólares, ligeramente por debajo de los niveles alcanzados en 2013. Las perspectivas para 2014 según la International Air Transport Association (IATA) del tráfico aéreo mundial son positivas (+6%).

En abril 2014 comienza un nuevo período regulatorio en el que se aplicarán las nuevas tarifas con una rebaja equivalente a la

inflación (Retail Price Index) -1,5% y en el que el principal reto para la compañía será el cumplimiento de las proyecciones incluidas en el plan acordado con la CAA.

Respecto al futuro desarrollo de la tercera pista en Heathrow, la Comisión nombrada por el primer ministro, David Cameron, anunció en su informe preliminar de diciembre 2013 que Heathrow ha sido seleccionada entre las mejores opciones para ampliar la capacidad aeroportuaria en el sureste de Inglaterra. La Comisión emitirá su informe definitivo en el verano de 2015.

En 2014 seguirá buscando nuevas oportunidades de inversión en países como Chile, Colombia o Perú.

## Informe de gestión 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### ANEXO I. Informe de la Comisión de Auditoría y Control

#### Composición

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

La composición de la Comisión, es la siguiente:

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

#### Funciones

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

##### En relación con la auditoría externa:

- Propuesta al Consejo de Administración, para su sometimiento a la Junta General de Accionistas, de nombramiento de auditor externo, incluyendo las condiciones de su contratación, alcance del mandato, revocación o no renovación.
- Es canal de comunicación entre el Consejo de Administración y el auditor: recibe de éste información regular sobre sus trabajos, evalúa los resultados de cada auditoría y verifica que la Alta Dirección asuma las recomendaciones del auditor.
- Discusión con el auditor externo de las debilidades significativas del sistema de control interno detectadas en el desarrollo de la auditoría.
- Vigilancia de la independencia del auditor externo. Control de los servicios adicionales de cualquier clase que presta a la Sociedad. Emisión, con carácter previo al informe de auditoría de cuentas, de un informe en el que expresa su opinión sobre estos dos aspectos.

##### En relación con la auditoría interna:

- Propuesta de selección, nombramiento, reelección o sustitución del Director.
- Asegurar que los servicios de auditoría interna cuenten con los medios personales, técnicos y materiales para el desempeño de sus funciones. Propuesta de presupuesto de estos servicios.
- Aprobación y supervisión del plan de auditoría interna y verificación de su cumplimiento.

##### En relación con la información financiera:

- Auxilio al Consejo en su labor de velar por la corrección y fiabilidad de la información financiera que la Sociedad debe suministrar periódicamente a los mercados. Supervisión del proceso de elaboración de la información financiera regulada e informe previo a su aprobación por el Consejo.
- Supervisión de la eficacia de los sistemas de control interno de la Sociedad.

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

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

##### En relación con otras materias:

- Supervisión del cumplimiento de la normativa de gobierno corporativo y de conducta en los mercados de valores.
- Establecimiento y supervisión de un "buzón de denuncias", sistema gestionado por la Dirección de Auditoría Interna, que permite a cualquier empleado y a terceros, a través de Internet, comunicar incumplimientos, situaciones ineficientes o comportamientos inadecuados.
- Informe previo sobre operaciones de constitución y adquisición de sociedades domiciliadas en paraísos fiscales, y de aquéllas de propósito especial a las que se refiere el Reglamento del Consejo.

#### Actividades realizadas

Durante el ejercicio 2013 la Comisión ha celebrado cinco (5) reuniones.

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

A continuación se resumen las actividades principales desarrolladas durante el ejercicio 2013.

#### Información económico-financiera

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

#### Relaciones con el auditor externo

En febrero de 2013, la Comisión acordó proponer al Consejo de Administración, para su sometimiento a la Junta, la renovación de Deloitte, S.L. como auditor externo de las cuentas de Ferrovial, S.A. y de su grupo consolidado para el ejercicio 2013.

#### Revisión de cuentas anuales

El auditor externo compareció ante la Comisión con ocasión de la presentación de las cuentas anuales correspondientes a 2012.

## Informe de gestión 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

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

El auditor de Ferrovial informó sobre sus trabajos de revisión limitada de los estados financieros semestrales cerrados a 30 de junio de 2013 y de los aspectos más relevantes de la revisión de los estados financieros a cierre de septiembre, preparatoria de la auditoría de las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2013.

### Independencia del auditor

La disposición adicional 18.4 de la Ley del Mercado de Valores establece que el auditor ha de remitir al Comité de Auditoría una declaración escrita haciendo constar su independencia e informando sobre servicios distintos de auditoría prestados durante el ejercicio; y la propia Comisión debe expresar su opinión sobre ambos extremos. En 2013 se dio cumplimiento a ambas obligaciones.

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

### **Procedimientos de Control Interno**

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

La Dirección General Económico-Financiera informó a la Comisión sobre el proceso de implantación del sistema de control interno de la información financiera (SCIIF). Como en años anteriores, en el ejercicio 2013 se presentaron las conclusiones sobre la evaluación anual de los principales riesgos de la información financiera y los controles establecidos para mitigarlos, y se dio seguimiento a la implantación de las mejoras recomendadas y al plan de acción en esta materia para 2014.

Además, una firma externa de auditoría presentó sus conclusiones tras revisar el sistema de control interno de la información financiera en el área de negocio de construcción en Estados Unidos y la Dirección General Económico-Financiera informó sobre las conclusiones de una revisión similar llevada a cabo en el área de construcción en Polonia.

### **Auditoría Interna**

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

- El informe de actividades de Auditoría Interna correspondiente al ejercicio 2012.
- El grado de avance de los trabajos programados al cierre del tercer trimestre del año 2013, comprobándose el cumplimiento de la planificación aprobada.

- El resultado de la revisión del proceso de implantación del SCIIF.
- El plan de trabajos de auditoría previstos para el ejercicio 2014.
- El informe anual, referido al ejercicio 2012, y el informe del primer semestre de 2013 sobre el "buzón de denuncias" y actuaciones contrarias al Código de Ética Empresarial.

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

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

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

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

- Examen, con carácter previo a su presentación al Consejo de Administración, del Informe Anual de Gobierno Corporativo correspondiente al ejercicio 2012.
- Ha sido informada de las novedades legislativas aprobadas o en proyecto durante el ejercicio en materias de su competencia.
- En aplicación de lo dispuesto en el artículo 41 del Reglamento del Consejo de Administración, la Comisión emitió informe sobre operaciones vinculadas antes de su sometimiento al Consejo de Administración.

### **Evaluación de la Comisión de Auditoría y Control**

De acuerdo con lo establecido en el artículo 25.c) del Reglamento del Consejo de Administración, el Consejo evalúa cada dos años el funcionamiento de sus Comisiones partiendo del informe que éstas le eleven. La Comisión elevó su informe al Consejo con fecha 11 de diciembre de 2013.

## Informe de gestión 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

---

Las páginas que anteceden contienen el informe de gestión consolidado de FERROVIAL, S.A. correspondiente al ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2013, que ha sido formulado por el Consejo de Administración de la sociedad en sesión celebrada en Madrid el 25 de febrero de 2014, 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. Jaime Carvajal Urquijo  
Consejero

---

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

---

D. Juan Arena de la Mora  
Consejero

---

D. Gabriele Burgio  
Consejero

---

Dña. María del Pino y Calvo-Sotelo  
Consejera

---

D. Santiago Fernández Valbuena  
Consejero

---

D. José Fernando Sánchez-Junco Mans  
Consejero

---

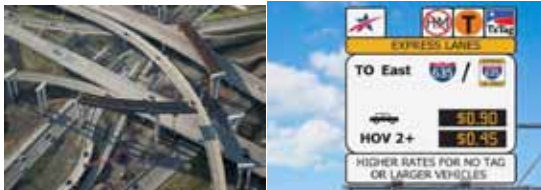
Karlovy S.L.  
P.p. D. Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo  
Consejero

Diligencia que extiende el Secretario del Consejo de Administración para hacer constar que no estampa su firma en este documento D. Santiago Fernández Valbuena por encontrarse ausente debido a exigencias profesionales ineludibles, habiendo delegado su representación en el Presidente del Consejo de Administración.

---

D. Santiago Ortiz Vaarmonde  
Secretario del Consejo de Administración





# ferrovial

**Cuentas Anuales Consolidadas 2013**

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



**Consejo de Administración  
25 de febrero de 2014**

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013**  
**Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes**

ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA DE LOS EJERCICIOS 2013 Y 2012.....	3
CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DE LOS EJERCICIOS 2013 Y 2012.....	4
ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL DE LOS EJERCICIOS 2013 Y 2012 .....	5
ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS EJERCICIOS 2013 Y 2012 .....	5
ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJO DE CAJA DE LOS EJERCICIOS 2013 Y 2012 .....	6
NOTAS A LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS DEL EJERCICIO 2013 .....	7
1 ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN .....	7
2 BASES DE PRESENTACIÓN Y POLÍTICAS CONTABLES .....	8
3 GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS Y CAPITAL.....	14
4 INFORMACIÓN FINANCIERA POR SEGMENTOS.....	19
5 FONDO DE COMERCIO Y ADQUISICIONES.....	24
6 ACTIVOS INTANGIBLES.....	27
7 INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS .....	27
8 INMOVILIZADO MATERIAL .....	29
9 INVERSIONES EN ASOCIADAS .....	30
10 ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES.....	36
11 DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE.....	37
12 EXISTENCIAS .....	40
13 CLIENTES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR.....	41
14 PATRIMONIO NETO .....	43
15 INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS.....	45
16 DÉFICIT DE PENSIONES.....	46
17 PROVISIONES.....	47
18 POSICIÓN NETA DE TESORERÍA .....	49
19 OTRAS DEUDAS.....	56
20 DEUDAS POR OPERACIONES DE TRÁFICO .....	56
21 SITUACIÓN FISCAL .....	57
22 PASIVOS CONTINGENTES, ACTIVOS CONTINGENTES Y COMPROMISOS.....	60
23 DETERIOROS Y ENAJENACIONES DE INMOVILIZADO .....	66
24 INGRESOS DE EXPLOTACIÓN.....	67
25 GASTOS DE PERSONAL .....	68
26 RESULTADO FINANCIERO.....	68
27 RESULTADO POR ACCIÓN .....	69
28 FLUJO DE CAJA.....	70
29 RETRIBUCIONES AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN .....	71
30 SISTEMAS RETRIBUTIVOS VINCULADOS A LAS ACCIONES.....	75
31 INFORMACIÓN SOBRE OPERACIONES CON VINCULADAS.....	77
32 PARTICIPACIONES DE LOS MIEMBROS DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN EN SOCIEDADES CON EL MISMO, ANÁLOGO O COMPLEMENTARIO GÉNERO DE ACTIVIDAD DEL QUE CONSTITUYE EL OBJETO SOCIAL DE FERROVIAL .....	81
33 HONORARIOS AUDITORES.....	81
34 ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE .....	82
35 COMENTARIOS A LOS ANEXOS .....	82

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA DE LOS EJERCICIOS 2013 Y 2012

Activo (Millones de euros)	Nota	2013	2012
<b>Activos no corrientes</b>		<b>17.142</b>	<b>16.660</b>
Fondos de comercio	5	1.893	1.487
Activos intangibles	6	229	116
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	7	7.639	6.755
Inversiones inmobiliarias		37	35
Inmovilizado material	8	483	506
Inversiones en asociadas	9	3.562	4.322
Activos financieros no corrientes	10	1.810	1.674
Cuentas a cobrar de proyectos de infraestructuras		1.341	1.334
Activos financieros disponibles para la venta		1	1
Caja restringida en proyectos de infraestructura		317	148
Resto de cuentas a cobrar		152	192
Impuestos diferidos	21	1.344	1.608
Derivados financieros a valor razonable largo plazo	11	144	158
<b>Activos corrientes</b>		<b>5.678</b>	<b>5.570</b>
Activos clasificados como mantenidos para la venta		2	2
Existencias	12	325	394
Clientes y otras cuentas a cobrar	13	2.202	2.198
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		1.635	1.642
Otros deudores		470	436
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		98	120
Tesorería y equivalentes	18	3.130	2.967
Sociedades de proyectos de infraestructuras		279	237
Caja restringida		41	25
Resto de tesorería y equivalentes		238	212
Sociedades ex-proyectos		2.851	2.730
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	11	18	8
<b>TOTAL ACTIVO</b>		<b>22.820</b>	<b>22.230</b>

Pasivo y Patrimonio neto (Millones de euros)	Nota	2013	2012
<b>Patrimonio neto</b>	14	<b>6.074</b>	<b>5.780</b>
<b>Patrimonio neto atribuible a los accionistas</b>		<b>5.719</b>	<b>5.660</b>
Patrimonio neto atribuible a los socios externos		355	121
<b>Ingresos a distribuir en varios ejercicios</b>	15	<b>503</b>	<b>356</b>
<b>Pasivos no corrientes</b>		<b>11.230</b>	<b>11.117</b>
Déficit de pensiones	16	107	105
Provisiones a largo plazo	17	1.350	1.166
Deuda financiera	18	7.496	6.996
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		6.403	5.825
Obligaciones y deudas de sociedades ex-proyectos		1.093	1.171
Otras deudas	19	208	203
Impuestos diferidos	21	1.117	1.080
Derivados financieros a valor razonable	11	952	1.567
<b>Pasivos Corrientes</b>		<b>5.013</b>	<b>4.976</b>
Deuda financiera	18	1.303	1.229
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		1.228	1.168
Deudas con entidades de crédito sociedades ex-proyectos		75	61
Derivados financieros a valor razonable	11	67	65
Deudas por operaciones de tráfico	20	3.254	3.267
Acreedores comerciales		2.665	2.645
Pasivos por impuestos sobre las ganancias corrientes		60	75
Otras deudas no comerciales		528	547
Provisiones para operaciones de tráfico	17	389	415
<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>		<b>22.820</b>	<b>22.230</b>

Los activos intangibles y materiales y las inversiones inmobiliarias afectos de proyectos de infraestructuras se incluyen en la partida "Inmovilizado en proyectos de infraestructuras". Las Notas 1 a 35 forman parte del Estado Consolidado de Situación Financiera a 31 de diciembre de 2013.

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADAS DE LOS EJERCICIOS 2013 Y 2012

Millones de euros	Nota	2013			2012		
		Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable (*)	Total 2013	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable (*)	Total 2012
Cifra de ventas		8.166	0	8.166	7.630	0	7.630
Otros ingresos de explotación		10	0	10	17	0	17
<b>Total Ingresos de explotación</b>	24	<b>8.176</b>	<b>0</b>	<b>8.176</b>	<b>7.647</b>	<b>0</b>	<b>7.647</b>
Consumos		1.181	0	1.181	1.295	0	1.295
Gastos de personal	25	2.351	0	2.351	2.102	0	2.102
Otros gastos de explotación		3.710	0	3.710	3.323	0	3.323
<b>Total gastos de explotación</b>		<b>7.242</b>	<b>0</b>	<b>7.242</b>	<b>6.720</b>	<b>0</b>	<b>6.720</b>
<b>Resultado bruto de explotación</b>		<b>934</b>	<b>0</b>	<b>934</b>	<b>927</b>	<b>0</b>	<b>927</b>
Dotaciones a la amortización de inmovilizado		233	0	233	219	0	219
<b>Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado</b>		<b>701</b>	<b>0</b>	<b>701</b>	<b>708</b>	<b>0</b>	<b>708</b>
Deterioros y enajenación de inmovilizado	23	108	18	126	115	-63	52
<b>Resultado de explotación</b>		<b>809</b>	<b>18</b>	<b>827</b>	<b>823</b>	<b>-63</b>	<b>760</b>
Resultado financiero financiación		-337	0	-337	-298	0	-298
Resultado derivados y otros resultados financieros		-7	7	0	-6	2	-4
<b>Resultado financiero de proyectos de infraestructuras</b>		<b>-344</b>	<b>7</b>	<b>-337</b>	<b>-304</b>	<b>2</b>	<b>-302</b>
Resultado financiero financiación		-53	0	-53	-32	0	-32
Resultado derivados y otros resultados financieros		-15	72	57	-13	46	33
<b>Resultado financiero sociedades ex-proyectos</b>		<b>-68</b>	<b>72</b>	<b>5</b>	<b>-45</b>	<b>46</b>	<b>1</b>
<b>Resultado financiero</b>	26	<b>-412</b>	<b>79</b>	<b>-333</b>	<b>-349</b>	<b>48</b>	<b>-301</b>
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	9	396	-21	375	214	60	275
<b>Resultado consolidado antes de impuestos</b>		<b>793</b>	<b>76</b>	<b>869</b>	<b>688</b>	<b>45</b>	<b>733</b>
Impuesto sobre sociedades	21	-127	-41	-168	-105	0	-106
<b>Resultado consolidado procedente de actividades continuadas</b>		<b>666</b>	<b>35</b>	<b>701</b>	<b>583</b>	<b>45</b>	<b>628</b>
Resultado neto operaciones discontinuadas		0	0	0	0	0	0
<b>Resultado consolidado del ejercicio</b>		<b>666</b>	<b>35</b>	<b>701</b>	<b>583</b>	<b>45</b>	<b>628</b>
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos		22	5	26	60	3	64
<b>Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante</b>		<b>688</b>	<b>39</b>	<b>727</b>	<b>643</b>	<b>49</b>	<b>692</b>

Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante		27
Básico		0,99
Diluido		0,99

(\*) Corresponde a resultados por variación en el valor razonable de derivados y otros activos y pasivos financieros (Nota 11), deterioro de activos y pasivos (Nota 23) y el impacto de ambos conceptos dentro del epígrafe Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia (Nota 9).

Las Notas 1 a 35 forman parte de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada a 31 de diciembre de 2013.

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL DE LOS EJERCICIOS 2013 Y 2012

	Millones de euros	
	2013	2012
<b>a) Resultado consolidado del ejercicio</b>	<b>701</b>	<b>628</b>
Atribuido a la Sociedad Dominante	727	692
Atribuido a socios externos	-26	-64
<b>b) Ingresos y Gastos reconocidos directamente en patrimonio</b>	<b>-44</b>	<b>-210</b>
<b>Sociedades Integración Global</b>	<b>224</b>	<b>-176</b>
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	499	-100
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)	-15	-20
Diferencias de conversión	-33	-13
Efecto impositivo	-228	-43
<b>Sociedades Puesta en Equivalencia</b>	<b>-267</b>	<b>-33</b>
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	109	-37
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)	-25	-112
Diferencias de conversión	-311	92
Efecto impositivo	-40	24
<b>c) Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias</b>	<b>11</b>	<b>-24</b>
<b>Sociedades Integración Global</b>	<b>-4</b>	<b>-21</b>
<b>Sociedades Puesta en Equivalencia/Discontinuadas</b>	<b>15</b>	<b>-2</b>
<b>a+b+c) TOTAL RESULTADO GLOBAL</b>	<b>668</b>	<b>394</b>
Atribuido a la Sociedad Dominante	541	464
Atribuido a socios externos	127	-70

Las Notas 1 a 35 forman parte del Estado Consolidado de Resultado Global a 31 de diciembre de 2013.

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

ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS EJERCICIOS 2013 Y 2012

Millones de euros	2013								
	Capital Social	Prima de Emisión	Prima de Fusión	Acciones Propias	Ajustes cambios de valor	Resultados Acumulados y otras reservas	Atribuido a los Accionistas	Atribuido a Socios Externos	Total Patrimonio Neto
<b>Saldo a 31.12.2012</b>	<b>147</b>	<b>1.202</b>	<b>1.638</b>	<b>0</b>	<b>-866</b>	<b>3.539</b>	<b>5.660</b>	<b>121</b>	<b>5.780</b>
Resultado consolidado del ejercicio						727	727	-26	701
Ingresos y gastos reconocidos en el patrimonio					-186		-186	153	-33
<b>Total ingresos y gastos reconocidos</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-186</b>	<b>727</b>	<b>541</b>	<b>127</b>	<b>668</b>
Dividendos pagados			-183			-293	-477	-14	-491
Ampliaciones/reducciones capital						0	0	116	116
Otras transacciones con accionistas						-6	-6	0	-6
<b>Transacciones con accionistas</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-183</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-299</b>	<b>-483</b>	<b>103</b>	<b>-380</b>
Variaciones de perímetro							0		0
Otros movimientos						0	0	5	5
<b>Saldo a 31.12.2013</b>	<b>147</b>	<b>1.202</b>	<b>1.454</b>	<b>0</b>	<b>-1.052</b>	<b>3.968</b>	<b>5.719</b>	<b>355</b>	<b>6.074</b>

Millones de euros	2012								
	Capital Social	Prima de Emisión	Prima de Fusión	Acciones Propias	Ajustes cambios de valor	Resultados Acumulados y otras reservas	Atribuido a los Accionistas	Atribuido a Socios Externos	Total Patrimonio Neto
<b>Saldo a 31.12.2011</b>	<b>147</b>	<b>1.202</b>	<b>1.821</b>	<b>0</b>	<b>-638</b>	<b>3.581</b>	<b>6.113</b>	<b>133</b>	<b>6.246</b>
Resultado consolidado del ejercicio						692	692	-64	628
Ingresos y gastos reconocidos en el patrimonio					-228		-228	-6	-234
<b>Total ingresos y gastos reconocidos</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-228</b>	<b>692</b>	<b>464</b>	<b>-70</b>	<b>394</b>
Dividendos pagados			-183			-734	-917	-28	-945
Ampliaciones/reducciones capital			0			0	0	125	125
<b>Transacciones con accionistas</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-183</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-734</b>	<b>-917</b>	<b>97</b>	<b>-820</b>
Variaciones de perímetro							0	0	0
Otros movimientos					0	0	0	-40	-40
<b>Saldo a 31.12.2012</b>	<b>147</b>	<b>1.202</b>	<b>1.638</b>	<b>0</b>	<b>-866</b>	<b>3.539</b>	<b>5.660</b>	<b>121</b>	<b>5.780</b>

Las Notas 1 a 35 forman parte del Estado Consolidado de Cambios en el Patrimonio Neto a 31 de diciembre de 2013.

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

**ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJO DE CAJA DE LOS EJERCICIOS 2013 Y 2012**

Millones de euros	Nota	Diciembre 2013	Diciembre 2012
<b>Resultado Neto atribuible a la sociedad dominante</b>		<b>727</b>	<b>692</b>
<b>Ajustes al resultado</b>		<b>207</b>	<b>235</b>
<i>Minoritarios</i>		-26	-64
<i>Impuesto</i>		168	106
<i>Resultado por equivalencia</i>		-375	-275
<i>Resultado financiero</i>		333	301
<i>Deterioro y enajenación inmovilizado</i>		-126	-52
<i>Amortizaciones</i>		233	219
Pago de Impuesto		-82	-50
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros		-20	-56
Cobro dividendos proyectos Infraestructuras		465	363
<b>Flujo de operaciones</b>	<b>30</b>	<b>1.296</b>	<b>1.184</b>
Inversión en inmovilizado material/inmaterial		-96	-118
Inversión proyectos Infraestructuras		-704	-798
Inversión por adquisiciones de sociedades		-507	-33
Inversión caja restringida largo plazo		-169	242
Desinversión proyectos Infraestructuras		0	0
Desinversión/venta sociedades		564	893
<b>Flujo de inversión</b>	<b>30</b>	<b>-912</b>	<b>186</b>
<b>Flujo antes de financiación</b>		<b>384</b>	<b>1.370</b>
Flujo de capital procedente de socios externos		117	135
Pago de dividendos		-525	-827
Otros movimientos de fondos propios		0	0
<b>Flujo financiación propia</b>		<b>-408</b>	<b>-692</b>
Intereses pagados		-351	-342
Intereses recibidos		21	24
Aumento endeudamiento financiero		636	650
Disminución endeudamiento financiero		-71	-398
Variación endeudamiento mantenidos para la venta		0	0
<b>Flujo de financiación</b>	<b>30</b>	<b>-173</b>	<b>-759</b>
<b>Variación tesorería y equivalentes</b>	<b>18</b>	<b>212</b>	<b>612</b>
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo		2.967	2.349
Tesorería y equivalentes al final del periodo		3.130	2.967
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes		48	-6

Las Notas 1 a 35 forman parte del Estado de Flujo de Caja Consolidado a 31 de diciembre de 2013.

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### NOTAS A LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS DEL EJERCICIO 2013

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

##### 1.1 Actividades de la Sociedad:

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

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

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

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

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

-Aeropuertos: Desarrollo, financiación y explotación de aeropuertos.

En la página "web" [www.ferrovial.com](http://www.ferrovial.com) pueden consultarse con más detalle las diferentes áreas de actividad en las que el Grupo consolidado desarrolla sus negocios.

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

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

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

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

**También es importante destacar que dos de los principales activos del grupo corresponden a la participación del 25% en Heathrow Airport Holdings (HAH) (33,65% a diciembre de 2012) sociedad titular del aeropuerto de Heathrow en Londres (Reino Unido) y otros aeropuertos en el 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 un información detallada sobre ambas sociedades en la Nota 9 relativa a participaciones por puesta en equivalencia, se incluye información relativa a la evolución del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias de ambas compañías, completando dicha información en otras Notas de la memoria con información que se considera de interés.**

##### 1.2 Cambios en el perímetro de consolidación

Las variaciones más relevantes con respecto a las sociedades que forman parte del perímetro de consolidación de Ferrovia por integración global durante el ejercicio 2013 han sido las siguientes:

- a) En la división de Servicios:
  - o Con fecha 21 de febrero, Ferrovia Servicios llegó a un acuerdo con el inversor internacional 3i para adquirir Enterprise, una de las principales empresas británicas de servicios a "utilities" y al sector público, por un valor de empresa (precio de las acciones más la deuda neta adquirida) de 393 millones de libras (474 millones de euros). Esta operación estaba sujeta a la aprobación de la Comisión Europea, que se produjo el pasado 8 de abril, momento a partir del cual los estados financieros de Enterprise se integran en el perímetro del Grupo Ferrovia. Con posterioridad a dicha fecha Ferrovia Servicios transmitió su participación sobre Enterprise a su filial Amey, produciéndose una integración de ambos negocios en la propia actividad de esta última.
  - o Con fecha 7 de febrero Ferrovia Servicios cerró la adquisición del 70% de Steel Ingeniería, compañía especializada en mantenimiento de instalaciones mineras en Chile. El importe de la adquisición del 70% de las acciones ha sido de 21 millones de euros, a lo que hay que añadir el importe de la deuda incorporada relativa al 100% de la

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

compañía por un importe total de 8 millones de euros. Adicionalmente, comprador y vendedor se han cruzado opciones de compra y de venta por el 30% restante, por lo que se ha procedido a integrar el 100% de los estados financieros de la sociedad en el perímetro de consolidación del grupo.

o En el mes de marzo, Amey cerró la venta al fondo de inversión holandés DIF, del 40% de las sociedades que ejecutan proyectos a largo plazo por 37 millones de libras. Previo a esta venta, Amey tenía una participación del 50%, y se integraban por puesta en equivalencia. Tras la venta, la filial británica de Ferrovial Servicios mantiene un 10% de participación y la operación de los contratos. La plusvalía generada con esta venta asciende a 20 millones de euros (ver Nota 23 sobre deterioros y enajenaciones de Inmovilizado).

b) En la división de Construcción:

o Con fecha 02 de diciembre, Grupo Budimex vendió la sociedad Budimex Danwood Sp. z o. o (Sociedad Polaca, fabricante de casas prefabricadas con estructura de madera) al fondo de inversión Enterprise Investors por una cuantía de 238 millones de zlotys (57 millones de euros), generando una plusvalía para Ferrovial de 27 millones de euros (ver Nota 23 sobre deterioros y enajenaciones de Inmovilizado).

o Con fecha 04 de enero, Grupo Budimex compró un porcentaje adicional de Elektromontaz Poznan (19,88%) por un importe de 7 millones de zlotys. Este porcentaje adicional hace que la participación sobre esta compañía se sitúe en un total del 50,66%, pasando a consolidarse por integración global en 2013.

c) En la división de Aeropuertos:

o Con fecha 24 de octubre, Ferrovial S.A titular indirecto de un 33,65% de Heathrow Airport Holdings Ltd (HAH, antigua BAA Airports Limited) alcanzó un acuerdo con una filial íntegramente participada por el fondo de pensiones Universities Superannuation Scheme (USS), para la transmisión de una participación del 8,65% de FGP Topco Ltd (sociedad cabecera de HAH) por un precio de venta de 392 millones de libras, y con una plusvalía para Ferrovial de 82 millones de euros (ver Nota 23 sobre deterioros y enajenaciones de inmovilizado). Una vez cerrada la operación, la participación indirecta que tiene Ferrovial S.A en HAH pasa a ser un 25%. Ferrovial continúa siendo el mayor accionista de FGP Topco Ltd y su único socio industrial.

o Durante el primer trimestre Heathrow Airport Holdings (HAH) completó la venta del Aeropuerto de Standsted a Manchester Airports Group (MAG), por un precio de 1.500 millones de libras, y generando un resultado neto para Ferrovial de 137 millones de euros incluido en la cuenta de pérdidas y ganancias en la línea de participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia (para mayor detalle, ver Nota 9 de inversiones en asociadas).

## 2. Bases de presentación y políticas contables.

### 2.1. Bases de presentación

Las cuentas anuales adjuntas han sido obtenidas de los registros contables de la Sociedad y se presentan de acuerdo con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación a la Sociedad, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Sociedad. 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.

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

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

### 2.3. Nuevas normas contables

#### 2.3.a) Nuevas normas y modificaciones adoptadas por la Unión Europea de aplicación obligatoria en el ejercicio 2013 o de aplicación anticipada de manera voluntaria.

A continuación se presenta un cuadro resumen de las nuevas normas y modificaciones adoptadas por la Unión Europea de aplicación obligatoria en el ejercicio 2013 con impacto significativo en los estados financieros del grupo, así como las normas adoptadas por la Unión Europea de aplicación anticipada de manera voluntaria:

Nuevas normas y modificaciones		Aplicación obligatoria ejercicios iniciados a partir de:
<b>De aplicación obligatoria</b>		
NIIF 13	Medición del valor razonable	1 enero de 2013
Modificación de NIC 19	Retribuciones a los empleados	1 enero de 2013
<b>Aplicadas anticipadamente</b>		
NIIF 10	Estados financieros consolidados	1 enero de 2014 (*)
NIIF 11	Acuerdos conjuntos	1 enero de 2014 (*)
NIIF 12	Desgloses sobre participaciones en otras entidades	1 enero de 2014 (*)
NIC 27 (revisada)	Estados financieros individuales	1 enero de 2014 (*)
NIC 28 (revisada)	Inversiones en asociadas y negocios conjuntos	1 enero de 2014 (*)

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



## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

A continuación se incluye una breve reseña del contenido de las anteriores normas y modificaciones así como el impacto que ha supuesto para Ferrovial su aplicación:

**NIIF 13 Medición del valor razonable.** Esta norma requiere incluir en la valoración de los derivados, 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. La metodología utilizada para valorar el riesgo de crédito se describe en la Nota 11 Derivados financieros.

El impacto de la primera aplicación de esta norma en las presentes cuentas anuales asciende a 52 millones de euros en las sociedades por integración global (48 millones de impacto en reservas y 4 millones en el resultado neto, ver Nota 11 Derivados financieros a valor razonable) y 3 millones de euros en las sociedades por puesta en equivalencia (impacto íntegro en reservas).

**NIC 19 (Modificación) Planes de pensiones.** El principal impacto en el grupo está relacionado con la limitación del rendimiento de los activos, que se calculará aplicando la misma tasa de interés que se utiliza para el descuento de los pasivos. La aplicación de esta modificación se ha realizado de forma retroactiva, de acuerdo con la NIC 8, reexpresando las cifras comparativas correspondientes al ejercicio 2012. El impacto de esta modificación en la cuenta de resultados comparativa del ejercicio 2012 asciende a -17 millones de euros (-7 millones de euros correspondientes a HAH, al porcentaje de participación de Ferrovial, y -10 millones de euros a Amey).

**NIIF 10 Estados financieros consolidados (y modificación de NIC 27 Introduce una nueva definición de control, aportando indicadores adicionales, como derechos de voto potenciales, dispersión de los socios minoritarios, dependencia del accionista para financiar un volumen significativo de las operaciones o mayor exposición a la variabilidad de los beneficios económicos, entre otros, que requieren aplicar el juicio de la dirección para cada caso particular, lo que puede afectar a la determinación del perímetro de consolidación.**

**NIIF 11 Acuerdos conjuntos (y modificación de NIC 28 Inversiones en asociadas y negocios conjuntos).** Distingue entre dos tipos de acuerdos conjuntos: Operaciones conjuntas y negocios conjuntos. Se restringe la consolidación proporcional a la categoría de operaciones conjuntas, estableciendo requisitos para la categorización de un negocio como tal (se asumen los riesgos, se responde de las obligaciones en primera instancia y se tiene derecho sobre los beneficios económicos).

**NIIF 12 Desgloses sobre participaciones en otras entidades.** Aglutina en una única norma los requerimientos de desglose que antes se recogían en la NIC 27, NIC 28 y NIC 31. Establece requisitos adicionales de información, como los motivos para la inclusión/exclusión de una empresa en el perímetro de consolidación.

Del anterior paquete de normas de consolidación, su aplicación anticipada de manera voluntaria ha tenido como impacto el cambio del método de consolidación de determinados contratos de la actividad de Amey en Reino Unido, que se consolidaban anteriormente por el método de integración

proporcional, y que bajo la nueva IFRS 11 se califican como negocios conjuntos integrándose por puesta en equivalencia. La aplicación de esta norma se ha realizado de forma retroactiva, de acuerdo con la NIC 8, reexpresando las cifras comparativas correspondientes al ejercicio 2012. El impacto de esta modificación asciende a -6 millones de euros en el total de los activos del balance comparativo de 2012 y a -1 millón de euros en el resultado por puesta en equivalencia del mismo ejercicio (+ 1 millón de euros en el resultado de explotación).

De acuerdo con la NIC 1, una entidad presentará un tercer estado de situación financiera al comienzo del periodo inmediato anterior, si:

- (a) aplica una política contable de forma retroactiva, realiza una reexpresión retroactiva de partidas en sus estados financieros o reclasifica partidas en éstos; y
- (b) la aplicación retroactiva, reexpresión retroactiva o reclasificación tiene un efecto material (de importancia relativa) sobre la información en el estado de situación financiera al comienzo del periodo inmediato anterior.

Dada la escasa importancia relativa de los impactos de la aplicación retroactiva de las normas mencionadas anteriormente, el grupo no ha procedido a la elaboración del tercer estado de situación financiera.

### 2.3.b) Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones de aplicación obligatoria en ejercicios posteriores a 2013:

A continuación se describen las normas que habiendo sido ya aprobadas por el IASB, se encuentran pendientes de aprobación por parte de la Unión Europea o que habiendo sido aprobadas por ésta no resultarán de aplicación obligatoria hasta 2014:

Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones		Aplicación obligatoria ejercicios iniciados a partir de:
<b>Aprobadas para su uso en la UE</b>		
Modificación de NIC 32	Instrumentos financieros: Presentación- Compensación de activos y pasivos financieros	1 enero de 2014
Modificación de NIIF 10, 12 y NIC 27	Entidades de inversión	1 enero de 2014
Modificación de NIC 36	Desglose de Importes recuperables de activos no financieros	1 enero de 2014
Modificación de NIC 39	Novación de Derivados y Continuación de la Contabilidad de Coberturas	1 enero de 2014
<b>Pendientes de aprobación para su uso en la UE</b>		
NIIF 9	Instrumentos Financieros: Fase 1 Clasificación y valoración. Fase 3 Contabilidad de coberturas	No especificada (*)
Modificación de NIC 19	Planes de Beneficios Definidos: Aportaciones de los Empleados	1 julio de 2014
CINIIF 21	Gravámenes	1 enero de 2014

(\*) El IASB ha retrasado la fecha de aplicación obligatoria de la NIIF 9, prevista para el 1 de enero de 2015, aplazando la decisión sobre la nueva fecha de entrada en vigor obligatoria a la publicación de las fases restantes de la norma: Fase 2 Deterioro y modificación de la Fase 1 Clasificación y valoración.

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

En la fecha de formulación de estas Cuentas Anuales Consolidadas, la Dirección del grupo está evaluando el posible impacto que la aplicación de estas normas, modificaciones e interpretaciones tendrá sobre los estados financieros del grupo. En principio, se estima que las únicas normas que podrían llegar a tener impacto para el grupo son:

- En primer lugar, si bien aún no existe una fecha de aplicación obligatoria para la NIIF 9 Instrumentos financieros, el grupo considera que la Fase 3 "Contabilidad de coberturas" puede tener un impacto en sus estados financieros, principalmente por la ampliación de la cobertura contable a componentes del riesgo, tanto de instrumentos financieros como no financieros, siempre que el componente sea identificable por separado y medible con fiabilidad, lo cual puede permitir que componentes como la inflación sean designados como elementos cubiertos.
- En segundo lugar, la modificación de la NIIF 10 que regula las entidades de inversión, ya que si alguna sociedad del grupo se calificara como tal, dejaría de consolidar las entidades que controle o sobre las que ejerza influencia significativa, valorando la inversión en dichas entidades a valor razonable.

### 2.4 Criterios de consolidación

Durante los ejercicios 2013 y 2012, la fecha de cierre contable de las cuentas anuales individuales de todas las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación es la misma o han sido homogeneizadas temporalmente para su coincidencia con las de la sociedad dominante.

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

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

- Se consolidan por el método de 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 589, 60 y 885 millones de euros (511,87 y 969 millones de euros en 2012).
- Se consolidan por el método de puesta en equivalencia, aquellas sociedades sobre las que Ferrovial S.A. mantiene control conjunto pero no se cumplen con los requerimientos de la NIIF 11 para ser clasificados como "Operaciones conjuntas". En estos casos, la compañía considera que el método de consolidación por puesta en equivalencia es el que mejor contribuye a reflejar la imagen fiel puesto que, en estos supuestos de control

conjunto, la sociedad no controla los activos ni tiene una obligación presente respecto a los pasivos de la participada, sino que lo que realmente controla es una participación sobre la misma.

- 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 40 millones de euros. El detalle de las operaciones que no son objeto de eliminación en base a lo indicado anteriormente, aparece desglosado en la Nota 31 sobre operaciones con entidades vinculadas.

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

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

En línea con lo indicado en el apartado 2.4 anterior, se detallan a continuación únicamente aquellas políticas tomadas por el Grupo consolidado al preparar las presentes Cuentas Anuales en el caso de que exista una opción permitida por las NIIF o, en su caso, por su especificidad del sector en el que opera.

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

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

Los años utilizados por las sociedades consolidadas para amortizar cada tipo de elemento incluido en el epígrafe

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

“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

### 2.5.2. Inversiones en proyectos de infraestructuras

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

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

#### Activos con Modelo Intangible CINIIF 12

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

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

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

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

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

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

Respecto a estos contratos, las principales hipótesis se corresponden con las estimaciones de tráfico y de inversiones de reposición, que se realizan anualmente por departamentos técnicos.

Se detallan a continuación los principales contratos de concesión de autopistas de peaje existentes a los que se aplica el modelo de activo intangible, así su duración, estado de las mismas y método de consolidación aplicado:

#### Concesiones de Autopistas de Peaje Modelo Intangible:

Sociedad Concesionaria	País	Años de concesión	Estado	Año de inicio (*)	Método Cons.
Skyway Concession Co.	USA	99	Explotación	2005	Global
SH 130 Concession Co.	USA	50	Explotación	2012	Global
North Tarrant Express	USA	52	Construcción	2009	Global
North Tarrant Express Extension (1)	USA	43	Construcción	2013	Global
LBJ Express (2)	USA	52	Construcción	2009	Global
M-203 Alcalá O' Donnell	España	30	Explotación	2005	Global
Autopista Madrid Sur	España	65	Explotación	2000	Global
Autopista Madrid-Levante	España	36	Explotación	2004	Global
Autopista del Sol	España	55	Explotación	1996	Global
Euroscut Algarve	Portugal	30	Explotación	2000	Global
Euroscut Azores	Portugal	30	Explotación	2006	Global
Eurolink Motorway Operations	Irlanda	30	Explotación	2003	Global
Indiana Toll Roads	USA	75	Explotación	2006	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) ó año de inicio de la construcción (si está en construcción).

(1) El periodo de concesión es de 43 años desde el inicio de la explotación prevista para 2018.

(2) El periodo de concesión corresponde al menor de 50 años de explotación o 52 años desde la firma del contrato

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### 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, así como diversas plantas de tratamiento de residuos en la división de servicios y plantas de tratamiento de agua en la división de construcción.

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

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

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

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

El reconocimiento de esa remuneración financiera se basa en lo establecido en la NIC 18 "Ingresos de actividades ordinarias". Según esta norma, el ingreso de las actividades ordinarias debe ser aquel que surge en el curso de las actividades ordinarias originando un aumento de patrimonio. En este sentido, puede considerarse que las remuneraciones financieras en las concesiones de este tipo deben ser clasificados como ingresos ordinarios ya que forman parte de la actividad de la concesión y son devengados de forma regular y periódica.

A 31 de diciembre de 2013 y 2012 el importe de la remuneración financiera recogida como ventas asciende a 149 y 144 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 74 y 79 millones de euros.

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

### Concesiones de Autopistas de peaje a los que se aplica el modelo cuenta a cobrar.

Sociedad Concesionaria	País	Años concesión	Estado	Año de inicio (*)	Método Cons.
Autopista Terrasa Manresa	España	50	Explotación	1986	Global
Auto-Estradas Norte Litoral	España	30	Explotación	2001	Global
Eurolink M3	Irlanda	30	Explotación	2003	Global
407 East Extension (1)	Canadá	30	Explotación	2012	PEE
A66 Benavente - Zamora	España	30	Construcción	2012	PEE

(1) El período de concesión es de 30 años a partir de la finalización de las obras de construcción, prevista en diciembre de 2015

### Resto de contratos a los que se aplica el Modelo cuenta a cobrar:

El resto de contratos a los que se aplica el Modelo cuenta a cobrar se encuentran en la división de Servicios y Construcción. Con respecto a los contratos de Construcción, detallamos a continuación los más significativos:

Sociedad Concesionaria	País	Años concesión	Estado	Año de inicio (*)	Método Cons.
Conc. Prisiones Lledoners, S.A.	España	32	Explotación	2008	Global
Conc. Prisiones Figueras S.A.U.	España	32 años y 4 meses	Explotación	2011	Global
Aparcamiento Budimex	Polonia	4 meses	Explotación	2012	Global

Con respecto a la división de Servicios, el contrato más significativo en el que se aplica la Cuenta a Cobrar en España, es el contrato relativo a la explotación de la Calle 30 en Madrid, contrato consolidado por el método de Puesta en Equivalencia y en el que se tiene una participación indirecta del 10% a través de la sociedad EMESA, sociedad también integrada por Puesta en Equivalencia en la que la participación es del 50%.

También existen diversos contratos de la división de Servicios en Reino Unido relativos a plantas de tratamiento de residuos.

### **2.5.4. Otras partidas del balance**

#### Existencias

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

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

Dentro de este apartado se incluyen inversiones de la misma naturaleza y vencimiento afectas a la financiación de determinados proyectos de infraestructuras, cuya disponibilidad está restringida por los contratos de financiación como garantía para hacer frente a determinadas obligaciones relativas al pago de intereses o principal de la deuda, así como al mantenimiento y operación de infraestructura.

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### 2.5.5 Reconocimiento de ingresos

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

#### 2.5.5.1 Actividad de Construcción

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

El grupo sigue habitualmente el criterio del examen del trabajo ejecutado, que se puede llevar a la práctica por la existencia en todos los contratos generalmente de una definición de todas y cada una de las unidades de obra y el precio al que se certifica cada una de estas, existiendo herramientas presupuestarias para el seguimiento de las desviaciones. Al final de cada mes se obtiene la medición de las unidades realizadas de cada una de las obras, registrando como ingreso la producción del mes. Los costes de ejecución de las obras se reconocen contablemente en función de su devengo, reconociendo como gasto los realmente incurridos en la ejecución de las unidades de obra realizadas, así como los que pudiéndose incurrir en el futuro deban ser imputados a las unidades de obra ahora ejecutadas. El criterio general anteriormente descrito no se ha aplicado en las obras realizadas por Budimex en el ejercicio 2013, en las cuales el reconocimiento de ingresos se ha basado en el grado de avance sobre costes, por el que el porcentaje de costes incurridos sobre el total de costes estimados determina el reconocimiento de ingresos en función del margen estimado para toda la vida del contrato. Para ser homogéneos con el criterio general del grupo, en las obras nuevas a partir del 1 de enero de 2014 se aplicará el criterio de medición de unidades de obra.

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

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

A diferencia del reconocimiento de los ingresos las cantidades facturadas al cliente se basan en los diferentes hitos contractuales establecidos en el contrato y al reconocimiento que sobre los mismos presta el cliente que se realiza mediante el documento contractual denominado certificación. De esta forma, las cantidades reconocidas como ingresos en un ejercicio no tienen por qué coincidir con las cantidades

facturadas o certificadas por el cliente. En aquellos contratos en el que el reconocimiento de ingresos va por delante del volumen facturado o certificado la diferencia se reconoce en una cuenta de activo denominada "Obra ejecutada pendiente de certificar" dentro del epígrafe "Clientes por ventas y prestación de servicios", mientras que en aquellos contratos en los que el nivel de reconocimiento de ingresos va por detrás del volumen facturado o certificado la diferencia se reconoce en una cuenta de pasivo denominada "Obra certificada por anticipado" dentro del epígrafe "Acreedores comerciales".

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

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

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

#### 2.5.5.2 Actividad de autopistas

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

#### 2.5.5.3 Actividades de servicios

De forma general, los ingresos en contratos con diversas tareas y precios unitarios son registrados en la cuenta de resultados cuando los servicios son prestados, según la NIC 18 "Ingresos de actividades ordinarias". En el caso de contratos a largo plazo con pago único o pagos anuales, en los que la corriente de cobros no se corresponde con el devengo de los servicios prestados, el reconocimiento de ingresos y costes se realiza siguiendo el criterio de grado de avance, establecido tanto en la NIC 18 mencionada anteriormente, como en la NIC 11 "Contratos de Construcción", en función de los costes incurridos sobre el total de costes estimados.

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

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 los epígrafes 2.5.2 y 2.5.3.

### 2.6 Estimaciones y juicios contables

En las cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio 2013 se han utilizado estimaciones para valorar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos que figuran registrados en ellas. Básicamente, estas estimaciones se refieren a:

- La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos (ver Notas 5 de Fondo de Comercio y 9 de Inversiones en Asociadas).
- 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 21 de situación fiscal).
- Las hipótesis empleadas en el cálculo actuarial de los pasivos por pensiones y otros compromisos con el personal (ver Nota 16 de déficit de pensiones).
- La valoración de las opciones sobre acciones y planes de entrega de acciones (ver Nota 30 de sistemas retributivos vinculados a las acciones).
- Las estimaciones de carácter presupuestario que se tienen en consideración a efectos del reconocimiento del resultado en contratos en los que aplica el grado de avance en los segmentos de construcción y servicios (ver Nota 2.5.5.1 sobre reconocimiento de ingresos en la actividad de construcción).
- Evaluación de posibles contingencias por riesgos legales y fiscales (ver Notas 21 de situación fiscal, 22 de pasivos contingentes y 17 de provisiones).
- Estimaciones relativas a valoración de derivados y flujos previstos relacionados con los mismos en coberturas de flujos de caja (ver Nota 11 de derivados financieros a valor razonable).
- Estimaciones que tienen en cuenta los tráficos futuros de las autopistas a efectos de la elaboración información financiera de las mismas conforme a la CINIIF 12 (ver Notas 2.5.2, 7 de inversiones en proyectos de infraestructuras, 10 de activos financieros no corrientes y 17 de provisiones).

Estas estimaciones se realizaron en función de la mejor información disponible al 31 de diciembre de 2013 y 2012 sobre los hechos analizados. No obstante, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas, lo que se haría, en su caso, de manera prospectiva conforme a lo establecido en la NIC 8.

### 3. Gestión de riesgos financieros y capital

Los negocios del Grupo están expuestos a diferentes tipos de riesgos financieros destacando fundamentalmente los riesgos

de tipo de interés, riesgo de cambio, riesgo de crédito, riesgo de liquidez y riesgo de renta variable.

El Grupo Ferrovial realiza una gestión activa de riesgos con el objeto de mantener niveles de liquidez, minimizar el coste de financiación, disminuir la volatilidad por cambios de capital y garantizar el cumplimiento de los planes de negocio.

#### 3.1 Exposición a variaciones en los tipos de interés

El Grupo Ferrovial se financia mediante productos financieros a tipos de interés fijo o variable. El grupo realiza una gestión de activos y pasivos integral, optimizando el coste de financiación, la volatilidad en la cuenta de resultados, el nivel de liquidez necesaria y el cumplimiento de los compromisos. Dicha gestión busca minimizar la variación de capital por desalineación entre el activo y pasivo.

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

Respecto a la financiación de proyectos de infraestructuras, y a pesar que los ingresos de los proyectos tienden a estar vinculados a los ciclos de mercado, las entidades financiadoras y agencias de rating establecen requerimientos crediticios de minimización de la exposición ante impactos por variaciones de tipo de interés, que se traducen en un mayor porcentaje en deuda a tipo fijo, que en los niveles actuales puede resultar aceptable, pero que en escenarios de tipos de interés más altos debería actualizarse.

En los proyectos de infraestructuras cuyos ingresos están vinculados a la inflación mediante una fórmula explícita contractual y como requerimiento de las entidades financiadoras o las agencias de rating se evalúan la aplicación de estructuras de financiación cuyo coste se indexa a la variación de inflación observada, obteniendo una cobertura natural entre ingresos y gastos. Dicha estructuración puede ser directamente con deuda o a través de instrumentos derivados.

##### 3.1.b.- Gestión de riesgos a nivel Ex Proyectos

A nivel exproyectos, el flujo de ingresos es cíclico buscando financiarse a tipo variable mediante la emisión de deuda o contratando derivados.

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

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

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

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Deudas	2013			
	Total Deuda Bruta	% deuda cubierta	Deuda neta expuesta	Impacto resultado +100 p.b.
Construcción	32	50%	16	0
Servicios	100	27%	72	1
Corporación y resto	1.036	49%	531	5
<b>Sociedades Exproyectos</b>	<b>1.168</b>	<b>47%</b>	<b>620</b>	<b>6</b>
Autopistas (*)	7.209	88%	837	8
Construcción	150	93%	11	0
Servicios	271	84%	43	0
<b>Proyectos de Infraestructuras</b>	<b>7.631</b>	<b>88%</b>	<b>892</b>	<b>9</b>
<b>DEUDA TOTAL</b>	<b>8.799</b>	<b>83%</b>	<b>1.511</b>	<b>15</b>

Deudas	2012			
	Total Deuda Bruta	% deuda cubierta	Deuda neta expuesta	Impacto resultado +100 p.b.
Construcción	31	31%	21	0
Servicios	183	8%	168	2
Corporación y resto	1.018	19%	821	8
<b>Sociedades Exproyectos</b>	<b>1.233</b>	<b>18%</b>	<b>1.010</b>	<b>10</b>
Autopistas (*)	6.567	87%	851	9
Construcción	153	92%	13	0
Servicios	273	84%	42	0
<b>Proyectos de Infraestructuras</b>	<b>6.993</b>	<b>87%</b>	<b>906</b>	<b>9</b>
<b>DEUDA TOTAL</b>	<b>8.225</b>	<b>77%</b>	<b>1.916</b>	<b>19</b>

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

Como se desprende del análisis de la tabla anterior, el 83% de la deuda del grupo está asegurada frente al riesgo de variación del tipo de interés. Respecto de la deuda de proyectos ésta se encuentra cubierta en un 88% (87% en 2012).

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 9 de esta memoria, ambas sociedades tienen un volumen significativo de deuda, estando cubierta frente a fluctuaciones de tipo de interés en un 80% y un 100%, respectivamente.

En base a la información anterior, en las sociedades integradas por global, un aumento lineal de 100 puntos básicos en las curvas de tipo de interés existentes en mercado a 31 de Diciembre de 2013, produciría un mayor gasto financiero en cuenta de resultados estimado de 15 millones de euros, de los que 9 millones de euros corresponden a proyectos de infraestructuras y 6 millones a sociedades ex-proyectos, suponiendo un impacto neto en los resultados de Ferrovial de -9 millones de euros.

Adicionalmente a los impactos que las variaciones de los tipos de interés en los activos y pasivos que constituyen la posición neta de tesorería, es necesario considerar cambios en la valoración de los derivados financieros contratados, que aparecen indicados en la Nota 11 de la presente memoria. Las diferencias en la valoración de los mismos se registran

principalmente en reservas para aquellos derivados que son cobertura eficiente con arreglo a los criterios de las Normas Internacionales de Información Financiera.

Respecto a estos instrumentos de cobertura de tipo de interés, una disminución lineal de 100 puntos básicos en las curvas de tipo de interés existentes en mercado a 31 de Diciembre de 2013, produciría en lo que se refiere a las coberturas eficientes, un impacto de -366 millones de euros netos en los fondos propios de la sociedad dominante (-149 en sociedades consolidadas por puesta en equivalencia y -217 millones en sociedades de integración global).

### 3.2 Exposición a variaciones de tipo de cambio

La gestión de la exposición a tipo de cambio se lleva a cabo de manera centralizada para todas las divisiones de negocio y utilizando diferentes mecanismos de cobertura. El objetivo de esta gestión consiste en minimizar el impacto que puede causar en el flujo de caja, la variación contra el euro del resto de divisas en las que Ferrovial opera.

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

#### 3.2.a.- Gestión de riesgos a nivel Ex Proyectos

Ferrovial gestiona de una manera global la exposición de flujos de caja en divisas (dólar americano, libra esterlina, dólar canadiense y zloty polaco contra euro principalmente) incluyendo:

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

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

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

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

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

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

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

El valor de los activos, pasivos, intereses minoritarios y fondos propios asignables a la entidad dominante denominados por tipo de divisa se desglosa en la siguientes tabla para diciembre de 2013:

Millones euros Moneda	2013			
	Activos	Pasivos	FFPP Soc. Dominante	Socios Externos
Euro	9.662	9.103	458	101
Libra esterlina	3.480	1.638	1.842	1
Dólar americano	6.145	5.255	699	191
Dólar canadiense	2.328	-207	2.536	0
Zloty Polaco	1.006	795	149	62
Peso Chileno	119	74	45	0
Otros	79	88	-9	0
<b>Total grupo</b>	<b>22.820</b>	<b>16.746</b>	<b>5.719</b>	<b>355</b>

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

A continuación se presentan los tipos de cambio de cierre de 2013 y 2012 de las principales monedas en las que opera el grupo, utilizados para la conversión de las partidas de balance:

	Tipo de cambio de cierre		
	2013	2012	VARIACIÓN 13/12 (*)
Libra esterlina	0,8323	0,8130	2,38%
Dólar americano	1,3789	1,3200	4,46%
Dólar canadiense	1,4655	1,3130	11,61%
Zloty Polaco	4,1566	4,0850	1,73%
Peso Chileno	724,39	632,09	14,60%

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

Fruto de esta evolución, el impacto por diferencias de conversión en patrimonio a 31 de diciembre de 2013 ha sido de -338 millones de euros para la sociedad dominante y -5 millones de euros para los socios externos. De los mencionados -338 millones de euros, -263 millones de euros corresponden a la evolución del dólar canadiense y -53 millones de euros a la libra esterlina.

Adicionalmente, Ferrovial estima que una apreciación en la cotización del euro del 10% a cierre del ejercicio, respecto a las principales monedas en las que el grupo mantiene inversiones, produciría un impacto en fondos propios de la sociedad dominante de -526 millones de euros, de los que el 35% correspondería al impacto de la libra esterlina y el 48% al del dólar canadiense. Dicha variación del Euro supondría un impacto en el total de los activos de -1.316 millones de euros de los que el 47% provendría de las inversiones en dólar americano, el 26% de la libra esterlina y el 18% del dólar canadiense.

Adicionalmente el desglose del resultado neto atribuible a la sociedad dominante por cada tipo de divisa para 2013 y 2012 se recoge en el siguiente cuadro.

Millones de euros Moneda	Rdo. Neto	
	2013	2012
Euro	85	138
Libra esterlina (**)	506	484
Dólar americano	44	15
Dólar canadiense	67	43
Zloty Polaco	49	14
Peso Chileno	4	5
Otros	-27	-7
<b>Total Grupo</b>	<b>727</b>	<b>692</b>

(\*\*) El resultado en libras incluye las plusvalías generadas por las desinversiones en HAH en ambos periodos.

A continuación se presentan los tipos de cambio medios de 2013 y 2012 de las principales monedas en las que opera el grupo, utilizados para la conversión de las partidas de Pérdidas y Ganancias:

	Tipo de cambio medio		
	2013	2012	VARIACIÓN 13/12 (***)
Libra esterlina	0,8494	0,8107	4,77%
Dólar americano	1,3304	1,2911	3,01%
Dólar canadiense	1,3767	1,2896	6,76%
Zloty Polaco	4,2148	4,1675	1,14%
Peso Chileno	664,95	628,20	5,85%

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

A este respecto el impacto en la cuenta de resultados de una revaluación del Euro del 10% hubiera supuesto un impacto de -56 millones de euros.

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

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

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

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

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



## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

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

### 3.4 Exposición a riesgo de liquidez

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

#### 3.4.a.- Gestión de riesgo de liquidez a nivel Ex Proyectos

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

- 1.- Gestión eficiente del Capital Circulante, buscando el cumplimiento de los compromisos de cobro por parte de clientes.
- 2.- Monetización de activos financieros, en la medida en que fuera viable llevarlo a cabo en condiciones razonables de mercado, a través de programas de factoring y de descuento de derechos de cobro futuros.
- 3.- Gestión integral de la tesorería, con el objeto de optimizar las posiciones de liquidez diarias existentes en las distintas compañías estableciendo un sistema de "cash management" global.
- 4.- Desarrollo de líneas de financiación especialmente a largo plazo que garanticen la disponibilidad de efectivo y pago de obligaciones ante cualquier escenario de comportamiento anormal o estrés en cobros y saldos disponibles
- 5.- Financiación en mercado de capitales como fuentes alternativas a las bancarias, donde Ferrovial ha obtenido calificación por las agencias de rating (Investment grade BBB con perspectiva estable por S&P y BBB- con perspectiva estable por Fitch, ambas dentro de la categoría "Grado de inversión").

La gestión de este riesgo se centra en el seguimiento detallado del vencimiento de las diferentes líneas de deuda (que se menciona igualmente en la Nota 18 de la memoria), así como en la gestión proactiva y el mantenimiento de líneas de crédito que permita cubrir las necesidades previstas de tesorería.

La principales métricas de liquidez para el ejercicio 2013 son las siguientes:

- En global a 31 de diciembre de 2013 se dispone de una tesorería y equivalentes por importe de 2.851 millones de euros (2.735 millones de euros en 2012).

- Adicionalmente se disponían a dicha fecha de líneas de crédito no dispuestas por importe de 937 millones de euros (1.017 millones de euros en 2012).

- Las áreas de negocio del grupo tienen capacidad de generar un flujo de operaciones significativo y de carácter recurrente.

- La capacidad de aumentar el volumen de deuda basado en el volumen moderado de deuda actual y en la capacidad recurrente de generación de caja.

#### 3.4.b.- Gestión de riesgo de liquidez a nivel Proyectos (Proyectos de infraestructura)

Por lo que respecta a proyectos de infraestructuras, se analiza la liquidez de modo individualizado, ya que al contar con esquemas específicos de financiación, cada proyecto funciona, a efectos de liquidez, como una unidad independiente.

En general, para cada uno de los proyectos se realiza un seguimiento detallado de los vencimientos de su deuda. En la Nota 18 de la memoria se presenta un desglose que refleja que la mayor parte de estas financiaciones tiene un vencimiento superior a 5 años.

Este tipo de proyectos poseen flujos previsible que permite establecer estructuras de financiación vinculadas a los flujos estimados de los mismos.

Según lo indicado anteriormente, en los contratos de financiación de proyectos de infraestructuras se establece generalmente la necesidad de mantener saldos en cuentas (caja restringida) cuya disponibilidad está destinada en virtud del propio contrato, como garantía para hacer frente a determinadas obligaciones en el corto plazo, relativas al pago de intereses o principal de la deuda, así como al mantenimiento y operación de la infraestructura.

Dichas cuentas, constituyen una garantía adicional frente al riesgo de liquidez, pudiéndose encontrar un desglose de las mismas en la Nota 18 de la presente memoria.

Los vencimientos a corto plazo de la deuda financiera vinculada a proyectos de infraestructuras correspondientes a 2013 aparecen detallados en la Nota 18 de la presente memoria.

En todos los casos en los que existen compromisos para la realización de nuevas inversiones, estos se intentan cubrir previamente a su ejecución mediante una financiación específica. El detalle de los saldos de deuda no dispuestos para hacer frente a dichos requerimientos se presenta en la Nota 18 de la memoria.

Como conclusión de todos los apartados anteriores, la posición de liquidez de los proyectos de infraestructuras para el ejercicio se basa en los siguientes puntos:

- En global a 31 de diciembre de 2013 se dispone de una tesorería y equivalentes (incluyendo caja restringida a corto plazo) por importe de 279 millones de euros (385 millones de euros en 2012).

- Adicionalmente se disponían a dicha fecha de líneas de créditos no dispuestos por importe de 914 millones de euros

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

(930 millones de euros en 2012) principalmente con el objeto de cubrir necesidades de inversión comprometida.

- Los proyectos tienen capacidad de generar un flujo de operaciones significativo y de carácter recurrente.

- La capacidad de aumentar el volumen de deuda en determinados proyectos basado en el crecimiento de sus variables operativas.

Con objeto de asegurar una adecuada gestión del riesgo de liquidez es de destacar que, tanto a nivel de grupo, como a nivel de cada área de negocio y proyectos se han establecido mecanismos que recogen las previsiones de generación y necesidades de caja previstas de manera sistemática para anticipar y monitorizar de forma continuada la posición de liquidez del grupo.

### 3.5 Exposición al riesgo de renta variable

Ferrovial igualmente se encuentra expuesto al riesgo vinculado a la evolución del precio de su propia acción.

Dicha exposición, en concreto se materializa en contratos de equity – swaps vinculados con sistemas retributivos ligados a la evolución de la acción:

Como se indica en la Nota 11 de la memoria, relativa a derivados, Ferrovial tiene firmados contratos de equity swap cuyo objeto es cubrirse ante posibles desembolsos que la compañía tenga que hacer frente para liquidar los diferentes sistemas retributivos vinculados a la evolución de la acción de Ferrovial otorgados a sus directivos.

Estos equity swaps eliminan la incertidumbre respecto al precio de ejercicio de los sistemas retributivos en el caso de que la acción suba por encima de su precio de otorgamiento; no obstante, al no ser considerados derivados de cobertura desde el punto de vista de las Normas Internacionales de Contabilidad, su valor de mercado produce un impacto en la Cuenta de Resultados, que será positivo en el caso de apreciación del valor de las acciones en mercado, y negativos en caso contrario. En este sentido, un incremento o disminución de 1 euro en el valor de la acción de Ferrovial, supondría un impacto de unos 19 millones de euros positivos/negativos en el resultado neto de Ferrovial.

### 3.6. Exposición al riesgo de inflación

Gran parte de los ingresos de los proyectos de infraestructuras, generan ingresos cuyas tarifas varían directamente en función de la inflación. Esto es aplicable tanto a los tarifas de los contratos de autopistas como de los aeropuertos de HAH consolidados por puesta en equivalencia.

Por lo tanto, un escenario de aumento de la inflación repercutiría en un aumento de la valoración de este tipo de activos.

No obstante lo anterior, en el caso de HAH, debido a los requisitos de financiación, existen derivados a largo plazo por un nominal de 6.327 millones de euros (5.266 millones de libras), sobre una deuda total de más de 14.000 millones de euros (12.000 millones de libras), cuyo objetivo es convertir deuda a tipo fijo en deuda indexada a la inflación. A diferencia

de los activos de la compañía, dichos derivados, desde un punto de vista contable, se valoran a valor razonable con cambios en resultados ya que se consideran derivados no eficientes. En este sentido un aumento de 100 p.b en toda la curva de inflación tendría un impacto en el resultado neto de Ferrovial a su porcentaje de -154 millones de euros.

Adicionalmente en el caso de la concesionaria de autopistas Autema, existe un derivado vinculado a la inflación que se considera cobertura contable, en el que un aumento de 100 pb en toda la curva de inflación tendría un impacto en reservas de -120 millones de euros.

### 3.7. Gestión de capital

El objetivo del grupo en la gestión del capital es salvaguardar la capacidad de seguir gestionando sus actividades recurrentes así como la capacidad de seguir creciendo en nuevos proyectos, manteniendo una relación óptima entre el capital y la deuda con el objeto final de crear valor para los accionistas.

Desde que el grupo empezó a cotizar en Bolsa en 1999 ha mantenido el importe de su capital sin variación, salvo por el efecto generado en la fusión con Cintra en 2009, no acudiendo por lo tanto al mercado para realizar nuevas emisiones de capital, y financiado su crecimiento en base a tres pilares:

- La generación interna de flujo de caja en los negocios recurrentes del grupo.

- La capacidad de crecer en inversiones en nuevos proyectos de infraestructuras que en gran parte han sido financiados con la garantía de los propios flujos del proyecto y que retroalimentan la capacidad de crecimiento en las actividades recurrentes del grupo.

- Una política de rotación de activos centrada en la venta de proyectos maduros que permita creación de valor y a su vez seguir financiando inversiones en nuevos proyectos.

En cuanto al nivel de deuda financiera, Ferrovial tiene como objetivo mantener un bajo nivel de endeudamiento, a nivel de deuda excluidos proyectos, que le permita 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 efectos de dicho ratio el concepto de Deuda Neta exproyectos es el definido en la Nota 18 y el concepto de Resultado Bruto de Explotación más dividendos, es el Resultado de Explotación antes de deterioro y enajenaciones y de amortizaciones procedente de aquellas sociedades del grupo que no son proyectos de infraestructuras más los dividendos percibidos de los proyectos de infraestructuras.

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### 4. Información financiera por segmentos

A continuación se presentan de forma detallada el balance y la cuenta de pérdidas y ganancias por segmentos de negocio para los ejercicios de 2013 y 2012. 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 2013 (millones de euros)**

Activo	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto	Total
<b>Activos no corrientes</b>	<b>767</b>	<b>12.545</b>	<b>1.263</b>	<b>2.572</b>	<b>-5</b>	<b>17.142</b>
Fondos de comercio	172	355	0	1.366	0	1.893
Activos intangibles	4	7	0	209	8	229
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	4	7.831	0	273	-469	7.639
Inversiones inmobiliarias	5	0	0	0	32	37
Inmovilizado material	101	17	0	343	22	483
Inversiones en asociadas	4	2.251	1.261	47	0	3.562
Activos financieros no corrientes	241	1.350	0	220	-1	1.810
Impuestos diferidos	236	591	1	114	401	1.344
Derivado financieros a valor razonable largo plazo	0	143	0	0	1	144
<b>Activos corrientes</b>	<b>3.715</b>	<b>1.064</b>	<b>704</b>	<b>1.653</b>	<b>-1.458</b>	<b>5.678</b>
Activos clasificados como mantenidos para la venta	0	0	0	2	0	2
Existencias	133	11	0	26	156	325
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.002	411	7	1.122	-340	2.202
Tesorería y equivalentes	2.580	629	696	502	-1.278	3.130
Créditos con empresas del grupo	1.254	93	686	115	-2.149	0
Resto	1.326	536	11	387	871	3.130
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	1	13	0	0	4	18
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>4.482</b>	<b>13.609</b>	<b>1.966</b>	<b>4.226</b>	<b>-1.463</b>	<b>22.820</b>
Pasivo y Patrimonio neto	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto	Total
<b>Patrimonio neto</b>	<b>840</b>	<b>3.273</b>	<b>1.873</b>	<b>1.233</b>	<b>-1.145</b>	<b>6.074</b>
<b>Patrimonio neto atribuible a los accionistas</b>	<b>836</b>	<b>2.991</b>	<b>1.873</b>	<b>1.222</b>	<b>-1.203</b>	<b>5.719</b>
Patrimonio neto atribuible a los socios externos	4	282	0	11	58	355
<b>Ingresos a distribuir en varios ejercicios</b>	<b>4</b>	<b>469</b>	<b>0</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>503</b>
<b>Pasivos no corrientes</b>	<b>532</b>	<b>8.241</b>	<b>95</b>	<b>1.607</b>	<b>755</b>	<b>11.230</b>
Déficit de pensiones	1	0	0	105	0	107
Otras provisiones	203	710	0	281	157	1.350
Deuda financiera	164	6.002	0	912	418	7.496
Deudas con empresas del grupo	0	0	0	595	-595	0
Resto	164	6.002	0	317	1.012	7.496
Otras deudas	12	149	29	48	-29	208
Impuestos diferidos	142	497	67	223	188	1.117
Derivados financieros a valor razonable	9	884	0	39	21	952
<b>Pasivos corrientes</b>	<b>3.107</b>	<b>1.626</b>	<b>-2</b>	<b>1.356</b>	<b>-1.073</b>	<b>5.013</b>
Deuda financiera	-10	1.248	1	392	-327	1.303
Deudas con empresas del grupo	-29	41	1	338	-351	0
Resto	19	1.207	0	54	23	1.303
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	0	65	0	0	2	67
Deudas por operaciones de tráfico	2.751	313	-3	941	-749	3.254
Provisiones para operaciones de tráfico	366	0	0	23	0	389
<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>4.482</b>	<b>13.609</b>	<b>1.966</b>	<b>4.226</b>	<b>-1.463</b>	<b>22.820</b>

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013**  
 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

**Balance de situación por segmentos de negocio: Ejercicio 2012 (millones de euros)**

Activo	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto	Total
<b>Activos no corrientes</b>	<b>750</b>	<b>12.178</b>	<b>1.604</b>	<b>2.029</b>	<b>98</b>	<b>16.660</b>
Fondos de comercio	177	391	0	919	0	1.487
Activos intangibles	4	6	0	99	6	116
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	4	6.958	0	248	-455	6.755
Inversiones inmobiliarias	0	0	0	0	35	35
Inmovilizado material	106	18	0	361	21	506
Inversiones en asociadas	6	2.668	1.604	44	0	4.322
Activos financieros no corrientes	220	1.193	0	250	11	1.674
Impuestos diferidos	231	789	0	109	479	1.608
Derivado financieros a valor razonable largo plazo	2	156	0	0	0	158
<b>Activos corrientes</b>	<b>4.033</b>	<b>1.046</b>	<b>76</b>	<b>1.256</b>	<b>-841</b>	<b>5.570</b>
Activos clasificados como mantenidos para la venta	0	0	0	2	0	2
Existencias	186	10	0	18	180	394
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.102	452	25	1.032	-413	2.198
Tesorería y equivalentes	2.745	582	51	204	-615	2.967
Créditos con empresas del grupo	1.664	0	36	3	-1.703	0
Resto	1.081	582	16	200	1.087	2.967
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	0	1	0	0	7	8
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>4.784</b>	<b>13.224</b>	<b>1.680</b>	<b>3.285</b>	<b>-743</b>	<b>22.230</b>
Pasivo y Patrimonio neto	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto	Total
<b>Patrimonio neto</b>	<b>631</b>	<b>3.217</b>	<b>1.597</b>	<b>1.080</b>	<b>-744</b>	<b>5.781</b>
<b>Patrimonio neto atribuible a los accionistas</b>	<b>657</b>	<b>3.140</b>	<b>1.597</b>	<b>1.075</b>	<b>-809</b>	<b>5.660</b>
Patrimonio neto atribuible a los socios externos	-26	77	0	5	65	121
<b>Ingresos a distribuir en varios ejercicios</b>	<b>5</b>	<b>312</b>	<b>0</b>	<b>38</b>	<b>0</b>	<b>356</b>
<b>Pasivos no corrientes</b>	<b>875</b>	<b>8.052</b>	<b>79</b>	<b>992</b>	<b>1.118</b>	<b>11.117</b>
Déficit de pensiones	1	0	0	104	0	105
Otras provisiones	174	627	0	196	169	1.166
Deuda financiera	547	5.416	0	399	635	6.996
Deudas con empresas del grupo	376	9	0	0	-385	0
Resto	171	5.407	0	399	1.020	6.996
Otras deudas	20	149	29	35	-29	203
Impuestos diferidos	118	472	51	198	240	1.080
Derivados financieros a valor razonable	15	1.388	0	62	103	1.567
<b>Pasivos corrientes</b>	<b>3.272</b>	<b>1.643</b>	<b>4</b>	<b>1.175</b>	<b>-1.117</b>	<b>4.976</b>
Deuda financiera	-16	1.309	6	426	-496	1.229
Deudas con empresas del grupo	-29	149	6	369	-495	0
Resto	13	1.160	0	57	-1	1.229
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	0	60	0	0	5	65
Deudas por operaciones de tráfico	2.897	274	-2	724	-626	3.267
Provisiones para operaciones de tráfico	391	0	0	24	0	415
<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>4.784</b>	<b>13.224</b>	<b>1.680</b>	<b>3.285</b>	<b>-743</b>	<b>22.230</b>

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013**  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

**Cuenta de Pérdidas y Ganancias por segmentos de negocio: Ejercicio 2013**

(Millones de euros)	Construcción		Autopistas		Aeropuertos		Servicios		Resto		Total	
	Antes de ajustes V.R.	Total Ajustes V.R. (*)	Antes de ajustes V.R.	Total Ajustes V.R. (*)	Antes de ajustes V.R.	Total Ajustes V.R. (*)	Antes de ajustes V.R.	Total Ajustes V.R. (*)	Antes de ajustes V.R.	Total Ajustes V.R. (*)	Antes de ajustes V.R.	Total Ajustes V.R. (*)
Cifra de Ventas	4.064	0	4.064	0	429	0	3.656	0	3.656	9	0	9
Otros Ingresos	3	0	3	0	0	0	7	0	7	0	0	7
<b>Total Ingresos de explotación</b>	<b>4.067</b>	<b>0</b>	<b>4.067</b>	<b>0</b>	<b>429</b>	<b>0</b>	<b>3.663</b>	<b>0</b>	<b>3.663</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>9</b>
Consumos	912	0	912	3	3	0	250	0	250	15	0	15
Gastos de personal	596	0	596	59	6	0	1.635	0	1.635	56	0	56
Otros gastos de explotación	2.216	0	2.216	91	0	11	1.456	0	1.456	-64	0	-64
<b>Total Gastos de explotación</b>	<b>3.724</b>	<b>0</b>	<b>3.724</b>	<b>153</b>	<b>0</b>	<b>17</b>	<b>3.341</b>	<b>0</b>	<b>3.341</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>7</b>
<b>Resultado bruto de explotación</b>	<b>343</b>	<b>0</b>	<b>343</b>	<b>276</b>	<b>0</b>	<b>-8</b>	<b>321</b>	<b>0</b>	<b>321</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>2</b>
Dotaciones a la amortización del inmovilizado	28	0	28	75	0	0	127	0	127	3	0	3
<b>Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado</b>	<b>314</b>	<b>0</b>	<b>314</b>	<b>202</b>	<b>0</b>	<b>-9</b>	<b>195</b>	<b>0</b>	<b>195</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>
Deterioros y enajenación de inmovilizado	46	0	46	6	6	40	22	17	39	0	-6	-6
<b>Resultado de explotación</b>	<b>361</b>	<b>0</b>	<b>360</b>	<b>202</b>	<b>6</b>	<b>32</b>	<b>216</b>	<b>17</b>	<b>234</b>	<b>-1</b>	<b>-6</b>	<b>-7</b>
Resultado financiero por financiación de proyectos de infraestructuras	-9	0	-9	-312	0	0	-16	0	-16	0	0	0
Resultado derivados y otros resultados financieros proyectos de infraestructuras	0	0	0	-7	-1	0	8	8	0	0	0	0
<b>Resultado financiero de proyectos de infraestructuras</b>	<b>-9</b>	<b>0</b>	<b>-9</b>	<b>-319</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-17</b>	<b>8</b>	<b>-9</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-7</b>
Resultado financiero por financiación de sociedades ex-proyectos derivados y otros resultados financieros sociedades ex-proyectos	22	0	22	3	0	4	-29	0	-29	-52	0	-52
Resultado financiero sociedades ex-proyectos	0	14	14	-6	7	1	-10	9	-1	0	39	39
<b>Resultado financiero</b>	<b>22</b>	<b>14</b>	<b>35</b>	<b>-3</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>-39</b>	<b>9</b>	<b>-31</b>	<b>-52</b>	<b>39</b>	<b>-13</b>
<b>Participación en beneficio de soc.puestas en equivalencia</b>	<b>12</b>	<b>14</b>	<b>26</b>	<b>-322</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>-56</b>	<b>17</b>	<b>-39</b>	<b>-52</b>	<b>39</b>	<b>-12</b>
Impuesto sobre beneficios	-137	0	-137	15	-16	-1	21	-53	-5	-58	27	-6
<b>Resultado consolidado antes de impuestos</b>	<b>372</b>	<b>14</b>	<b>385</b>	<b>-62</b>	<b>20</b>	<b>-42</b>	<b>361</b>	<b>-25</b>	<b>336</b>	<b>175</b>	<b>34</b>	<b>209</b>
Resultado sobre beneficios	-137	0	-137	15	-16	-1	21	-53	-5	-58	27	-6
<b>Resultado consolidado actividades continuadas</b>	<b>235</b>	<b>14</b>	<b>248</b>	<b>-47</b>	<b>5</b>	<b>-42</b>	<b>383</b>	<b>-25</b>	<b>358</b>	<b>122</b>	<b>29</b>	<b>151</b>
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Resultado consolidado del ejercicio</b>	<b>235</b>	<b>14</b>	<b>248</b>	<b>-47</b>	<b>5</b>	<b>-42</b>	<b>383</b>	<b>-25</b>	<b>358</b>	<b>122</b>	<b>29</b>	<b>151</b>
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-31	0	-31	57	0	0	-1	0	-1	0	-2	2
<b>Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad</b>	<b>203</b>	<b>14</b>	<b>217</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>383</b>	<b>-25</b>	<b>358</b>	<b>120</b>	<b>29</b>	<b>150</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a socios externos</b>	<b>-31</b>	<b>0</b>	<b>-31</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>	<b>2</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad</b>	<b>203</b>	<b>14</b>	<b>217</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>383</b>	<b>-25</b>	<b>358</b>	<b>120</b>	<b>29</b>	<b>150</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a socios externos</b>	<b>-31</b>	<b>0</b>	<b>-31</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>	<b>2</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad</b>	<b>203</b>	<b>14</b>	<b>217</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>383</b>	<b>-25</b>	<b>358</b>	<b>120</b>	<b>29</b>	<b>150</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a socios externos</b>	<b>-31</b>	<b>0</b>	<b>-31</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>	<b>2</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad</b>	<b>203</b>	<b>14</b>	<b>217</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>383</b>	<b>-25</b>	<b>358</b>	<b>120</b>	<b>29</b>	<b>150</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a socios externos</b>	<b>-31</b>	<b>0</b>	<b>-31</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>	<b>2</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad</b>	<b>203</b>	<b>14</b>	<b>217</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>383</b>	<b>-25</b>	<b>358</b>	<b>120</b>	<b>29</b>	<b>150</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a socios externos</b>	<b>-31</b>	<b>0</b>	<b>-31</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>	<b>2</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad</b>	<b>203</b>	<b>14</b>	<b>217</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>383</b>	<b>-25</b>	<b>358</b>	<b>120</b>	<b>29</b>	<b>150</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a socios externos</b>	<b>-31</b>	<b>0</b>	<b>-31</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>	<b>2</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad</b>	<b>203</b>	<b>14</b>	<b>217</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>383</b>	<b>-25</b>	<b>358</b>	<b>120</b>	<b>29</b>	<b>150</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a socios externos</b>	<b>-31</b>	<b>0</b>	<b>-31</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>	<b>2</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad</b>	<b>203</b>	<b>14</b>	<b>217</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>383</b>	<b>-25</b>	<b>358</b>	<b>120</b>	<b>29</b>	<b>150</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a socios externos</b>	<b>-31</b>	<b>0</b>	<b>-31</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>	<b>2</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad</b>	<b>203</b>	<b>14</b>	<b>217</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>383</b>	<b>-25</b>	<b>358</b>	<b>120</b>	<b>29</b>	<b>150</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a socios externos</b>	<b>-31</b>	<b>0</b>	<b>-31</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>	<b>2</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad</b>	<b>203</b>	<b>14</b>	<b>217</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>383</b>	<b>-25</b>	<b>358</b>	<b>120</b>	<b>29</b>	<b>150</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a socios externos</b>	<b>-31</b>	<b>0</b>	<b>-31</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>	<b>2</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad</b>	<b>203</b>	<b>14</b>	<b>217</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>383</b>	<b>-25</b>	<b>358</b>	<b>120</b>	<b>29</b>	<b>150</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a socios externos</b>	<b>-31</b>	<b>0</b>	<b>-31</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>	<b>2</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad</b>	<b>203</b>	<b>14</b>	<b>217</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>383</b>	<b>-25</b>	<b>358</b>	<b>120</b>	<b>29</b>	<b>150</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a socios externos</b>	<b>-31</b>	<b>0</b>	<b>-31</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>	<b>2</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad</b>	<b>203</b>	<b>14</b>	<b>217</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>383</b>	<b>-25</b>	<b>358</b>	<b>120</b>	<b>29</b>	<b>150</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a socios externos</b>	<b>-31</b>	<b>0</b>	<b>-31</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>	<b>2</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad</b>	<b>203</b>	<b>14</b>	<b>217</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>383</b>	<b>-25</b>	<b>358</b>	<b>120</b>	<b>29</b>	<b>150</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a socios externos</b>	<b>-31</b>	<b>0</b>	<b>-31</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>	<b>2</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad</b>	<b>203</b>	<b>14</b>	<b>217</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>383</b>	<b>-25</b>	<b>358</b>	<b>120</b>	<b>29</b>	<b>150</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a socios externos</b>	<b>-31</b>	<b>0</b>	<b>-31</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>	<b>2</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad</b>	<b>203</b>	<b>14</b>	<b>217</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>383</b>	<b>-25</b>	<b>358</b>	<b>120</b>	<b>29</b>	<b>150</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a socios externos</b>	<b>-31</b>	<b>0</b>	<b>-31</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>	<b>2</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad</b>	<b>203</b>	<b>14</b>	<b>217</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>383</b>	<b>-25</b>	<b>358</b>	<b>120</b>	<b>29</b>	<b>150</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a socios externos</b>	<b>-31</b>	<b>0</b>	<b>-31</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>	<b>2</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad</b>	<b>203</b>	<b>14</b>	<b>217</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>383</b>	<b>-25</b>	<b>358</b>	<b>120</b>	<b>29</b>	<b>150</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a socios externos</b>	<b>-31</b>	<b>0</b>	<b>-31</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>	<b>2</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad</b>	<b>203</b>	<b>14</b>	<b>217</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>383</b>	<b>-25</b>	<b>358</b>	<b>120</b>	<b>29</b>	<b>150</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a socios externos</b>	<b>-31</b>	<b>0</b>	<b>-31</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>	<b>2</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad</b>	<b>203</b>	<b>14</b>	<b>217</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>383</b>	<b>-25</b>	<b>358</b>	<b>120</b>	<b>29</b>	<b>150</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a socios externos</b>	<b>-31</b>	<b>0</b>	<b>-31</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>	<b>2</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad</b>	<b>203</b>	<b>14</b>	<b>217</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>383</b>	<b>-25</b>	<b>358</b>	<b>120</b>	<b>29</b>	<b>150</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a socios externos</b>	<b>-31</b>	<b>0</b>	<b>-31</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>	<b>2</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad</b>	<b>203</b>	<b>14</b>	<b>217</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>383</b>	<b>-25</b>	<b>358</b>	<b>120</b>	<b>29</b>	<b>150</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a socios externos</b>	<b>-31</b>	<b>0</b>	<b>-31</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>	<b>2</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad</b>	<b>203</b>	<b>14</b>	<b>217</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>383</b>	<b>-25</b>	<b>358</b>	<b>120</b>	<b>29</b>	<b>150</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a socios externos</b>	<b>-31</b>	<b>0</b>	<b>-31</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>	<b>2</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad</b>	<b>203</b>	<b>14</b>	<b>217</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>383</b>	<b>-25</b>	<b>358</b>	<b>120</b>	<b>29</b>	<b>150</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a socios externos</b>	<b>-31</b>	<b>0</b>	<b>-31</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>	<b>2</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad</b>	<b>203</b>	<b>14</b>	<b>217</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>383</b>	<b>-25</b>	<b>358</b>	<b>120</b>	<b>29</b>	<b>150</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a socios externos</b>	<b>-31</b>	<b>0</b>	<b>-31</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>	<b>2</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad</b>	<b>203</b>	<b>14</b>	<b>217</b>	<b>10</b>								

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013**  
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

**Cuenta de Pérdidas y Ganancias por segmentos de negocio: Ejercicio 2012**

(Millones de euros)	Construcción		Autogás		Aeropuertos		Servicios		Resto		Total	
	Antes de ajustes V.R.	Antes de ajustes V.R. (*)	Antes de ajustes V.R.	Antes de ajustes V.R. (*)	Antes de ajustes V.R.	Antes de ajustes V.R. (*)	Antes de ajustes V.R.	Antes de ajustes V.R. (*)	Antes de ajustes V.R.	Antes de ajustes V.R. (*)	Antes de ajustes V.R.	Antes de ajustes V.R. (*)
Ofra de Ventas	4.326	0	381	0	8	0	2.895	0	20	0	20	7.630
Otros ingresos	7	0	0	0	0	0	9	0	1	0	1	17
<b>Total Ingresos de explotación</b>	<b>4.332</b>	<b>0</b>	<b>381</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>2.904</b>	<b>0</b>	<b>21</b>	<b>0</b>	<b>21</b>	<b>7.647</b>
Consumos	1.044	0	1.044	0	0	0	226	0	21	0	21	1.295
Gastos de personal	627	0	55	0	4	0	1.355	0	61	0	61	2.102
Otros gastos de explotación	2.324	0	51	0	2	0	1.010	0	-64	0	-64	3.323
<b>Total Gastos de explotación</b>	<b>3.995</b>	<b>0</b>	<b>3.995</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>2.590</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>6.720</b>
<b>Resultado bruto de explotación</b>	<b>337</b>	<b>0</b>	<b>337</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>313</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>927</b>
Dotaciones a la amortización del inmovilizado	38	0	38	0	0	0	110	0	110	0	3	219
<b>Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado</b>	<b>298</b>	<b>0</b>	<b>298</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>203</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>708</b>
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	-11	-11	0	115	0	-30	-30	-23	-23	-23	52
<b>Resultado de explotación</b>	<b>298</b>	<b>-11</b>	<b>288</b>	<b>0</b>	<b>204</b>	<b>117</b>	<b>203</b>	<b>-30</b>	<b>0</b>	<b>-23</b>	<b>-23</b>	<b>760</b>
Resultado financiero por financiación de proyectos de infraestructuras	-10	0	-10	0	0	0	-18	0	0	0	0	-298
Resultado derivados y otros resultados financieros proyectos de infraestructuras	0	0	-5	2	-3	0	0	0	0	0	0	-6
<b>Resultado financiero de proyectos de infraestructuras</b>	<b>-10</b>	<b>0</b>	<b>-275</b>	<b>2</b>	<b>-273</b>	<b>0</b>	<b>-19</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-302</b>
Resultado financiero por financiación de sociedades ex-proyectos	40	0	40	0	4	0	-18	0	-68	0	-68	-32
Resultados derivados y otros resultados financieros sociedades ex-proyectos	-5	0	-5	0	-2	0	-6	0	6	46	52	-13
<b>Resultado financiero sociedades ex-proyectos</b>	<b>35</b>	<b>0</b>	<b>35</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>-24</b>	<b>0</b>	<b>-62</b>	<b>46</b>	<b>-16</b>	<b>46</b>
<b>Resultado financiero</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>25</b>	<b>-271</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>-43</b>	<b>0</b>	<b>-62</b>	<b>46</b>	<b>-16</b>	<b>-301</b>
Participación en beneficio de soc.puestas en equivalencia	-1	0	-1	47	-4	42	11	0	11	0	0	214
<b>Resultado consolidado antes de impuestos</b>	<b>322</b>	<b>-11</b>	<b>311</b>	<b>-20</b>	<b>277</b>	<b>65</b>	<b>171</b>	<b>-30</b>	<b>141</b>	<b>-61</b>	<b>23</b>	<b>688</b>
Impuesto sobre beneficios	-94	2	-92	0	69	0	-36	7	-29	5	-9	-106
<b>Resultado consolidado actividades continuadas</b>	<b>228</b>	<b>-9</b>	<b>219</b>	<b>-20</b>	<b>208</b>	<b>65</b>	<b>135</b>	<b>-23</b>	<b>112</b>	<b>-56</b>	<b>14</b>	<b>42</b>
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Resultado consolidado del ejercicio</b>	<b>228</b>	<b>-9</b>	<b>219</b>	<b>-20</b>	<b>208</b>	<b>65</b>	<b>135</b>	<b>-23</b>	<b>112</b>	<b>-56</b>	<b>14</b>	<b>42</b>
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-19	4	-15	82	0	82	0	0	-3	0	-3	60
<b>Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad</b>	<b>209</b>	<b>-5</b>	<b>204</b>	<b>12</b>	<b>10</b>	<b>346</b>	<b>135</b>	<b>-23</b>	<b>112</b>	<b>-59</b>	<b>14</b>	<b>643</b>

(\*) Corresponde a resultados por variación en el valor razonable de derivados y otros activos y pasivos financieros (Nota 11), deterioro de activos y pasivos (Nota 23) y el impacto de ambos conceptos dentro del epígrafe Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia (Nota 9).

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

El detalle por segmento de las adiciones en las principales partidas de activos no corrientes, tal y como se exige por la NIIF 8 es como sigue:

	Millones de euros							
	Adiciones en proyectos de infraestructuras		Adiciones al inmovilizado material		Adiciones de intangibles y fondo de comercio		Adiciones de asociadas	
	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012
Construcción	0	6	30	41	0	0	0	0
Autopistas	983	896	2	26	0	0	0	4
Servicios	23	32	49	66	566	7	12	0
<b>Total</b>	<b>1.005</b>	<b>935</b>	<b>82</b>	<b>133</b>	<b>566</b>	<b>7</b>	<b>12</b>	<b>4</b>

Las adiciones en proyectos de infraestructuras se detallan por segmento de negocio en la Nota 7 de la memoria.

La distribución de la cifra de ventas por segmentos y su comparación con el ejercicio anterior es la siguiente:

	Millones de euros					
	Ventas externas	2013 Ventas entre segmentos	Total	Ventas externas	2012 Ventas entre segmentos	Total
	2013	2012	2013	2012	2013	2012
Construcción	3.213	851	4.064	3.660	666	4.326
Autopistas	422	7	429	380	1	381
Aeropuertos	8	0	8	8	0	8
Servicios	3.646	11	3.656	2.887	7	2.895
Resto y ajustes	58	-49	9	77	-57	20
<b>Total</b>	<b>7.347</b>	<b>820</b>	<b>8.166</b>	<b>7.013</b>	<b>617</b>	<b>7.630</b>

Las ventas entre segmentos que se quedan sin eliminar en el consolidado del grupo son las correspondientes a las ventas de la división de construcción a las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras tal y como se comenta en la Nota 2.4 y en la Nota 33.

### Áreas geográficas

A continuación se presenta el detalle del beneficio neto, activos totales y ventas por áreas geográficas. Las adiciones en proyectos de infraestructuras, inmovilizado material, activos intangibles, fondo de comercio y sociedades puestas en equivalencia por área geográfica se compone de:

	Millones de euros							
	Adiciones en proyectos de infraestructuras, inmovilizado material, activos intangibles, fondo de comercio y soc. ptas. equivalencia		Beneficio neto		Activos totales		Ventas	
	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012
España	87	149	47	187	7.794	8.487	2.590	2.884
Reino Unido	540	15	506	484	3.480	2.946	2.611	1.868
E.E.U.U.	990	912	44	15	6.145	4.969	1.337	1.095
Canadá	0	0	67	43	2.329	2.763	40	9
Polonia	0	0	49	14	1.006	970	1.138	1.460
Resto	48	1	15	-52	2.066	2.095	450	314
<b>Total</b>	<b>1.665</b>	<b>1.077</b>	<b>727</b>	<b>692</b>	<b>22.820</b>	<b>22.230</b>	<b>8.166</b>	<b>7.630</b>

(\*) A efectos de presentación de este cuadro, los resultados generados por desinversiones se presentan en el país donde se localiza la inversión.

Adicionalmente de la información por segmentos indicada en esta Nota de la memoria, se incluye información adicional en las siguientes Notas:

- Detalle de proyectos de infraestructuras por segmentos de negocio y para los principales grupos de proyectos separados por geografía se detallan en la Nota 7 de la presente memoria.
- El detalle de Flujo de Caja separando proyectos de infraestructuras y resto, y desglosando el detalle por segmentos se incluye en el Informe de Gestión.

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### 5. Fondo de comercio y adquisiciones

#### 5.1. Adquisiciones realizadas en el ejercicio

La continuación se presenta un cuadro con la evolución del Fondo de Comercio durante el ejercicio 2013:

Millones de euros	Saldos al 31/12/2012	Variaciones de perímetro / Adiciones	Deterioros	Tipo de cambio	Saldos al 31/12/2013
<b>Servicios</b>	<b>919</b>	<b>453</b>	<b>0</b>	<b>-6</b>	<b>1.366</b>
Amey	479	420	0	-2	896
Servicios España	440	0	0	0	440
Resto Servicios	0	34	0	-4	30
<b>Construcción</b>	<b>177</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-6</b>	<b>172</b>
Webber	106	0	0	-5	101
Budimex	72	0	0	-1	71
<b>Autopistas</b>	<b>391</b>	<b>0</b>	<b>-31</b>	<b>-4</b>	<b>355</b>
Euroscut Algarve	15	0	0	0	15
Ausol	101	0	-31	0	70
Autema	175	0	0	0	175
Chicago Skyway	100	0	0	-4	96
<b>Total</b>	<b>1.487</b>	<b>453</b>	<b>-31</b>	<b>-16</b>	<b>1.893</b>

La principal variación del epígrafe se produce en la división de Servicios, por las incorporaciones al perímetro consolidado de las sociedades Enterprise y Steel Ingeniería, mencionadas en la Nota 2 de los presentes Estados Financieros Consolidados.

En cuanto a la incorporación al perímetro de Enterprise, según se describe en la mencionada Nota 1, con fecha 21 de febrero Ferrovial Servicios llegó a un acuerdo con el inversor internacional 3i para adquirir dicha sociedad, una de las principales empresas británicas de servicios a "utilities" y al sector público, por un valor de empresa de 393 millones de libras, 474 millones de euros. Esta operación estaba sujeta a la aprobación de la Comisión Europea, aprobación que se produjo el pasado 8 de abril, momento a partir del cual se integraron los estados financieros de Enterprise en el perímetro del Grupo Ferrovial. La participación adquirida inicialmente por Ferrovial Servicios, S.A. fue traspasada posteriormente a la sociedad Amey, Plc con el objetivo de realizar la integración tanto mercantil como organizativa de ambas sociedades. El fondo de comercio generado en esta adquisición (356 millones de libras, 420 millones de euros) se integra por lo tanto en el fondo de comercio de Amey.

Según se describe en la Nota 2.2, relativa a juicios y estimaciones realizadas, la valoración de los activos y pasivos adquiridos en dichas sociedades se ha realizado en función de la mejor información disponible en la fecha de formulación de estos estados financieros consolidados sobre los hechos analizados. La obtención de información adicional, actualmente no disponible o más detallada sobre dichos activos y pasivos, podría dar lugar a nuevas valoraciones, que obliguen a modificar posteriormente (al alza o a la baja) las valoraciones descritas en los presentes estados financieros consolidados resumidos intermedios, sin que dicho periodo exceda del plazo de doce meses desde la adquisición, según dispone la NIIF 3 párrafo 45.

En la siguiente tabla, expresada en millones de libras, se resume el valor contable de los activos y pasivos en la sociedad adquirida, los ajustes de valor razonable, el valor razonable después de ajustes y el fondo de comercio generado:

Millones de libras	Valor contable en la sociedad adquirida	Ajustes de valor razonable	Valor razonable después de ajustes
Activos intangibles - Otros	0	97	97
Activos intangibles - Licencias y software	13	-11	3
Otros activos no corrientes	41	3	44
Existencias	6	-1	5
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	171	-5	166
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	-190	4	-186
Déficit de pensiones	-1	2	1
Provisiones a largo plazo	-5	-74	-79
Otros pasivos no corrientes	-8	0	-8
Impuestos diferidos	-24	18	-6
<b>Total activos netos ex posición neta de tesorería (2)</b>	<b>3</b>	<b>33</b>	<b>36</b>
Precio de compra (1)			-393
<b>Fondo de comercio (1) - (2)</b>			<b>356</b>



## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Los principales impactos del proceso de asignación del precio realizados son:

- Valoración de la cartera de contratos y las relaciones con clientes, lo que ha supuesto aflorar valor por dichos activos intangibles por un importe final de 97 millones de libras, que no se encontraba reconocido previamente.
- Asignación a provisiones por pérdidas presupuestadas en contratos a largo plazo y reconocimiento de pasivos contingentes identificados en el proceso de revisión realizado con carácter previo a la adquisición, lo que ha supuesto el reconocimiento de provisiones a largo plazo por valor de 74 millones de libras.
- Estimación del impacto fiscal de los ajustes anteriormente mencionados, por importe total de 18 millones de libras.

Tras la realización de dicho proceso de asignación del precio, la diferencia entre el valor razonable neto de los activos adquiridos (36 millones de libras) y el valor de adquisición (393 millones de libras), se ha reconocido un fondo de comercio adicional en Amey de 356 millones de libras (420 millones de euros a 31 de diciembre de 2013), que se justifica por la entrada de Amey en nuevos mercados en los que no estaba presente y las sinergias en la integración de Enterprise en la estructura del grupo.

Por otro lado, **en cuanto a la incorporación de Steel Ingeniería**, con fecha 7 de febrero de 2013 Ferrovial Servicios adquirió de manera efectiva una participación del 70% en el capital social de dicha sociedad, por un valor de empresa de 29 millones de euros. Por este motivo, según lo establecido en la NIIF 3, se ha procedido a realizar un proceso de asignación del precio de compra, resultando un fondo de comercio de adquisición de 16 millones de euros. En ese proceso de asignación se ha considerado que el importe en libros de los activos y pasivos adquiridos no difiere significativamente de su valor razonable. Los principales impactos en el balance consolidado del grupo por la incorporación al perímetro de Steel Ingeniería se producen en los epígrafes de Clientes y Acreedores comerciales, por importe de 12 y 6 millones de euros, respectivamente, así como en Posición Neta de Tesorería (-9 millones de euros).

Adicionalmente, en el momento de la compra, Ferrovial Servicios y los accionistas previos de la compañía otorgaron opciones de compra y de venta cruzadas por el 30% restante, con periodo de ejercicio por las partes comprendido entre el 1 de abril de 2016 y el 30 de junio del mismo año, y con precio determinable en función de criterios de consecución de EBIT por parte de la sociedad adquirida, ya establecidos y fijados en el correspondiente pacto de accionistas. Por este motivo, se ha considerado que dichas opciones de compra y venta cruzadas constituyen en realidad un contrato de aplazamiento del pago del 30% de la participación restante, y no una participación minoritaria de un socio externo. Así, se ha procedido a integrar la totalidad de los estados financieros de Steel Ingeniería en el perímetro consolidado del grupo, reconociendo una provisión a largo plazo por la mejor estimación del importe a pagar (18 millones de euros en el momento de la incorporación de la sociedad al perímetro de consolidación del grupo, 16 millones de euros a 31 de diciembre de 2013), con contrapartida en el fondo de comercio.

Las ventas de Enterprise en 2013 ascienden a 1.036 millones de euros, de los cuales se han integrado en el Grupo consolidado 762 millones de euros, correspondientes a las ventas realizadas desde abril de 2013, fecha de entrada en el perímetro. En el caso de Steel Ingeniería, en las ventas del Grupo consolidado se han integrado las ventas realizadas por la sociedad durante todo el ejercicio, por importe de 39 millones de euros. La aportación al resultado consolidado de dichas sociedades es de -15 millones de euros en el caso de Enterprise (excluyendo los costes de adquisición de la sociedad y de su integración con Amey esta aportación sería de 5 millones de euros) y de 4 millones de euros en el caso de Steel Ingeniería.

En cuanto a la división de Construcción, según se describe en la Nota 1, con fecha 04 de enero, Grupo Budimex adquirió una participación adicional del 19.88% sobre su filial **Elektromontaz Poznan**, por un importe de 7 millones de zlotys (2 millones de euros). Con esta adquisición, Budimex alcanzó un porcentaje total de participación del 50,66% sobre la filial, pasando ésta a integrarse por el método de consolidación global en los estados financieros del Grupo consolidado. Esta toma de control ha significado reconocer el total de la participación a valor razonable, lo que ha supuesto un impacto de 1 millón de euros en el resultado de Budimex (0,4 millones de euros en el resultado atribuido a la sociedad dominante).

### 5.2. Test de deterioro de los fondos de comercio.

#### A. Fondos de Comercio de Servicios (Amey y Ferrovial Servicios):

A efectos de determinar las unidades generadoras de efectivo con el objetivo de evaluar el eventual deterioro de los fondos de comercio existentes, es preciso señalar que en el caso de Enterprise dicha valoración se realiza de forma conjunta con Amey. Esto es así debido a que, como consecuencia del proceso de integración de dichas sociedades, el nivel en el que se puede realizar una identificación razonable de todos los activos comunes es del grupo resultante, siendo éste además el nivel que se espera se generen las sinergias previstas en la combinación de negocio. Este criterio es conforme a lo establecido en los párrafos 80 y 102 de la NIC 36.

De forma similar, la reorganización realizada por la división de servicios en España ha llevado a la integración de las actividades de Cespa y Ferroser, formando también en su conjunto una unidad generadora de efectivo a efectos de realización del test de deterioro del fondo de comercio proveniente de la compra de Cespa.

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Para realizar el test de deterioro del fondo de comercio de Amey y Ferrovial Servicios España, por importe de 896 y 440 millones de euros al 31 de diciembre de 2013, respectivamente (479 y 440 millones de euros al 31 de diciembre de 2012, respectivamente) se usan proyecciones de flujos del proyecto en un periodo de cinco años, calculando un valor residual basado en el flujo del último año proyectado, siempre y cuando ese flujo sea representativo de un flujo normalizado, y aplicando una tasa de crecimiento que en ningún caso es superior a la estimada a largo plazo para el mercado en que opera la sociedad.

Para el descuento de los flujos se utiliza una tasa de descuento basada en el coste medio ponderado del capital (WACC) para ese tipo de activos. Ferrovial utiliza para valorar compañías una tasa libre de riesgo tomando como referencia habitualmente el bono a 10 años en función de la localización y una prima de mercado del 5,5% basándose en estudios recientes sobre primas exigidas a largo plazo. Por otra parte, para recoger el riesgo de cada compañía, se han seleccionado portafolios de compañías comparables para realizar posteriormente análisis de regresión y obtener unas betas desapalancadas. Las betas resultantes de este análisis se han contrastado con otras fuentes habitualmente utilizadas por analistas y bancos de inversión (Barra Beta, Bloomberg, etc.).

Los flujos proyectados están basados en las últimas estimaciones aprobadas por la compañía, los cuales tienen en cuenta la evolución histórica reciente. A este respecto, señalar que el resultado de explotación de Ferrovial Servicios España y Amey se ha comportado durante 2013 en línea con lo estimado en el Presupuesto y la cartera ha crecido de forma relevante, un 21% en España y 53% en el Reino Unido (16% sin considerar la adquisición de Enterprise).

Las tasas de descuento (WACC) utilizadas para calcular el test de deterioro son 7,7% en el Reino Unido y 8,3% en España (frente a las tasas del año anterior de 7,3% y 8,9%, respectivamente) y las tasas de crecimiento a perpetuidad (g) son 2,0% en ambos casos (en Diciembre 2012 se utilizó un 2% en el Reino Unido y 3% en España).

La valoración de Amey que se desprende del modelo de test de deterioro es un 315% superior a su valor contable. En el caso de Ferrovial Servicios España, dicha diferencia es de un 23%.

Para estos fondos de comercio se realizan adicionalmente análisis de sensibilidad, especialmente con relación al margen bruto de explotación, a la tasa de descuento y crecimiento a perpetuidad, con el objetivo de asegurarse de que posibles cambios en la estimación, no tienen repercusión en la posible recuperación de los fondos de comercio registrados.

En concreto se ha realizado un escenario stress con un crecimiento a perpetuidad del 1% y una reducción del margen bruto de explotación de 100 puntos básicos. La valoración que se desprende en este escenario presenta un holgura frente al valor contable de 119% en Amey y 3% en Ferrovial Servicios España.

### **B. Fondos de comercio de Construcción (Webber y Budimex):**

El importe de los fondos de comercio de Webber y Budimex ascienden, al 31 de diciembre de 2013, a 101 y 71 millones de euros (106 y 72 millones de euros al 31 de diciembre de 2012, respectivamente).

En el caso de Budimex al ser una sociedad cotizada en la bolsa de Varsovia, el análisis de una posible pérdida en el valor del Fondo de Comercio se ha realizado comprobando que el valor de cierre de cotización de la compañía es superior a su valor contable más el valor del fondo de comercio asignado, sin que de dicho análisis se haya puesto de manifiesto la existencia de un deterioro.

El valor de cotización de Budimex a 31 de diciembre de 2013 es un 228% superior a su valor contable.

En el caso de Webber se ha seguido una metodología similar a la mencionada para las sociedades de servicios, utilizando una tasa de descuento (WACC) de 8,4% (frente a 9,0% en Diciembre 2012), y una tasa de crecimiento a perpetuidad del 2,0% (al igual que en Diciembre 2012). En el cálculo del WACC anterior se ha usado la cotización "spot" del bono americano a 10 años.

Los flujos proyectados están basados en las últimas estimaciones aprobadas por la compañía, los cuales tienen en cuenta la evolución histórica reciente. Para proyectar el crecimiento de las ventas y el resto de variables operativas se han considerado los contratos existentes en la cartera. Señalar que el resultado de explotación de webber crece un 14,3% frente a 2012 y que la cartera se ha reducido un 11% (este último dato estaba previsto por la alta ejecución de contratos).

En el caso de Webber, la valoración que se desprende del modelo del test de deterioro es un 49% superior a su valor contable.

Para el fondo de comercio de Webber se ha realizado un análisis de sensibilidad, especialmente con relación al margen bruto de explotación, a la tasa de descuento y crecimiento a perpetuidad, con el objetivo de asegurarse de que posibles cambios en la estimación, no tienen repercusión en la posible recuperación de los fondos de comercio registrados.

En concreto se ha realizado un escenario stress con un crecimiento a perpetuidad del 1% y una reducción del margen bruto de explotación de 100 puntos básicos. La valoración que se desprende en este escenario presenta un holgura del 26% frente al valor contable.

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### C. Fondos de comercio Autopistas:

El fondo de comercio de la actividad de Autopistas asciende a 31 de diciembre de 2013 a 355 millones de euros (391 millones de euros al 31 de diciembre de 2012). El valor recuperable de las autopistas ha sido calculado como el mayor entre el valor razonable menos los costes estimados de venta o el valor en uso. Para calcular el valor en uso de sociedades concesionarias con una estructura financiera independiente y una duración limitada, se realiza una valoración descontando los flujos esperados para el accionista hasta el final de la concesión. El grupo cree que para reflejar el valor en uso deben utilizarse modelos que consideren toda la vida concesional al tratarse de activos con fases muy diferenciadas de inversión y crecimiento, y existe visibilidad para utilizar un plan económico financiero específico para cada una durante la vida de la concesión. No se estima en estas valoraciones, por tanto, ningún valor residual. Las proyecciones han sido actualizadas en función de la evolución histórica y peculiaridades de cada activo, utilizando herramientas de modelización a largo plazo para estimar tráfico, mantenimiento extraordinario, etc.

Estos modelos o herramientas para estimar los tráfico se nutren de variables procedentes en gran parte de fuentes públicas (evolución del GDP, inflación, población, motorización, estado de vías alternativas, etc.), existiendo igualmente modelos específicos para estimar el mantenimiento extraordinario en función de diferentes variables (estado del firme, tráfico esperado, etc.).

Los flujos esperados para el accionista se descuentan a un coste estimado del equity que oscila entre el 8,1% de la autopista Chicago Skyway en Estados Unidos y 10,9% de Ausol en España (frente al 9,1% y 11,8% en Diciembre 2012) basado en una tasa libre de riesgo que toma como referencia habitualmente el bono a 30 años en función de la localización de cada sociedad concesionaria, una beta que considera el nivel de apalancamiento y riesgo del activo y una prima estimada de mercado del 5,5%.

En éstas autopistas el posible deterioro se ha calculado confrontando el valor contable de la sociedad (recursos propios de la sociedad más el valor del fondo de comercio neto) con su valor en uso obtenido siguiendo el método de valoración de descuento de flujos de caja descrito previamente. Fruto del análisis realizado, se ha registrado un deterioro de 31 millones de euros respecto al fondo de comercio asignado a Ausol. El origen de dicho deterioro está en la evolución negativa de los tráfico en los últimos años, habiéndose producido durante el ejercicio un empeoramiento de -9,8% en Ausol I y de -3,3% en Ausol II, que se une a la caída experimentada desde 2007, a una tasa anual de -10,2% en Ausol I y de -7,8% en Ausol II.

Respecto al resto de autopistas, Autema y Chicago Skyway presentan un valor contable negativo. En Ausol, a pesar de haberse reconocido un deterioro en el ejercicio, el valor en libros sigue siendo positivo por lo que cualquier variación negativa de las principales hipótesis de la valoración podría suponer un deterioro adicional. En el caso de Algarve, la sociedad presenta holgura, siendo la valoración un 54% superior al valor en libros.

Adicionalmente al deterioro mencionado, se han reconocido otros deterioros en autopistas sin fondo de comercio asignado y que se mencionan en la Nota 23.

### 6. Activos intangibles

En el año 2013, el saldo de los activos intangibles asciende a 229 millones de euros (116 millones de euros en 2012), lo que supone un aumento en el ejercicio de 113 millones de euros.

En este epígrafe se recogen fundamentalmente derechos de carácter contractual que han surgido en el proceso de adquisición de determinadas compañías del segmento de servicios, en concreto:

- La principal variación del ejercicio se produce por el derecho surgido en 2013 como consecuencia de la adquisición de Enterprise (ver Nota 5 sobre fondo de comercio y adquisiciones) por un total de 117 millones de euros (111 millones de euros a diciembre 2013) de los que 114 millones de euros (97 millones de libras) corresponden a la valoración de la cartera de contratos y las relaciones con clientes.

- Derecho surgido en 2010 a operar en una planta de residuos en el Reino Unido con motivo de la adquisición de Donarbon por un importe de 46 millones de euros.

- Derecho surgido en 2005 en el Grupo Amey como consecuencia de un contrato de gestión y asistencia técnica en relación con el metro de Londres por 36 millones de euros.

No se han producido pérdidas o reversiones por deterioros de estos activos intangibles durante el ejercicio 2013.

### 7. Inversiones en proyectos de infraestructuras

El siguiente cuadro muestra los saldos y movimientos de la inversión en proyectos de infraestructuras con un detalle por proyecto para el ejercicio 2013:

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Millones de euros	Saldo al 01/01/2013	Total Adiciones	Total Retiros	Variaciones de perímetro y Traspasos	Efecto tipo de cambio	Saldos al 30/12/2013
Autopistas España	2.486	0	-2	126	0	2.609
Autopistas USA	3.668	983	0	0	-211	4.439
Resto Autopistas	961	0	0	18	0	979
<b>Inversión Autopistas</b>	<b>7.114</b>	<b>983</b>	<b>-2</b>	<b>144</b>	<b>-211</b>	<b>8.027</b>
Amortización acumulada	-450	-58	0	0	4	-504
Provisiones por deterioro	-159	-7	0	4	1	-162
<b>Inversión neta Autopistas</b>	<b>6.505</b>	<b>917</b>	<b>-2</b>	<b>148</b>	<b>-206</b>	<b>7.361</b>
Inversión resto Proyectos de infraestructura	311	23	-3	60	-1	390
Amortización resto Proyectos de infraestructura	-61	-21	3	-35	1	-114
<b>Total Inversión neta Resto Proyectos de infraestructura</b>	<b>250</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>277</b>
<b>TOTAL INVERSIÓN</b>	<b>7.425</b>	<b>1.005</b>	<b>-5</b>	<b>204</b>	<b>-212</b>	<b>8.417</b>
<b>TOTAL AMORTIZACIÓN Y PROVISIÓN</b>	<b>-670</b>	<b>-86</b>	<b>3</b>	<b>-31</b>	<b>6</b>	<b>-779</b>
<b>TOTAL INVERSIÓN NETA</b>	<b>6.755</b>	<b>919</b>	<b>-2</b>	<b>173</b>	<b>-206</b>	<b>7.638</b>

Las variaciones más significativas en 2013 son las siguientes:

Por lo que respecta a las autopistas de Estados Unidos, se han producido incrementos de activos significativos en las autopistas North Tarrant Express 373 millones de euros (302 millones de euros en 2012), la extensión de la autopista North Tarrant Express Extension por 36 millones de euros y LBJ por 564 millones de euros (339 millones de euros en 2012), todas ellas actualmente en construcción.

Por lo que respecta a los traspasos producidos a este epígrafe, 100 millones de euros están asociados a la mayor provisión por expropiaciones de la autopista R-4 Madrid Sur registrada en el presente ejercicio, tal y como se explica en la Nota 22. De igual forma, se traspasan los intereses sobre la deuda pendiente de los créditos a largo plazo que la sociedad mantenía con terceros por 33 millones de euros al epígrafe activos financieros no corrientes, ver Nota 10.

La evolución del tipo de cambio ha supuesto una disminución de los saldos de balance de estos activos de -207 millones de euros (117 millones en 2011), en su totalidad provocada por la evolución del cambio del euro frente al dólar en las autopistas americanas.

Por otra parte, en Resto de Proyectos de Infraestructuras se encuentran los contratos de concesiones otorgadas en la división de Servicios que tienen la calificación de activos intangibles de acuerdo a la CINIIF 12 fundamentalmente asociadas a la Autovía de Aragón Sociedad Concesionaria, S.A. por 188 millones de euros; a diversas plantas de tratamientos de residuos y al Centro de Tratamiento Integral de Murcia (Servicios Urbanos de Murcia, S.A.) por 48 millones de euros.

En el epígrafe de provisiones por deterioro, se incluyen provisiones por pérdidas de valor estimadas de aquellos contratos que no tienen asignado un fondo de comercio. El cálculo de estos posibles deterioros se realizan conforme al mismo criterio indicado en el apartado 5.2.C. El movimiento de la provisión hace referencia fundamentalmente al deterioro de la Autopista SH-130 por un importe de -7 millones de euros (ver nota 23).

En el caso de los proyectos de infraestructuras, todos los activos concesionales están garantizando la deuda existente en las sociedades proyecto. Los intereses activados al respecto en el año 2013 aparecen detallados en la Nota 26.

El movimiento de estos activos durante 2012 fue el siguiente:

Millones de euros	Saldos al 01/01/2012	TOTAL Adiciones	TOTAL Retiros	Traspasos	Efecto tipo de cambio	Saldos al 31/12/2012
Autopistas España	2.577	--	--	-92	--	2.485
Autopistas USA	2.854	894	--	--	-80	3.668
Resto Autopistas	981	2	-21	--	--	962
<b>Inversión Autopistas</b>	<b>6.412</b>	<b>896</b>	<b>-21</b>	<b>-92</b>	<b>-80</b>	<b>7.115</b>
Amortización Autopistas	-510	-21	14	67	1	-450
Provisiones por deterioro	-178	--	--	18	--	-159
<b>Inversión neta Autopistas</b>	<b>5.724</b>	<b>875</b>	<b>-7</b>	<b>-7</b>	<b>-79</b>	<b>6.506</b>
Inversión resto Proyectos de infraestructura	268	38	-7	2	0	301
Amortización resto Proyectos de infraestructura	-32	-18	-2	0	0	-52
<b>Total inversión neta Resto Proyectos de infraestructura</b>	<b>236</b>	<b>20</b>	<b>-9</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>249</b>
<b>TOTAL INVERSIÓN</b>	<b>6.680</b>	<b>934</b>	<b>-28</b>	<b>-90</b>	<b>-80</b>	<b>7.416</b>
<b>TOTAL AMORTIZACIÓN Y PROVISIÓN</b>	<b>-720</b>	<b>-39</b>	<b>12</b>	<b>85</b>	<b>1</b>	<b>-661</b>
<b>TOTAL INVERSIÓN NETA</b>	<b>5.960</b>	<b>895</b>	<b>-16</b>	<b>-5</b>	<b>-79</b>	<b>6.755</b>

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### 8. Inmovilizaciones materiales

El movimiento de los saldos que componen el epígrafe de Inmovilizado material del balance de situación consolidado ha sido el siguiente:

Movimientos durante 2013	Millones de euros			TOTAL
	Terrenos y Construcciones	Instalaciones Técnicas y Maquinarias	Otras instalac.,utilillaje y mobiliario	
<b>Inversión: Saldo al 01.01.2013</b>	<b>131</b>	<b>773</b>	<b>677</b>	<b>1.581</b>
Altas	6	38	38	<b>82</b>
Bajas	-1	-39	-41	<b>-81</b>
Variaciones de perímetro y traspasos	16	49	-45	<b>21</b>
Efecto tipo de cambio	-2	-5	-3	<b>-10</b>
<b>Saldos al 31.12.2013</b>	<b>151</b>	<b>816</b>	<b>626</b>	<b>1.593</b>
<b>Amortización acumulada y deterioros al 01.01.2013</b>	<b>-28</b>	<b>-585</b>	<b>-461</b>	<b>-1.074</b>
Dotación amortización	-6	-63	-44	<b>-113</b>
Bajas	-	35	31	<b>66</b>
Variaciones de perímetro y traspasos	3	-12	29	<b>20</b>
Efecto tipo de cambio	-	3	3	<b>7</b>
Deterioros Inmovilizado Material	-	-	-15	<b>-15</b>
<b>Saldos al 31.12.2013</b>	<b>-30</b>	<b>-623</b>	<b>-457</b>	<b>-1.110</b>
<b>Valor neto contable 31.12.2013</b>	<b>120</b>	<b>193</b>	<b>170</b>	<b>483</b>

#### Variaciones de perímetro y traspasos:

Las variaciones de perímetro más significativas producidas en el ejercicio 2013 se producen como consecuencia de la adquisición de Enterprise y Steel Ingeniería de acuerdo a lo descrito en la Nota 5, por 51 millones de euros. Adicionalmente se han traspasado todos los activos relacionados con una planta de tratamiento de la división de servicios por 47 millones de euros al epígrafe de inversiones en proyectos de infraestructura bajo normativa IFRIC 12 (ver Nota 7). El resto de variaciones no son individualmente significativas.

#### Adiciones:

Las adiciones más significativas realizadas durante el ejercicio 2013 se han producido en el Segmento de servicios, en concreto en Ferrovial Servicios España en relación con la construcción y acondicionamiento de las plantas de transferencia de envases y de residuos así como con la renovación de elementos de limpieza y transporte asociados a los contratos vigentes por 31 millones de euros y en el Grupo Amey por 14 millones de euros. Por otra parte, existen adquisiciones en Ferrovial Agroman para maquinaria específica de obra por 19 millones de euros y fundamentalmente en Chile por 8 millones de euros.

#### Bajas o Retiros:

Las bajas se han producido fundamentalmente en el segmento de Servicios por 50 millones de euros, de los cuales 21 millones se producen como consecuencia de una venta de maquinaria totalmente amortizada en Amey y el resto de bajas se dan fundamentalmente en el epígrafe de Otras instalaciones, utilillaje y mobiliario por retiros de elementos obsoletos o totalmente amortizados tanto en la división de servicios por 25 millones de euros como en la división de construcción por 15 millones de euros.

#### Otros desgloses relativos a Inmovilizado Material

El inmovilizado no afecto a explotación no es relevante en los saldos finales consolidados. Existe una provisión por deterioros de otro inmovilizado por 64 millones de euros (49 millones en 2012), asociado fundamentalmente a la división de Servicios. En el presente ejercicio se ha deteriorado el inmovilizado asociado a la sociedad Albaida Residuos S.L. por un total de 11 millones de euros como consecuencia de la caída de la demanda de residuos de la planta con respecto a lo previsto así como por el efecto negativo que ha supuesto la reforma del mercado de Energías Renovables.

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 29 millones de euros (39 millones de euros en 2012) que se debe fundamentalmente al inmovilizado en curso del Grupo Cespa (18 millones de euros).

Al 31 de diciembre de 2013, dentro del epígrafe de inmovilizaciones materiales se incluye un importe de 75 millones de euros (78 millones en 2012) que corresponde al valor neto contable de activos pignorados en la división de servicios como garantía de pasivos financieros contratados con entidades de crédito.

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

MOVIMIENTOS DURANTE 2012	Millones de euros			
	Terrenos y Construcciones	Instalaciones Técnicas y Maquinarias	Otras instalac.,utilillaje y mobiliario	TOTAL
<b>Inversión: Saldo al 01.01.2012</b>	<b>187</b>	<b>782</b>	<b>660</b>	<b>1.629</b>
Altas	2	45	60	108
Bajas	-1	-52	-36	-88
Variaciones de perímetro y traspasos	-59	-6	-10	-75
Efecto tipo de cambio	2	3	2	7
<b>Saldos al 31.12.2012</b>	<b>131</b>	<b>773</b>	<b>678</b>	<b>1.581</b>
<b>Amortización acumulada y deterioros al 01.01.2012</b>	<b>-23</b>	<b>-569</b>	<b>-410</b>	<b>-1.002</b>
Dotación explotación	-5	-61	-50	-116
Bajas	-	47	27	75
Variaciones de perímetro y traspasos	-1	1	-25	-25
Efecto tipo de cambio	-	-3	-1	-4
Deterioros Inmovilizado material	-	-	-2	-2
<b>Saldos al 31.12.2012</b>	<b>-28</b>	<b>-585</b>	<b>-461</b>	<b>-1.074</b>
<b>Valor neto contable 31.12.2012</b>	<b>104</b>	<b>188</b>	<b>215</b>	<b>507</b>

### 9. Inversiones en asociadas

El detalle de la inversión en sociedades puestas en equivalencia al cierre del ejercicio 2013 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%).

2013	Millones de euros	HAH (25%)	407ETR (43,23%)	Resto	TOTAL
<b>Saldo 31.12.12</b>		<b>1.604</b>	<b>2.678</b>	<b>41</b>	<b>4.322</b>
Variaciones de % de participación	-419		0	0	-419
Participación en el resultado	297		65	13	375
Dividendos cobrados y devoluciones de fondos propios	-219		-217	-24	-461
Diferencias de cambio	-41		-269	0	-311
Otros	40		4	12	56
<b>Saldo 31.12.13</b>		<b>1.261</b>	<b>2.260</b>	<b>41</b>	<b>3.562</b>

Los principales motivos que explican esta evolución son:

- La principal variación corresponde a la reducción de la participación en HAH tras la desinversión del 8,65% llevada a cabo en el ejercicio y descrita en las Notas 1.2 y 23. Tras esta venta, la participación se sitúa en el 25% del capital de Heathrow Airport Holdings (HAH), frente al 33,65% del cierre del ejercicio anterior. Cabe señalar también dentro de la evolución de esta sociedad los dividendos cobrados de HAH por importe de 219 millones de euros y la incorporación del resultado del ejercicio por 297 millones de euros, así como el impacto negativo derivado de la depreciación de la libra por -41 millones de euros. Los otros movimientos experimentados, distintos de los ya mencionados, corresponden en su mayoría a impactos por derivados y planes de pensiones registrados contra reservas.

- La variación en el valor de la 407 ETR corresponde fundamentalmente a los dividendos cobrados en el ejercicio por importe de 217 millones de euros, al resultado generado por 65 millones de euros, así como a las diferencias de conversión, cuyo importe asciende a -269 millones de euros a 31 de diciembre de 2013.

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 2013. Cabe destacar a este respecto, que en ambos casos se incluye en dichos estados financieros el importe de la plusvalía generada como consecuencia de el registro a valor razonable de la participación retenida, tras las operaciones que supusieron la pérdida de control de las mismas en los años 2011 y 2010 respectivamente.

#### 9.1 Detalles de información relativa a HAH

##### a. Test de deterioro

Al cierre de ejercicio se ha realizado un test de deterioro en relación al valor de esta inversión, concluyendo del mismo que no existe deterioro a diciembre de 2013. Señalar que durante el ejercicio los pasajeros de Heathrow y el resultado bruto de explotación se ha comportado favorablemente respecto al Presupuesto. Para la realización de la valoración a efectos del test de deterioro se han considerado las siguientes hipótesis:

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

- Para el plan de negocio de Heathrow se utiliza la metodología "Building Blocks" aplicada por el regulador británico de aviación (CAA) donde la rentabilidad está determinada por el Regulatory Asset Base (RAB) existente, el plan de inversiones futuro y la rentabilidad sobre activos.
- El valor de la inversión se calcula descontando los flujos de caja futuro según el plan de negocio siguiendo la metodología Adjusted Present Value (APV) hasta 2038 y con un múltiplo de ese año de 1,15xRAB.
- A partir del 1 de abril de 2014 se considera una rentabilidad sobre activos del 5,35%, que supone una bajada anual de tarifas de -1,5% (factor "x") + inflación (RPI) hasta diciembre de 2018. Esta hipótesis está basada en la remuneración que la CAA ha fijado para el Q6 en su "Decisión Final", publicada en enero de 2014.
- A largo plazo se considera el desarrollo de la tercera pista de Heathrow. La tasa de descuento desapalancada (Ku) asciende a 7,6% y el escudo fiscal generado por la deuda se descuenta al coste de la deuda.

El resultado de la valoración es superior al valor contable de los activos. A este respecto, es importante destacar que la operación de venta del 8,65% de HAH, realizada por Ferrovial en el ejercicio 2013, que se menciona en la Nota 1.2, es un indicador adicional de la no existencia de deterioro, habiendo sido el precio por el que se ha realizado dicha transacción aproximadamente un 7% superior al valor en libros del activo. Por último, se han realizado sensibilidades a las principales hipótesis, siendo la más importante la no realización de la tercera pista de Heathrow. En este caso, la valoración sería similar a la que se desprende de la transacción mencionada anteriormente.

### b. Evolución Balance de Situación y Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2013-2012

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 2013.

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 2013 son 1 EUR=0,8323 GBP (0,8130 en 2012) para saldos de balance y 1 EUR=0,8494 GBP (0,8107 en 2012) para Pérdidas y Ganancias.

El 25% de los fondos propios de la participada no se corresponden con el valor contable de la participación, ya que esta incluye también el importe de la plusvalía generada al valorar a valor razonable la participación retenida, tras la operación de desinversión del 5,88% de esta sociedad llevada a cabo en octubre de 2011. Dicha revalorización ha sido asignada como mayor valor del fondo de comercio.

#### Balance de Situación

HAH (100%) Mill. GBP	2013	2012	Var.	HAH (100%) Mill. GBP	2013	2012	Var.
<b>Activos no corrientes</b>	<b>19.448</b>	<b>18.555</b>	<b>893</b>	<b>Patrimonio neto</b>	<b>4.199</b>	<b>3.875</b>	<b>324</b>
Fondo de comercio	4.933	4.903	30	<i>Patrimonio neto atribuible a Ferrovial</i>	<i>1.050</i>	<i>1.304</i>	<i>-254</i>
Inmov. en Proj. de infraestructuras	14.277	13.276	1.001	<b>Pasivos no corrientes</b>	<b>14.357</b>	<b>14.827</b>	<b>-469</b>
Activos financieros no corrientes	28	29	-1	Provisiones para pensiones	121	133	-12
Activos por superávit de pensiones	0	0	0	Deuda financiera	11.967	12.359	-392
Impuestos diferidos	0	0	0	Impuestos diferidos	1.073	1.164	-91
Derivados financieros	174	322	-149	Derivados financieros	1.178	1.158	20
Otros activos no corrientes	37	25	12	Otros pasivos no corrientes	19	12	7
<b>Mantenidos para la venta</b>	<b>0</b>	<b>1.429</b>	<b>-1.429</b>	<b>Mantenidos para la venta</b>	<b>0</b>	<b>263</b>	<b>-263</b>
<b>Activos corrientes</b>	<b>595</b>	<b>465</b>	<b>130</b>	<b>Pasivos corrientes</b>	<b>1.487</b>	<b>1.485</b>	<b>3</b>
Cientes y cuentas a cobrar	288	289	-1	Deuda financiera	878	739	139
Derivados financieros	135	0	135	Deudas operaciones de tráfico	573	645	-72
Tesorería y equivalentes	162	167	-5	Derivados financieros	2	92	-90
Otros activos corrientes	10	8	2	Otros pasivos corrientes	34	9	25
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>20.043</b>	<b>20.449</b>	<b>-406</b>	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>20.043</b>	<b>20.449</b>	<b>-406</b>

#### - Inmovilizado en Proyectos de Infraestructuras

Este epígrafe experimenta en el ejercicio 2013 un incremento de 1.001 millones de libras. Esta variación se debe principalmente a las adiciones producidas por importe aproximado de 1.279 millones de libras, correspondientes en su mayor parte a las inversiones realizadas en la Terminal 2 de Heathrow, cuya entrada en funcionamiento está prevista para junio de 2014, así como en los sistemas de transporte de equipaje. Asimismo, se han capitalizado gastos financieros por 164 millones de euros y costes asociados a software por 107 millones de libras. En sentido contrario, cabe señalar que el cargo por amortización del año supone una reducción del epígrafe de aproximadamente -517 millones de libras.

#### - Activos y pasivos mantenidos para la venta

Al cierre del pasado ejercicio este epígrafe recogía los activos (1.429 millones de libras) y los pasivos (263 millones de libras) correspondientes al aeropuerto de Stansted, cuya venta fue impuesta por la Comisión de Competencia del Reino Unido. Dicha operación tuvo finalmente lugar con fecha efectiva 28 de febrero de 2013 por un precio de 1.500 millones de libras y generó una

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

plusvalía en el resultado neto de Ferrovial de 137 millones de euros, tal y como se describe más adelante en la Evolución de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias de HAH.

### - Patrimonio Neto

El patrimonio neto asciende a 31 de diciembre de 2013 a 4.199 millones de libras y experimenta un incremento de 324 millones de libras respecto al ejercicio anterior derivado fundamentalmente del impacto neto del reparto de dividendos por -555 millones de libras, el resultado de ejercicio por 779 millones de libras (297 millones de euros atribuibles a Ferrovial), así como el impacto positivo de 97 millones de libras registrado en reservas por derivados eficientes y planes de pensiones.

### - Déficit de pensiones

A 31 de diciembre de 2013 HAH presenta un déficit en los planes de pensiones de -121 millones de libras, frente al cierre del ejercicio anterior con -133 millones de libras. Esta positiva evolución (+12 millones de libras) se debe principalmente a las aportaciones realizadas por la empresa de 130 millones de libras (69 millones de aportaciones ordinarias del año, 24 millones de aportaciones para reducir el déficit, 35 millones de contribución extraordinaria por la venta de Stansted y 2 millones por otros conceptos), así como al traspaso de los planes de los empleados correspondientes a Stansted, cuyas obligaciones son asumidas por el comprador, por un importe aproximado de 12 millones de libras. Estos impactos se ven compensados parcialmente por la actualización de las hipótesis actuariales, que ha tenido un impacto en reservas de -63 millones de libras (-71 millones de libras netos de impuestos), por el coste del ejercicio de 64 millones de libras y el coste por intereses de 3 millones de libras.

### - Deuda financiera neta

Se muestra a continuación la posición de deuda neta (deuda financiera menos tesorería) de HAH:

Mill. GBP	2013	2012	Var.
Senior Loan Facility	496	588	-91
Deuda subordinada	754	717	37
Deuda Grupo Securitizado	11.136	11.315	-179
Deuda Grupo No Securitizado	325	337	-12
Otras deudas	-29	-26	-3
<b>Total</b>	<b>12.683</b>	<b>12.931</b>	<b>-248</b>

Del total de deuda contable de HAH a 31 de diciembre de 2013, 11.260 millones de libras corresponden a emisiones de bonos (10.979 a 31 de diciembre de 2012), de los cuales 10.668 millones de libras (10.387 millones de libras en 2012) están incluidos en la deuda del Grupo Securitizado de la tabla anterior. Este grupo está compuesto por Heathrow (SP) Limited (y sus sociedades dependientes), que son dueñas del aeropuerto de Heathrow y operan el servicio de tren Heathrow Express. Las entidades de dicho Grupo Securitizado han garantizado sus obligaciones mediante sus activos según los acuerdos financieros. Cada una de las empresas proporciona también una garantía sobre las obligaciones del resto.

Respecto a los mencionados bonos del Grupo Securitizado, ha existido un incremento de 280 millones de libras, que se debe principalmente a una emisión de bonos de 750 millones de libras y al vencimiento de bonos por 396 millones de libras, así como a diferencias de tipo de cambio de los bonos en moneda extranjera, devengo de intereses y otros conceptos por -53 millones de libras. Se incluye también dentro de dicha deuda del Grupo Securitizado el impacto de la cancelación parcial de líneas de crédito y otros préstamos por importe de 398 millones de libras y disminución de la tesorería existente por importe de 82 millones de libras.

Respecto a la deuda "Senior Loan Facility", en 2013 ha tenido lugar una reestructuración de la misma en la que se ha producido una cancelación parcial de 95 millones de libras.

Cabe destacar por último el aumento en la deuda subordinada en el ejercicio por importe de 37 millones de libras.

### - Derivados financieros a valor razonable.

La cartera de derivados de HAH cuenta con unos notacionales totales de 11.404 millones de libras, entre los que se incluyen derivados de tipo de interés (IRS) por un notacional de 2.611 millones de libras, cross currency swaps (cobertura de bonos emitidos en moneda extranjera) por un notacional de 3.503 millones de libras, derivados indexados a la inflación (ILS) por un notacional de 5.266 millones de libras, derivados de tipo de cambio por 21 millones de libras y equity swaps por 3 millones de libras.

La variación de la valoración neta (posición de activo y de pasivo) de estos instrumentos financieros ha supuesto una disminución de pasivo de 56 millones de libras en el ejercicio. De esta variación, 235 millones de libras corresponden a un impacto positivo en reservas, produciéndose también ajustes de valor razonable, entre los que cabe destacar principalmente el gasto generado por los derivados de inflación (-146 millones de libras) como consecuencia del incremento del índice correspondiente en el Reino Unido y el impacto correspondiente a los cross currency swaps (-98 millones de libras), si bien estos últimos no tienen apenas impacto en resultados ya que se compensan con los ajustes de valor razonable de los bonos emitidos en divisa y objeto de cobertura de estos instrumentos.



## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2013-2012

En la tabla adjunta se presenta la evolución de la cuenta de resultados de HAH en los ejercicios 2013 y 2012.

HAH (100%) Mill. GBP	2013	2012	Var.
Ingresos de explotación	2.684	2.646	38
Gastos de explotación	-1.235	-1.312	76
<b>Resultado bruto de explotación</b>	<b>1.449</b>	<b>1.334</b>	<b>115</b>
Dotaciones a la amortización	-517	-583	66
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenaciones	932	751	181
Deterioros y enajenación de inmovilizado	348	151	196
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>1.280</b>	<b>903</b>	<b>377</b>
Resultado financiero	-764	-665	-99
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>516</b>	<b>238</b>	<b>278</b>
Impuesto sobre beneficios	262	122	141
<b>Resultado neto</b>	<b>779</b>	<b>360</b>	<b>419</b>
<b>Resultado asignable a Ferrovial (Mill. Euros)</b>	<b>297</b>	<b>223</b>	<b>74</b>

Dentro de los resultados del ejercicio 2013, son de señalar determinados impactos no recurrentes que totalizan 580 millones de libras en el resultado neto (223 millones de euros atribuibles a Ferrovial), destacando el impacto generado por los ajustes de valor razonable por derivados de -53 millones de libras después de impuestos (-28 millones de euros en el resultado neto asignable a Ferrovial) y la plusvalía generada por la enajenación del aeropuerto de Stansted, que tuvo lugar en el mes de febrero 2013, y que se saldó con un resultado neto de 346 millones de libras (137 millones de euros atribuibles a Ferrovial). Asimismo, durante el ejercicio se han regularizado provisiones fiscales e impuestos diferidos por 287 millones de libras (114 millones de euros atribuibles a Ferrovial, dentro de los cuales el efecto más significativo es el correspondiente a la reducción de tasa impositiva al 20% en el Reino Unido.

Es necesario tener en cuenta que el resultado atribuible a Ferrovial no corresponde al 33,65% de participación al cierre de ejercicio, ya que se calcula atendiendo a los distintos porcentajes de participación ostentados por la Sociedad durante el ejercicio. Así, el resultado de los 10 primeros meses del año se calcula al 33,65%, y el de los meses de noviembre y diciembre al 25%.

### 9.2 Detalles de información relativa a 407 ETR

#### a. Test de deterioro

Al cierre de ejercicio se ha realizado un test de deterioro en relación al valor de esta inversión. La metodología seguida está descrita en la Nota 5 para los fondos de comercio de autopistas.

Señalar que durante 2013 la autopista se ha comportado mejor que lo que estaba estimado en el Presupuesto a nivel de tráfico, ingresos y resultado bruto de explotación.

Los flujos esperados para el accionista se descuentan a un coste estimado del equity del 7,0% (frente al 8,0% en Diciembre 2012). La bajada de la tasa de descuento está relacionada con la estabilización de los bonos soberanos. Se han realizado sensibilidades a las principales hipótesis, como la tasa de descuento y crecimiento de ingresos. La conclusión es que en todos los escenarios la valoración es muy superior al valor contable del activo.

#### b. Evolución Balance de Situación y Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2013-2012

Dada la importancia de esta inversión se presenta a continuación un detalle del balance y de la cuenta de Pérdidas y Ganancias relativa a este grupo de sociedades a 31 de diciembre de 2013 y 2012.

Estos datos corresponden al 100% de la compañía y están presentados en millones de dólares canadienses. Los tipos de cambio utilizados en 2013 son 1 EUR=1,4655 CAD (1,3130 en 2012) para saldos de balance y 1 EUR=1,3767 CAD (1,2896 en 2012) para Pérdidas y Ganancias.

El 43,23% de los fondos propios no se corresponde con el valor contable de la participación, ya que esta incluye también el importe de la plusvalía generada al valorar a valor razonable la participación retenida, tras la operación de desinversión del 10% de esta sociedad llevada a cabo en 2010. Dicha revalorización fue asignada como un activo intangible asociado a la concesión y se amortiza a lo largo de toda la vida de la misma.

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### Balance de Situación 2013-2012

407 ETR (100%) Mill. CAD	2013	2012	Var.	407 ETR (100%) Mill. CAD	2013	2012	Var.
<b>Activos no corrientes</b>	<b>8.577</b>	<b>8.604</b>	<b>-27</b>	<b>Patrimonio neto</b>	<b>2.343</b>	<b>2.792</b>	<b>-450</b>
Fondo de comercio	1.319	1.319	0	<i>Patrimonio neto atribuible a Ferrovial</i>	<i>3.312</i>	<i>3.516</i>	<i>-204</i>
Inmov. en Proy. de infraestructuras	6.710	6.702	8	<b>Pasivos no corrientes</b>	<b>6.538</b>	<b>6.151</b>	<b>387</b>
Activos financieros no corrientes	326	301	25	Deuda financiera	6.123	5.766	357
Impuestos diferidos	226	285	-59	Impuestos diferidos	415	385	30
Otros activos no corrientes	-4	-3	0	Otros pasivos no corrientes	0	0	0
<b>Activos corrientes</b>	<b>527</b>	<b>475</b>	<b>52</b>	<b>Pasivos corrientes</b>	<b>224</b>	<b>136</b>	<b>88</b>
Clientes y cuentas a cobrar	156	154	2	Deuda financiera	151	76	76
Tesorería y equivalentes	371	322	50	Deudas operaciones de tráfico	72	60	12
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>9.104</b>	<b>9.079</b>	<b>25</b>	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>9.104</b>	<b>9.079</b>	<b>25</b>

Se describen a continuación las principales variaciones experimentadas en el balance de situación de la 407 ETR a 31 de diciembre de 2013, frente al ejercicio anterior:

- Deuda financiera

La deuda financiera aumenta principalmente en el largo plazo desde los 5.766 millones de dólares canadienses del cierre del ejercicio anterior, hasta 6.123 millones a 31 de diciembre de 2013, experimentando un incremento de 357 millones provocado principalmente por dos emisiones de bonos:

- Emisión el 10 de junio de la serie 12-A2 de 200 millones de dólares con vencimiento en 2052.
- Emisión el 02 de octubre de la serie 13-A1 de 200 millones de dólares con vencimiento en 2053.

- Patrimonio neto

El patrimonio neto experimenta una reducción de 450 millones de dólares respecto al ejercicio anterior, correspondiendo principalmente a la incorporación del resultado positivo del ejercicio por 231 millones de dólares y al pago del dividendo a los accionistas por importe de 680 millones de dólares.

### Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2013-2012

En la tabla adjunta se presenta la evolución de la cuenta de resultados de 407 ETR en los ejercicios de diciembre 2013 y diciembre 2012:

407 ETR (100%) Mill. CAD	2013	2012	Var.
Ingresos de explotación	801	734	67
Gastos de explotación	-136	-126	-11
<b>Resultado bruto de explotación</b>	<b>665</b>	<b>608</b>	<b>57</b>
Dotaciones a la amortización	-63	-61	-2
<b>Resultado neto de explotación</b>	<b>602</b>	<b>548</b>	<b>55</b>
Resultado financiero	-265	-304	39
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>338</b>	<b>244</b>	<b>94</b>
Impuesto sobre beneficios	-89	-69	-20
<b>Resultado neto</b>	<b>249</b>	<b>174</b>	<b>74</b>
Amortización intangible	-18	-17	0
<b>Resultado asignable a Ferrovial (Millones de euros)</b>	<b>65</b>	<b>42</b>	<b>23</b>

La cuenta de pérdidas y ganancias adjunta incluye, además de los resultados generados por la concesionaria, la amortización del intangible reconocido como consecuencia de la revalorización a valor razonable de la participación mantenida tras la operación de desinversión del 10% durante el ejercicio 2010. Se recogen asimismo ajustes por valor razonable netos de 24 millones de dólares (7 millones de euros atribuibles a Ferrovial) correspondientes a los SIPS (Synthetic Inflation Protected Securities), instrumento híbrido entre un bono nominal y un bono de cupón real ligado a la inflación, y cuyo valor en libros se ajusta por su valor de mercado como si de un derivado se tratase.

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### 9.3 Resto de sociedades asociadas

El detalle del resto de inversiones en sociedades asociadas se presenta en la siguiente tabla:

Millones de euros	División	% participación	2013
Emesa - Calle 30	Servicios	50%/10%	10
Negocios conjuntos Amey	Servicios	de 2% a 50%	19
Inusa Ing. Urbana, S.A.	Servicios	35%	7
Reciclaje y Compostaje Piedra Negra	Servicios	49%	4
Indiana Toll Road	Autopistas	50%	0
Nea Odos	Autopistas	33,34%	0
Central Greece	Autopistas	33,34%	0
Serranopark	Autopistas	50%	0
Otras	Resto	-	15
Provisión	Autopistas	-	-14
<b>TOTAL</b>			<b>41</b>

Como se puede comprobar, las principales sociedades con valor en libros positivo corresponden a la división de Servicios, destacando la ya mencionada EMESA, sociedad titular de un contrato de mantenimiento de la Calle 30 de Madrid, y propietaria a su vez del 20% de la sociedad concesionaria de dicha vía Calle 30 (10% al porcentaje de Ferrovial), y diversos negocios conjuntos en los que participa Amey con otros socios para prestar determinados contratos de servicios entre los que destacan un contrato de transporte de presos para el Ministerio de Justicia británico y varios contratos de mantenimiento de viviendas para el Ministerio de Defensa.

Adicionalmente existen cuatro sociedades asociadas dentro de la división de autopistas 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. Las principales sociedades cuyo valor de la inversión es cero según lo comentado anteriormente son:

- La sociedad titular de la autopista Indiana Toll Road, en la que Ferrovial tiene una participación del 50%. A 31 de diciembre de 2013, los fondos propios de la sociedad ascienden a -267 millones de euros a porcentaje, incluyendo un resultado neto en el año de -175 millones de euros (no reconocido). El patrimonio neto negativo tiene su origen principalmente en la evolución del valor razonable del derivado. Dicho derivado tiene un nomenclador de 2.683 millones de euros con vencimiento en 2026 y una valoración total de -714 millones de euros. Por último, a cierre del ejercicio, las ventas de la sociedad ascienden a 155 millones de euros, el volumen de activos a 2.875 millones de euros y la deuda a 2.783 millones de euros. Esta deuda tiene vencimiento en 2015 y actualmente está siendo objeto de renegociación con las entidades financieras.
- Las sociedades titulares de las autopistas Nea Odos y Central Greece, en las que Ferrovial mantiene una participación del 33,34%. El valor de participación se encuentra completamente provisionada a 31 de diciembre de 2013. En diciembre de 2013 los socios del consorcio, las entidades financiadoras y el estado griego han llegado a un acuerdo con el objeto de dar viabilidad a estos proyectos. Fruto de dicho acuerdo, Ferrovial no realizará aportaciones adicionales al capital del proyecto, por lo que su participación se diluirá en los próximos meses ante nuevas aportaciones previstas por los socios griegos hasta un 21% en Ionian y un 28% en Central Greece. Adicionalmente quedan liberadas las garantías que Ferrovial tenía otorgadas en el proyecto, en virtud de lo cual se ha revertido una provisión por riesgos y gastos respecto a posibles responsabilidades por importe de 55 millones de euros (ver Nota 23 y Nota 17). Por último, Ferrovial Agroman, fruto del acuerdo, sale del contrato de construcción percibiendo caja por importe de 37 millones de euros.
- La sociedad titular de la concesión de aparcamientos en Madrid Serrano Park, en la que el Grupo tiene una participación del 50%. La evolución negativa de la demanda ha provocado el registro de una provisión por importe de -14 millones de euros, -10 millones de los cuales corresponden a un préstamo concedido a su matriz Cintra Infraestructuras, clasificado dentro del epígrafe de activos financieros no corrientes, y -4 millones de euros corresponden a garantías otorgadas (Nota 22).

El desglose de las sociedades asociadas con el detalle del valor consolidado de las mismas y sus principales magnitudes puede consultarse en el Anexo I.

### 9.4 Otros desgloses de información relativos a sociedades puestas en equivalencia

No existen limitaciones significativas a la capacidad de las asociadas para transferir fondos a la dominante en forma de dividendos o devolución de deuda o anticipos, distintas de las que pueden surgir de los contratos de financiación de dichas sociedades o de la propia situación financiera de las mismas y no existen pasivos contingentes relacionados con dichas sociedades que pudieran resultar asumidos por el Grupo.

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

La única sociedad en la que teniendo una participación inferior al 20% se aplica el método de puesta en equivalencia es la sociedad Madrid Calle 30, debido a que, si bien Ferrovial solamente ostenta una participación indirecta del 10%, tiene la facultad de elegir a un miembro del Consejo de Administración.

No existen sociedades significativas en las que teniendo una participación superior al 20% no se aplique el método de puesta en equivalencia.

Las garantías otorgadas por sociedades del Grupo en favor de sociedades por puesta en equivalencia se desglosan en la Nota 22.

El movimiento de los saldos de este epígrafe del balance de situación durante el ejercicio 2012 es el siguiente:

2012	Millones de euros	HAH (33,65%)	407ETR (43,23%)	Resto	TOTAL
<b>Saldo 31.12.11</b>	<b>2.353</b>	<b>2.823</b>	<b>23</b>	<b>5.199</b>	
Variaciones de perímetro	-791	0	0	-791	
Participación en el resultado	223	45	7	275	
Dividendos cobrados y devoluciones de fondos propios	-143	-201	0	-345	
Diferencias de cambio	72	21	0	92	
Otros	-109	-9	11	-108	
<b>Saldo 31.12.12</b>	<b>1.604</b>	<b>2.678</b>	<b>40</b>	<b>4.322</b>	

### 10. Activos financieros no corrientes

Se detallan a continuación los movimientos al 31 de diciembre de 2013:

MOVIMIENTOS DURANTE 2013	Millones de euros				
	Cuentas a cobrar proyectos de infraestructuras a largo plazo	Activos Financieros disponibles para la venta	Caja restringida	Otros activos financieros no corrientes	TOTAL
<b>Saldo al 01/01/2013</b>	<b>1.334</b>	<b>1</b>	<b>148</b>	<b>192</b>	<b>1.674</b>
Altas	52	0	19	24	95
Bajas	-48	0	-1	-20	-68
Traspasos	0	0	0	-42	-42
Variaciones de perímetro	4	0	160	0	164
Efecto tipo de cambio	-2	0	-9	-2	-13
<b>Saldo al 31/12/2013</b>	<b>1.341</b>	<b>1</b>	<b>317</b>	<b>152</b>	<b>1.810</b>

Nota: saldos presentados netos de provisiones

- La partida **Cuentas a cobrar proyectos de infraestructuras** a largo plazo recoge los activos financieros derivados de la aplicación de la CINIIF 12 (véase Nota 2.5.3) y corresponde principalmente a las cantidades a cobrar a largo plazo (mayor de un año) de las administraciones públicas como contrapartida a los servicios prestados o inversiones realizadas en el marco de un contrato de concesión. Las cantidades a cobrar a corto plazo por este concepto se encuentran registradas en el epígrafe de Clientes por ventas y prestaciones de servicios (Nota 13).

A continuación se presenta un detalle de los principales contratos de concesión que tienen el tratamiento de activo financiero y los saldos de la cuenta a cobrar a 31 de diciembre de 2013 y 2012:

Sociedad concesionaria	País	Años de concesión	Año de inicio	Saldos a 31/12/2013			Saldos a 31/12/2012		
				Cuenta a cobrar a largo plazo	Cuenta a cobrar a corto plazo (Nota 13)	Total 2013	Cuenta a cobrar a largo plazo	Cuenta a cobrar a corto plazo (Nota 13)	Total 2012
Autema	España	50	1986	513	84	596	490	75	565
Auto-Estradas Norte Litoral	Portugal	30	2001	286	50	336	305	47	353
Eurolink M3	Irlanda	30	2003	216	29	245	223	29	252
<b>Autopistas</b>				<b>1.015</b>	<b>162</b>	<b>1.177</b>	<b>1.018</b>	<b>152</b>	<b>1.170</b>
Concesionaria de Prisiones Lledoners	España	32	2008	73	1	74	74	1	75
Concesionaria de Prisiones Figueras	España	32	2008	127	0	127	122	0	122
Budimex Parking Wroclaw	Polonia	30	2012	5	0	5	0	0	0
<b>Construcción</b>				<b>205</b>	<b>1</b>	<b>206</b>	<b>196</b>	<b>1</b>	<b>196</b>
Plantas de tratamiento de residuos en España	España	15-20	2006-2013	31	4	35	32	4	36
Plantas de tratamiento de residuos en Reino Unido	Reino Unido	18-28	2008-2013	90	3	93	88	0	88
<b>Servicios</b>				<b>121</b>	<b>7</b>	<b>127</b>	<b>120</b>	<b>4</b>	<b>124</b>
<b>Total Grupo</b>				<b>1.341</b>	<b>170</b>	<b>1.511</b>	<b>1.334</b>	<b>157</b>	<b>1.490</b>

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

• La partida de caja restringida, corresponde a depósitos 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. La variación más significativa en el ejercicio se produce en la autopista NTE 3A-3B, y corresponde a caja obtenida en la reciente emisión de bonos cuyo uso está restringido a hacer frente a las obligaciones de inversión futuras. Adicionalmente, se encuentran registrados en este epígrafe los depósitos correspondientes a las sociedades Chicago Skyway (por 59 millones de euros, 58 millones en 2012), Auto-Estradas Norte Litoral (34 millones de euros a 31 de diciembre de 2013, 29 millones a 31 de diciembre de 2012) y Euroscut Algarve (21 millones de euros a 31 de diciembre de 2013, 16 millones a 31 de diciembre de 2012).

- Por último, la partida de **otros activos financieros no corrientes** comprende:
  - Préstamos participativos a empresas asociadas por importe de 46 millones de euros (12 millones de euros en 2012).
  - Créditos a empresas asociadas del segmento de servicios por 20 millones de euros (70 millones de euros en 2012).
  - Créditos comerciales a cobrar por los segmentos de servicios y construcción con diversas entidades públicas, fundamentalmente ayuntamientos y comunidades autónomas, que se encontraban renegociadas a largo plazo por aproximadamente 34 millones de euros (16 millones en 2012).
  - Otros créditos comerciales fundamentalmente con diversas administraciones públicas en relación con contratos a largo plazo por importe de 36 millones de euros (80 millones de euros a 31 de diciembre de 2012).
  - Depósitos y fianzas a largo plazo por importe de 14 millones de euros (14 millones de euros a diciembre de 2012).

Se presenta a continuación a efectos informativos el movimiento de estas partidas para el ejercicio 2012:

MOVIMIENTOS DURANTE 2012	Millones de euros				
	Cuentas a cobrar proyectos de infraestructuras a largo plazo	Activos Financieros disponibles para la venta	Caja restringida	Otros activos financieros no corrientes	TOTAL
<b>Saldo al 01/01/2012</b>	<b>1.279</b>	<b>0</b>	<b>390</b>	<b>243</b>	<b>1.912</b>
Cambios de criterio	0	0	0	6	6
Altas	58	0	14	61	133
Bajas	-6	0	-256	-111	-373
Variaciones de perímetro	0	0	0	-8	-8
Efecto tipo de cambio	3	1	-1	1	4
<b>Saldo al 31/12/2012</b>	<b>1.334</b>	<b>1</b>	<b>147</b>	<b>192</b>	<b>1.674</b>

### 11. Derivados financieros a valor razonable

#### a) Desglose por tipo de derivado, variaciones, vencimientos y principales características

En la siguiente tabla se presenta el detalle los valores razonables de los derivados contratados a 31 de diciembre de 2013 y 2012, así como el vencimiento de los nocionales con los que están vinculados (se presentan los vencimientos de nocionales con signo positivo y los aumentos futuros ya contratados con signo negativo):

Millones de euros	Valor razonable		Vencimientos nocionales					
	Saldos al 31/12/13	Saldos al 31/12/12	2014	2015	2016	2017	2018 y posteriores	TOTAL
<b>SALDOS EN EL ACTIVO</b>	<b>162</b>	<b>166</b>	<b>624</b>	<b>259</b>	<b>-2</b>	<b>-2</b>	<b>56</b>	<b>934</b>
Index linked Swaps Autopistas	141	157	-2	-3	-2	-2	56	46
Interest Rate Swaps Corporativos	1	0	0	250	0	0	0	250
Equity swaps	4	0	0	12	0	0	0	12
Derivados tipo cambio Corporativos	4	9	384	0	0	0	0	384
Resto derivados	12	0	242	0	0	0	0	242
<b>SALDOS EN EL PASIVO</b>	<b>1.019</b>	<b>1.633</b>	<b>334</b>	<b>71</b>	<b>337</b>	<b>73</b>	<b>3.342</b>	<b>4.157</b>
Equity swaps (*)	16	89	129	43	152	0	0	324
Interest Rate Swaps Autopistas	948	1.446	16	22	30	61	2.967	3.096
Interest Rate Swaps Corporativos	5	14	0	0	0	0	250	250
Derivados tipo cambio Corporativos	2	5	226	0	0	0	0	226
Resto derivados	48	79	-37	6	155	12	125	261
<b>SALDOS NETOS (PASIVO)</b>	<b>-857</b>	<b>-1.467</b>	<b>958</b>	<b>330</b>	<b>335</b>	<b>71</b>	<b>3.398</b>	<b>5.091</b>

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Los vencimientos de los flujos de caja que conforman el valor razonable del derivado son los siguientes:

Millones de euros	Valor razonable		Vencimientos flujos de caja					TOTAL
	Saldos al 31/12/13	Saldos al 31/12/12	2014	2015	2016	2017	2018 y posteriores	
<b>SALDOS EN EL ACTIVO</b>	<b>162</b>	<b>166</b>	<b>18</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>127</b>	<b>162</b>
Index linked Swaps Autopistas	141	157	2	4	4	5	126	141
Interest Rate Swaps Corporativos	1	0	0	0	0	0	1	1
Equity swaps	4	0	0	4	0	0	0	4
Derivados tipo cambio Corporativos	4	9	4	0	0	0	0	4
Resto derivados	12	0	12	0	0	0	0	12
<b>SALDOS EN EL PASIVO</b>	<b>1.019</b>	<b>1.633</b>	<b>154</b>	<b>126</b>	<b>70</b>	<b>216</b>	<b>452</b>	<b>1.019</b>
Equity swaps (*)	16	89	17	9	-9	0	0	16
Interest Rate Swaps Autopistas	948	1.446	119	111	90	215	414	948
Interest Rate Swaps Corporativos	5	14	-1	-2	-1	1	7	5
Derivados tipo cambio Corporativos	2	5	2	0	0	0	0	2
Resto derivados	48	79	17	9	-9	0	31	48
<b>SALDOS NETOS (PASIVO)</b>	<b>-857</b>	<b>-1.467</b>	<b>-136</b>	<b>-119</b>	<b>-66</b>	<b>-211</b>	<b>-325</b>	<b>-857</b>

(\*) Los elementos señalados son los principales derivados no considerados cobertura contable dentro de los derivados contratados por el grupo, según se indica en la presente Nota.

A continuación se presenta una descripción de los principales tipos de derivados y sus variaciones más significativas en el ejercicio. Cabe señalar que en el presente ejercicio se ha procedido a la aplicación inicial de la NIIF 13 Medición del valor razonable, que implica la incorporación del riesgo de crédito en la valoración de los derivados financieros y que se ha traducido en una reducción de pasivo por derivados de 197 millones de euros, principalmente en derivados de tipo de interés (impacto en reservas y resultado de la sociedad dominante de 73 y 4 millones de euros, respectivamente), y una reducción de activo por derivados de inflación de 46 millones de euros (impacto en reservas atribuibles a la dominante de -25 millones de euros). La metodología aplicada para el cálculo del spread se describe en la Nota 2.3.

### 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 3.096 millones de euros a 31 de diciembre de 2013.

En su conjunto, la valoración a valor razonable de estas coberturas ha pasado de -1.446 millones de euros a diciembre de 2012 a -948 millones de euros en el presente ejercicio, debido a la subida generalizada de los tipos de interés a largo plazo y a la aplicación de la NIIF 13 mencionada anteriormente.

Dado que estos derivados se consideran eficientes, estas variaciones de su valor razonable han supuesto un impacto positivo en reservas de 509 millones de euros (203 millones después de impuestos y socios externos atribuibles a la sociedad dominante), mientras que el movimiento de liquidaciones y devengos ha supuesto un impacto de -156 millones de euros en el resultado financiero y una salida de caja neta de 114 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 -19 millones de euros (-10 millones después de impuestos atribuibles a la sociedad dominante).

### Derivados de Corporación

#### *Interest Rate Swaps Corporativos*

Cabe señalar como principal variación, respecto a las cuentas anuales correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2012, la cancelación de los IRS de nominal 300 millones de euros y que eran cobertura de la deuda corporativa, que fue cancelada prácticamente en su totalidad durante el presente ejercicio y sustituida por bonos, tal y como se describe en la Nota 18. Por otra parte, y en relación con las mencionadas emisiones de bonos realizadas en el ejercicio, se han contratado nuevos derivados de tipo de interés por un nominal de 500 millones de euros, con vencimiento en 2015 (250 millones) y en 2021 (250 millones). 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, si bien sólo uno de ellos (nacional de 250 millones) cumple las condiciones para el tratamiento como cobertura contable.

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### 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 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.

Los mencionados contratos de equity swap no tienen consideración de cobertura contable, reconociéndose el resultado de los mismos como ajuste de valor razonable a través del epígrafe de resultados financieros. La variación de valor en el año tiene su origen en la revalorización de la acción de Ferrovial de 11,20 a 31 de diciembre 2012 hasta 14,07 a 31 de diciembre de 2013, que supone un ingreso de 68 millones de euros (48 millones en resultado neto). La variación durante el ejercicio 2012 supuso un ingreso de 46 millones de euros (32 millones en resultado neto). Cabe señalar que el impacto en caja en el ejercicio consistió en un cobro neto de 1 millón de euros (pago de 13 millones de euros de cancelaciones y liquidaciones de intereses, compensado con el cobro de dividendos de 14 millones de euros).

Al cierre de ejercicio 2013, estos derivados cuentan con un nocional de 23 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 336 millones de euros.

### Derivados de tipo de cambio Corporativos

Corresponden a coberturas de riesgo de tipo de cambio corporativas, destinadas fundamentalmente a cubrir la volatilidad de flujos futuros en moneda extranjera (principalmente libra esterlina y dólar americano). Su nocional asciende a 610 millones de euros a 31 de diciembre de 2013 y tienen vencimiento a corto plazo.

### Resto derivados

Dentro de la línea "Resto derivados", que cuentan con un nocional agregado de 205 millones de euros, se han incluido principalmente coberturas de tipo de interés de la división de Construcción y Servicios, así como determinados derivados de tipo de cambio de Autopistas y Construcción.

Además de los derivados descritos en esta Nota, es de destacar que la sociedad HAH, integrada por puesta en equivalencia, tiene contratados derivados por un nocional de 13.701 millones de euros (11.404 millones de libras) tal y como se describe con mayor detalle en la Nota 9.

### b) Principales impactos en resultado y patrimonio

Se muestra a continuación el movimiento contable de los principales derivados contratados en sociedades por integración global, detallando valor razonable a 31 de diciembre de 2013 y 2012 y sus impactos en reservas, resultado y otras partidas de balance.

Millones de euros	Valor razonable			Impactos							TOTAL
	Saldo al 31/12/2013	Saldo al 31/12/2012	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)		
<b>Tipo de Instrumento</b>											
Index linked Swaps Autopistas	141	157	-16	-19	-1	0	-1	0	5	-16	
Interest Rate Swaps Autopistas	-948	-1.446	497	509	0	-156	114	30	0	497	
Interest Rate Swaps Corporativos	-3	-14	11	4	-3	0	10	0	0	11	
Equity swaps	-12	-90	78	0	68	11	-1	0	0	78	
Derivados tipo cambio Corporativos	1	2	0	-18	0	0	15	0	3	0	
Otros derivados	-36	-76	40	23	6	-11	14	10	-1	40	
<b>TOTAL</b>	<b>-857</b>	<b>-1.467</b>	<b>609</b>	<b>499</b>	<b>71</b>	<b>-157</b>	<b>150</b>	<b>40</b>	<b>7</b>	<b>609</b>	

Los derivados se registran por su valor de mercado a la fecha de contratación, y a valor razonable en fechas posteriores. La variación de valor de estos derivados se registra contablemente de la siguiente manera:

- Para aquellos derivados considerados de cobertura, la variación de este valor razonable durante el ejercicio se registra con contrapartida en reservas (columna I).

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

- Para aquellos derivados que no tienen carácter de cobertura contable o considerados especulativos, la variación de valor razonable se registra como un ajuste de valor razonable en la cuenta de resultados del grupo (columna II), detallándose separadamente en la cuenta de resultados.
- Por otro lado, se señalan como "impacto en resultado financiero" (columna III) los impactos en el resultado financiero por financiación resultantes de los flujos de intereses devengados durante el ejercicio.
- Se indica en la columna "Caja" (columna IV) las liquidaciones netas de cobros y pagos producidas durante el ejercicio.
- También se presenta separadamente el impacto obtenido por diferencia de los tipos de cambio de cierre entre diciembre de 2013 y 2012 (columna V).
- Finalmente, se muestran en la columna "otros impactos" los impactos en resultado de explotación u otros impactos no considerados anteriormente (columna VI).

El resultado por valor razonable presentado en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada incluye, adicionalmente a los 71 millones de euros presentados en la tabla anterior, un impacto positivo de 8 millones de euros correspondiente al valor razonable del bono emitido por Ferrovial, S.A. en el mes de mayo 2013 (ver Nota 18) y sobre el que se ha constituido una cobertura parcial de valor razonable, tal y como se menciona anteriormente, de forma que tanto el instrumento de cobertura asociado (IRS) como el objeto de cobertura (bono) se valoran a valor razonable con impacto en resultados. Incluyendo este impacto el total de resultado de valor razonable en el resultado financiero del grupo asciende a 79 millones de euros.

### c) Metodología de valoración de derivados

Todos los derivados financieros del grupo, así como otros instrumentos financieros cuya valoración se realiza a valor razonable, se encuadran en el NIVEL 2 de la Jerarquía de Medición del Valor Razonable, ya que si bien no cotizan en mercados regulados, los elementos en que se basan dichos valores razonables son observables de forma directa o indirecta.

Las valoraciones son realizadas por la compañía mediante una herramienta de valoración desarrollada internamente, no obstante se contrastan en todo caso con aquellas que se reciben de los bancos contrapartida de las operaciones, con carácter mensual.

Respecto a los Equity Swaps, éstos se valoran como la suma de la diferencia entre la cotización de mercado del título en la fecha de cálculo y el precio unitario de liquidación pactado al inicio, multiplicada por el número de títulos objeto del contrato; y el valor presente del coste de financiación acordado en el contrato.

Respecto al resto de instrumentos, se valoran procediendo a la cuantificación de los flujos futuros de pagos y cobros netos, descontados a valor presente, con las siguientes particularidades:

- Interest rate swaps: la estimación de estos flujos futuros cuya referencia sea variable, se realiza empleando las proyecciones que el mercado cotice en la fecha de valoración; y la actualización de cada flujo se lleva a cabo utilizando el tipo cupón cero de mercado adecuado al plazo de su liquidación y moneda existente a la fecha de valoración.
- Index Linked Swaps: la estimación de sus flujos futuros se realiza proyectando el comportamiento futuro implícito en las curvas del mercado cotizadas en la fecha de valoración, tanto para las referencias de tipo de interés, como para las referencias de inflación. Para el descuento, como en los casos anteriormente tratados, se emplean los tipos de descuento a cada uno de los plazos de liquidación de flujos y moneda, obtenidos a la fecha de valoración.

**Por último, respecto a la estimación del riesgo de crédito, que por primera vez 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:

- Respecto a los flujos a pagar por las entidades financieras se considera con carácter general la prima de riesgo de crédito aplicable al rating crediticio de la entidad.
- Respecto a los flujos a pagar por la propia entidad del grupo, si dicha entidad tiene rating, se considera la prima de riesgo de crédito atribuible a dicho rating, y en el caso de que la entidad del grupo no tenga rating, se realiza un análisis de los ratios de solvencia de dicha entidad y en base a la información pública sobre criterios para determinar el rating, se determina un nivel de rating hipotético y por lo tanto una prima de riesgo. Dicha prima de riesgo podría ser modificada a futuro si se produjera una modificación sustancial de la situación de solvencia de la entidad.

### 12. Existencias

La composición del saldo de existencias a 31 de diciembre de 2013 y 2012 es la siguiente:

	Saldo 31/12/2013	Saldo 31/12/2012	Variación 2013-2012
Existencias comerciales	183	228	-45
Materias primas y otros aprovisionamientos	105	123	-18
Gastos iniciales e instalaciones generales	37	43	-6
<b>Total</b>	<b>325</b>	<b>394</b>	<b>-69</b>



## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

De las existencias comerciales registradas a 31 de diciembre de 2013, 152 millones de euros corresponden a la actividad de Inmobiliaria en Polonia, en concepto de terrenos y solares por 86 millones de euros (107 millones de euros en 2012), así como promociones inmobiliarias en distinto grado de avance por importe de 66 millones de euros (70 millones de euros en 2012).

Respecto a las materias primas y otros aprovisionamientos, 81 millones corresponden a la división de construcción, fundamentalmente a través de las filiales de Webber (37 millones de euros) y Budimex (21 millones de euros). Adicionalmente, la división de Servicios tiene registradas en diciembre de 2013, 22 millones de euros, fundamentalmente en sus filiales de Amey (13 millones de euros) y Enterprise (7 millones de euros) en Reino Unido.

Finalmente, respecto a los gastos iniciales e instalaciones generales, corresponden fundamentalmente a la división de construcción, por importe de 33 millones de euros.

A 31 de diciembre de 2013, no hay existencias por importe significativo, distintas a aquellas vinculadas a promociones inmobiliarias (por importe de 21 millones de euros), sujetas a restricciones de titularidad o pignorados como garantía de pasivos.

### 13. Clientes y otras cuentas a cobrar

#### a) Clientes por ventas y prestación de servicios

La composición de los saldos de clientes a 31 de diciembre de 2013 y 2012 es como sigue:

CONCEPTOS	Millones de euros		
	Saldos al 31/12/2013	Saldos al 31/12/2012	Variación 2013-2012
Clientes	1.268	1.409	-141
Obra Ejecutada Pendiente de Certificar	627	538	89
Clientes, retenciones por garantía	57	90	-32
Provisiones	-317	-394	77
<b>Total Clientes por ventas y prestación de servicios</b>	<b>1.635</b>	<b>1.642</b>	<b>-8</b>

El epígrafe de Clientes por ventas y prestaciones de servicios ha experimentado una disminución de 8 millones de euros, pasando de un saldo de 1.642 millones de euros a 31 de diciembre de 2012 a 1.635 millones de euros a 31 de diciembre de 2013. Esta variación se explica fundamentalmente por dos impactos: por un lado, las adquisiciones descritas en la Nota 1.2 relativas a las sociedades Enterprise y Steel, cuya entrada en el perímetro de consolidación del grupo supone un incremento de la cifra de clientes de 157 y 9 millones de euros respectivamente (109 y 7 millones de euros respectivamente a 31 de diciembre de 2013); por otro lado, se han producido cobros relativos al Real Decreto – Ley 8/2013, por el que se amplía el mecanismo de financiación para el pago a los proveedores de Entidades Locales y Comunidades Autónomas. El grupo ha percibido cobros amparados en estos Reales Decretos por importe total de 129 millones de euros (690 millones de euros a 31 de diciembre de 2012), de los cuales 117 millones de euros se han producido en la división de Servicios y 12 millones de euros en la división de Construcción.

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2013 se encuentran deducidos del epígrafe "Clientes por ventas y prestaciones de servicios" 160 millones de euros (145 millones a 31 de diciembre de 2012), correspondientes a activos que han sido dados de baja de balance mediante contratos de financiación diferida, al considerar que cumplen las condiciones establecidas en el párrafo 20 de la NIC 39 sobre bajas de activos financieros. Adicionalmente, a 31 de diciembre de 2012 se encontraban deducidos otros 3 millones de euros correspondientes a activos dados de baja de balance mediante contratos de factoring que igualmente cumplían las condiciones de la NIC 39 párrafo 20.

A continuación se detallan las principales deudas que existen con clientes, desglosando por tipo de deudor.

	Construcción		Servicios		Resto y Ajustes		Total	
Públicos	315	37%	828	82%	27	n.a.	1.170	72%
Privados	210	25%	141	14%	32	n.a.	383	23%
Grupo y Asociadas	329	39%	36	4%	-284	n.a.	81	5%
<b>Total</b>	<b>853</b>	<b>100%</b>	<b>1.006</b>	<b>100%</b>	<b>-225</b>	<b>n.a.</b>	<b>1.635</b>	<b>100%</b>

En base a este detalle se puede observar que el 72% de los clientes del grupo son administraciones públicas, correspondiendo el resto a clientes privados.

Para la gestión del riesgo de crédito derivado de dicho tipo de clientes, el grupo tiene establecidas medidas tanto previas a la contratación tales como consultas a registros de morosidad, ratings, estudios de solvencia, etc, como durante la ejecución de las obras (seguimiento de incidencias contractuales, impagos, etc.).

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

La variación de la provisión de tráfico ha sido como sigue:

Movimiento de la provisión	Millones de Euros		
	2013	2012	Variación 2013-2012
Saldo inicial	394	342	52
Variaciones de perímetro	1	0	1
Cargos a la cuenta de resultados	-69	49	-118
<i>Dotaciones</i>	21	102	-81
<i>Reversiones</i>	-90	-52	-37
Aplicaciones	-6	0	-6
Efecto tipo de cambio	-1	3	-4
Trasposos y otros	-2	0	-2
<b>Saldo final</b>	<b>317</b>	<b>394</b>	<b>-77</b>

La Dirección del Grupo considera que el importe en libros de las cuentas de deudores comerciales se aproxima a su valor razonable.

### b) Otras cuentas a cobrar

La composición de los saldos de Otras cuentas a cobrar a 31 de diciembre de 2013 y 2012 es como sigue:

CONCEPTOS	Millones de euros		
	Saldos al 31/12/2013	Saldos al 31/12/2012	Variación 2013-2012
Anticipos entregados a proveedores	68	40	27
Deudores varios	104	99	5
Cuentas a cobrar proyectos de infraestructuras	175	167	9
Créditos con Administraciones Públicas	123	130	-7
<b>Total otros deudores</b>	<b>470</b>	<b>436</b>	<b>33</b>

Respecto a los anticipos a proveedores, la variación más significativa se produce por la incorporación al perímetro de la sociedad Enterprise, que a fecha de entrada en el perímetro mantiene anticipos entregados a sus proveedores por importe de 16 millones de euros (19 millones de euros a 31 de diciembre de 2013).

En el epígrafe Deudores varios se encuentran recogidas fundamentalmente las deudas cuyo origen es distinto de la actividad habitual, por importe de 79 millones de euros (80 millones a diciembre de 2012). 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 10 relativa a Activos Financieros no Corrientes.

Finalmente en el epígrafe "Créditos con Administraciones Públicas" se incluyen los saldos a cobrar de las Administraciones Públicas por impuestos distintos a Impuestos sobre las Ganancias.

### c) Otra información complementaria de contratos de construcción y otros contratos registrados por el método del grado de avance.

El reconocimiento de ingresos en los contratos de construcción así como en determinados contratos de servicios se realiza en función de su grado de avance conforme a los criterios establecidos en la NIC11, según se describe en la Nota 2.5.5.1 Resumen de las principales políticas contables.

Como se indica en dicha Nota sistemáticamente se analiza contrato a contrato la diferencia entre los ingresos reconocidos y los importes efectivamente facturados al cliente. Si la facturación es menor que los ingresos reconocidos la diferencia se registra como un activo denominado Obra Ejecutada Pendiente de Certificar, dentro del epígrafe de Clientes por ventas (ver Nota 13.a); mientras que si el nivel de reconocimiento de ingresos va por detrás del importe facturado se reconoce un pasivo "Obra Certificada por Anticipado, dentro del epígrafe de Acreedores comerciales (Nota 20).

Adicionalmente, en determinados contratos de construcción se acuerdan pagos en concepto de anticipos que son pagados por el cliente al inicio del contrato y cuyo saldo se va liquidando contra las diferentes certificaciones en la medida que la obra se está ejecutando (dichos saldo figuran en el pasivo del balance dentro del epígrafe acreedores comerciales (Nota 20).

En contrapartida a los anticipos, en determinados contratos el cliente retiene parte del precio a abonar en cada una de las certificaciones en garantía del cumplimiento de determinadas obligaciones del contrato no produciéndose la devolución de las

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

mismas hasta la liquidación definitiva del contrato (dichos saldos figuran en el activo del balance dentro del epígrafe Clientes por Ventas, Nota 13 a).

A diferencia del concepto de obra ejecutada pendiente de certificar y de obra certificada por anticipado, los anticipos y las retenciones son saldos que implican un impacto en caja futuro, ya que en el caso de los anticipos se producirá un menor cobro a futuro en la medida en que los mismos son descontados de las certificaciones, mientras que las retenciones implicarán mayor cobro futuro, ya que los clientes procederán a la devolución en la medida en que las obras sean liquidadas.

A continuación se presenta un desglose de los importes reconocidos por estos conceptos a 31 de diciembre de 2013 y de 2012:

Millones de euros	31/12/13	31/12/12	Variación
Obra ejecutada pendiente de certificar (Nota 13.a)	627	538	89
Obra certificada por anticipado (Nota 20)	-596	-509	-88
<b>Contratos de construcción, neto</b>	<b>31</b>	<b>29</b>	<b>1</b>
Retenciones (Nota 13.a)	57	90	-32
Anticipos (Nota 20)	-154	-128	-25
<b>Importe neto de anticipos y retenciones</b>	<b>-96</b>	<b>-39</b>	<b>-58</b>

### 14. Patrimonio neto

#### a) Evolución general del patrimonio neto

Se detallan a continuación los principales impactos netos de impuestos que afectan a la variación en el patrimonio neto durante el ejercicio 2012 y que explican las variaciones del mismo entre diciembre 2012 y diciembre 2013:

	2013		Total Patrimonio Neto
	Atribuido a los Accionistas	Atribuido a Socios Externos	
<b>Patrimonio Neto a 31.12.2012</b>	<b>5.660</b>	<b>121</b>	<b>5.780</b>
Resultado consolidado del ejercicio	727	-26	701
Ingresos y gastos reconocidos en el patrimonio Sdades. Int. Global	70	153	224
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	119	159	278
Impacto en reservas de planes de prestación definida	-22	0	-22
Diferencias de conversión	-27	-5	-33
Ingresos y gastos reconocidos en el patrimonio Sdades. P. Equivalencia	-267	0	-267
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	71	0	71
Impacto en reservas de planes de prestación definida	-28	0	-28
Diferencias de conversión	-311	0	-311
Importes transferidos a la Cuenta de Resultados Sdades. Int. Global	-4	0	-4
Importes transferidos a la Cuenta de Resultados Sdades. P. Equivalencia	15	0	15
<b>Total ingresos y gastos reconocidos directamente en patrimonio</b>	<b>541</b>	<b>127</b>	<b>668</b>
Pago de dividendos	-477	-14	-491
Ampliaciones y Reducciones de capital	0	116	116
Otras transacciones con accionistas	-6	0	-6
<b>Transacciones con accionistas</b>	<b>-483</b>	<b>103</b>	<b>-380</b>
Otros movimientos	0	5	5
<b>Patrimonio Neto a 31.12.13</b>	<b>5.719</b>	<b>355</b>	<b>6.074</b>

A continuación se detallan los principales movimientos en fondos propios durante el ejercicio 2013, cuya evolución ha supuesto un aumento de 59 millones de euros en el patrimonio atribuible a los accionistas.

- Resultado consolidado del ejercicio de 727 millones de euros para la sociedad dominante.
- Instrumentos de cobertura: Reconocimiento de las diferencias de valor de los instrumentos derivados designados como coberturas, contratados en su parte eficiente, detallados en la Nota 11 y cuyo impacto positivo ha sido de 119 millones de euros netos de impuestos para la sociedad dominante en las sociedades consolidadas por integración global y 71 millones de euros en las sociedades consolidadas por puesta en equivalencia (principalmente Heathrow Airport Holdings).
- Planes de prestación definida: Recoge el impacto en el patrimonio neto de las pérdidas y ganancias actuariales que surgen de ajustes y cambios en las hipótesis de los planes de prestación definida que tiene el grupo constituidos, tal y como se detalla en la Nota 16, y cuyo impacto para la sociedad dominante ha sido de -50 millones de euros netos de impuestos (-22 millones de euros en sociedades consolidadas por integración global (Amey) y -28 millones de euros en las sociedades por puesta en equivalencia (HAH)).
- Diferencias de conversión: La mayor parte de las divisas en las que Ferrovial mantiene inversiones, tal y como se detalla en la Nota 3, han perdido valor frente al euro, destacando el efecto del dólar canadiense y la libra esterlina, monedas en las que el grupo concentra su mayor exposición en términos de patrimonio neto. Para las sociedades integradas por puesta en equivalencia

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

(principalmente 407 ETR y Heathrow Airport Holdings), el impacto asciende a -311 millones de euros. Por lo que respecta a las sociedades consolidadas por integración global, el impacto de la apreciación del euro frente al dólar americano y el peso chileno tiene un impacto de -12 millones y -8 millones de euros, respectivamente. El resto de la variación del epígrafe corresponde al impacto del resto de monedas.

- Importes transferidos a la Cuenta de Resultados: recoge la materialización en la cuenta de pérdidas y ganancias de las reservas de derivados y diferencias de conversión correspondientes a las desinversiones de las joint ventures de Amey (15 millones de euros) y del 8,65% de HAH (-4 millones de euros) (ver Nota 23 Deterioros y enajenaciones de inmovilizado).

- Dividendos: recoge el reparto del dividendo aprobado en la Junta General de Accionistas del mes de marzo por 0,25 euros por acción (-183 millones de euros). Adicionalmente, en el mes de octubre se aprobó el reparto de un dividendo de 0,40 euros por acción a cuenta del resultado del ejercicio 2013 por un importe de 294 millones de euros. La diferencia entre la cifra de dividendos recogida en el estado de cambios en el patrimonio neto (-477 millones de euros) y la reflejada en el Flujo de Caja (-525 millones de euros) corresponde fundamentalmente a la Hacienda Pública por retenciones sobre rendimientos del capital mobiliario relativas a los dividendos a cuenta pagados en diciembre de 2012 y 2013, en tanto en cuanto el impacto de caja de dichas retenciones se produce con un mes de decalaje, es decir, en enero de 2013 y 2014.

- Ampliaciones de capital de socios externos: Aumento de fondos propios atribuibles a socios externos de 116 millones de euros, principalmente en las sociedades americanas de Cintra LBJ, NTE 1-2, NTE 3A-3B y SH-130.

### b) Capital Social

A 31 de diciembre de 2013 el capital social asciende a 147 millones de euros y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. Está integrado por 733.510.255 acciones ordinarias, de una única clase y valor nominal de veinte céntimos de euro (0,20€) cada una de ellas. No ha sufrido variación respecto al 31 de diciembre de 2012.

A 31 de diciembre de 2013, el accionista que posee más de un 10% del capital social de Ferrovial, S.A. es Portman Baela, S.L. con un 41,053%. 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.

### c) Prima de emisión y prima de fusión

La prima de emisión de la sociedad asciende a 31 de diciembre de 2013 a 1.202 millones de euros y la prima de fusión, procedente de la fusión de Grupo Ferrovial S.A. con Cintra en 2009, tiene un saldo de 1.454 millones de euros. Ambas partidas tienen la consideración de reservas de libre disposición.

### d) Acciones propias

A 31 de diciembre de 2013 no se dispone de acciones propias. Durante el ejercicio 2013 se han adquirido un total de 2.708.701 acciones, correspondientes a un 0,4% del capital y con valor nominal total de 541 miles de euros, que han sido adquiridas y posteriormente entregadas en ejecución de sistemas retributivos vinculados al precio de la acción. El coste total de la adquisición de dichas acciones fue de 34 millones de euros y fueron entregadas a un valor de 32 millones de euros, produciéndose un resultado de -2 millones de euros en el patrimonio de la sociedad.

### 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 2013 es de -1.058 millones de euros, se incluye principalmente el importe acumulado en reservas de los ajustes por valoración de derivados (-738 millones de euros), planes de pensiones (-329 millones de euros) y diferencias de conversión (-261 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 la cuenta de pérdidas y ganancias es el relativo a planes de pensiones.

### f) Reservas no distribuibles de la sociedad dominante

El importe de las reservas no distribuibles de la sociedad dominante, incluido dentro de Resultados acumulados y otras reservas, corresponde a la reserva legal por importe de 29 millones de euros.

- g) Propuesta de distribución de resultados: El Consejo de Administración propondrá a la Junta General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad que se convoque oportunamente, la siguiente aplicación de resultado de FERROVIAL, S.A., sociedad individual:

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Resultado de FERROVIAL, S.A., sociedad individual (euros)	477.965.213,37
Aplicación (euros)	
A Reservas Voluntarias (euros)	184.561.111,37
A Dividendo a cuenta (euros)	293.404.102,00

La Reserva legal se encuentra totalmente constituida.

**Estado de liquidez y dividendo a cuenta:** El Consejo de Administración acordó en su reunión de 28 de Octubre de 2013:

- Formular, a efectos de lo dispuesto en el artículo 277 de la Ley de Sociedades de Capital, el siguiente estado contable justificativo de la liquidez de la Sociedad, que se incluirá posteriormente en la memoria de la Sociedad:

Resumen Liquidez	Datos 30.09.2013
(miles de Euros)	
Caja disponible (Corporación + FA + FS + Cintra)	626.153
Crédito disponible Ferrovial, S.A.	772.000
Crédito disponible Ferrovial Agroman, S.A.	8.000
Crédito disponible Ferrovial Servicios, S.A.	10.000
Crédito disponible Cintra Infraestructuras, S.A.	2.000
<b>Total liquidez disponible para la distribución</b>	<b>1.418.153</b>

- Distribuir, a cuenta del dividendo correspondiente al ejercicio social de 2013, la cantidad de 0,40 euros brutos por acción.

El importe máximo que supone el pago de este dividendo a cuenta asciende a 293.404.102 euros. Dicha suma no excede de los resultados individuales de Ferrovial, S.A. obtenidos desde el fin del último ejercicio una vez deducidas las partidas que establece el artículo 277 de la Ley de Sociedades de Capital (cuantía que asciende a 316.432.502 euros).

El día 10 de diciembre de 2013 se procedió al pago de dicho dividendo. El importe adeudado por retenciones asciende a 29 millones de euros, estando registrado a cierre de ejercicio en Otras deudas con las Administraciones Públicas, las cuales han sido abonadas en enero de 2014.

h) Sociedades ajenas al grupo con participaciones significativas en filiales

A 31 de diciembre de 2013, las sociedades más significativas integradas por global con participación de otros socios igual o superior al 10% en el capital suscrito de las sociedades del grupo, son las siguientes:

FILIAL DEL GRUPO FERROVIAL	% AJENO	ACCIONISTA AJENO
<b>Construcción</b>		
Budimex S.A.	41%	Cotiza en Bolsa
<b>Autopistas</b>		
Autopista del Sol	20%	Unicaja
Autopista Terrassa-Manresa	23,72%	Acesa (Autopista Concesionaria Española, S.A.)
Eurolink Motorway Operation N4/N6 LTD.	34%	DIF Infra 3 M4 Ireland Ltd.
Inversora de Autopistas de Levante, S.L.	40%	Sacyr Concesiones, S.L.
Inversora de Autopistas del Sur S.L.	35% - 10%	Sacyr Concesiones, S.L. – Inversiones Corporativas, S.A.
LBJ Infrastructure Group Holding LLC	42,40%	Meridiam Infrastructure S.a.r.l.
NTE Mobility Partners Holding LLC	33,33% - 10%	Meridiam Infrastructure S.a.r.l.- Dallas Police and Fire Pension System
NTE Mobility Partners SEG 3 Holding LLC	13,94%-10%-25,96%	Meridiam Infrastructure NTE 3A/3B LLC-Dallas Police and Fire Pension System-NTE Segments 3 Blocker, Inc. (APG)
NTE Mobility Partners SEG 2-4 LLC	25%	Meridiam Infrastructure S.a.r.l
SH 130 Concession Company, LLC	35%	Zachry Toll Road 56 LLP
Skyway Concession Company Holding LLC	45%	MIG Chicago Holdings LLC

### 15. Ingresos a distribuir en varios ejercicios

El importe total de este epígrafe al cierre del ejercicio 2013 asciende a 503 millones de euros (356 millones de euros en 2012), de los que 494 millones corresponden a subvenciones de capital recibidas de las administraciones cedentes en proyectos de infraestructuras, fundamentalmente en la división de Autopistas con 469 millones de euros y en la división de Servicios con 25 millones de euros.

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 flujo de caja de estas subvenciones se presenta neteando la cifra de inversiones.

La principal variación del ejercicio se produce en la concesionaria NTE 3A -3B, filial de Cintra en EEUU, que ha recibido 135 millones de euros adicionales, con lo que totaliza subvenciones por importe de 311 millones de euros, y la sociedad NTE 3A -3B que ha recibido 25 millones de euros, en línea con el desarrollo de su actividad.

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Adicionalmente, Eurolink Motorway Operation (N4-N6) Ltd. Irlanda tiene registrados 130 millones de euros a diciembre de 2013.

### 16. Déficit de pensiones

En este epígrafe se encuentra registrado el déficit de planes de pensiones y otros premios de jubilación a empleados, e incluye tanto los planes de prestación definida, como los de aportación definida. La provisión reconocida en balance asciende a 107 millones de euros (105 millones de euros al 31 de diciembre de 2012). De dicho importe, 105 millones de euros (104 millones de euros al 31 de diciembre de 2012) corresponden a planes de prestación definida del Grupo Amey en el Reino Unido.

PLANES DE PRESTACIÓN DEFINIDA GRUPO AMEY	Millones de euros	
	2013	2012
<b>Pasivo reconocido en balance</b>		
Obligación al cierre del ejercicio	878	747
Valor razonable de activos afectos al final del ejercicio	772	643
<b>Déficit de pensiones</b>	<b>105</b>	<b>104</b>

El Grupo Amey tiene 11 planes de prestación definida cubriendo un total de 8.427 trabajadores y 9 planes de aportación definida cubriendo un total de 12.951 empleados. Los movimientos más significativos durante 2013 que provocan un empeoramiento del déficit de 1 millón de euros son:

- Impacto por pérdidas y ganancias actuariales de -14 millones de euros que supone un aumento del déficit de pensiones (mayor pasivo): Por la parte de las obligaciones se produce el empeoramiento de hipótesis actuariales como la disminución de la tasa de descuento y el aumento de la tasa de inflación. Este efecto negativo se compensa por las ganancias en el rendimiento de los activos afectos a los planes de pensiones como consecuencia de la evolución positiva de los mercados asociados a estos. Se incluye un mayor detalle en el apartado a) de la presente Nota.
- Contribuciones realizadas por la empresa a los planes de pensiones por importe de +22 millones de euros que supone una disminución del déficit de pensiones (menor pasivo). Las aportaciones ordinarias ascendieron a 5 millones de euros mientras que las aportaciones extraordinarias destinadas a mejorar el déficit de pensiones fueron de 17 millones de euros.
- Impacto negativo en pérdidas y ganancias por importe de -12 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 +2 millones de euros.
- Como consecuencia de la adquisición de Enterprise (ver Nota 1.2 sobre cambios en el perímetro de consolidación), se produce la incorporación de 91 millones de euros de obligaciones frente a 92 millones de euros de activos, lo que supone una variación neta de +1 millones de euros en el déficit de pensiones.

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 2013 dichas reducciones y liquidaciones ascendieron a 23 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	
	2013	2012
Ganancias/pérdidas actuariales en obligaciones	-33	-45
Ganancias/pérdidas actuariales en activos por la diferencia entre la rentabilidad esperada al inicio del ejercicio y la rentabilidad real	19	17
<b>Impacto en patrimonio reconocido</b>	<b>-14</b>	<b>-28</b>

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	2013	2012
<b>Principales hipótesis</b>		
Incremento salarial	2,00%	4,00%
Tasa de descuento	4,40%	4,60%
Tasa inflación esperada	3,30%	3,00%
Rentabilidad esperada activos	4,40%	4,60%
Mortalidad (años)	86-91	84-91

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Las hipótesis de mortalidad utilizadas para el Grupo Amey en el cálculo de las obligaciones por pensiones están basadas en las Tablas Actuariales de Mortalidad, y viene a ser el equivalente a estimar una esperanza de vida de entre 86 y 91 años. En cuanto a los activos afectos a los planes de pensiones de prestación definida, se presenta a continuación una tabla resumen de su composición por tipos de activos a valor razonable para los ejercicios 2013 y 2012:

PLANES DE PRESTACIÓN DEFINIDA GRUPO AMEY	Millones de euros	
	2013	2012
<b>Activos afectos al plan (Valor razonable)</b>		
Instrumentos de capital	304	335
Instrumentos de deuda	175	209
Inmuebles	39	35
Efectivo y Otros	255	65
<b>Total activos afectos al plan</b>	<b>772</b>	<b>643</b>

Tal y como se comenta en la Nota 2.3, durante 2013 y con efecto retroactivo en 2012, se ha procedido a aplicar el cambio de la norma NIC 19 por la cual se exige que el valor a aplicar en los activos afectos al plan para el cálculo de su rentabilidad esperada sea como máximo la tasa de descuento utilizada para el cálculo de las obligaciones futuras. Dichas tasas de descuento fueron del 4,40% en 2013 y 4,60% en 2012.

### 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	
	2013	2012
<b>Impacto en resultados antes impuestos</b>		
Coste de los servicios del ejercicio corriente	-6	-7
Coste por intereses	-35	-32
Rendimiento esperado de los activos	31	38
Otros	-1	7
<b>Total incluido en cuenta de resultados</b>	<b>-12</b>	<b>7</b>

### c) Revisiones actuariales completas:

En el Grupo Amey se realizan valoraciones actuariales completas cada tres años, dependiendo del plan, las últimas revisiones finalizaron en abril de 2011. En base a dicha revisión, se han reducido las aportaciones extraordinarias a aportar para los próximos años.

Para el ejercicio 2014 las aportaciones ordinarias acordadas con los fideicomisarios han ascendido a 5 millones de euros. Mientras que las contribuciones extraordinarias pasarán de 17 millones de euros en 2013 a 15 millones de euros en 2014.

### d) Análisis de Sensibilidades:

En cuanto al análisis de sensibilidades, se adjunta el impacto en la cuenta de Pérdidas y Ganancias y Fondos Propios, de una variación en la Tasa de Descuento de 50 puntos básicos.

PLANES DE PRESTACIÓN DEFINIDA GRUPO AMEY	Impacto anual en pérdidas y ganancias		Impacto anual Fondos Propios	
	Antes impuestos	Después impuestos	Antes impuestos	Después impuestos
Análisis de sensibilidad Tasa de Descuento (+ / - 50.p.b)				
+ 50 p.b.	4	3	94	75
- 50 p.b.	-4	-3	-94	-75

## 17. Provisiones

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.

La variación del saldo de provisiones a largo y corto plazo que se desglosa de forma separada en el pasivo del balance ha sido entre 2012 y 2013:

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

	Vertederos	Exprop.	Reposición y mejora CINIIF 12	Pleitos e impuestos	Otros Riesgos a largo plazo	TOTAL PROVISIONES NO CORRIENTES	Provisiones a corto plazo	TOTAL
<b>Saldo al 1 de enero de 2013</b>	<b>88</b>	<b>388</b>	<b>89</b>	<b>434</b>	<b>168</b>	<b>1.167</b>	<b>415</b>	<b>1.582</b>
Variaciones de perímetro	0	0	0	0	112	112	-1	111
Cargos / abonos a la cuenta de resultados	6	100	37	43	-112	74	-14	60
Dotaciones	8	102	39	110	38	297	136	433
Reversiones	-2	-2	-2	-67	-150	-223	-149	-373
Trasposos y otros	0	0	0	-1		-1	1	-1
Diferencia de tipo de cambio	0	0	-1	-1	0	-2	-12	-14
<b>Closing balance</b>	<b>94</b>	<b>488</b>	<b>125</b>	<b>474</b>	<b>169</b>	<b>1.350</b>	<b>389</b>	<b>1.738</b>

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 detalla a continuación la naturaleza e importe de las principales provisiones registradas:

### 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. La citada provisión se efectúa en función de una estimación técnica relativa a la cobertura de la capacidad total de los correspondientes vertederos cubierta o completada a la fecha.

### Provisión para expropiaciones

Corresponde a la provisión por expropiaciones registrada por las autopistas españolas, por importe total de 488 millones de euros, fundamentalmente en la autopista R4 – Madrid Sur (446 millones de euros a 31 de diciembre de 2013, 345 millones de euros a 2012). El incremento registrado durante el ejercicio, con contrapartida en el mayor valor de los activos de la sociedad concesionaria, según se explica en la Nota 7, se debe a la actualización de las estimaciones, al devengo de intereses y a la actualización de los importes pendientes de pago, minorado por los importes pagados.

### Provisión para reposición CINIIF 12

Se recogen en este epígrafe las provisiones para inversiones de reposición establecidas por la CINIIF 12 (2.5.2). El saldo de este epígrafe es de 126 millones de euros a diciembre de 2013, de los cuales 93 millones de euros corresponden a la división de autopistas.

### Provisiones para pleitos y reclamaciones de carácter tributario

Se registran en este epígrafe:

- Provisiones destinadas a cubrir los posibles riesgos resultantes de pleitos y litigios en curso, por importe de 195 millones de euros (165 millones de euros a diciembre 2012), de los cuales 190 millones de euros (157 millones de euros a 31 de diciembre de 2012) corresponden a la división de Construcción, para hacer frente a posibles responsabilidades derivadas de los contratos de obra.
- Provisiones por reclamaciones de carácter tributario (277 millones de euros, 269 millones de euros a diciembre 2012) derivadas de tasas, tributos o impuestos locales o estatales, debido a las diferentes interpretaciones que pudieran darse a las normas fiscales en los diferentes países donde opera el grupo.

### Provisiones para otros riesgos a largo plazo

Se recogen en este epígrafe provisiones para cubrir determinados riesgos a largo plazo, distintos de los asignables a pleitos o a reclamaciones de carácter tributario, como responsabilidades por ejecución de contratos, garantías otorgadas con riesgo de ejecución, deterioros de determinados activos y otros conceptos similares, por importe de 169 millones de euros a 31 de diciembre de 2013 (168 millones de euros a 31 de diciembre de 2012). Aunque la variación total del saldo no es relevante, se explican a continuación las dotaciones, reversiones y variaciones por cambios de perímetro que de forma aislada sí son significativas:

- o Variaciones de perímetro:
  - Registro de la opción de compra del 30% de Steel Ingeniería mencionado en la Nota 5, por importe de 16 millones de euros.
  - Registro de las provisiones a largo plazo por pérdidas presupuestadas puestas de manifiesto tras la realización del proceso de asignación del precio de la compra de Enterprise, por importe de 71 millones



## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

de euros a diciembre de 2013 (79 millones de libras, equivalentes a 95 millones de euros, a fecha de entrada en el perímetro, según se detalla en la Nota 5).

- Dotaciones:
  - Registro de una provisión de 11 millones de euros por los compromisos de inversión existentes en la autopista Euroscut Azores para los ejercicios 2014 a 2017, contenidos en los compromisos mencionados en la Nota 22.3 y 23.
  - Registro de una provisión de 6 millones de euros por avales con riesgo de ejecución de la autopista M203 mencionado en la Nota 23.
- Reversiones:
  - Reversión de la provisión por avales con riesgo de ejecución de la división de autopistas, por importe de 61 millones de euros, de los cuales 55 millones de euros corresponden a las autopistas griegas y 6 millones a la provisión por posibles reclamaciones derivadas de la venta de las autopistas chilenas, según se describe en la Nota 23.
  - reversión del deterioro registrado en el ejercicio 2012 de una planta de residuos en el Reino Unido, por importe de 30 millones de euros, mencionado en la Nota 23.

### Provisiones a corto plazo

Corresponde principalmente a la División de Construcción, por provisiones para terminación, retirada y pérdidas de obra por importe de 347 millones de euros (368 millones de euros a 2012).

### 18. Posición neta de tesorería

Con el objeto de mostrar un análisis de la situación de endeudamiento neto del Grupo, se presenta en el siguiente cuadro un desglose de la Posición Neta de Tesorería, separando las sociedades proyecto y el resto de sociedades. Por Posición Neta de Tesorería se entiende el saldo de las partidas incluidas en tesorería y equivalentes (incluida la caja restringida a corto plazo) y la caja restringida a largo plazo de proyectos de infraestructuras, minorado por el importe de las deudas financieras (deuda bancaria y obligaciones) tanto a corto como a largo plazo.

POSICIÓN NETA TESORERÍA 2013	Deuda bancaria/Bonos	Tesorería y equivalentes	Posición Neta Externa	Intragrupo	TOTAL
EX PROYECTOS	-1.168	2.851	1.683	-20	1.663
SOCIEDADES PROYECTOS	-7.631	596	-7.035	20	-7.015
<b>TOTAL</b>	<b>-8.799</b>	<b>3.447</b>	<b>-5.352</b>	<b>0</b>	<b>-5.352</b>

#### 18.1. Proyectos de infraestructuras

##### A) Tesorería y equivalentes y caja restringida

Como ya se ha indicado en la Nota relativa a riesgos financieros, los contratos de financiación de los proyectos de infraestructuras establecen en ocasiones la obligación de constituir determinadas cuentas restringidas cuya disponibilidad está limitada para hacer frente a determinadas obligaciones en el corto o en el largo plazo relativas al pago del principal o intereses de la deuda así como al mantenimiento y operación de la infraestructura.

Dicha caja restringida se clasifica a corto o a largo plazo en función de si la misma se debe de mantener restringida por un periodo inferior o superior a un año. En todo caso, dichos fondos son invertidos en productos financieros de alta liquidez y que devengan intereses variables. El tipo de producto financiero en el que hay que invertir dichos fondos también está limitado en base a los requisitos de los contratos de financiación o en caso de no existir restricciones en un contrato de financiación, en base a la política de colocación de excedentes de grupo.

Los saldos a corto plazo se incluyen en el balance dentro de la partida de tesorería y equivalentes, mientras que los saldos a largo plazo se incluyen dentro de la partida de activos financieros.

Se produce una variación global en la caja restringida de +185 millones de euros con respecto a diciembre de 2012. La principal variación en la caja restringida se produce en la sociedad NTE 3A-3B dado que, como consecuencia de los fondos obtenidos en el ejercicio de la emisión de bonos en dicha sociedad (ver B.1 a continuación), se ha procedido a pignorar parte de los mismos en relación a la financiación de la construcción, ver Nota 7, donde el saldo de la caja restringida a largo plazo en dicha sociedad asciende a 155 millones de euros 31 de diciembre de 2013.

En cuanto a la partida de resto de tesorería y equivalentes corresponde a cuentas bancarias y a inversiones de alta liquidez sujetas a riesgo de tipo de interés.

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### B) Deuda de proyectos de infraestructuras

#### B.1) Desglose por proyectos, variaciones significativas en el ejercicio y principales características de la deuda

A continuación se presenta el desglose de la deuda por proyectos, la separación entre bonos y deuda bancaria, corto y largo plazo y las variaciones en el ejercicio.

Millones de euros	31.12.2013			31.12.2012			Variación 2013 - 2012		
	Bonos	Deuda bancaria	Total	Bonos	Deuda bancaria	Total	Bonos	Deuda bancaria	Total
<b>LARGO PLAZO</b>	<b>2.029</b>	<b>4.374</b>	<b>6.403</b>	<b>1.899</b>	<b>3.926</b>	<b>5.826</b>	<b>130</b>	<b>448</b>	<b>577</b>
- Autopistas Americanas	1.930	1.805	3.735	1.800	1.316	3.117	130	489	618
- Autopistas Españolas		1.150	1.150		1.139	1.139	0	11	11
- Autopistas Portuguesas	99	692	791	99	716	815	0	-24	-24
- Resto de Autopistas		326	326		337	337	0	-11	-11
- Construcción		147	147		152	152	0	-5	-5
- Servicios		254	254		266	266	0	-12	-12
<b>CORTO PLAZO</b>	<b>0</b>	<b>1.228</b>	<b>1.228</b>	<b>0</b>	<b>1.167</b>	<b>1.167</b>	<b>0</b>	<b>61</b>	<b>61</b>
- Autopistas Españolas		1.156	1.156		1.115	1.115	0	41	41
- Resto		72	73		52	52	0	20	21
<b>TOTAL</b>	<b>2.029</b>	<b>5.602</b>	<b>7.631</b>	<b>1.899</b>	<b>5.093</b>	<b>6.992</b>	<b>130</b>	<b>509</b>	<b>639</b>

La deuda de proyectos de infraestructura aumenta en 639 millones de euros con respecto a diciembre de 2012, variación que se produce fundamentalmente por las siguientes razones:

- Mayor disposición de la deuda ya formalizada a cierre del ejercicio 2012 por 448 millones de euros, de los cuales 320 millones de euros corresponden a la autopista LBJ y 169 millones de euros en North Tarrant Express Managed Lanes – NTE, las cuales cuentan entre otros, con tramos de deuda TIFIA para financiar parte de las construcciones en curso.
- Emisión de Private Activity Bonds (PABs) por 274 millones de dólares (197 millones euros) asociados a la ampliación de la autopista North Tarrant Express Extension adjudicada en marzo del presente ejercicio, con vencimientos a 25 y 30 años.
- La mayor disposición de la deuda se ha visto compensada fundamentalmente por la apreciación del euro frente al dólar americano, que ha supuesto un menor endeudamiento por 168 millones de euros a 31 de diciembre de 2013.

A continuación se presenta un resumen de las principales características de la deuda de cada uno de los proyectos:

#### Autopistas Americanas

##### Chicago Skyway

La sociedad concesionaria está financiada mediante una emisión de bonos senior garantizados por Assured Guaranty consistente en: (i) una serie A por importe de 439 millones de USD y fecha de vencimiento en el año 2017 (LIBOR 3 meses del 0,25%+0,28%), (ii) una serie B por importe de 961 millones de USD con vencimiento final en el año 2026 (LIBOR 3 meses del 0,25%+0,38%).

Cabe señalar que la sociedad tiene contratados derivados en relación con la Serie A y Serie B por un notional de 439 millones de USD y 961 millones de USD, respectivamente, y vencimientos en 2017. Los tipos fijos asegurados en 2013 son del 4,76% para la Serie A y del 3,37% para la Serie B. Cabe señalar, no obstante, que el tipo fijo de este derivado es creciente a lo largo de la vida del mismo. Adicionalmente, posee financiación sindicada bancaria subordinada por un importe dispuesto a 31 de diciembre de 2013 de 181 millones de USD (150 millones de USD Principal, 22 millones de USD intereses capitalizados y 9 millones por la capitalización de la última liquidación del swap) vigente hasta el año 2035 (LIBOR 6 meses del 0,41%+3,00%).

##### SH -130

La deuda se compone de una financiación bancaria sindicada en tres tramos: Tramo A para financiar parte de la construcción por importe de 686 millones de USD, dispuesto en su totalidad a 31 de diciembre de 2013 con vencimiento final en 2038 (LIBOR 6 meses 0,35%+1,55%); un Tramo B de liquidez que asciende a 35 millones de USD dispuesto en su totalidad (LIBOR 6 meses 0,35%+1,55%) y un Tramo C, no dispuesto, que asciende a 29 millones de USD, ambos con vencimiento final en el año 2038. Además, cuenta con un tramo de deuda TIFIA dispuesto en su totalidad a 31 de diciembre de 2013 para financiar parte de la construcción por 504 millones de USD (430 millones de USD Principal y 74 millones de USD intereses capitalizados) con vencimiento final en el año 2047 (Tipo fijo del 4,46%). Asimismo, la concesionaria cuenta con un derivado de notional 709 millones de USD y un tipo fijo del 5,18%, cuyo vencimiento se sitúa en 2038.

Esta deuda está sujeta a calificación crediticia por agencias de calificación crediticia. A este respecto, el tráfico actual está por debajo del previsto en su cierre financiero. Fruto de esta evolución, el pasado 16 de octubre, la agencia de calificación crediticia Moody's rebajó el rating asignado a la deuda de la concesionaria de la autopista de B1 a Caa3, con perspectiva negativa.

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

A 31 de diciembre de 2013, la compañía cumple con los covenants vigentes y ha hecho frente a todos los compromisos relativos a la misma. No obstante lo anterior, la compañía ha iniciado recientemente negociaciones para un proceso de reestructuración de la deuda financiera actual, con el objetivo de adecuar el servicio de la deuda a la evolución del tráfico previsto.

### North Tarrant Express Managed Lanes – NTE

La financiación del proyecto se realiza a través de una emisión de bonos PAB (Private Activity Bonds) por 400 millones de USD con vencimiento final en 2039 (a un tipo fijo del 7,50% 60 millones de USD con vencimiento final 2031 y de un fijo de 6,88% para 340 millones de USD con vencimiento final 2039). Cuenta también con un préstamo TIFIA otorgado por el Gobierno federal de EEUU por valor de 650 millones de USD con un perfil de repago a 35 años desde la entrada en explotación, cuyo importe dispuesto a 31 de diciembre de 2013 asciende a 427 millones de USD a un tipo fijo del 4,52% (407 millones de USD Principal 19 millones de USD intereses capitalizados), con vencimiento final en 2050.

### NTE 3A-3B

Durante el mes de septiembre se alcanzó el cierre financiero del contrato de concesión de la ampliación de la autopista North Tarrant Express (NTE) en Texas. La deuda se ha estructurado mediante la emisión de 274 millones de USD en Private Activity Bonds (PABs), con vencimientos a 25 y 30 años (tipo fijo del 7,00% sobre 128 millones de USD y 6,75% sobre 146 millones USD) y un préstamo TIFIA de 531 millones de USD a un tipo fijo del 3,84% no dispuesto a cierre del ejercicio.

### LB

La sociedad concesionaria está financiada a través de una emisión de bonos PAB (Private Activity Bonds) por 615 millones de USD con vencimiento final en 2040 (tipo fijo del 7,00% sobre 473 millones de USD de los que 418 tienen vencimiento final 2040 y 55 tienen vencimiento final 2034 y 7,50% sobre 142 millones de USD de los cuales 91 tienen vencimiento final 2032 y 51 tienen vencimiento final en 2033). Cuenta también con un préstamo TIFIA otorgado por el Gobierno federal de EEUU por valor de 850 millones de USD con un perfil de repago a 35 años desde la puesta en operación, cuyo importe dispuesto a 31 de diciembre de 2013 asciende a 757 millones de USD a un tipo fijo del 4,22% (729 millones de USD de Principal y 28 millones de USD de intereses capitalizados), con vencimiento final en 2050.

## **Autopistas Españolas**

### Ausol I y II

La deuda se estructura en dos préstamos sindicados (i) AUSOL I con un nocional de 360 millones de euros y (ii) AUSOL II con un nocional de 126 millones de euros, ambos con vencimiento en 2016 y con un tipo de EURIBOR 6 meses 0,39%+ 3,25%. Adicionalmente, Ausol tiene un derivado con un nocional de 246 millones de euros y un tipo fijo del 3,80%, que vence en el año 2022.

### Cintra Inversora Autopistas de Cataluña / A. Terrasa Manresa

Tras la refinanciación en 2008 mediante estructuración sindicada, la sociedad está financiada mediante un préstamo que se compone de un Tramo A y un Tramo B con un límite que asciende a 300 y 316 millones de euros respectivamente y ambas con un tipo del EURIBOR 6 meses 0,39%+ 1,40%. Ambos tramos están dispuestos en su totalidad, siendo su vencimiento final en el año 2035. Adicionalmente la sociedad tiene concedida una línea de liquidez de 92 millones de euros de la que ha dispuesto 62 millones de euros (tipo EURIBOR 6 meses 0,39%+ 1,40%). Cabe señalar asimismo que esta sociedad cuenta con un derivado de 606 millones de euros de nocional, tipo asegurado del 4,58% y con vencimiento en 2035.

### Inversora A. Sur / A. R-4 Madrid Sur

La deuda neta asociada a este activo asciende a 606 millones de euros, de los cuales 34 millones de euros son intereses capitalizados (28 millones de euros de la deuda y 5 millones por la capitalización de la última liquidación del swap, con un tipo de interés interbancario EONIA del 3,80% y 2,00% respectivamente). Dicha sociedad se encuentra desde el 14 de septiembre de 2012 en concurso de acreedores, tal y como se indica en la Nota de pasivos contingentes (ver Nota 22).

### Inversora A. Levante / A. Madrid Levante

La deuda neta asociada a este activo asciende a 549 millones de euros de los cuales 27 millones de euros son intereses capitalizados (23 millones de euros de la deuda y 4 millones de euros por la capitalización de la última liquidación del swap, con un tipo de interés interbancario EONIA del 3,10% y 1,00% respectivamente). Dicha sociedad se encuentra desde el 19 de octubre de 2012 en concurso de acreedores, como se indica en la Nota de pasivos contingentes.

## **Autopistas Portuguesas**

### Euroscut Algarve

Operación estructurada en dos tramos garantizados por Syncora Guarantee Inc; bonos por importe de 101 millones de euros con vencimiento final en 2027 (a un tipo fijo del 6,40%) y tramo de deuda BEI por importe de 112 millones de euros y vencimiento final en 2025 (a un tipo fijo del 6,50%).

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### Euroscut Azores

Financiación bancaria sindicada por importe de 358 millones de euros con vencimiento final en 2033, cuyo importe dispuesto a 31/12/2013 asciende a 347 millones de euros (a un tipo de interés EURIBOR 6 meses 0,34%+ 0,80%). En relación a esta deuda, la concesionaria tiene contratado un derivado con un notional de 300 millones de euros, que garantiza un tipo fijo del 4,12% y cuyo vencimiento es en 2033.

### Auto-Estradas Norte Litoral

Estructura financiera basada en un préstamo sindicado por un importe vivo de 272 millones de euros, con vencimiento final en el año 2026 (a un tipo de interés EURIBOR 6 meses 0,38%+ 1,25%). Adicionalmente, la sociedad cuenta con un derivado de 204 millones de euros de notional y un tipo fijo del 3,69%, con vencimiento en 2026.

### **Resto Autopistas**

#### Eurolink M4-M6

Su financiación se estructura en un préstamo del BEI por importe vigente de 91 millones de euros y vencimiento final en el año 2027 (EURIBOR 3 meses 0,28% 0,19%) así como una financiación bancaria por importe de 47 millones de euros con vencimiento final en el año 2027 a un tipo EURIBOR 6 meses 0,37% 1,53%). Asimismo, esta concesionaria tiene contratados derivados con un notional de 104 millones de euros y unos tipos fijos del 5,04% al 5,39%. Los vencimientos de los mismos son en 2017 y 2028.

Por otra parte, tiene otorgadas diversas líneas para afrontar pagos de IVA, costes operativos y pago de intereses no dispuestas en la actualidad y por un importe total de 14 millones de euros, con un margen del 1,50% y 2,00% respectivamente.

#### Eurolink M3

Sindicado bancario cuyo importe dispuesto a 31 de diciembre de 2013 es de 210 millones de euros con vencimiento en 2025 (EURIBOR a 6 meses 0,39% 0,85%). Su estructura financiera está basada en una financiación de 265 millones de euros y cuyo vencimiento final se producirá en 2025. Cabe señalar asimismo que la sociedad cuenta con un derivado de 107 millones de euros de notional, garantizando un tipo fijo del 4,53%, y con vencimiento en 2025.

Asimismo, existen líneas de crédito no dispuestas en la actualidad por importe total de 29 millones de euros con margen del 0,85%.

### **B.2) Vencimientos por divisa y valor razonable de la deuda de proyectos de infraestructura**

	Divisa	Valor Razonable 2013	Valor Razonable 2012	Saldo Contable 2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 o más	Total Vencimientos
<b>Obligaciones proyectos de Infraestructuras</b>		<b>2.102</b>	<b>2.069</b>	<b>2.029</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>319</b>	<b>3</b>	<b>1.728</b>	<b>2.052</b>
<b>Autopistas</b>		<b>2.102</b>	<b>2.069</b>	<b>2.029</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>319</b>	<b>3</b>	<b>1.728</b>	<b>2.052</b>
	USD	2.003	1.949	1.930	0	0	0	318	0	1.632	1.950
	EUR	99	120	99	0	1	0	1	3	96	101
<b>Deudas con entidades de crédito proyectos de infraestructuras</b>		<b>5.602</b>	<b>5.117</b>	<b>5.602</b>	<b>59</b>	<b>64</b>	<b>593</b>	<b>62</b>	<b>81</b>	<b>3.670</b>	<b>4.528</b>
<b>Autopistas</b>		<b>5.180</b>	<b>4.692</b>	<b>5.180</b>	<b>39</b>	<b>48</b>	<b>539</b>	<b>52</b>	<b>68</b>	<b>3.349</b>	<b>4.094</b>
	USD	1.814	1.325	1.814	0	0	0	0	1	1.850	1.852
	EUR	3.367	3.366	3.367	39	48	539	52	67	1.498	2.242
<b>Construcción</b>		<b>150</b>	<b>153</b>	<b>150</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>139</b>	<b>152</b>
	EUR	150	153	150	2	3	5	2	2	139	152
<b>Servicios</b>		<b>271</b>	<b>273</b>	<b>271</b>	<b>17</b>	<b>14</b>	<b>49</b>	<b>8</b>	<b>11</b>	<b>182</b>	<b>282</b>
	GBP	75	70	75	1	2	15	2	1	60	81
	EUR	197	203	197	16	12	35	6	10	122	201
<b>Total deuda financiera proyectos de infraestructuras</b>		<b>7.705</b>	<b>7.186</b>	<b>7.631</b>	<b>59</b>	<b>65</b>	<b>593</b>	<b>381</b>	<b>84</b>	<b>5.398</b>	<b>6.580</b>

Respecto a los vencimientos de la deuda de autopistas con entidades de crédito denominada en euros, que aparecen en la tabla anterior, no figuran los saldos correspondientes a las sociedades R4 y Madrid Levante por importe de 606 y 549 millones de euros (581 y 522 millones de euros respectivamente en 2012) porque, como se ha mencionado anteriormente, se encuentran en concurso de acreedores, habiendo vencido sus deudas en 2012.

Las discrepancias existentes entre el total de vencimientos de la deuda bancaria y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2013 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable (fundamentalmente intereses devengados no pagados y aplicación del método del coste amortizado). Los vencimientos de la deuda no incluyen intereses. El valor razonable recogido en la tabla anterior es calculado como sigue:

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

- 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) Exposiciones al riesgo de tipos de interés de la deuda de proyectos de infraestructuras

Tal y como se indica en la Nota 3 Gestión de riesgo financiero y de capital en su punto 3.1 (exposición a variaciones de tipo de interés), el Grupo Ferrovial tiende a mantener un porcentaje de la deuda vinculadas a tipos de interés fijo, bien mediante su contratación a origen, bien mediante su cobertura a través de derivados financieros. En dicha Nota se puede consultar el detalle del porcentaje de deuda expuesto a variaciones de tipo de interés. A 31 de diciembre de 2013, un 88% de la deuda de proyectos de infraestructuras está cubierta ante variaciones de los tipos de interés (87% en 2012).

Los saldos de la deuda cubierta por IRS (Interest rate swaps) son derivados que intervienen convirtiendo la deuda bancaria con interés variable a tipo de interés fijo y cuyo detalle puede consultarse en la Nota 11.

### B.4) Información sobre límites y disponible de proyectos de infraestructuras

A continuación se desglosa un cuadro comparativo que permite analizar el importe de deuda no dispuesta al cierre del ejercicio:

Millones de euros	Límite de deuda	2013			2012			
		Dispuesto	Disponible	Deuda contable	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda contable
<b>Autopistas</b>	<b>8.052</b>	<b>7.300</b>	<b>752</b>	<b>7.209</b>	<b>7.579</b>	<b>6.658</b>	<b>920</b>	<b>6.567</b>
Autopistas Estados Unidos	4.471	3.802	669	3.743	4.017	3.191	826	3.126
Autopistas Españolas	2.347	2.319	29	2.306	2.298	2.258	40	2.253
Resto de autopistas	1.234	1.180	54	1.160	1.263	1.209	54	1.188
<b>Construcción</b>	<b>152</b>	<b>152</b>	<b>0</b>	<b>150</b>	<b>141</b>	<b>141</b>	<b>0</b>	<b>153</b>
<b>Servicios</b>	<b>444</b>	<b>282</b>	<b>162</b>	<b>271</b>	<b>287</b>	<b>277</b>	<b>9</b>	<b>273</b>
<b>Total deuda financiera</b>	<b>8.648</b>	<b>7.734</b>	<b>914</b>	<b>7.631</b>	<b>8.006</b>	<b>7.076</b>	<b>930</b>	<b>6.993</b>

Las discrepancias existentes entre el total de la deuda dispuesta y de la deuda contable a 31 de diciembre de 2013 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable (fundamentalmente intereses devengados no pagados y aplicación del método del coste amortizado).

De los 914 millones disponibles (930 millones a 31 de diciembre de 2012), 669 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.5) Garantías y covenants de la deuda de autopistas

La deuda de autopistas es deuda sin recurso a los accionistas de los proyectos o con recurso limitado a las garantías otorgadas. Las garantías otorgadas por filiales de Ferrovial en relación a estos proyectos se describen en la Nota 22 de pasivos contingentes.

Las condiciones financieras (en cuanto a los tipos de interés aplicables) de la deuda relacionada en autopistas, se encuentran supeditadas al cumplimiento de determinados ratios relacionados con magnitudes financieras como Resultado bruto de explotación (EBITDA), Deuda neta y Fondos Propios consolidados. En general, las financiaciones mencionadas incluyen, como paquete de garantías para los prestamistas, la pignoración de los activos de la Sociedad Concesionaria (derechos de créditos sobre contratos de seguro, cuentas corrientes, derechos de crédito derivados del contrato de concesión, etc...). En algunos casos se incluye como garantía, la prenda sobre las acciones de la Sociedad Concesionaria.

Adicionalmente la mayoría de los contratos incluyen una serie de condiciones establecidas cuyo incumplimiento genera obligaciones en el prestatario y que son utilizados por las entidades de crédito para asegurarse de que las sociedades concesionarias cumplan los compromisos adquiridos de deuda, denominadas *covenants*.

A fecha 31 de diciembre de 2013 todas las sociedades concesionarias de autopistas cumplen con los *covenants* vigentes, excepto en:

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

- Autopistas R4 y Madrid Levante por encontrarse la deuda vencida ya que se encuentran en proceso de concurso de acreedores tal y como se comenta en la Nota 22.

### 18.2. Posición neta de tesorería excluidos proyectos de infraestructuras

#### A) Deuda excluidos proyectos de infraestructuras

##### A.1) Desglose entre saldos a corto y a largo plazo, variación en el ejercicio y principales características

Millones de euros	2.013			2.012			Variación 2013- 2012
	Largo plazo	Corto plazo	TOTAL	Largo plazo	Corto plazo	TOTAL	
Deuda Corporativa	24	0	24	1.008	0	1.008	-984
Bonos y Obligaciones	985	25	1.010	0	0	0	1.010
Resto	84	50	133	164	63	226	-93
<b>Total deudas financieras excluidos proyectos de infraestructuras</b>	<b>1.093</b>	<b>75</b>	<b>1.168</b>	<b>1.171</b>	<b>63</b>	<b>1.234</b>	<b>-66</b>

#### Deuda corporativa y Bonos y Obligaciones

Con respecto a la deuda de Ferrovial, S.A. ésta ha sido reestructurada como consecuencia de dos emisiones de bonos corporativos materializadas durante el primer semestre del ejercicio 2013 que han supuesto la sustitución de deuda bancaria por bonos. Por una parte, el pasado 30 de enero, Ferrovial cerró la emisión del primer bono corporativo por importe de 500 millones de euros, con vencimiento el 30 de enero de 2018 y con un cupón del 3,375% anual pagadero anualmente. Los fondos netos obtenidos (496 millones de euros) se utilizaron para amortizar la deuda corporativa existente a esa fecha.

Por otra parte, el pasado 29 de mayo Ferrovial completó una emisión adicional de bonos por 500 millones de euros con vencimiento a 8 años y con un cupón anual del 3,375%. Dichos fondos netos obtenidos (497 millones de euros) se han utilizado igualmente para amortizar la deuda corporativa.

Así, con ambas operaciones se amortizó aceleradamente la deuda bancaria corporativa por 993 millones de euros, por lo que el saldo nominal a 31 de diciembre del 2013 de la misma asciende a 27,9 millones de euros.

En relación a la deuda corporativa, Ferrovial S.A. se compromete a cumplir con las siguientes obligaciones financieras durante la vigencia de la financiación, que serán medidas semestralmente:

- Que el ratio de Deuda Financiera Neta /EBITDA del grupo no supere determinados niveles preestablecidos.
- Que el Ratio EBITDA/Gastos Financieros Netos del grupo no sea inferior a determinados niveles preestablecidos.

Al efecto del cumplimiento de los citados ratios se entiende por grupo, las sociedades que forman parte del Grupo consolidado excluidos los proyectos de infraestructuras así como otras sociedades principalmente, Amey, Budimex, Webber y BNI.

A 31 de Diciembre de 2013, la sociedad matriz cumple con ambos ratios.

Adicionalmente, en relación al bono corporativo, se exige que los garantes del mismo deban ser los mismos que los garantes de la deuda corporativa para cada periodo de análisis (revisión anual). En caso de que por los motivos existentes en las condiciones contractuales esté prohibido la inclusión de una sociedad como garante adicional según los términos establecidos en el propio contrato de financiación, ésta podrá liberarse de sus obligaciones a efectos del bono sin que exista la necesidad de que sea reemplazada por otra sociedad del perímetro específico sobre el que se determinan dichos garantes.

#### Resto

La deuda que en la tabla anterior figura en la línea de Resto corresponde fundamentalmente a créditos bancarios y leasing financiero de la división de servicios (30 millones de euros y 30 millones de euros respectivamente) y de la división de Construcción (12 millones de euros y 6 millones de euros respectivamente). La variación con respecto al ejercicio anterior se corresponde fundamentalmente a la reducción (86 millones de euros) del importe dispuesto en la línea de crédito sindicado que mantiene el Grupo Amey.

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### A.2) Vencimientos por divisa y valor razonable de la deuda excluidos proyectos de infraestructuras

Deuda financiera	Divisa	Valor razonable 2013	Saldo contable 2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 o más	Total vencimientos
<b>Deuda Corporativa y bonos</b>		<b>1.053</b>	<b>1.034</b>	<b>0</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>1.030</b>
	EUR	1.053	1.034	0	30	0	0	500	500	1.030
<b>Resto</b>		<b>134</b>	<b>134</b>	<b>53</b>	<b>13</b>	<b>20</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>12</b>	<b>111</b>
	EUR	74	74	14	11	9	10	1	6	52
	GBP	42	42	37	0	5	0	0	0	42
	PLZ	11	11	0	1	6	1	0	3	11
	CLP	6	6	2	1	1	0	0	3	6
<b>Total deuda financiera excluidos proyectos de infraestructuras</b>		<b>1.187</b>	<b>1.168</b>	<b>53</b>	<b>43</b>	<b>20</b>	<b>11</b>	<b>501</b>	<b>512</b>	<b>1.141</b>

Las diferencias existentes entre el total de vencimientos de la deuda bancaria y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2013 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable, que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable (fundamentalmente intereses devengados no pagados y aplicación del método del coste amortizado).

El valor razonable de la deuda bancaria excluidos proyectos de infraestructuras coincide con el saldo contable, debido a que son deudas referenciadas a tipo de interés de mercado variable, por lo que las variaciones en los tipos de interés de referencia no afectan a su valor razonable.

En lo que respecta al valor razonable de los bonos corporativos, dado que son obligaciones a tipo fijo y estar cotizados en un mercado activo, se ha utilizado la cotización a fecha de análisis del mismo. De manera complementaria, se han contratado derivados de tipos de interés asociados a dichos bonos por un notional de 500 millones de euros, tal y como se menciona en la Nota 11.

Conforme al criterio indicado, el total del valor razonable de las deudas bancarias y bonos excluidos proyectos de infraestructuras a 31 de diciembre de 2013 se estima en 1.187 millones de euros (1.233 millones de euros a 31 de diciembre de 2012).

Respecto a los vencimientos de 2014 ascienden a 53 millones de euros y corresponden fundamentalmente a la deuda asociada a Enterprise por 18 millones de euros (ver Nota 1) y a Amey por 15 millones de euros de la división de Servicios. Los vencimientos de la deuda no incluyen intereses.

### A.3) Información sobre límites y disponible

A continuación se presenta un cuadro comparativo que permite analizar el importe de deuda financiera no dispuesta al cierre del ejercicio:

Millones de euros	2013				2012			
	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda consolidada	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda consolidada
<b>Deuda Corporativa</b>	1.675	1.030	645	1.034	1.792	1.020	772	1.006
<b>Resto</b>	403	111	292	134	456	210	245	226
<b>Total deuda financiera</b>	<b>2.078</b>	<b>1.141</b>	<b>937</b>	<b>1.168</b>	<b>2.247</b>	<b>1.230</b>	<b>1.017</b>	<b>1.233</b>

Las diferencias existentes entre el total de la deuda bancaria y de la deuda contable a 31 de diciembre de 2013 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable.

Dentro del saldo disponible de la deuda corporativa se incluye la renovación de la línea de circulante por 541 millones de euros, que sigue sin disponer, con vencimiento en 2015, y un crédito bilateral por 100 millones de euros sin disponer y con vencimiento en septiembre 2014.

En el ejercicio 2012, el saldo de la deuda financiera disponible era muy similar a la del presente ejercicio (1.017 millones de euros).

### A.4) Rating corporativo

Las agencias de calificación financiera Standard&Poors y Fitch han emitido su opinión sobre la calificación financiera de la deuda corporativa de Ferrovial a diciembre 2013, situándose en un BBB y BBB- con perspectiva estable respectivamente y, por tanto,

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

dentro de la categoría de "Grado de inversión".

### B) Tesorería y equivalentes del resto de sociedades

El criterio seguido a efectos de la clasificación de la Tesorería y Equivalentes tanto a corto como a largo plazo se corresponde a cuentas bancarias e inversiones de alta liquidez sujetas a riesgo de tipo de interés. Su evolución se analiza en la Nota 28 de Flujo de Caja.

Asimismo, a 31 de diciembre de 2013 se encuentran constituidas una serie de cuentas restringidas como garantía de aportaciones de capital o compromisos de inversión siendo la más significativa en el Grupo Amey por 38 millones de euros, de acuerdo a lo mencionado en la Nota 22.3. De igual forma, en la caja restringida se encuentra registrado un millón de euros asociados al compromiso de equity existente sobre la autopista LBJ.

### 19. Otras deudas a largo plazo

En este epígrafe se recogen principalmente:

- Los préstamos participativos concedidos por el Estado a diversas sociedades concesionarias de proyectos de infraestructuras por importe de 161 millones de euros (155 millones de euros a 31 de diciembre de 2012), de los cuales 114 millones corresponden a la división de Autopistas, 35 millones a la división de Servicios y 11 millones a la división de Construcción.
- Depósitos y fianzas a largo plazo por importe de 23 millones de euros (28 millones de euros a 31 de diciembre de 2012).
- Préstamos concedidos a sociedades del grupo por otros accionistas externos al Grupo consolidado, por importe de 13 millones de euros (9 millones de euros a diciembre de 2012), de los cuales 4 millones de euros tienen carácter de préstamo participativo.
- Pasivos comerciales a largo plazo de la actividad de Servicios en el Reino Unido por importe de 9 millones de euros.

### 20. Deudas por operaciones de tráfico

#### a) Acreedores comerciales

A continuación se presenta el desglose del epígrafe de acreedores comerciales a 31 de diciembre de 2013 y 2012:

CONCEPTOS	Saldos al 31/12/2013	Saldos al 31/12/2012	Variación 2013-2012
Acreedores comerciales	1.693	1.774	-80
Obra certificada por anticipado (Nota 13.c)	596	509	88
Anticipos de clientes (Nota 13.c)	154	128	25
Retenciones realizadas a proveedores	222	234	-12
<b>Total Acreedores comerciales</b>	<b>2.665</b>	<b>2.644</b>	<b>21</b>

El epígrafe de acreedores comerciales experimenta una disminución de 80 millones de euros respecto al saldo registrado a 31 de diciembre de 2012. Dicha disminución corresponde fundamentalmente la disminución de actividad de Construcción en España, por importe de 128 millones de euros, así como al impacto de los acuerdos alcanzados con la Administración griega relativos a las autopistas griegas mencionado en la Nota 9, que supone una disminución del saldo de acreedores comerciales de 94 millones de euros, que se ven compensados por la entrada en el perímetro de consolidación de las sociedades Steel y Enterprise por importe de 192 millones de euros a fecha de entrada en el perímetro (143 millones de euros a cierre del ejercicio).

El importe en libros de las cuentas de acreedores comerciales se aproxima a su valor razonable.

En relación a la obligación de información establecida en la disposición adicional tercera de la Ley 15/2010 y la resolución del ICAC de 29 de diciembre de 2010, es de destacar que la Ley 11/2013, de 26 de julio, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo, ha venido a modificar los plazos de pago establecidos en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, estableciendo un plazo general de pago de 30 días naturales, salvo pacto en contrario entre las partes, quienes podrán ampliar dicho plazo hasta un máximo de a 60 días naturales. En la tabla adjunta se presenta la información relativa a los aplazamientos de pago efectuados a proveedores, conforme a lo establecido en la normativa mencionada:

	Millones de euros		
	31/12/2013	31/12/2012	Variación
Dentro del plazo máximo legal	1.181	1.462	-281
Resto	46	74	-27
<b>TOTAL</b>	<b>1.227</b>	<b>1.535</b>	<b>-308</b>
PMPE	80	47	33
Aplazamiento	9	8	1

Por PMPE se entiende "Plazo medio ponderado excedido de pagos", es decir el importe resultante del cociente formado en el numerador por el sumatorio de los productos de cada uno de los pagos a proveedores realizados en el ejercicio con un



## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

aplazamiento superior al respectivo plazo legal de pago y el número de días de aplazamiento excedido del respectivo plazo, y en el denominador por el importe total de los pagos realizados en el ejercicio con un aplazamiento superior al plazo legal de pago.

En "Resto" se encuentran aquellos pagos que exceden el plazo máximo legal.

En la línea de Aplazamiento se incluye el importe del saldo pendiente de pago a proveedores que al cierre del ejercicio acumule un aplazamiento superior al plazo legal de pago.

### b) Otras deudas no comerciales

El detalle del epígrafe "Otras deudas no comerciales" es el siguiente:

CONCEPTOS	Saldos al 31/12/2013	Saldos al 31/12/2012	Variación 2013-2012
Remuneraciones pendientes de pago	150	154	-4
Deudas con Hacienda Pública	328	288	40
Otros acreedores	50	105	-55
<b>Total Otras deudas no comerciales</b>	<b>528</b>	<b>547</b>	<b>-19</b>

En epígrafe Remuneraciones pendientes de pago se recogen las retribuciones del personal devengadas y no pagadas durante el ejercicio, por importe de 150 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.

## 21. Situación fiscal

### 21.1 Conciliación entre el gasto por impuesto de sociedades y el beneficio antes de impuestos:

El gasto por impuesto de sociedades del ejercicio alcanza un importe de 168 millones de euros, frente a un resultado contable positivo generado de 494 millones de euros, una vez ajustado por los resultados de las sociedades integrados por puesta en equivalencia (que conforme a la normativa contable se presenta ya neto de su impacto fiscal), lo que representa una tasa del 34%.

Para conciliar el gasto reconocido con la tasa impositiva aplicable en los principales países en los que el grupo opera, es necesario identificar aquellos conceptos que corresponden a ingresos o gastos sin efectos en impuestos, o a regularizaciones de impuestos diferidos de ejercicios anteriores.

En la siguiente tabla se representa el detalle de esa conciliación:

	Millones de euros				
	2013				
	España	Reino Unido	EE.UU.	Resto países	Total
<b>Beneficio antes de impuestos</b>	<b>126</b>	<b>500</b>	<b>-13</b>	<b>256</b>	<b>869</b>
Resultado sociedades PEE	3	303	0	69	375
<b>Beneficio ajustado por puesta en equivalencia</b>	<b>123</b>	<b>197</b>	<b>-13</b>	<b>187</b>	<b>494</b>
Diferencias permanentes	40	-3	50	63	151
Otros	97	-89	-3	148	153
<b>Resultado fiscal</b>	<b>260</b>	<b>105</b>	<b>35</b>	<b>399</b>	<b>798</b>
<b>Gasto por impuesto del ejercicio</b>	<b>79</b>	<b>25</b>	<b>12</b>	<b>71</b>	<b>188</b>
<b>Tipo efectivo devengado</b>	<b>30%</b>	<b>24%</b>	<b>36%</b>	<b>18%</b>	<b>24%</b>
Tipo efectivo del país teórico	30%	23%	36%	23%	
Regularización de impuesto ejercicios anteriores					-20
<b>Gasto por impuesto total</b>					<b>168</b>
<b>Tipo efectivo total sobre beneficio fiscal</b>					<b>19%</b>

Los principales conceptos incluidos en la línea de resultado antes de impuestos que no generan tributación y que por lo tanto hay que ajustar para llegar al resultado fiscal son los siguientes:

1. Diferencias permanentes: Corresponden a resultados, bien sean positivos o negativos, que no están sujetos a tributación o que no generan un gasto deducible:

- España: corresponde principalmente a provisiones no deducibles fiscalmente.
- Estados Unidos: se ajusta el resultado atribuible a socios externos de determinadas sociedades que tributan mediante transparencia fiscal, fórmula mediante la cual son sus sociedades matrices las que liquidan los impuestos de sus filiales a porcentaje de control.
- Resto países: corresponde fundamentalmente a plusvalías exentas en la división de Construcción.

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### 2. Otros conceptos:

- España: corresponde fundamentalmente al no reconocimiento del crédito fiscal procedente de las pérdidas no recuperables obtenidas en el año por las autopistas R4 y Ocaña La Roda y en determinadas sociedades de Construcción.
- Reino Unido: corresponde principalmente al efecto de cambio de tasa impositiva en el ejercicio 2013.
- Resto países: corresponde fundamentalmente al no reconocimiento de créditos fiscales por pérdidas en el extranjero.

Ajustando estos conceptos se llegaría a lo que se denomina resultado fiscal por un importe de 798 millones de euros que aplicando la tasa efectiva para cada uno de los países nos daría un gasto por impuesto sobre sociedades de 188 millones de euros, lo que se corresponde con una tasa efectiva media sobre este del 24%.

En la siguiente tabla se muestra la conciliación del impuesto de sociedades para el ejercicio 2012:

	Millones de euros				
	2013				
	España	Reino Unido	EE.UU.	Resto países	Total
<b>Beneficio antes de impuestos</b>	<b>204</b>	<b>427</b>	<b>-10</b>	<b>113</b>	<b>733</b>
Resultado sociedades PEE	6	227	0	41	275
<b>Beneficio ajustado por puesta en equivalencia</b>	<b>198</b>	<b>200</b>	<b>-10</b>	<b>71</b>	<b>459</b>
Diferencias permanentes	-8	-120	33	2	-92
Otros	58	8	0	17	83
<b>Resultado fiscal</b>	<b>248</b>	<b>88</b>	<b>23</b>	<b>91</b>	<b>450</b>
<b>Gasto por impuesto del ejercicio</b>	<b>74</b>	<b>24</b>	<b>9</b>	<b>23</b>	<b>130</b>
<b>Tipo efectivo devengado</b>	<b>30%</b>	<b>27%</b>	<b>39%</b>	<b>25%</b>	<b>29%</b>
Tipo efectivo del país teórico	30%	25%	38%	25%	
Regularización de impuesto ejercicios anteriores					-24
<b>Gasto por impuesto total</b>					<b>106</b>
<b>Tipo efectivo total sobre beneficio fiscal</b>					<b>24%</b>

### 21.2 Diferencia entre el impuesto diferido y el impuesto corriente:

Se presenta a continuación el detalle del impuesto devengado correspondiente al ejercicio 2013 y 2012 diferenciando la parte correspondiente al impuesto corriente del mismo y al impuesto diferido:

Millones de euros	2013	2012
Gasto por impuesto del ejercicio	188	130
<i>Gasto por impuesto diferido</i>	<i>106</i>	<i>83</i>
<i>Gasto por impuesto corriente</i>	<i>82</i>	<i>47</i>
Regularización de impuesto ej. anteriores	-20	-24
<b>Gasto por impuesto TOTAL</b>	<b>168</b>	<b>106</b>

### 21.3 Movimiento de activos y pasivos diferidos:

A continuación se detallan los movimientos de los activos y pasivos diferidos durante el ejercicio 2013:

Millones euros	Balance		Regularizaciones y otros	Cargo/abono cuenta de resultados	Cargo/abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	Balance
	01/01/2013	Trasposos					
<b>Diferidos de Activo</b>							
Créditos fiscales	677	0	8	23	0	-9	699
Dif. criterio fiscal/contable	424	7	15	-40	0	-3	402
Dif. valoraciones patrimonio	474	1	-42	31	-241	-5	218
Otros conceptos	34	-2	1	-18	10	1	25
<b>Total</b>	<b>1.608</b>	<b>6</b>	<b>-18</b>	<b>-4</b>	<b>-232</b>	<b>-16</b>	<b>1.344</b>

Millones euros	Balance		Regularizaciones y otros	Cargo/abono cuenta de resultados	Cargo/abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	Balance
	01/01/2013	Trasposos					
<b>Diferidos de Pasivo</b>							
Diferidos fondo de comercio	183	-1	22	4	0	-1	209
Dif. criterio fiscal/contable	830	0	-103	92	0	-18	802
Dif. valoraciones patrimonio	59	-6	-1	4	-4	0	52
Otros conceptos	7	1	44	2	0	0	54
<b>Total</b>	<b>1.080</b>	<b>-5</b>	<b>-37</b>	<b>102</b>	<b>-4</b>	<b>-19</b>	<b>1.117</b>

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Los impuestos diferidos existentes a 31 de Diciembre de 2013 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 699 millones de euros, de los cuales 667 millones corresponden a bases imponibles negativas activadas y el resto a deducciones pendientes de aplicar. A continuación se presenta un detalle del total de bases imponibles negativas pendientes de compensar, desglosando el importe del crédito fiscal máximo y el crédito fiscal activado en base a los modelos de recuperación:

País	Créditos fiscales por Bases imponibles negativas	Millones de euros		
		Periodo de prescripción	Crédito fiscal máximo	Crédito fiscal activado
Grupo Consolidado Fiscal Español	1.479	2026-2030	444	444
Resto de España	827	2026-2030	248	3
Grupo Consolidado Fiscal EE.UU	1.375	2025-2033	481	208
Resto	169	2014-No prescriben	41	10
<b>Total</b>	<b>3.849</b>		<b>1.214</b>	<b>667</b>

Además, Ferrovial tiene acreditadas deducciones por doble imposición, reinversión y otros conceptos pendientes de aplicar al 31 de diciembre de 2013 por importe de 194 millones de euros (221 millones en 2012) de los cuales se encuentran activados 32 millones de euros.

#### Grupo consolidado fiscal español:

A efectos de analizar la recuperabilidad de los créditos fiscales del Consolidado Fiscal de Ferrovial en España, el Grupo consolidado fiscal español ha realizado un modelo para poder contrastar estos con los que están contablemente activados. Este modelo considera los cambios en la legislación fiscal española anunciados en los últimos meses y utiliza las últimas proyecciones de resultados disponibles de las sociedades del grupo. Según este modelo se recuperan antes de que prescriban la totalidad de los créditos fiscales generados por bases imponibles negativas, por importe de 444 millones de euros, y 30 millones de euros de créditos por deducciones, por lo que se mantiene su activación en el Balance.

#### Grupo consolidado fiscal EEUU:

En el ejercicio 2013, se ha realizado un proceso de reestructuración societaria en Estados Unidos con la finalidad de agrupar bajo una única sociedad matriz el conjunto de las actividades del grupo en dicho país, lo que ha dado lugar a la creación del Grupo consolidado fiscal en Estados Unidos. Este grupo consolidado está formado por Ferrovial Holding US Corp, junto con las sociedades cabeceras de cada uno de los negocios en el país, que son Cintra Holding US Corp para autopistas, y Ferrovial Construction US Corp para construcción, y dependiendo de esta última, las sociedad Webber LLC y Ferrovial Agromán US Corp. El resto de sociedades dependientes de cada una de las mencionadas anteriormente, tributan en régimen de transparencia fiscal al porcentaje de participación con sus sociedades cabeceras, por lo que de esta forma sus resultados también se integran en el consolidado fiscal de Estados Unidos.

Se ha elaborado un modelo con el fin de analizar la recuperación de los créditos fiscales de este. Tras realizar diversas sensibilidades, en determinados escenarios no se recuperan todos los créditos fiscales disponibles, por lo que se ha reconocido un activo de 208 millones de euros frente a un crédito fiscal máximo de 481 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 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 (207 millones de euros).
- Diferidos originados como consecuencia de diferencias fiscales y contables en el reconocimiento de ingresos por importe de 99 millones de euros, principalmente en la división de construcción.
- Diferencias por activación de gastos financieros (75 millones de euros).

Dentro de los pasivos el saldo corresponde fundamentalmente a:

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

- Amortizaciones fiscalmente aceleradas (158 millones de euros).
- Diferencias entre provisiones fiscales y contables (312 millones de euros).
- Diferencias entre valores fiscales y contables de sociedades asociadas (214 millones de euros).

### c) Impuestos diferidos por valoración de derivados, fondo de pensiones y diferencias de conversión (diferencias de valoración de patrimonio)

Este concepto recoge el impacto fiscal acumulado producido por diversas partidas cuyo cambio de valoración se reconoce en reservas. Dicho impacto aparece como activo o pasivo ya que habitualmente no tiene un impacto fiscal directo hasta que ese importe en reservas se reconozca en el resultado.

El saldo que está reconocido en activo corresponde a las pérdidas acumuladas en reservas que tendrán un impacto frente a la hacienda pública en el momento en que se materialicen en resultados, en caso contrario la existencia de un pasivo corresponde a beneficios pendientes de materializar fiscalmente. Es de destacar el importe correspondiente a los diferidos de activo por derivados financieros cuyo importe es de 191 millones de euros.

### d) Impuestos diferidos por fondos de comercio:

Se recogen los impuestos diferidos originados como consecuencia de la amortización fiscal de los fondos de comercio por importe de 209 millones de euros.

A continuación se detallan los movimientos de los activos y pasivos diferidos durante el ejercicio 2012:

Millones euros	Balance 01/01/2012	Trasposos	Regularizaciones y otros	Cargo/abono cuenta de resultados	Cargo/abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	Balance 31/12/2012
<b>Diferidos de Activo</b>							
Créditos fiscales	807	-160	3	29	0	-2	677
Dif. criterio fiscal/contable	508	79	-82	-72	-12	9	431
Dif. valoraciones patrimonio	658	-144	-18	-28	9	-4	474
Otros conceptos	46	4	-27	6	0	-2	27
<b>Total</b>	<b>2.018</b>	<b>-221</b>	<b>-124</b>	<b>-65</b>	<b>-3</b>	<b>2</b>	<b>1.608</b>

Millones euros	Balance 01/01/2012	Trasposos	Regularizaciones y otros	Cargo/abono cuenta de resultados	Cargo/abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	Balance 31/12/2012
<b>Diferidos de Pasivo</b>							
Diferidos fondo de comercio	171	7	0	4	0	2	184
Dif. criterio fiscal/contable	934	-79	-173	9	107	-2	795
Dif. valoraciones patrimonio	37	-13	0	1	11	0	36
Otros conceptos	156	-111	16	5	0	0	66
<b>Total</b>	<b>1.298</b>	<b>-197</b>	<b>-157</b>	<b>18</b>	<b>118</b>	<b>-1</b>	<b>1.080</b>

### 21.4 Ejercicios sujetos a comprobación fiscal

De los criterios que las autoridades fiscales pudieran adoptar en relación con los ejercicios abiertos a inspección podrían derivarse pasivos fiscales de carácter contingente no susceptibles de cuantificación objetiva.

Los principales procesos de inspección en curso afectan actualmente a las entidades: Ferrovial, S.A. (Grupo Ferrovial, S.A.), Ferrovial Servicios, S.A. y Ferroserv Servicios Auxiliares, S.A. (Comprobación del Impuesto sobre Sociedades 2007 a 2011; Impuesto sobre el valor añadido Dic 2009 a 2011; Retenciones a cuenta. Rendimientos. Trabajo/personal Dic 2009 a 2011; Retenciones a cuenta capital mobiliario Dic 2009 a 2011 y Retenciones a cuenta imposición no residentes Dic 2009 a 2011).

Se considera que las posibles contingencias significativas de carácter tributario se encuentran adecuadamente provisionadas al cierre del ejercicio.

## 22. Pasivos contingentes, activos contingentes y compromisos

### 22.1 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 (ver Nota 17). Por lo tanto no se prevé que surjan pasivos significativos distintos de aquellos que ya están provisionados y que puedan suponer un efecto material adverso.

A continuación se describen los litigios más relevantes, en términos del importe, en las diferentes divisiones de negocio del Grupo:

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### a) Litigios en relación al negocio de Autopistas

#### Litigios y riesgo de incremento de coste de las expropiaciones de las autopistas con suelo en la Comunidad de Madrid

##### **Autopista R4: Sobrecostes de expropiaciones**

La sociedad mantiene desde hace varios ejercicios diversos litigios en relación a las expropiaciones del suelo en que se construyeron las autopistas. El objeto de los litigios versa sobre la valoración de dichos suelos en base a su clasificación urbanística. En general el valor de los terrenos ha sido muy superior al sostenido por la compañía. Dicho valor ha sido fijado por el Jurado Provincial de Expropiación Forzosa y por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid y posteriormente ratificado por el Tribunal Supremo

A efectos de mitigar este riesgo, el Estado aprobó en el año 2010 una medida de equilibrio económico financiero estableciendo el derecho de la sociedad a la obtención de un préstamo participativo para atender los sobrecostes de expropiaciones que superaran la cuantía del 175% del importe previsto en la oferta del licitador. Aunque la sociedad concesionaria ha presentado diversas solicitudes, éstas han sido desestimadas por la Administración por silencio administrativo (por lo que ha procedido a recurrir judicialmente dichas desestimaciones).

Por este motivo, existe una provisión por importe de 446 millones de euros a 31 de diciembre de 2013 (345 millones de euros a 31 de diciembre de 2012) basada en la mejor estimación existente a cierre del ejercicio.

Además de los problemas relativos a las expropiaciones, la autopista R4 se ha visto afectada en los últimos ejercicios por reducciones significativas de tráfico. Para paliar estas reducciones el Estado introdujo una medida de restablecimiento del equilibrio económico financiero de la concesión consistente en la posibilidad de percibir de la Administración concedente una cuenta de compensación (así como un préstamo participativo complementario a partir de 2013 y hasta el año 2018 inclusive). Las solicitudes de los años 2012 y 2013 han sido expresamente desestimadas por falta de dotación presupuestaria, por lo que dichas resoluciones han sido impugnadas judicialmente.

La evolución de los dos factores descritos (sobrecostes de expropiación y reducción significativa de tráfico) impidió que la deuda relativa a este proyecto, por importe de 582.408 miles de euros, pudiera ser refinanciada.

En esta situación se produjo el vencimiento de la obligación de pago de determinadas indemnizaciones expropiatorias, lo que provocó que las sociedades gestoras del Proyecto incurrieran en situación de insolvencia y determinó la presentación de la solicitud de concurso voluntario de ambas compañías (Autopista Madrid Sur e Inversora de Autopistas del Sur) en fecha 14 de Septiembre de 2012. El Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Madrid mediante Auto de fecha 4 de Octubre de 2012 declaró a ambas sociedades en estado de concurso voluntario. El concurso se encuentra actualmente en su Fase común.

A 31 de diciembre de 2013 Ferrovial tiene provisionada completamente la inversión y las garantías financieras otorgadas en dicho proyecto.

##### **Autopista Madrid Levante:**

La autopista de peaje AP-36 se ha visto afectada en los últimos ejercicios por una reducciones significativas de los tráficos.

Para paliar estas reducciones el Estado introdujo una medida de restablecimiento del equilibrio económico financiero de la concesión consistente en la posibilidad de percibir de la Administración concedente una cuenta de compensación (así como un préstamo participativo complementario en 2013). Las solicitudes de los años 2012 y 2013 han sido expresamente desestimadas por falta de dotación presupuestaria, por lo que dichas resoluciones han sido impugnadas judicialmente.

Con fecha 19 de octubre de 2012, debido a la evolución negativa de los tráficos y ante la imposibilidad de afrontar los pagos de su deuda financiera, que asciende a 31 de diciembre de 2012 a 531.844 miles de euros y que vencía a finales de este ejercicio, las dos sociedades gestoras de este proyecto, Autopista Madrid Levante e Inversora Autopistas de Levante, solicitaron la declaración judicial de concurso voluntario de acreedores. El Juzgado de lo Mercantil nº 2 de Madrid, mediante Auto de fecha 4 de diciembre de 2012, declaró ambas sociedades en concurso voluntario de acreedores. Tras concluir la fase de impugnación de los informes de la Administración Concursal y resolverse todos los incidentes concursales, el 20 de enero de 2014 se notificó a la sociedad Auto que pone fin a la fase común del concurso e inicia la fase de Convenio, convocando además la Junta de Acreedores para el próximo 30 de abril de 2014 si bien, y por existir pendiente de resolución un recurso de apelación frente al Auto, la Junta de Acreedores podría posponerse.

A 31 de diciembre de 2013 Ferrovial tiene provisionada completamente la inversión en dicho proyecto.

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### Autopista M-203:

La autopista M-203 es una concesión administrativa de una carretera en la Comunidad de Madrid, cuya obra se encuentra paralizada desde hace varios ejercicios, y que también tiene riesgos de sobrecostes en las expropiaciones. Después de diferentes gestiones para conseguir el reequilibrio económico financiero, la concesionaria presentó el 31 de octubre de 2012 una solicitud de resolución de contrato por causa imputable a la Administración concedente, la cual fue desestimada por silencio administrativo, por lo que el 20 de febrero de 2013 la Sociedad interpuso recurso contencioso-administrativo contra dicha desestimación presunta ante la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid. El 9 de agosto se notificó a la Sociedad Orden de imposición de penalidades con motivo de incumplimiento del plazo de terminación de las obras. El 10 de septiembre de 2013 se interpuso recurso contencioso-administrativo frente a dicha Orden habiendo acordado el Tribunal la suspensión de la misma durante la tramitación del proceso. Ambos recursos se tramitan acumuladamente en un solo procedimiento ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid.

Durante el ejercicio se ha dotado una provisión por 6 millones de euros relativa a los avales entregados en garantía de la ejecución del proyecto tal y como se indica en la Nota 23, y se ha reestimado la provisión por expropiaciones en 2 millones de euros adicionales contra los activos concesionales (ver Nota 7), por lo que el total de provisiones por contingencias asociados a esta sociedad asciende a 18 millones de euros (10 millones de euros en 2012).

### 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 2013 es de 190 millones de euros (157 millones de euros en 2012) y corresponde a un total de aproximadamente 160 litigios. Los principales litigios por su importe en esta área de actividad son los siguientes:

Muelle del Prat: Corresponde a una reclamación relativa a la obra de la nueva terminal de contenedores del Puerto de Barcelona. Dicha obra fue ejecutada por Ferrovial Agroman en UTE con otras empresas. La demanda fue interpuesta por el Puerto de Barcelona en septiembre de 2011 contra todas las empresas que participaban en la ejecución, por importe de 97 millones de euros y el motivo son daños generados por un accidente ocurrido durante los trabajos de construcción. 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. El plazo de apelación de esta sentencia vence en el próximo mes de marzo.

Sociedad Cooperativa de Viviendas Cuatro Olmos: Corresponde a una reclamación del cliente Cuatro Olmos por vicios de construcción. La cuantía reclamada asciende a 6 millones de euros.

Gran Casino Real de Aranjuez: Corresponde a una reclamación por defectos de construcción interpuesta por el cliente por importe de 15,7 millones de euros.

Viviendas Sanchinarro comunidad Ana de Austria: Reclamación de la Comunidad de Propietarios valorada en 6,7 millones de euros por diversos conceptos. En febrero 2014 se ha dictado sentencia en primera instancia en la que se concluye que se debe atender solidariamente junto con el promotor al importe reclamado, habiéndose recurrido dicha sentencia por parte de Ferrovial Agromán.

Torre Woermann: Corresponde a una demanda interpuesta por los propietarios de un edificio en Tenerife en Mayo de 2011, en relación a diversos defectos de construcción, por importe de 15 millones de euros.

Arbitraje en relación a las obras del aeropuerto de Varsovia: Corresponde a una reclamación dirigida a la UTE formada por Ferrovial Agroman y a Budimex por cancelación del contrato de ejecución de la terminal 2 del aeropuerto de Varsovia. En 2007 el cliente ejecuto un aval otorgado por 13,5 millones de euros e interpuso una demanda contra la UTE constructora por un importe total de 67 millones de euros. La UTE constructora por su lado presentó reclamaciones al cliente por la ejecución ilegal del aval y por cantidades pendientes de cobro por un importe de 54,5 millones de euros. En septiembre de 2012 y tras una resolución positiva de la corte arbitral (confirmada en 2013 por el Tribunal Supremo) el cliente ha procedido a devolver el aval ejecutado y a abonar los intereses devengados desde que se produjo la ejecución. El asunto de fondo sigue pendiente de resolución por parte de la corte arbitral.

### c) Litigios relacionados con el negocio de Servicios

En el negocio de Servicios existen litigios relacionados con el curso normal del negocio que corresponden a reclamaciones de carácter laboral, medioambiental y relativas a defectos o retrasos en la prestación de servicios, así como relativas a recuperabilidad de los saldos a cobrar a clientes por los que existe una provisión de 1 millón de euros a cierre del ejercicio (2 millones en 2012).

Respecto al negocio de Servicios España, el principal litigio que la sociedad tenía abierto a diciembre de 2012, era relativo a una demanda interpuesta por el propietario del suelo del vertedero de Guadalajara para la que reclamaba a Cespa una indemnización de 27 millones de euros por daños y perjuicios. Con fecha 1 de Octubre de 2013 se dictó laudo por el árbitro único poniendo fin al proceso desestimando la reclamación planteada.

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Respecto al negocio de Servicios en el Reino Unido, el principal litigio se refiere al proceso de liquidación del contrato de Servicios con Cumbria County Council (CCC). Con motivo de la terminación del contrato en 2012 Amey reclamó al cliente un importe de 27,2 millones de libras, y en respuesta a dicha reclamación CCC interpuso una contra reclamación por importe de 22,4 millones de libras. En noviembre de 2013, Amey ha instado el inicio de un procedimiento judicial que se espera que se resuelva favorablemente en 2014 por lo que ha 31 de diciembre de 2013 no existe ninguna provisión registrada por este concepto.

Por otra parte, durante el ejercicio 2012, como consecuencia del siniestro producido en la planta de tratamiento que explota en régimen de concesión que obligó a su paralización, Amey Cespa WM, Ltd interpuso una reclamación al constructor de la misma. Durante el ejercicio 2013, se ha resuelto dicha reclamación habiendo recibido la sociedad una indemnización por parte del constructor que cubre la reparación de la planta. Durante el ejercicio 2013 el Grupo ha procedido a revertir la provisión dotada en el ejercicio anterior por 30 millones de euros (ver nota 23).

### d) Litigios de carácter fiscal

Como se indica en la Nota 17, las compañías del grupo tienen abiertas diversas reclamaciones de carácter fiscal que tienen su origen en actas levantas por las autoridades fiscales españolas fundamentalmente en relación con el Impuesto sobre Sociedades y el Impuesto sobre el Valor Añadido de los ejercicios 2006 a 2010.

### e) Otros litigios

Además de los litigios indicados anteriormente, es de destacar la existencia de determinadas reclamaciones por parte de Promociones Habitat S.A en relación con las garantías otorgadas bajo el contrato de compraventa de Ferrovial Inmobiliaria S.A., pendientes de resolución o de pago, cuyo importe se encuentra, a la fecha, debidamente provisionado en los estados financieros.

## 22.2 Garantías

### a) Garantías o avales otorgados por terceros

En el desarrollo de sus actividades, el grupo está sujeto a posibles pasivos contingentes, por su naturaleza inciertos, relativos a la responsabilidad que se deriva de la ejecución de los diversos contratos que constituyen la actividad de sus diferentes divisiones de negocio.

Parte de dichos riesgos están cubiertos con contratos de seguros, como seguros de responsabilidad civil o de vicios de construcción.

Para cubrir dicha responsabilidad, el grupo tiene otorgados avales fundamentalmente a sus clientes. A 31 de diciembre de 2013 el saldo de avales otorgados era de 4.038 millones de euros (4.044 millones de euros en 2012).

A continuación se presenta una tabla del desglose de dicha cifra por áreas de negocio. La partida más significativa es la relativa a la división de construcción 2.751 millones de euros que corresponde fundamentalmente a avales relativos a la responsabilidad de las empresas constructoras por la ejecución y terminación de sus contratos de obras requeridos en los procesos de adjudicación.

Millones de euros	2013	2012
Construcción	2.751	2.881
Autopistas	190	322
Servicios	740	586
Aeropuertos	6	6
Resto	351	248
<b>Total</b>	<b>4.038</b>	<b>4.044</b>

Del importe total de avales del grupo, 219 millones de euros garantizan las inversiones comprometidas en el capital de proyectos de infraestructuras, que se mencionan en el apartado 3 de esta nota y 30 millones de euros garantizan posibles desembolsos de capital adicionales en proyectos sólo si se producen determinados eventos (capital contingente) tal y como se describe en el apartado b.1) de este epígrafe.

### b) Garantías otorgadas por unas sociedades a favor de otras dentro del grupo

En general existen garantías otorgadas entre empresas del grupo para cubrir responsabilidades frente a terceros bien sea por relaciones contractuales, comerciales o financieras y que no tienen efectos en el Grupo consolidado.

No obstante a lo anterior, existen determinadas garantías otorgadas por sociedades ex-proyecto a sociedades de proyecto que debido a la calificación de la deuda de proyectos como deuda sin recurso, resulta relevante desglosar.

También resulta importante detallar aquellas garantías otorgadas en favor de sociedades puestas en equivalencia, sean o no de proyecto, en la medida en que las mismas podrían implicar en el futuro desembolsos adicionales en el capital de éstas si se llegasen a cumplir los eventos garantizados.

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### b.1) Garantías otorgadas a las sociedades proyectos integradas por Integración Global (capital contingente)

Como se menciona en la Nota 18 relativa a Posición Neta de Tesorería, la deuda financiera de proyectos de infraestructuras es una deuda sin recurso a los accionistas. No obstante existen garantías otorgadas por sociedades ex proyectos en favor de sociedades de proyecto, cuya ejecución, en el caso del cumplimiento del evento que las generen, podría implicar desembolsos en favor de estas últimas distintos del capital comprometido (dichas garantías se denominan capital contingente).

A continuación se desglosan de forma detallada las garantías de esta naturaleza vivas a 31 de diciembre de 2013; detallando la sociedad beneficiaria, el concepto que cubre la garantía y el importe máximo de las mismas.

Sociedad Beneficiaria (Proyecto)	Concepto Garantía	Importe
Auto-Estradas Norte Litoral	Garantía limitada a cubrir sobrecostos de expropiaciones	2
Azores	Garantía aportación capital en caso de situación de desequilibrio patrimonial de la concesionaria entre 2014 y 2017	11
R4 Madrid Sur	Garantía rescisión de la concesión	15
Ausol	Garantía para cubrir la Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda (CRSD) y la Cuenta de Reserva de Mantenimiento (CRM) en caso de déficit de caja	30
SH-130	Garantía ante sobrecostos en expropiaciones (13 millones de euros) y aportaciones de capital en supuesto de deficit de caja (2 millones de euros)	15
LBJ	Garantía para cubrir la cuenta de reserva del servicio de la deuda en el caso de que exista deficit de caja en el momento de entrada en explotación	32
NTE	Garantía para cubrir la cuenta de reserva del servicio de la deuda en el caso de que exista deficit de caja en el momento de entrada en explotación	25
<b>Subtotal Garantías Proyectos Cintra</b>		<b>130</b>
Desaladora Alicante	Garantías por obligaciones de restitución al banco derivadas de la resolución del contrato.	14
Conc. Prisiones Lledoners, S.A.	Garantías por obligaciones de restitución al banco derivadas de la resolución del contrato.	59
Concesion Prisiones Figueras	Garantías por obligaciones de restitución al banco derivadas de la resolución del contrato.	76
<b>Subtotal Garantías Proyectos Construcción</b>		<b>149</b>
<b>Total Garantías Proyectos Infraestructuras Integración Global</b>		<b>279</b>

Los importes relativos a las garantías corresponden al porcentaje de participación de Grupo Ferrovial en los distintos proyectos. A 31 de diciembre de 2013 se encuentran provisionadas las garantías correspondientes a la Sociedad R4 Madrid Sur y a la autopista de Azores por 26 millones de euros (ver nota 17).

### b.2) Garantías otorgadas en favor de sociedades integradas por Puesta en Equivalencia

A continuación se desglosan los importes relativos a las garantías corresponden al porcentaje de participación de Grupo Ferrovial en relación a la financiación de los proyectos de infraestructuras que se integran por Puesta en Equivalencia (capital contingente).

Sociedad Beneficiaria	Concepto Garantía	Importe
407 East Extension (Cintra)	Capital contingente para eventualmente cubrir a las entidades financieras del riesgo de falta de fondos de la concesionaria durante el periodo de construcción	13
A-66 Benavente-Zamora (Cintra)	Garantía en caso de sobrecostos en expropiaciones y retrasos en cobro	3
Serrano Park (Cintra)	Garantía para cubrir las cuentas de reservas del servicio de la deuda y de mantenimiento en caso de deficit de caja	4
Urbicsa (Construcción)	Garantía para cubrir las cuentas de reservas del servicio de la deuda y de mantenimiento en caso de deficit de caja	53
<b>Total Garantías Proyectos Infraestructuras Puesta en equivalencia</b>		<b>73</b>

Adicionalmente existen diversas sociedades integradas por puesta en equivalencia, que ejecutan determinados contratos de servicios. Al ser sociedades constituidas con otros socios para la exclusiva ejecución de un contrato, los socios deben otorgar ante el cliente determinadas garantías técnicas sobre la correcta ejecución de los servicios prestados. Dicha garantía por lo tanto cubre el importe total del contrato.



## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

A este respecto, destacan las garantías otorgadas por Amey en favor de las sociedades que ejecutan varios contratos de transporte de presos con el Ministerio de Justicia británico (396 millones al porcentaje de Amey) y de los contratos relativos al mantenimiento de viviendas para el Ministerio de Defensa británico (199 millones de euros al porcentaje de Amey), así como la garantía otorgada en favor de la sociedad que realiza el mantenimiento del aeropuerto de Doha (87 millones de euros al porcentaje de Ferrovial Servicios).

### c) Garantías reales sobre activos propios

Las garantías reales sobre activos propios se describen en:

- Garantías sobre activos fijos, ver Nota 8.
- Garantías sobre inventarios, ver Nota 12.
- Garantías sobre depósitos o caja restringida, ver Nota 18.

### d) Garantías recibidas de terceros

A 31 de diciembre de 2013 Ferrovial cuenta con garantías recibidas de terceros por un total de 673 millones de euros, fundamentalmente provenientes de la división de construcción en relación al cumplimiento de determinados derechos de los que son titulares principalmente las sociedades de Ferrovial Agromán en Estados Unidos por un importe total de 497 millones de euros, Grupo Budimex por 88 millones de euros y resto de sociedades constructoras por 82 millones de euros.

## 22.3 Compromisos de inversión

Según se describe en la Nota 1, los proyectos de infraestructuras desarrollados por el grupo, se desarrollan a través de contratos a largo plazo, en los que la sociedad titular del proyecto en el que el grupo participa, bien solo o con otros socios, y es el propio proyecto al que se adscribe la deuda externa necesaria para su financiación sin recurso del accionista, en las condiciones señaladas en la Nota 18. Desde un punto de vista de gestión, Ferrovial, por lo tanto, considera los compromisos de inversión en el capital de dichos proyectos, ya que la inversión en los activos está financiada por la propia deuda de los mismos.

Se muestran a continuación los compromisos de inversión asumidos por el grupo en relación a los fondos propios de sus proyectos:

Millones de euros	Vencimientos				TOTAL
	2014	2015	2016	2017 o más	
<b>Inversiones en proyectos infraestructuras Integración Global</b>	<b>81</b>	<b>75</b>	<b>56</b>	<b>156</b>	<b>368</b>
Autopistas	81	75	43	55	254
Servicios	0	0	13	101	114
<b>Inversiones en proyectos infraestructuras Puesta Equivalencia</b>	<b>11</b>	<b>37</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>68</b>
Autopistas	11	10	0	0	21
Servicios	0	27	20	0	47
<b>TOTAL INVERSIONES EN PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS</b>	<b>92</b>	<b>112</b>	<b>76</b>	<b>156</b>	<b>436</b>

A 31 de diciembre de 2013 los compromisos totales de inversión ascienden a 436 millones de euros (356 millones de euros en 2012). Este aumento neto de 101 millones de euros se asocian fundamentalmente a los nuevos proyectos adjudicados tanto en Grupo Amey como en Cespa por 114 millones de euros así como los compromisos de capital en la nueva autopista NTE 3A-3B por 144 millones de euros. Por otra parte, se han materializado durante el ejercicio 2013 los desembolsos asociados a las autopistas LBJ y NTE por 111 millones de euros, actualmente en construcción.

Como se ha indicado en el apartado a) de esta nota, parte de estos compromisos, en concreto, 222 millones de euros, están garantizados con parte de los avales mencionados en dicho apartado. Igualmente, se incluyen 15 millones de euros en las garantías mencionadas en el apartado b.1) correspondientes a capital contingente cuyo desembolso se considera altamente probable.

Adicionalmente, existen compromisos referentes a adquisición de inmovilizado material por importe de 321 millones de euros (253 millones de euros en 2012) en relación a adquisición de maquinaria o construcción de plantas de tratamiento dentro de la división de Servicios y otros compromisos de inversión pendientes por 21 millones de euros, fundamentalmente en relación a la adquisición de un 30% adicional de la sociedad Steel a largo plazo el cual se encuentra provisionada (ver nota 17) conforme al siguiente calendario de vencimientos:

Millones de euros	2014	2015	2016	2017 o más	TOTAL
<b>Servicios</b>	<b>88</b>	<b>90</b>	<b>44</b>	<b>120</b>	<b>342</b>

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### a) Compromisos por arrendamiento operativo y financiero

El gasto reconocido en la cuenta de resultados durante el ejercicio 2013 correspondiente a arrendamientos operativos asciende a 240 millones de euros (211 millones de euros en 2012).

Los pagos mínimos totales futuros por los arrendamientos operativos no cancelables como arrendatario son los siguientes:

Millones de euros	2013					
	CORPORACIÓN	CONSTRUCCIÓN	AUTOPISTAS	SERVICIOS	AEROPUERTOS	TOTAL
Menos de un año	5	21	3	39	0	63
Entre uno y cinco años	14	22	6	53	0	83
Más de cinco años	27	1	0	13	0	41
<b>ARRENDATARIO</b>	<b>45</b>	<b>44</b>	<b>9</b>	<b>104</b>	<b>0</b>	<b>186</b>

Millones de euros	2012					
	CORPORACIÓN	CONSTRUCCIÓN	AUTOPISTAS	SERVICIOS	AEROPUERTOS	TOTAL
Menos de un año	5	28	3	40	0	73
Entre uno y cinco años	18	20	7	68	0	105
Más de cinco años	29	4	0	12	0	51
<b>ARRENDATARIO</b>	<b>52</b>	<b>52</b>	<b>10</b>	<b>120</b>	<b>0</b>	<b>230</b>

No existen compromisos significativos en el grupo como arrendador en contratos de arrendamientos operativos.

### b) Compromisos medioambientales

Se considera actividad medioambiental cualquier operación cuyo propósito principal sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medio ambiente.

Los gastos derivados de la protección y mejora del medio ambiente se imputan a resultados en el ejercicio en que se incurren, con independencia del momento en el que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada de naturaleza medioambiental, no cubiertas por las pólizas de seguros suscritas, se constituyen en el momento del nacimiento de la responsabilidad o de la obligación que determina la indemnización o pago. Dentro de estas provisiones destacan por su importancia las provisiones para clausura de vertederos mencionadas en la Nota 17 y cuyo saldo a 31 de diciembre de 2012 es de 94 millones de euros (88 millones en 2012).

## 23. Deterioros y enajenaciones

A continuación se presenta el desglose de los principales resultados relativos a deterioros y enajenaciones:

### Resultados reconocidos en 2013:

Millones de euros	Impacto en el resultado antes de impuestos			Impacto en el resultado neto
	Antes de Ajustes de Valor Razonable	Ajustes de Valor Razonable	Total 2013	
Plusvalías por enajenaciones:	<b>108</b>	<b>0</b>	<b>108</b>	<b>131</b>
Heathrow Airport Holdings	40	0	40	82
Construcción Polonia	46	0	46	27
Join ventures Amey	20	0	20	20
Otros	1	0	1	1
Deterioros de valor	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>4</b>
<b>Deterioro y resultados por enajenaciones de inmovilizado</b>	<b>108</b>	<b>18</b>	<b>126</b>	<b>135</b>

#### Plusvalías por enajenaciones

Durante el presente ejercicio ha tenido lugar una desinversión parcial de la participación que el grupo ostenta sobre HAH (Heathrow Airport Holdings, antigua BAA) (Nota 1.2). Con fecha efectiva 24 de octubre de 2013, Hubco Netherlands procedió a la venta del 8,65% de la participación que tenía en HAH, suponiendo el reconocimiento de una plusvalía de 40 millones de euros (82 millones de euros en el resultado neto atribuible a la sociedad dominante). Esta operación ha generado un resultado positivo a efectos del impuesto sobre sociedades por importe de 41 millones de euros (sin impacto en caja), ya que con la desinversión se ha materializado con carácter definitivo un crédito fiscal generado por la diferencia entre el importe inicialmente invertido en el capital de la sociedad y el precio final por el que se ha realizado la venta, que hasta entonces se había mantenido como pasivo por impuesto diferido. Tras esta

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

operación la participación indirecta de Ferrovial sobre HAH se sitúa en el 25%.

En diciembre de 2013, la división de Construcción ha procedido a la venta de su filial Danwood Sp. Z.o.o. al fondo de inversión Enterprise Investors por un importe de 57 millones de euros (Nota 1.2). Esta operación ha supuesto una plusvalía de 46 millones de euros (27 millones de euros en resultado neto).

Por último, en marzo 2013 Amey cerró la venta del 40% de sus joint ventures (Nota 1.2), sociedades que ejecutan proyectos a largo plazo, por 37 millones de libras, obteniéndose una plusvalía de 20 millones de euros (20 millones de euros en el resultado neto de la sociedad dominante). Tras la venta, la filial británica de Ferrovial Servicios mantiene un 10% de esta sociedad y la operación de los contratos.

### Deterioros

Los deterioros netos de dotaciones y reversiones registrados en el ejercicio 2013 ascienden a 18 millones de euros.

Por un lado, se han producido reversiones de deterioros por 91 millones de euros en las divisiones de Autopistas (61 millones de euros con impacto en el neto de 45 millones de euros) y Servicios (30 millones de euros (Nota 17)) con impacto el neto de 23 millones de euros), principalmente por haber desaparecido las causas que provocaron su registro en ejercicios anteriores. Respecto a Autopistas, el principal impacto corresponde a las autopistas griegas (55 millones de euros antes de impuestos, que suponen 39 millones de euros en resultado neto), habiéndose revertido provisiones por avales tras el acuerdo alcanzado con la Administración griega acerca de la viabilidad del proyecto (ver Notas 9 y 17), así como a la reversión de 6 millones de euros referentes a una provisión por posibles reclamaciones relacionadas con la venta de las autopistas chilenas en 2010 (Nota 17). Por lo que respecta a Servicios, se ha revertido un deterioro dotado en años anteriores referente a una planta de tratamiento de residuos en el Reino Unido (Nota 17).

En sentido contrario, se han registrado deterioros de valor de -73 millones de euros en determinados activos que la compañía estima que su valor en libros era superior al valor recuperable. Los más significativos se producen en la división de autopistas (-55 millones de euros), entre los que destacan Ausol (-31 millones de euros, ver cuadro Nota 5.1), Euroscut Azores (-11 millones de euros, Nota 17), SH-130 (-7 millones de euros, Nota 7), Autopista M-203 (-6 millones de euros, Nota 17) así como en Servicios en la planta de residuos Albaida (-12 millones de euros, Nota 8).

El impacto en resultado neto, después de impuestos y minoritarios, del conjunto de deterioros y reversiones reconocidos es de 4 millones de euros.

### Resultados reconocidos en 2012:

A continuación se presenta el desglose de los principales resultados relativos a ventas y deterioros de activos significativos reconocidos en 2012, así como su impacto en el resultado neto reconocido:

Millones de euros	Impacto en el resultado antes de impuestos			Impacto en el resultado neto
	Antes de Ajustes de Valor Razonable	Ajustes de Valor Razonable	Total 2012	
Plusvalías por enajenaciones:	<b>115</b>	<b>0</b>	<b>115</b>	<b>186</b>
Heathrow Airport Holdings	115	0	115	186
Deterioros de valor	<b>0</b>	<b>-63</b>	<b>-63</b>	<b>-46</b>
<b>Deterioro y resultados por enajenaciones de inmovilizado</b>	<b>115</b>	<b>-63</b>	<b>52</b>	<b>140</b>

### 24. Ingresos de explotación

El detalle de los ingresos de explotación del grupo a 31 de diciembre de 2013 se desglosa a continuación:

	Millones de euros	
	2013	2012
Cifra de Ventas	8.166	7.630
Otros ingresos de explotación	10	17
<b>Total ingresos de explotación</b>	<b>8.176</b>	<b>7.647</b>

En la cifra de ventas se encuentra recogida la remuneración financiera de los servicios prestados por las sociedades concesionarias que siguen el método de cuenta a cobrar por 149 millones de euros (144 millones de euros en 2012), tal y como se describe en la Nota 2.5.3.

Dentro de Otros ingresos de explotación se recogen fundamentalmente subvenciones de explotación recibidas en el ejercicio por 9 millones de euros (13 millones de euros en 2012).

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### 25. Gastos de Personal

La composición de los gastos de personal es la siguiente:

	Millones de euros	
	2013	2012
Sueldos y salarios	1.922	1.704
Seguridad Social	382	357
Aportaciones a planes de pensiones	6	7
Pagos basados en sistemas retributivos vinculados a la acción	18	12
Otros gastos sociales	23	22
<b>TOTAL</b>	<b>2.351</b>	<b>2.102</b>

La evolución del número de trabajadores a 31 de diciembre de 2013 y 2012 por categoría profesional y separando entre hombres y mujeres se muestra en la tabla siguiente:

	2013			2012			Variación
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	
Consejeros	11	1	12	11	1	12	0,00%
Alta dirección	11	1	12	11	1	12	0,00%
Directivos	374	61	435	362	55	417	4,32%
Titulados sup. y de grado medio	6.607	2.057	8.664	5.618	1.867	7.485	15,75%
Administrativos	1.049	2.534	3.583	962	2.243	3.205	11,79%
Operarios y técnicos no titulados	39.382	14.010	53.392	30.187	12.537	42.724	24,97%
<b>Total</b>	<b>47.434</b>	<b>18.664</b>	<b>66.098</b>	<b>37.151</b>	<b>16.704</b>	<b>53.855</b>	<b>22,73%</b>

La plantilla media por divisiones de negocio es la siguiente:

	2013			2012			Variación
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	
Construcción	11.347	1.529	12.875	12.238	1.717	13.956	-1.081
Corporación	195	141	336	193	140	333	3
Inmobiliaria	41	51	92	25	41	66	26
Servicios	31.204	16.151	47.355	25.967	14.706	40.673	6.682
Autopistas	608	292	900	606	301	907	-7
Aeropuertos	19	10	29	17	10	27	2
<b>Total</b>	<b>43.414</b>	<b>18.174</b>	<b>61.587</b>	<b>39.046</b>	<b>16.915</b>	<b>55.962</b>	<b>5.625</b>

La principal variación del ejercicio se produce por la incorporación en el perímetro de consolidación de la sociedad Enterprise, tal y como se comenta en la Nota 1.2 que supone la incorporación de 7.700 trabajadores en 2013.

### 26. Resultado financiero

La siguiente tabla muestra en detalle la variación del resultado financiero por conceptos en 2012 y 2013. Se presenta separado el resultado de proyectos del de sociedades ex-proyectos y dentro de cada uno de ellos se distingue entre resultado financiero por financiación, que incluye gastos financieros por créditos y préstamos con entidades de crédito y bonos, así como rendimientos generados por inversiones financieras y préstamos otorgados, y el resultado financiero por derivados y otros, que recoge el impacto de la valoración a valor razonable de las coberturas no eficientes, así como otros ingresos y gastos que no corresponden a financiación.

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Millones de euros	2013	2012	Variación (%)
<i>Ingresos financieros por financiación</i>	2	3	-38%
<i>Gastos financieros por financiación</i>	-339	-301	13%
<b>Resultado financiación de proyectos de infraestructuras</b>	<b>-337</b>	<b>-298</b>	<b>13%</b>
<i>Resultado derivados y otros ajustes valor razonable</i>	7	2	199%
<i>Resto de resultado financiero</i>	-7	-6	17%
<b>Resto resultado financiero proyectos de infraestructuras</b>	<b>0</b>	<b>-4</b>	<b>-104%</b>
<b>Total Resultado financiero de proyectos de infraestructuras</b>	<b>-337</b>	<b>-302</b>	<b>12%</b>
<i>Ingresos financieros por financiación</i>	20	25	-18%
<i>Gastos financieros por financiación</i>	-73	-57	29%
<b>Resultado financiero por financiación sociedades ex-proyectos</b>	<b>-53</b>	<b>-32</b>	<b>64%</b>
<i>Resultado derivados y otros ajustes valor razonable</i>	72	46	58%
<i>Resto de resultado financiero</i>	-15	-13	16%
<b>Resto resultado financiero sociedades ex-proyectos</b>	<b>57</b>	<b>33</b>	<b>75%</b>
<b>Total Resultado financiero de sociedades ex-proyectos</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>709%</b>
<b>Resultado financiero</b>	<b>-333</b>	<b>-301</b>	<b>10%</b>

El resultado financiero por financiación de las sociedades proyectos de infraestructuras asciende a -337 millones de euros (-298 millones de euros a 31 de diciembre de 2012). De este resultado -339 millones de euros corresponden al coste de la financiación externa de estas sociedades, que se ve ligeramente compensado por la remuneración devengada por los saldos mantenidos en tesorería y equivalentes e inversiones financieras a largo plazo (principalmente caja restringida) por importe de 2 millones de euros.

Asimismo, se recoge también el efecto de las activaciones de gastos financieros de los proyectos en construcción, tal y como se muestra en el siguiente detalle:

Millones de euros	2013			2012			
	Resultado de financiación proyectos de infraestructuras	Gasto e ingreso financiero devengado	Gasto e ingreso activado en período de construcción	Gasto e ingreso financiero en PyG	Gasto e ingreso financiero devengado	Gasto e ingreso activado en período de construcción	Gasto e ingreso financiero en PyG
<b>Total</b>		<b>-421</b>	<b>84</b>	<b>-337</b>	<b>-405</b>	<b>107</b>	<b>-298</b>

Dentro del resto de resultado financiero de proyectos de infraestructuras, se incluye fundamentalmente el efecto de derivados no eficientes, diferencias de cambio y otros resultados con la consideración de financieros, pero no directamente vinculados a la financiación.

Por lo que respecta a las sociedades ex-proyectos, el resultado por financiación alcanza los -53 millones de euros (-32 millones de euros a 31 de diciembre de 2012), correspondientes al coste de la deuda externa por -73 millones de euros donde se incluye el impacto por la amortización del préstamo corporativo en el ejercicio por -16 millones de euros (ver Nota 18) y a los ingresos financieros obtenidos principalmente de las inversiones financieras realizadas por 20 millones de euros.

El resto de resultado financiero corresponde fundamentalmente al impacto de los derivados que no se consideran eficientes, entre los que destacan los equity swaps que el grupo tiene contratados para cubrir el impacto patrimonial de los planes de opciones sobre acciones (ver Nota 11) con un impacto positivo en el año de 68 millones de euros, derivado de la mejora de la cotización de la acción. Se incluyen también dentro de este apartado otros conceptos como costes de avales e intereses de demora.

### 27. Resultado por acción

#### a) Resultado básico por acción:

A continuación se presenta el cálculo del resultado básico por acción atribuido a la sociedad dominante:

	2013	2012
<b>Resultado neto atribuible a la sociedad dominante (millones euros)</b>	<b>727</b>	<b>692</b>
Número medio ponderado de acciones en circulación (miles acciones)	733.510	733.510
Menos número medio acciones propias (miles de acciones)	0	0
<b>Número medio de acciones para determinar el beneficio básico por acción</b>	<b>733.510</b>	<b>733.510</b>
<b>Resultado básico por acción (euros)</b>	<b>0,99</b>	<b>0,94</b>

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### b) Resultado diluido por acción:

Al 31 de diciembre de 2013 y a 31 de diciembre de 2012, en el grupo no existen acciones ordinarias potencialmente dilutivas ya que no ha existido emisión de deuda convertible y los sistemas retributivos vinculados a la acción o establecidos mediante entrega de opciones sobre acciones comentados en la Notas 32 respectivamente de la presente memoria, no van a suponer ampliación de capital alguna para el grupo debido al funcionamiento de estos descrito en dicha Notas, y por lo tanto en ningún caso se prevé la existencia de efectos dilutivos debidos a dichos sistemas en el momento de su ejercicio por los empleados.

### 28. Flujo de caja

El estado financiero de flujo de caja ha sido elaborado conforme a los criterios establecidos en la NIC 7. En la presente nota se realiza un desglose adicional. Dicho desglose se realiza conforme a los criterios internos establecidos por la compañía a efectos de la evolución de sus negocios, que en algunos casos difieren de los criterios establecidos en la NIC 7. Los principales criterios aplicados son:

- El Grupo separa, con el objeto de poder dar una explicación más apropiada de la tesorería generada, el flujo de caja entre los "flujos de caja excluidos los proyectos de infraestructuras", que consideran las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras como una participación financiera, consignando por lo tanto como flujo de inversiones las inversiones en capital de dichas sociedades y como flujo de operaciones los retornos obtenidos de dichas inversiones (dividendos y devoluciones de capital) y el "flujo de caja de proyectos de infraestructuras", donde se recogen los flujos de actividad y financiación derivados de las operaciones de dichas sociedades.

- Por otro lado, el tratamiento que se da a los intereses recibidos de la tesorería y equivalentes es distinto al del estado financiero de flujo de caja realizado conforme a NIC 7, ya que se incluyen dentro del flujo de financiación, minorando el importe de intereses pagados en la partida "flujo de intereses".

- Por último, dicho flujo intenta explicar la evolución de la posición neta de tesorería, como saldo neto de deuda financiera y tesorería y equivalentes y caja restringida. Este criterio, también difiere del establecido en la NIC 7, que explica la variación de la tesorería y equivalentes.

### Diciembre 2013

	Diciembre 2013 (cifras en millones de euros)			
	Flujo de caja excluidas proyectos de infraestructuras	Flujo de caja proyectos de infraestructuras	Eliminaciones	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO
RBE	569	365	0	934
Cobro dividendos	489	0	-24	465
Pago de impuestos	-48	-34	0	-82
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros	39	-59	0	-20
<b>Flujo de operaciones</b>	<b>1.048</b>	<b>272</b>	<b>-24</b>	<b>1.296</b>
Inversión	-754	-704	152	-1.307
Desinversión	564	0	0	564
<b>Flujo de inversión</b>	<b>-191</b>	<b>-704</b>	<b>152</b>	<b>-743</b>
<b>Flujo de actividad</b>	<b>858</b>	<b>-433</b>	<b>128</b>	<b>553</b>
Flujo de intereses	-44	-286	0	-330
Flujo de capital procedente de socios externos	0	269	-152	117
Pago de dividendos	-523	-26	24	-525
Variación tipo de cambio	-47	151	0	104
Salida perímetro/ Mantenidos vta./Pta. Equivalencia	-15	0	0	-15
Otros movimientos de deuda (no flujo)	-49	-97	0	-146
<b>Flujo de Financiación</b>	<b>-678</b>	<b>12</b>	<b>-128</b>	<b>-794</b>
<b>Variación posición neta de tesorería</b>	<b>180</b>	<b>-421</b>	<b>0</b>	<b>-241</b>
Posición inicial	1.484	-6.595	0	-5.111
Posición final	1.663	-7.015	0	-5.352

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

### Diciembre 2012

	Diciembre 2012 (cifras en millones de euros)			
	Flujo de caja excluidas proyectos de infraestructuras	Flujo de caja proyectos de infraestructuras	Eliminaciones	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO
RBE	569	358	0	927
Cobro dividendos	387	0	-24	363
Pago de impuestos	-30	-19	0	-50
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros	-12	-44	0	-56
<b>Flujo de operaciones</b>	<b>914</b>	<b>295</b>	<b>-24</b>	<b>1.184</b>
Inversión	-320	-798	168	-949
Desinversión	893	0	0	893
<b>Flujo de inversión</b>	<b>573</b>	<b>-798</b>	<b>168</b>	<b>-56</b>
<b>Flujo de actividad</b>	<b>1.486</b>	<b>-503</b>	<b>145</b>	<b>1.128</b>
Flujo de intereses	-33	-286	0	-318
Flujo de capital procedente de socios externos	0	303	-168	135
Pago de dividendos	-826	-25	24	-827
Variación tipo de cambio	6	56	0	62
Salida perímetro/ Mantenidos vta./Pta. Equivalencia	0	0	0	0
Otros movimientos de deuda (no flujo)	-57	-63	0	-120
<b>Flujo de Financiación</b>	<b>-909</b>	<b>-14</b>	<b>-145</b>	<b>-1.068</b>
<b>Variación posición neta de tesorería</b>	<b>577</b>	<b>-517</b>	<b>0</b>	<b>60</b>
Posición inicial	907	-6.077	0	-5.171
Posición final	1.484	-6.595	0	-5.111

En el Informe de gestión se incluye información detallada sobre la evolución del Flujo de Caja.

### 29. Retribuciones del Consejo de Administración

#### 29.1.- Retribuciones estatutarias del Consejo de Administración

El cuadro siguiente muestra de manera individualizada la retribución estatutaria de los miembros del Consejo de Administración devengada durante los ejercicios 2013 y 2012. 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 29.2.

CONSEJERO (a)	(Importes en miles de euros)							
	2013				2012			
	Asignación Fija	Dietas	Remanente	Total	Asignación Fija (a)	Dietas	Remanente	Total
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	35,0	85,8	110,2	231,0	35,0	86,0	105,0	226,0
Santiago Bergareche Busquet	35,0	47,9	96,4	179,3	35,0	48,5	91,9	175,4
Joaquín Ayuso García	35,0	42,9	68,9	146,8	35,0	43,0	65,6	143,6
Iñigo Meirás Amusco	35,0	42,9	55,1	133,0	35,0	43,0	52,5	130,5
Jaime Carvajal Urquijo	35,0	47,3	55,1	137,4	35,0	47,5	52,5	135,0
Portman Baela, S.L.	35,0	45,1	55,1	135,2	35,0	45,0	52,5	132,5
Juan Arena de la Mora	35,0	64,9	55,1	155,0	35,0	62,5	52,5	150,0
Gabriele Burgio	35,0	58,3	55,1	148,4	35,0	55,0	52,5	142,5
María del Pino y Calvo-Sotelo	35,0	39,6	55,1	129,7	35,0	40,0	52,5	127,5
Santiago Fernández Valbuena	35,0	45,1	55,1	135,2	35,0	41,0	52,5	128,5
José Fernando Sánchez-Junco Mans	35,0	42,9	55,1	133,0	35,0	40,0	52,5	127,5
Karlovy S.L.	35,0	36,3	55,1	126,4	35,0	33,0	52,5	120,5
<b>TOTAL</b>	<b>420,0</b>	<b>599,0</b>	<b>771,4</b>	<b>1.790,4</b>	<b>420,0</b>	<b>584,5</b>	<b>735,0</b>	<b>1.739,5</b>

(a) Permanencia en el cargo. A falta de indicación, el ejercicio completo.

El actual régimen retributivo de la Sociedad, regulado en el artículo 57 de sus Estatutos Sociales, consiste en la fijación por la Junta de una cantidad anual y total para todos los miembros del Consejo de Administración.

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

La Junta General de Accionistas de la Sociedad celebrada el 22 de octubre de 2009<sup>1</sup> estableció la retribución anual para el conjunto del Consejo de Administración en 1.772,7 miles de euros, en consideración al número de sus componentes en el momento de la aprobación (trece). Según los acuerdos de la misma Junta, si su número se incrementase o disminuyese, el importe anual conjunto debería ajustarse en consecuencia y en función del tiempo de permanencia en el cargo de los Consejeros entrantes o salientes.

Asimismo, la Junta General de Accionistas determinó que, para ejercicios sucesivos al de 2009, dicho importe se revisará automáticamente con arreglo a la variación del Índice de Precios al Consumo.

En aplicación de estos acuerdos<sup>2</sup> el importe conjunto anual correspondiente al ejercicio 2013 quedó establecido en 1.790,2 miles de euros para los doce miembros del Consejo de Administración.

Según lo dispuesto en el artículo 57 de los Estatutos Sociales, corresponde al Consejo de Administración determinar en cada ejercicio la distribución entre sus miembros del importe conjunto anual fijado por la Junta General de Accionistas, que se compone de los siguientes conceptos:

(i) Asignación fija, establecida en 420 miles de euros brutos anuales para los doce componentes del Consejo de Administración existentes al cierre del año 2013. Esta suma no ha experimentado variación respecto del ejercicio 2012.

(ii) Dietsas por asistencia efectiva a las reuniones del Consejo de Administración y de sus Comisiones Delegadas o asesoras.

La cantidad total devengada correspondiente a 2013 en concepto de dietas ha sido de 599,0 miles de euros. Los importes por reunión se han incrementado en un diez por ciento en 2013 quedando fijados en los siguientes importes: Consejo de Administración: 3,3 miles de €/reunión; Comisión Ejecutiva: 2,2 miles de €/reunión; Comisión de Auditoría y Control: 2,2 miles de €/reunión; Comisión de Nombramientos y Retribuciones: 1,7 miles de €/reunión. El importe de las dietas devengadas por los Presidentes de todos estos órganos duplica los importes indicados.

(iii) Y la menor de las siguientes cantidades: (a) el remanente que, después de la deducción de los dos conceptos anteriores, reste para alcanzar el importe total y conjunto fijado por la Junta General, o (b) una cantidad equivalente al 0,5% de los resultados consolidados del ejercicio atribuibles a la Sociedad.

Para el ejercicio 2013, y siendo superior la cifra correspondiente al 0,5% de los resultados consolidados del ejercicio atribuibles a la Sociedad, procede distribuir por este tercer concepto el remanente descrito en la letra (a), es decir, la suma de 771,2 miles de euros brutos. Para su distribución, ese importe resultante se divide entre 14 aplicando al cociente los siguientes factores en la asignación de importes individualizados: Presidente del Consejo: \*2; Vicepresidente Primero \*1,75; Vicepresidente Segundo \*1,25 y resto de miembros del Consejo \*1.

De conformidad con lo establecido en los acuerdos del Consejo de Administración, el importe devengado bajo este tercer concepto queda sujeto a la inversión obligatoria en acciones de la Sociedad. La compra de acciones, en una operación única, tendrá lugar en la primera sesión hábil bursátil siguiente a la fecha límite que tenga establecida la CNMV para el envío de la información financiera periódica una vez celebrada la Junta General de Accionistas que haya dado aprobación a los estados financieros del ejercicio. Las acciones adquiridas sólo pueden ser desinvertidas por el interesado una vez transcurridos tres ejercicios completos después del de su adquisición.

En relación con el ejercicio 2013, el Consejo de Administración de Ferrovial, S.A. tiene previsto formular y poner a disposición de los accionistas el Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros al que se refiere el art. 61 ter de la Ley del Mercado de Valores.

En dicho informe se describirán aspectos relativos a la política de remuneraciones de la Sociedad para el año 2013, la prevista para años futuros, el resumen global de cómo se aplicó la política de retribuciones durante el ejercicio 2013, así como el detalle de las retribuciones individuales devengadas por cada uno de los Consejeros durante el ejercicio 2013.

### 29.2.- Retribución individualizada de los Consejeros Ejecutivos

#### a) Retribuciones devengadas en el ejercicio 2013 y 2012.

Los dos Consejeros que tenían la condición de Ejecutivos en 2013 y los tres que tenían dicha condición en 2012, devengaron la siguiente retribución por el ejercicio de sus funciones, independientemente de las retribuciones mencionadas en el apartado anterior.

<sup>1</sup> Bajo la denominación Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A.

<sup>2</sup> La variación del IPC interanual del mes de diciembre de 2012 fue del 2,9%, porcentaje aplicado a la revisión automática de la retribución del Consejo de Administración.



## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

(Importes en miles de euros)			2013					Total 2013
RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS	Retribución Fija	Retribución Variable	Consejos otras sociedades filiales	Ejercicio Opciones sobre acciones	Primas S. Vida	Planes de acciones (1)		
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	1.175,00	2.063,00	0	0	5,01	1.875,00	5.118,01	
Joaquín Ayuso García	0	0	37,77	413,38	0	625,00	1.076,15	
Iñigo Meirás Amusco	970,00	1.854,00	0	118,65	3,14	1.875,00	4.820,79	
<b>TOTAL</b>	<b>2.145,00</b>	<b>3.917,00</b>	<b>37,77</b>	<b>532,03</b>	<b>8,15</b>	<b>4.375,00</b>	<b>11.014,95</b>	

(1) En marzo de 2013, habiéndose cumplido íntegramente las condiciones acordadas, se ha abonado un número de acciones equivalente a las unidades asignadas en 2010, una vez practicadas las retenciones correspondientes. Se comunicó a la CNMV con fecha 12/03/2013.

(Importes en miles de euros)			2012					Total 2012
RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS	Retribución Fija	Retribución Variable	Consejos otras sociedades filiales	Ejercicio Opciones sobre acciones	Primas S. Vida	Planes de acciones		
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	1.150,00	1.970,00	0	318,61	4,67	0	3.443,28	
Joaquín Ayuso García (2)	900	848,02	46,87	318,2	5,65	0	2.118,74	
Iñigo Meirás Amusco	950	1.770	0	127,44	2,97	0	2.850,41	
<b>TOTAL</b>	<b>3.000,00</b>	<b>4.588,02</b>	<b>46,87</b>	<b>764,25</b>	<b>13,29</b>	<b>0</b>	<b>8.412,43</b>	

(2) En compensación por la pérdida de la condición de Alto Directivo de la Sociedad y consiguiente extinción de la relación de Alta Dirección se abonaron en 2012 a D. Joaquín Ayuso, 8.100 miles de euros brutos (cifra sujeta en su totalidad a IRPF). D. Joaquín Ayuso cesó en sus funciones ejecutivas con fecha 29 de noviembre de 2012.

### b) Sistemas de retribución ligados a la evolución de la acción

El detalle de los planes de opciones sobre acciones y planes de entrega de acciones vinculados a objetivos otorgados a los Consejeros Ejecutivos y vivos a 31 de diciembre de 2013 es el siguiente:

PLANES DE OPCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS Situación a 31.12.2013	Opciones sobre acciones		Nº de acciones equivalentes	Precio de ejercicio €	% Capital Social
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Plan 2006	786.400	786.400	15,94	0,107
	Plan 2008	1.179.600	1.179.600	11,69	0,161
Joaquín Ayuso García (1)	Plan 2006	786.400	786.400	15,94	0,107
	Plan 2008	929.600	929.600	11,69	0,132
Iñigo Meirás Amusco	Plan 2006	400.000	400.000	15,94	0,055
	Plan 2008	590.000	590.000	11,69	0,08

(1) J. Ayuso conserva derechos sobre estos planes que le fueron otorgados cuando era Consejero Ejecutivo.

Tal y como se menciona en la Nota 30.a de la presente memoria en estos planes se ha revisado el precio de ejercicio por las razones comentadas en la misma. En concreto en este caso, dicho ajuste supone una reducción del precio de ejercicio de 0,54 euros para el plan de 2006 y 0,43 euros para el plan de 2008, quedando por lo tanto los precios de ejercicio en 15,94 euros para el plan de 2006 y en 11,69 euros para el de 2008. Las primas a cargo del beneficiario fueron 0,5 euros para el plan de 2006 y 0,495 euros para el del 2008.

PLAN ENTREGA ACCIONES VINCULADO A OBJETIVOS CONSEJEROS EJECUTIVOS Situación a 31.12.2013	Unidades		Nº de derechos de voto	% derechos de voto
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Asignación 2011	132.000	132.000	0,018%
	Asignación 2012	122.000	122.000	0,017%
	Asignación 2013	104.650	104.650	0,014%
Iñigo Meirás Amusco	Asignación 2011	132.000	132.000	0,018%
	Asignación 2012	122.000	122.000	0,017%
	Asignación 2013	104.650	104.650	0,014%

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Las características generales de ambos Planes se encuentran detalladas en la Nota 30.a de la presente memoria relativa a sistemas retributivos vinculados a la acción.

### 29.3. Retribución de los miembros del Consejo de Administración por pertenencia a otros órganos de administración de sociedades del grupo o asociadas

Los Consejeros de Ferrovial, S.A., tanto Ejecutivos como Externos, que a su vez son miembros de los órganos de administración de otras sociedades del grupo o asociadas, han percibido en 2013 por este concepto 37,7 miles de euros (en 2012, 46,9 miles de euros).

### 29.4.- Fondos y planes de pensiones o primas de seguros de vida

Al igual que en 2012, durante el ejercicio 2013 no se ha realizado aportación alguna en concepto de fondos o planes de pensiones a favor de antiguos o actuales miembros del Consejo de Administración de la Sociedad. De la misma forma, no se han contraído obligaciones por estos conceptos durante el año.

Por lo que se refiere al pago de primas de seguros de vida, la Sociedad tiene suscritas pólizas de seguro en cobertura del riesgo de fallecimiento (que supusieron en 2013 el pago de 8,15 miles de euros y 13,3 miles de euros en 2012), de las que son beneficiarios los Consejeros Ejecutivos.

Por la pertenencia de los Consejeros de Ferrovial, S.A. a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de sociedades del grupo y asociadas no se han efectuado aportaciones ni contraído obligaciones en concepto de fondos y planes de pensiones. Tampoco se han satisfecho primas de seguros de vida. La situación fue idéntica en el ejercicio 2012.

### 29.5.- Anticipos y créditos

A 31 de diciembre de 2013 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.

### 29.6.- Retribuciones de la Alta Dirección

Los miembros de la Alta Dirección de la Sociedad han devengado conjuntamente durante el ejercicio 2013 la siguiente retribución:

RETRIBUCIONES DE LA ALTA DIRECCIÓN	(miles de euros)	
	2013	2012
Retribución fija	4.403,8	4.431,7
Retribución variable	5.165,0	5.348,6
Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos	6.712,5	0
Ejercicio de planes retributivos de planes de opciones sobre acciones y/o otros instrumentos financieros (ver descripción)	1.388,7	1.386,8
Retribución en tanto que miembros de órganos de administración de otras sociedades del grupo, multigrupo o asociadas	25,0	24,5
Aportaciones a fondos o planes de pensiones u obligaciones contraídas por estos conceptos	[-]	[-]
Primas de seguro	16,8	19,7
<b>TOTAL</b>	<b>17.711,8</b>	<b>11.211,3</b>

Las retribuciones expresadas corresponden a los titulares de los cargos siguientes: Secretario General, Director General Económico-Financiero, Director General de Recursos Humanos, Director General de Construcción, Director General de Inmobiliaria, Director General de Servicios, Director General de Aeropuertos, Director General de Autopistas, Director General de Sistemas de Información e Innovación, Director de Auditoría Interna, Director de Comunicación y Responsabilidad Corporativa y Directora de Estrategia Corporativa.

No se incluye la retribución de los miembros de la Alta Dirección que han sido al tiempo Consejeros Ejecutivos por haber quedado indicada con anterioridad.

Asimismo, la Sociedad tiene implantado un sistema de retribución flexible, denominado "Flexibility Plan", que proporciona a los empleados la posibilidad de modificar de forma voluntaria su paquete retributivo de acuerdo a sus necesidades personales, sustituyendo parte de la retribución por la entrega de determinadas retribuciones en especie. Entre estos productos se incluye un seguro colectivo de vida y ahorro vinculado a jubilación. 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

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

este concepto la Alta Dirección ha solicitado a la Compañía aportaciones por valor de 215,0 miles de euros en sustitución de las retribuciones mencionadas en el cuadro anterior (en 2012 301,5 miles de euros).

### 29.7.- Relación entre retribución obtenida y resultados de la sociedad

Siguiendo las mejores prácticas en materia de retribución de consejeros y altos directivos, una parte de la retribución de los Consejeros de Ferrovial, S.A. está ligada a los resultados consolidados del ejercicio atribuibles a la Sociedad. Del mismo modo, la retribución variable de los Consejeros Ejecutivos y Altos Directivos de la Sociedad está ligada a diversas métricas de resultados y rentabilidad, tanto corporativos como de área de negocio.

Ferrovial, S.A. cuenta, por tanto, con un sistema de retribución variable estrechamente ligado a las medidas de rendimiento de la Sociedad.

En este sentido, la obtención de un resultado consolidado atribuible a la Sociedad, en 2013, de 727,2 millones de euros ha permitido el abono de 771,2 miles de euros en concepto de remanente a los miembros del Consejo de Administración.

Por lo que respecta a los miembros del Consejo que desarrollan funciones ejecutivas, el cumplimiento de los objetivos de resultados y rentabilidad establecidos al comienzo del ejercicio 2013 ha permitido abonar una retribución variable total agregada de 3.917,0 miles de euros.

### 29.8.- Otra información sobre la retribución

Con relación a los miembros de la Alta Dirección, incluido un Consejero Ejecutivo, los contratos entre Sociedad y Directivo contemplan de forma expresa el derecho a percibir las indemnizaciones establecidas en el artículo 56 del Estatuto de los Trabajadores en caso de despido improcedente.

Con la finalidad de fomentar su fidelidad y permanencia, se ha reconocido un esquema retributivo de carácter diferido a diez integrantes de la Alta Dirección, incluido un Consejero Ejecutivo. Este concepto consiste en una retribución extraordinaria que sólo se hará efectiva cuando ocurra alguna de las siguientes circunstancias:

- Desvinculación del Alto Directivo por mutuo acuerdo al alcanzar una determinada edad.
- Despido improcedente o abandono de la empresa a iniciativa de ésta sin mediar causa de despido, con anterioridad a la fecha en la que el Alto Directivo alcance la edad inicialmente acordada, si fuese de importe superior a la que resulte de la aplicación del Estatuto de los Trabajadores.
- Fallecimiento o invalidez del Alto Directivo.

Para la cobertura de tal incentivo, la compañía anualmente realiza aportaciones a un seguro colectivo de ahorro, del que la propia Sociedad resulta ser tomador y beneficiario, cuantificadas según un determinado porcentaje de la retribución total dineraria de cada Alto Directivo. La cuantía de las aportaciones realizadas durante el ejercicio 2013 ha ascendido a 1.883,5 miles de € (2.580,6 miles € en 2012), de los que 437,8 miles de € corresponden a Consejeros Ejecutivos.

Ocasionalmente se producen contrataciones en ámbitos directivos no pertenecientes a la Alta Dirección, principalmente extranjeros, en las que se han utilizado cláusulas que contemplan indemnizaciones para casos de despido improcedente.

Los contratos suscritos con dos miembros de la Alta Dirección establecen derechos adicionales a su favor, entre los que figuran obligaciones de preaviso por parte de la Sociedad en caso de despido improcedente.

## 30. Sistemas retributivos vinculados a acciones

### a) Sistema retributivo mediante entrega de opciones sobre acciones

Hasta el 2008 Ferrovial utilizó como sistema retributivo la entrega de opciones sobre acciones. Los planes de opciones sobre acciones vivos a 31 de diciembre de 2013 son los siguientes:

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Participes	Fecha Aprobación	Fecha Plazo Máximo Ejecución	Precio Ej.	Op. Vivas 2013
Directivos 05 - Ferrovial (adicional)	01/08/2006	31/07/2014	14,89 €	160.000
Directivos 05 - Ferrovial (adicional)	30/10/2006	29/10/2014	16,02 €	115.200
Directivos 05 - Ferrovial (adicional)	25/01/2007	24/01/2015	17,59 €	73.600
Directivos 05 - Ferrovial (adicional)	03/07/2007	02/07/2015	17,74 €	14.400
Directivos 05 - Cintra (adicional)	25/07/2007	24/07/2015	10,65 €	39.582
Altos Directivos 06 - Ferrovial	04/05/2006	03/05/2014	15,94 €	2.908.800
Altos Directivos 06 - Ferrovial (adicional)	03/07/2007	02/07/2015	17,74 €	228.000
Directivos 07 - Ferrovial	23/11/2007	22/11/2015	14,35 €	5.004.600
Directivos 07-Cintra	23/11/2007	22/11/2015	10,35 €	364.262
Altos Directivos 08 - Ferrovial	26/04/2008	25/04/2016	11,69 €	4.958.200
<b>Número de acciones al final del ejercicio</b>				<b>13.866.644</b>

Estos planes de opciones sobre acciones incluyen los mencionados anteriormente en la nota 29 sobre retribuciones a los consejeros ejecutivos y miembros de la alta dirección.

En el ejercicio 2013 se han producido modificaciones en el precio de ejercicio de estas opciones (que fue comunicado a la CNMV el 25/02/2013). Dicho ajuste responde al cambio de valor sufrido por las opciones vivas, al resultar los dividendos efectivamente distribuidos superiores a los considerados en el día de otorgamiento para el cálculo de la prima a pagar por los directivos. El impacto de esta modificación en la cuenta de resultados de 2013 ha sido de un gasto por importe de 2,6 millones de euros.

Todos los planes de opciones sobre acciones contienen un plazo para obtener el derecho a su ejercicio de 3 años desde la fecha de concesión de las mismas y un periodo de ejercicio propiamente dicho de 5 años siempre que se cumplan unas tasas mínimas de rentabilidad sobre fondos propios consolidados o determinados ratios de rentabilidad sobre activos productivos.

El resumen del movimiento de los planes de opciones sobre acciones de la sociedad de 2013 y 2012, se detalla a continuación:

	2013	2012
<b>Número de opciones al inicio del ejercicio</b>	<b>20.021.771</b>	<b>25.533.963</b>
Planes concedidos	0	0
Renuncias y otros	-840.436	-490.800
Vencimientos planes	-4.076.960	0
Opciones ejercitadas	-1.237.731	-5.021.392
<b>Número de opciones al final del ejercicio</b>	<b>13.866.644</b>	<b>20.021.771</b>

Al encontrarse los anteriores planes en periodo de ejercicio no generan gastos de personal de forma regular. No obstante, en el ejercicio se han registrado gastos por regularizaciones por importe de -1 millón de euros, debido a la anulación de los costes de personal incurridos en años anteriores en opciones que han sido objeto de renuncias por los adjudicatarios (-1 millones de euros en 2012).

### b) Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos

A partir del ejercicio 2009 la Sociedad decidió utilizar como sistema retributivo la entrega de acciones vinculada a objetivos.

Así, el 17 de diciembre de 2009 la Sociedad decidió utilizar como sistema retributivo un plan vigente por 3 años consistente en la entrega de acciones de Ferrovial, S.A.

El número total de acciones que podrá concederse anualmente al amparo de este Plan no podrá exceder de 2.420.000, representativas del 0,33% del capital social de Ferrovial, S.A.

Consiste en la asignación a sus beneficiarios de un número de unidades que servirán como base para determinar el número final de acciones que podrán recibir como consecuencia de su participación en el Plan.

La entrega dependerá de la permanencia en la compañía durante un plazo de tres años (salvo circunstancias especiales) y de la obtención durante este periodo de maduración de unas tasas calculadas en función, por un lado, del flujo de actividad y, por otro, de la relación entre el resultado bruto de explotación y los activos netos productivos.

El Plan se dirige tanto a Consejeros Ejecutivos, miembros de la Alta Dirección, como al resto de Directivos. La aplicación de este programa a Consejeros Ejecutivos y a la Alta Dirección fue autorizada por la Junta General de Accionistas celebrada el día 29 de junio de 2010.

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

El 19 de diciembre de 2012 el Consejo de Administración aprobó un nuevo plan retributivo vigente por 3 años consistente en la entrega de acciones de Ferrovial, S.A. El número total de acciones que podrán concederse anualmente al amparo de este Plan no podrá exceder de 1.900.000, representativas del 0,26% del capital social de Ferrovial, S.A. Las condiciones para la entrega y vigencia son similares a las del Plan previo explicado anteriormente, con la inclusión de una condición adicional, vinculada al retorno total para el accionista en relación con un grupo de comparación. La aplicación de este Plan a Consejeros Ejecutivos y a la Alta Dirección fue autorizada por la Junta General de Accionistas celebrada el día 22 de marzo de 2013.

El resumen de los movimientos en los mencionados sistemas retributivos durante los ejercicios 2013 y 2012 es el siguiente:

	2013	2012
<b>Número de acciones al inicio del ejercicio</b>	<b>5.829.974</b>	<b>4.117.600</b>
Planes concedidos	1.581.049	1.854.969
Planes liquidados	-2.003.400	0
Renuncias y otros	-129.299	-94.671
Acciones ejercitadas	-77.499	-47.924
<b>Número de acciones al final del ejercicio</b>	<b>5.200.825</b>	<b>5.829.974</b>

Estos planes de entrega de acciones incluyen los mencionados anteriormente en la nota 29 sobre retribuciones a los consejeros ejecutivos y miembros de la alta dirección.

Los gastos de personal registrados en relación con estos sistemas retributivos ascienden durante el ejercicio 2013 a 18 millones de euros (13 millones de euros en 2012), los cuales se valoran como un futuro, por lo que se descuenta al valor de la acción a fecha de otorgamiento el valor actual de los dividendos previstos hasta fecha de entrega utilizando para dicho descuento una tasa de rentabilidad equivalente al coste medio de la deuda para el plazo de entrega de los mismos.

### 31. Información sobre operaciones con partes vinculadas

#### Aprobación de transacciones

Conforme a lo establecido en el Reglamento del Consejo de Administración, toda transacción profesional o comercial de las personas que luego se citan con Ferrovial, S.A. o sus sociedades filiales requiere la autorización del Consejo, previo informe de la Comisión de Auditoría y Control. Tratándose de transacciones ordinarias con Ferrovial, S.A, bastará que el Consejo de Administración apruebe, de forma genérica, la línea de operaciones. La autorización no es precisa, sin embargo, en aquellas transacciones que cumplan simultáneamente estas tres condiciones:

- 1º Que se realicen en virtud de contratos cuyas condiciones estén estandarizadas y se apliquen en masa a muchos clientes.
- 2º Que se realicen a precios o tarifas establecidos con carácter general por quien actúe como suministrador del bien o servicio de que se trate.
- 3º Que su cuantía no supere el 1% de los ingresos anuales de la Sociedad.

A este régimen se encuentran sometidos:

- Los Consejeros de Ferrovial, S.A. El solicitante de la autorización se ausentará de la sala de reuniones mientras el Consejo delibera y vota sobre ella, y no podrá ejercer ni delegar su derecho de voto.
- Los accionistas de control.
- Las personas físicas que representen a aquellos Consejeros que sean personas jurídicas.
- Los integrantes de la Alta Dirección de la Sociedad.
- Otros directivos que el Consejo de Administración individualmente designe.
- Y las Personas Vinculadas a todas las personas encuadradas en las categorías antes enunciadas, según se definen en el propio Reglamento.

#### Operaciones Vinculadas

A continuación se indican las principales operaciones que, dentro del tráfico o giro de la Sociedad y de su grupo y en condiciones de mercado, se han efectuado en 2013 con distintas partes vinculadas.

En aquellos casos en que no es posible indicar el beneficio o pérdida de la transacción, por corresponder a la entidad o persona prestadora, se ha indicado esta circunstancia con un asterisco (\*).

##### a) Accionistas significativos

Se señalan, de forma individualizada, las transacciones que se han efectuado en el ejercicio 2013 con los accionistas significativos, con miembros del "grupo familiar de control" (excepto aquellas personas físicas integrantes del mismo que son al tiempo Consejeros o representantes de Consejeros de la Sociedad, respecto de los cuales la información figura en el epígrafe siguiente) o entidades que guardan vinculación accionarial con personas pertenecientes a dicho "grupo familiar de control" (1):

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

OPERACIONES CON ACCIONISTAS SIGNIFICATIVOS				2013			2012		
Nombre/ Denominación	Entidad del Grupo Ferrovial	Naturaleza de la operación	Tipo de la operación	Importe	Beneficio o Pérdida	Saldo	Importe	Beneficio o Pérdida	Saldo
Miembros del "grupo familiar de control"/ entidades vinculadas a ellos	Ferrovial Agroman S.A. /filiales	Comercial	Ejecución de obras de construcción y reformas	(-)	(-)	(-)	140	14	0
	Ferrovial Servicios S.A. / filiales	Comercial	Prestación de la gestión integral de servicios en oficinas de Madrid	450	47	178	461	124	143
	Ferrovial Servicios S.A. / filiales	Comercial	Gestión Integral de Servicios	2	0	0	(-)	(-)	(-)

(1) Según el formulario de "Notificación de derechos de voto" remitido a la CNMV y a la Sociedad el 31 de julio de 2013, el grupo familiar formado por Dña. María, D. Rafael, D. Joaquín, D. Leopoldo y D. Fernando del Pino y Calvo-Sotelo controla, en el sentido del artículo 4 de la Ley del Mercado de Valores, a través de Karlovy, S.L. (Karlovy), la mayoría del capital social de Portman Baela, S.L. (Portman). Asimismo, Casa Grande de Cartagena, S.L.U. está controlada por algunos miembros del anterior grupo familiar. Portman era titular a dicha fecha de un 41,053% del capital social de Ferrovial, S.A. Karlovy era a esa fecha titular directo de un 0,002% del capital social de Ferrovial, S.A. El grupo familiar formado por las personas antes indicadas controla, a esa fecha, a través de Karlovy y Portman, el 41,055% del capital social de Ferrovial, S.A. La acción concertada descrita es una actuación meramente de hecho e independiente de los pactos parasociales comunicados a CNMV como hecho relevante el 29 de diciembre de 2009 (registro de entrada 2009118302) relativos a las restricciones a la libre transmisibilidad de participaciones de Karlovy y Portman. De acuerdo con dicha comunicación la suma de las acciones directas e indirectas de todos los miembros del grupo familiar, esto es, de Dña. María, D. Rafael, D. Joaquín, D. Leopoldo y D. Fernando del Pino y Calvo-Sotelo, así como de Karlovy, S.L., de Portman Baela, S.L. y de Casa Grande de Cartagena, S.L.U., ascendía a 319.413.835 acciones, representativas de un 43,546% del capital de Ferrovial, S.A.

### b) Operaciones con Consejeros, Alta Dirección y Sociedades Vinculadas

En 2013 se han registrado las operaciones con Consejeros, representantes de Consejeros y miembros de la Alta Dirección de la Sociedad que a continuación se indican. Adicionalmente, se señalan las transacciones concluidas con sociedades que han tenido la consideración de vinculadas a los anteriores (si tuvieron esa consideración durante una parte del año, se indican las operaciones realizadas durante dicho periodo):

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013**  
 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Nombre/ Denominación	Entidad del Grupo Ferrovial	Naturaleza de la operación	Tipo de la operación	(miles de euros)					
				2013		2012			
				Importe	Beneficio o Pérdida	Saldo	Importe	Beneficio o Pérdida	Saldo
D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Servicios de mantenimiento, limpieza y jardinería	18	2	2	15	5	1
D. Joaquín Ayuso García	Ferrovial Agromán / Filiales	Comercial	Ejecución de obras de construcción y reformas	2.122	60	105	25	0	0
Persona vinculada a D. Ifigo Meirás Amusco	Ferrovial Agromán / Filiales	Comercial	Reformas inmobiliarias	1	0	0	8	0	0
Dña. María del Pino y Calvo Sotelo	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Servicios de mantenimiento y jardinería	(-)	(-)	(-)	31	0	0
Persona vinculada a D. Jaime Aguirre de Cárcer	Ferrovial Agromán / Filiales	Comercial	Reformas inmobiliarias	1	0	0	2	0	20
D. Álvaro Echániz y persona vinculada	Ferrovial Inmobiliaria, S.A.	Comercial	Venta inmuebles/suelo	(-)	(-)	(-)	129	1	38
D. Santiago Olivares y persona vinculada	Ferrovial Inmobiliaria, S.A.	Comercial	Venta inmuebles/suelo	(-)	(-)	(-)	396	0	114
Almirall Laboratorios	Ferrovial Agromán / Filiales	Comercial	Reformas inmobiliarias	8	0	0	(-)	(-)	(-)
Aviva	Ferrovial Inmobiliaria, S.A.	Comercial	Venta inmuebles/suelo	(-)	(-)	(-)	260	1	76
Maxam Europe y sociedades de su grupo	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de recogida de residuos	29	1	4	122	10	17
Cepsa	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Contratación de pólizas de seguros	2.440	(*)	0	2.581	(*)	149
Everts y sociedades de su grupo	Ferrovial Agromán / Filiales	Comercial	Recepción de suministros de explosivos y detonantes	147	(*)	-48	232	(*)	46
Asea Brown Boverly	Ferrovial Agromán / Filiales	Comercial	Ejecución de obras de construcción	(-)	(-)	(-)	45	0	0
	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Recepción de suministros de carburantes	14.129	(*)	-339	16.933	(*)	-1.250
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de mantenimiento	16	2	0	3	3	0
	Gintra	Comercial	Recepción de servicios de comunicación	23	(*)	-27	16	(*)	0
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Recepción de servicios de comunicación	685	(*)	0	(-)	(-)	(-)
	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Recepción de servicios de reparación y conservación de equipos y mantenimiento	141	(*)	-49	21	(*)	0
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de recogida de residuos	6	1	0	12	1	4

(\*) No se indica beneficio o pérdida por corresponder a la entidad o persona prestadora.

**Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013**  
 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Nombre/ Denominación	Entidad del Grupo Ferrovial	Naturaleza de la operación	Tipo de la operación	(miles de euros)					
				2013		2012			
				Importe	Beneficio o Pérdida	Saldo	Importe	Beneficio o Pérdida	Saldo
Telefónica	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Recepción de servicios de telecomunicaciones	9.218	(*)	-1.618	8.449	(*)	-2.095
	Corporación	Comercial	Refacturación costes cancelación	1.500	0	0	704	0	99
	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Recepción de servicios de hostelería	3	(*)	-1	5	(*)	-1
Meliá Hotels y sociedades de su grupo	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de mantenimiento y recogida residuos	55	4	15	26	0	22
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de recogida de residuos	(-)	(-)	(-)	-1	0	0
Acerinox	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de mantenimiento	535	49	297	(-)	(-)	(-)
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Recepción de Servicios informáticos	2.266	(*)	-156	(-)	(-)	(-)
Indra	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Recepción de Servicios informáticos	343	(*)	-266	(-)	(-)	(-)
	Cintra	Comercial	Recepción de Servicios informáticos	114	(*)	-5	(-)	(-)	(-)
	Ferrovial Agrómán / Filiales	Comercial	Instalaciones contra incendios	6	(*)	-44	(-)	(-)	(-)
	Ferrovial Agrómán / Filiales	Comercial	Adquisición de cemento	539	(*)	-278	1	(*)	0
	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Prestación de servicios financieros	13.334	(*)	0	7.078	(*)	0
	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Acuerdos de financiación. Garantía	297.900	(*)	0	301.200	(*)	0
Bankia	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Intereses abonados	266	266	0	731	731	0
	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Pago de Intereses	6.163	(*)	0	5.511	(*)	0
	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Saldo dispuesto de líneas de aval	227.800	(*)	227.800	268.600	(*)	268.600
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de mantenimiento	14	2	1	(-)	(-)	(-)
Fundación Seres	Corporación	Comercial	Donación	18	(*)	0	6	(*)	0
La Rioja Alta	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Recepción de servicios de alimentación	1	(*)	0	1	(*)	0
Panda Security	Ferrovial Agrómán / Filiales	Comercial	Recepción de servicios informáticos	4	(*)	0	(-)	(-)	(-)
	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Contratación de pólizas de seguros	566	(*)	0	216	(*)	-3
Zurich Insurance	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Alquiler de oficinas	448	(*)	-28	(-)	(-)	(-)
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de mantenimiento	4	1	5	2	-2	0
La Rioja Alta	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Recepción de servicios de alimentación	1	(*)	0	1	(*)	0

(\*) No se indica beneficio o pérdida por corresponder a la entidad o persona prestadora del servicio.





## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

### Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

La información sobre remuneraciones y operaciones de préstamos con Consejeros y Alta Dirección puede consultarse en la Nota 29.

#### **c) Operaciones entre compañías del grupo**

Se mencionan a continuación operaciones efectuadas entre sociedades de Ferrovial, S.A. que, pertenecientes en todo caso al tráfico habitual en cuanto a su objeto y condiciones, no han sido eliminadas en el proceso de elaboración de los estados financieros consolidados de la Sociedad por la razón siguiente.

Como se explica detalladamente en la Nota 2.4, los saldos y transacciones relativos a obras de construcción realizadas por el área de construcción a favor de sociedades concesionarias de infraestructuras del grupo no son eliminadas en dicho proceso de elaboración de los estados financieros consolidados puesto que, a nivel consolidado, este tipo de contratos se califican como contratos de construcción en los que las obras se entienden realizadas -a medida que están siendo ejecutadas- frente a terceros, ya que se considera que el titular final de la obra tanto desde un punto de vista económico como jurídico es la administración concedente.

En el ejercicio 2013, 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 782.347 miles de euros (717.361 miles de euros en 2012), reconociendo como ventas por dichas obras un importe de 819.530 miles de euros (617.106 miles de euros en 2012).

El beneficio no eliminado en el proceso de consolidación derivado de estas operaciones asignable al porcentaje que Ferrovial, S.A. ostenta en las sociedades concesionarias receptoras de las obras y neto de impuestos y de intereses de minoritarios ha sido en 2013 de 40.224 miles de euros. En 2012 supuso 24.700 miles de euros.

#### **32. Participaciones, cargos o funciones de los miembros del Consejo de Administración en sociedades con el mismo, análogo o complementario género de actividad al que constituye el objeto social de Ferrovial**

El artículo 229 de la Ley de Sociedades de Capital impone a los Consejeros el deber de comunicar a la Sociedad la siguiente información:

- Situaciones de conflicto que pudieran tener con el interés de la Sociedad.
- Participación que puedan tener en el capital de una sociedad con el mismo, análogo o complementario género de actividad al que constituya el objeto social.
- Cargos o funciones que ejerzan en tales sociedades.

Conforme al párrafo 3 del indicado artículo 229, esta información debe hacerse constar en la Memoria. Por otro lado, el artículo 230 de la Ley de Sociedades de Capital establece que los administradores no podrán dedicarse, por cuenta propia o ajena, al mismo, análogo o complementario género de actividad que constituya el objeto social, salvo autorización expresa de la Sociedad, mediante acuerdo de la junta general, a cuyo efecto deberán realizar la comunicación prevista en el artículo 229 de la Ley de Sociedades de Capital.

A este respecto, se expone la información facilitada a la Sociedad por quienes han sido miembros del Consejo de Administración de Ferrovial, S.A. durante 2013:

#### **Situaciones de conflicto de interés:**

No se han puesto de manifiesto situaciones de conflicto, directo o indirecto, con el interés de la Sociedad, sin perjuicio de los acuerdos relativos al nombramiento o reelección de cada uno de los Consejeros, a la renovación de cargos y a la retribución de los Consejeros Ejecutivos.

#### **Participaciones en el capital:**

No se tiene constancia de participaciones de Consejeros en el capital de sociedades a las que se refiere el artículo 229 de la Ley de Sociedades de Capital.

#### **Cargos o funciones:**

A título informativo se relacionan los cargos de Consejeros en filiales del grupo.

- Joaquín Ayuso García: Presidente del Consejo de Administración de Autopista del Sol, S.A.
- Íñigo Meirás Amusco: Presidente del Consejo de Administración de Ferrovial Agromán, S.A., Ferrovial Aeropuertos, S.A., Cintra Infraestructuras, S.A., Ferrovial Servicios, S.A. y Ferrovial Fisa, S.L.; Presidente y Consejero Delegado de Finecofer, S.L.

#### **33. Honorarios auditores**

En cumplimiento de lo establecido en la Ley 12/2010 de 30 de junio, de Auditoría de cuentas, a continuación se informa del total de honorarios por "servicios de auditoría" y de "otros servicios de consultoría" prestados por los auditores de los Estados Financieros de

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

las sociedades del grupo, para los ejercicios 2013 y 2012 tanto por el auditor principal correspondiente a Ferrovial S.A. como para el resto de auditores en todas sus sociedades participadas tanto en España como en Exterior.

Dentro del apartado "honorarios por servicios de auditoría" se incluyen los siguientes conceptos:

- "Servicios de auditoría" corresponde a los servicios por la auditoría legal propiamente dicha.
- "Servicios relacionados con la auditoría" corresponde a servicios distintos de la auditoría legal que por ley o regulación sólo pueden ser presentados por el auditor de la compañía, por ejemplo la revisión de información financiera en las emisiones de bonos.
- "Otros servicios de verificación" incluye servicios que por su naturaleza es habitual que los realice el auditor de la compañía, por ejemplo la revisión de las declaraciones fiscales.

El total de "Otros servicios de consultoría" prestados por el auditor principal sobre el total de servicios de auditoría, han supuesto para el ejercicio 2013 un 7% sobre el importe de honorarios por servicios de auditoría en 2013.

	Millones de euros	
	Año 2013	Año 2012
<b>Honorarios por servicios de auditoría</b>	<b>4,3</b>	<b>4,1</b>
Auditor principal	4,3	3,4
Servicios de auditoría	3,6	2,6
Servicios relacionados con la auditoría	0,2	0,5
Otros servicios de verificación	0,5	0,3
Otros auditores	0,0	0,7
Servicios de auditoría	0,0	0,7
Servicios relacionados con la auditoría	0,0	0,0
Otros servicios de verificación	0,0	0,0
<b>Otros servicios de consultoría</b>	<b>0,3</b>	<b>0,8</b>
Auditor principal	0,3	0,6
Otros auditores	0,0	0,2

### 34. Acontecimientos posteriores al cierre

En enero de 2014 la Civil Aviation Authority (CAA) del Reino Unido publicó su decisión final sobre la regulación económica de Heathrow aplicable a los próximos 5 años, rebajando las tarifas en un importe equivalente a la inflación (Retail Price Index) -1,5%. Esta rebaja supondrá una reducción en el ingreso por pasajero en términos reales de 20,71 libras en 2013/14 a 19,10 libras en 2018/19.

### 35. Anexo 1

En el Anexo I se presenta una relación de las sociedades del grupo distinguiendo aquellas consolidadas por integración global y las sociedades integradas por el método de puesta en equivalencia.

El coste neto de la participación que se presenta corresponde al registrado en la sociedad individual que ostenta la participación directa sobre cada filial.

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

### Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

#### ANEXO I

Ferrovial S.A. y sociedades dependientes

**EMPRESAS DEPENDIENTES** (sociedades consolidadas por integración global)

Información Individual

EMPRESA	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio
<b>ESPAÑA</b>					
Ferrovial, S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial S.A.	100,0%	2	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Can-Am, S.A. Sociedad Unipersonal (a)		Ferrovial S.A. (i)	100,0%	0	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Ferrovial Inversiones, S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial S.A. (ii)	100,0%	1.801	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Ferrovial S.A. (b)		Ferrovial S.A. (i)	100,0%	32	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Betolual, S.A. (a)		Ferrovial S.A. (i)	100,0%	9	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Burety, S.L. (a)		Ferrovial S.A. (i)	100,0%	0	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Finn Gold, S.A. (a)		Ferrovial S.A. (i)	100,0%	1	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Inversiones Trienza, S.A. (a)		Ferrovial S.A. (i)	100,0%	0	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Promotora Ibérica de Negocios, S.A. (a)		Ferrovial S.A. (i)	100,0%	0	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Remnicolex, S.A. (a)		Ferrovial S.A. (i)	100,0%	0	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Remnicolex, S.A. (b)		Ferrovial S.A. (i)	100,0%	0	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Fincofer S.L. (a)	Deloitte	Ferrovial S.A. (i)	100,0%	2.138	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Ferrovial Emisiones, S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial S.A. (i)	100,0%	0	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Ferrovial Corporación S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial S.A. (i)	100,0%	5	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Ferrovial Telecomunicaciones, S.A. (a)		Ferrovial, S.A. (i)	100,0%	0	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
<b>REINO UNIDO</b>					
Edinburgh UK	BDO	Ferrovial S.A.	100,0%	1	Edinburgh, Reino Unido
<b>IRLANDIA</b>					
Alles Reinsurance Limited	Deloitte	Ferrovial S.A.	100,0%	3	Edmund Halley Road, Oxford OX4 1DQ, Irlanda
<b>CONSTRUCCIÓN</b>					
<b>ESPAÑA</b>					
Ferrovial Agronan, S.A. (a)	Deloitte	Fincofer, S.L. (i)	99,0%	20	Ribera del Lora 42, 28942, Madrid
Ferrovial Conservación, S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial Agronan, S.A. (i)	100,0%	1	Ribera del Lora 42, 28942, Madrid
Aplicación de Recursos Naturales, S.A. (a)		Ferrovial Agronan, S.A. (i)	100,0%	2	Príncipe de Vergara 135, 28002 Madrid
Discola XXI, S.L. S. Unipersonal (b)	Deloitte	Ferrovial Agronan, S.A. (i)	99,0%	7	Ribera del Lora 42, 28942, Madrid
Compañías y Técnicas Especiales, S.A. (a)		Ferrovial Agronan, S.A. (i)	100,0%	81	Príncipe de Vergara 135, 28002 Madrid
Cadagua, S.A. (a)		Ferrovial Agronan, S.A. (i)	100,0%	8	Gan vía 45, 48011 Biboal/Bizcaya
Compañía de Obras Castelljos, S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial Agronan, S.A. (i)	100,0%	1	Ribera del Lora 42, 28942, Madrid
Dilecpea, S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial Agronan, S.A. (i)	100,0%	1	Ribera del Lora 42, 28942, Madrid
Norvaem, S.A.U. (a)	BDO	Ferrovial Agronan, S.A. (i)	100,0%	65	Ribera del Lora 42, 28942, Madrid
Técnicas del Prentensado y Servicios Auxiliares, S.A.	Deloitte	Encofrados Delizantes y Técnicas Especiales, S.A. (i)	100,0%	3	Ribera del Lora 42, 28942, Madrid
Concesionaria de Prisiones Lieboners, S.A. (a)		Ferrovial Agronan, S.A.	100,0%	16	Santabá 10, 08021 Barcelona
Urbaeste, S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial Agronan, S.A. (i)	99,0%	8	Ribera del Lora 42, 28942, Madrid
Concesionaria de Prisiones Figueras S.A.U. (a)	Deloitte	Ferrovial Agronan, S.A. (i)	100,0%	11	Provenza 392, 08025 Barcelona
Ferrovial Railway, S.A. (a)		Técnicas del Prentensado y Servicios Auxiliares, S.L.	98,8%	0	Ribera del Lora 42, 28942, Madrid
Ferrovial Railway, S.A. (a)		Técnicas del Prentensado y Servicios Auxiliares, S.L.	1,2%	0	Ribera del Lora 42, 28942, Madrid
Ferrovial Medio Ambiente y Energía, S.A. (a)		Ferrovial Agronan, S.A. (i)	99,0%	0	Ribera del Lora 42, 28942, Madrid
Ferrovial Medio Ambiente y Energía, S.A. (b)		Ferrovial Agronan, S.A. (i)	25,0%	5	Príncipe de Vergara 135, 28002 Madrid
<b>MÉXICO</b>					
Arangh, Sociedad Concesionaria, S.A.	Deloitte	Ferrovial Agronan, S.A. (i)	75,1%	0	Catarras 3, 1. Jardín Del Pedreg, 01900, México Distrito Federal
Cadagua Ferrovial Industrial México		Cadagua, S. A.	24,9%	0	Catarras 3, 1. Jardín Del Pedreg, 01900, México Distrito Federal
<b>INDIA</b>					
Cadagua Ferrovial India Pr Ltd. (a)		Ferrovial Medio Ambiente y Energía, S.A.	95,0%	0	214, Vayapan Lok Apartments, 110951, Nuevo Delhi
Ferrovial India Pr Ltd. (b)		Ferrovial Medio Ambiente y Energía, S.A.	5,0%	0	214, Vayapan Lok Apartments, 110951, Nuevo Delhi
<b>PUERTO RICO</b>					
Ferrovial Agronan, LLC	BDO	Compañía de Obras Castelljos, S.A.	100,0%	0	Ponce De Leon Ave, 711 Puerto Rico
<b>POLONIA</b>					

Ferrovial, S.A. Cuentas consolidadas al 31 de diciembre de 2013 - 83

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

### Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Tecpresa Techniki Sprezan	Deloitte Polska Sp. z o.o. Sp. k.	Tecpresa del Pretensado y Servicios Auxiliares, S.L.	70,0%	0	Polonia	01-040 Warszawa ul.Stawki 40
SPV-BN I Sp. z o.o.	Deloitte Polska Sp. z o.o. Sp. k.	Budimex S.A.	30,0%	0	Polonia	01-040 Warszawa ul.Stawki 40
Mecpol BSA Sp. z o.o.	Deloitte Polska Sp. z o.o. Sp. k.	Budimex Neurodomski Sp. z o.o.	100,0%	0	Polonia	ul. Racławicka 99 1B/32, 00-634 Warszawa
Elektronmontaż Warszawa SA	Deloitte Polska Sp. z o.o. Sp. k.	Budimex Neurodomski Sp. z o.o.	100,0%	3	Polonia	ul. Racławicka 99 1B/32, 00-634 Warszawa
Elektronmontaż Import Sp. z o.o.	Deloitte Polska Sp. z o.o. Sp. k.	Elektronmontaż Poznań S.A.	50,0%	0	Polonia	ul. Bagno 2/231 00-112 Warszawa
Elektronmontaż Poznań SA	Deloitte Polska Sp. z o.o. Sp. k.	Elektronmontaż Poznań S.A.	50,7%	0	Polonia	ul. Wenuszowska 12/16 60-166 Poznań
Impol Polska Sp. z o.o.	Deloitte Polska Sp. z o.o. Sp. k.	Budimex S.A.	50,7%	0	Polonia	ul. Wenuszowska 12/16 60-166 Poznań
Budimex S.A.	Deloitte Polska Sp. z o.o. Sp. k.	Elektronmontaż Poznań S.A.	50,7%	0	Polonia	ul. Wenuszowska 12/16 60-166 Poznań
Budimex Kolejniczo SA	Deloitte Polska Sp. z o.o. Sp. k.	Budimex S.A.	100,0%	98	Polonia	ul. Głogowska 10 01-040 Warszawa
Budimex Parking Wrocław Sp. z o.o.	Deloitte Polska Sp. z o.o. Sp. k.	Budimex S.A.	100,0%	2	Polonia	ul. Stawki 40, 01-040 Warszawa
Budimex B Sp. z o.o.	Deloitte Polska Sp. z o.o. Sp. k.	Budimex S.A.	100,0%	1	Polonia	ul. Stawki 40, 01-040 Warszawa
Budimex Neurodomski Sp. z o.o.	Deloitte Polska Sp. z o.o. Sp. k.	Budimex S.A.	100,0%	0	Polonia	ul. Stawki 40, 01-040 Warszawa
Budimex Budownictwo Sp. z o.o.	Deloitte Polska Sp. z o.o. Sp. k.	Budimex S.A.	100,0%	157	Polonia	ul. Stawki 40, 01-040 Warszawa
<b>CHILE</b>						
Construtora Agroman Ferrovial Limitada		Ferrovial Agroman Chile, S.A.	97,2%	0	Chile	Avda. San Andres Bello 2711
Construtora Agroman Ferrovial Limitada		Ferrovial Agroman, S.A.	2,8%	0	Chile	Avda. San Andres Bello 2711
Ferrovial Agroman Chile S.A. (e)		Ferrovial Agroman Empresa Constructora Ltda.	100,0%	10	Chile	C/ Mac Iver, 225, Dpto 20.101, Santiago De Chile
Ferrovial Agroman Empresa Constructora Ltda.		Ferrovial Agroman, S.A.	100,0%	0	Chile	Avda. San Andres Bello 2711
<b>CANADA</b>						
Ferrovial Agroman Canada Inc	Deloitte	Constico Holdings B.V.	100,0%	0	Canada	100Kings, St West 41st Pico
Constico Holdings B.V.	Deloitte	Ferrovial Agromain, S.A.	100,0%	3	Holanda	Naritweg 165, 1043 BW Amsterdam
Valvalla Holdings, B.V.	Deloitte	Discoba XII S.L.	100,0%	99	Holanda	Naritweg 165, 1043 BW Amsterdam
<b>ESTADOS UNIDOS</b>						
Webber Management Group, LLC	Deloitte	Novaream S.A.U.	100,0%	41	EEUU	9303 New Trails Drive, Suite 200, The Woodlands, TX 77381
Southern Crushed Concrete, LLC	Deloitte	Ferrovial Agromain, S.A.	100,0%	88	EEUU	9303 New Trails Drive, Suite 200, The Woodlands, TX 77381
Indiana Toll-Roads Contractors, LLC	Deloitte	Ferrovial Agromain, S.A.	50,0%	0	EEUU	9600 Great Hills Trail, Suite 200E Austin, TX 78759
Ferrovial Agromain 56, LLC	Deloitte	Ferrovial Agromain 56, LLC	100,0%	0	EEUU	9600 Great Hills Trail, Suite 200E Austin, TX 78759
Central Texas Highway Constructors, LLC	Deloitte	Ferrovial Agromain 56, LLC	100,0%	0	EEUU	9600 Great Hills Trail, Suite 200E Austin, TX 78759
Webber, LLC	Deloitte	Ferrovial US Construction Corp	50,0%	0	EEUU	9600 Great Hills Trail, Suite 200E Austin, TX 78759
Webber Barrier Services, LLC	Deloitte	Webber, LLC	100,0%	62	EEUU	9303 New Trails Drive, Suite 200, The Woodlands, TX 77381
Bluemonnet Constructors, LLC	Deloitte	Ferrovial Agromain Texas, LLC	100,0%	5	EEUU	9303 New Trails Drive, Suite 200, The Woodlands, TX 77381
Trinity Infrastructure, LLC	Deloitte	DBW Agromain, LLC	60,0%	0	EEUU	6851 N.E. Loop 820, Suite 102, North Richard Hills, TX 76180
Trinity Infrastructure, LLC	Deloitte	DBW Agromain, LLC	60,0%	0	EEUU	6851 N.E. Loop 820, Suite 102, North Richard Hills, TX 76180
DBW Construction, LLC	Deloitte	DBW Construction, LLC	60,0%	0	EEUU	5520 LBJ Fwy, Suite 150, Dallas, TX 75240
DBW Construction, LLC	Deloitte	Webber, LLC	40,0%	0	EEUU	5520 LBJ Fwy, Suite 150, Dallas, TX 75240
Ferrovial Agroman Indiana, LLC	Deloitte	Ferrovial Agroman US Corp	100,0%	0	EEUU	9303 New Trails Drive, Suite 200, The Woodlands, TX 77381
US-460 Mobility Partners LLC	Deloitte	Ferrovial US Construction Corp	100,0%	0	EEUU	9303 New Trails Drive, Suite 200, The Woodlands, TX 77381
Ferrovial Agroman US Corp	Deloitte	Ferrovial Agroman Southeast, LLC	70,0%	0	EEUU	7025 Harbour View Boulevard, Suite 18, Suffolk, VA 23435
North Tarrant Infrastructure LLC	Deloitte	Ferrovial US Construction Corp	100,0%	80	EEUU	9600 Great Hills Trail, Suite 200 E A, Texas
North Tarrant Infrastructure LLC	Deloitte	DBW Construction, LLC	75,0%	0	EEUU	9600 Great Hills Trail, Suite 200 E A, Texas
Ferrovial Agroman Southeast, LLC	Deloitte	DBW Construction, LLC	75,0%	0	EEUU	4282 North Freeway, Fort Worth, TX 76137
Ferrovial US Construction Corp	Deloitte	Ferrovial Holding US Corp	100,0%	0	EEUU	1230 Peachtree Street NE, Suite 1921, Atlanta, GA 30309
Ferrovial US Construction Corp	Deloitte	Ferrovial Holding US Corp	100,0%	189	EEUU	Orange Street 12.09, Wilmington-Newcastle
<b>IRLANDIA</b>						
Ferrovial Agroman Irlanda (e)	Deloitte	Ferrovial Agroman Holding UK	100,0%	0	Irlanda	Damastown Road (plata business park), 15, Mulfuddart
Ferrovial Agroman Irlanda, (2) (e)	Deloitte	Ferrovial Agroman Ltd holding UK	100,0%	0	Irlanda	Monastery Road, Clonsilla
<b>IRLANDIA DEL NORTE</b>						
Ferrovial Agromain Irlanda del Norte, Ltda.	Deloitte	Ferrovial Agromain Ireland Ltda.	100,0%	0	Irlanda del Norte	M1 Road CarrmCarman Courtnr Couth, Ireland
<b>REINO UNIDO</b>						
Ferrovial Agroman Reino Unido Ltd.	Deloitte	Ferrovial Agroman Holding UK	100,0%	18	Reino Unido	1ST Floor Raynham House, Capital Park West,
Ferrovial Agroman Irlanda Holding Reino Unido	Deloitte	Ferrovial Agromain, S.A.	100,0%	20	Reino Unido	15, The Swick Road, London UK
Colpaqua Al Ghubrah	Deloitte	Colpaqua Al Ghubrah	100,0%	0	Reino Unido	389 Chiswick High Road, London UK
<b>ALEMANIA</b>						
Budimex Bau GmbH	Deloitte	Budimex S.A.	100,0%	0	Alemania	Pferdmengestrasse 5, 59068 Koeln
<b>AUSTRALIA</b>						
Ferrovial Agroman New Zealand Limited	Deloitte	Ferrovial Agroman Australia PTY Ltd	100,0%	0	Australia	Duncan Cotterell 6011 Wellington Nueva Zelanda
Ferrovial Agroman Australia PTY LTD	Deloitte	Ferrovial Agroman Holding UK	100,0%	7	Australia	Level 12, 95 Pitt Street Sydney NSW 2000
<b>BRASIL</b>						

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

### Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Ferrovial Agromán Ltda Brasil (a)		Ferrovial Agroman, S.A.		99,0%	0	Brasil	Av. Paulista 107, Bela Vista, Sao Paulo, Brasil
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio	Domicilio	Domicilio
<b>ESPAÑA</b>							
Ferrovial Aeropuertos, S.A. (a)	Deloitte	Ferrocófer, S.L. (i)	100,0%	0	España	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid	
<b>CHILE</b>							
Empuerto Cerro Moreno Sociedad Concesionaria, S.A.	Deloitte	Ferrovial Aeropuertos, S.A.	100%	0	Chile	Avda. Andrés Bello 2711, Las Comas, Santiago	
<b>HOLANDA</b>							
Aeroco Netherlands B.V.	Deloitte	Ferrovial Aeropuertos, S.A.	100,0%	0	Holanda	Narlaweg 165, 1043 BW Amsterdam, the Netherlands.	
Hubbo Netherlands, B.V.	Deloitte	Ferrovial Aeropuertos, S.A.	100,0%	1.588	Holanda	Narlaweg 165, 1043 BW Amsterdam, the Netherlands	
Faero Latham B.V.	Deloitte	Ferrovial Aeropuertos, S.A.	100,0%	0	Holanda	Narlaweg 165, 1043 BW Amsterdam, the Netherlands	
<b>AUTOPISTAS</b>							
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio	Domicilio	Domicilio
<b>ESPAÑA</b>							
Cintra Infraestructuras, S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial, S.A. (i)	100,0%	1.822	España	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2 - Edificio Alfredo Nahou, 28020, Madrid	
Cintra Infraestructuras, S.A. (a)	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	80,0%	84	España	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2 - Edificio Alfredo Nahou, 28020, Madrid	
Cintra Infraestructuras, S.A. (a)	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	100,0%	0	España	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2 - Edificio Alfredo Nahou, 28020, Madrid	
Invensora Autopistas de Cataluña, S.A. (a)	Deloitte	Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.A.	100,0%	445	España	Autopista C - 16 Km. 41 - Castellbell i El Vilar, 08236, Barcelona	
Autopista Tierra Marresa, S.A. (a)	Deloitte	Invensora Autopistas de Cataluña, S.A.	76,3%	320	España	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2 - Edificio Alfredo Nahou, 28020, Madrid	
Cintra Inversiones, S.L. (a)	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	100,0%	21	España	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2 - Edificio Alfredo Nahou, 28020, Madrid	
Cintra Servicios de Infraestructura, S.A. (a)	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	100,0%	0	España	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2 - Edificio Alfredo Nahou, 28020, Madrid	
Autopista Madrid Sur C.E.S.A. (C)	Deloitte	Invensora de Autopistas del Sur, S.L.	100,0%	594	España	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2 - Edificio Alfredo Nahou, 28020, Madrid	
Autopista Madrid Sur C.E.S.A. (C)	Deloitte	Invensora de Autopistas del Sur, S.L.	100,0%	0	España	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2 - Edificio Alfredo Nahou, 28020, Madrid	
Invensora de Autopistas del Levante, S.L. (d)	Deloitte	Invensora de Autopistas del Levante, S.L.	51,9%	451	España	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2 - Edificio Alfredo Nahou, 28020, Madrid	
Autopista Madrid Levante, C.E.S.A. (d)	Deloitte	Invensora de Autopistas del Levante, S.L.	100,0%	1.126	España	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2 - Edificio Alfredo Nahou, 28020, Madrid	
Laertida, S.L. (a)	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	100,0%	0	España	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2 - Edificio Alfredo Nahou, 28020, Madrid	
Cintra Autopistas Integradas, S.A. (a)	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	100,0%	59	España	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2 - Edificio Alfredo Nahou, 28020, Madrid	
<b>PORTUGAL</b>							
Euroscut Norte Ultragal, S.A.	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	75,5%	57	Portugal	Rua de Agra Nova 704 -4485 - 040 Aveleda - Vila do Conde	
Euroscut - Sociedade Concessionaria da Sout do Algarve, S.A.	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	77,9%	20	Portugal	Silbo da Franquesada, Apartado 1087/P8101-1904 Loulé	
Euroscut Azores S.A.	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	89,0%	0	Portugal	Rua Hintze Ribeiro, 39, 1º andar, 9500-049 Ponta Delgada, Açores	
Via Livre, S.A.	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	84,0%	0	Portugal	Rua de Agra Nova 704 -4485 - 040 Aveleda - Vila do Conde	
<b>HOLANDA</b>							
Autopista Internacional B.V.	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	77,0%	0	Holanda	Narlaweg 165, 1043 BW Amsterdam	
407 Toronto Highway B.V.	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	100,0%	369	Holanda	Narlaweg 165, 1043 BW Amsterdam	
<b>POLONIA</b>							
Autostreda Poludnie, S.A.	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	99,6%	0	Polonia	Slawski 40, 01-040 Varsovia	
<b>CANADA</b>							
452238 Cintra Canada Inc.	Deloitte	407 Toronto Highway B.V.	100,0%	0	Canadá	6600 - 100 King St W First Canadian Place Toronto, Ontario, M5X 1B8	
<b>ESTADOS UNIDOS</b>							
EuroLink Motorway Operation (M4-M6), Ltd.	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	66,0%	3	Irlanda	Toll Plaza Cappagh Nicholsonstown, Co. Kildare	
Financinfrastructures	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	100,0%	58	Irlanda	Toll Plaza Cappagh Nicholsonstown, Co. Kildare	
Cinsec, Ltd	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	100,0%	0	Irlanda	Administration Building Blackball Toll Plaza, Quarryland, Dunboyne Co. Meath	
EuroLink Motorway Operation (M3), Ltd.	Deloitte	Cinsec, Ltd	95,0%	6	Irlanda	Administration Building Blackball Toll Plaza, Quarryland, Dunboyne Co. Meath	
<b>ESTADOS UNIDOS</b>							
Centro Holding US Corp	Deloitte	Laertida, S.L. (a)	100,0%	409	EEUU	1270 Orange Street, Wilmington, Delaware 19801	
Cintra Holding US Corp	Deloitte	Centro Holding US Corp	100,0%	239	EEUU	9600 Great Hills Trail, Suite 250E, Austin, Texas 78759	
Cintra Texas Corp	Deloitte	Centro Holding US Corp	100,0%	2	EEUU	9600 Great Hills Trail, Suite 250E, Austin, Texas 78759	
Cintra US Services, LLC	Deloitte	Cintra Holding US Corp	100,0%	0	EEUU	9600 Great Hills Trail, Suite 250E, Austin, Texas 78759	
Cintra Skyway LLC	Deloitte	Cintra Holding US Corp	100,0%	184	EEUU	233 North Michigan Avenue, Suite 1900, Chicago, Illinois 60601	
SCC Holdings LLC	Deloitte	Cintra Skyway LLC	55,0%	184	EEUU	233 North Michigan Avenue, Suite 1900, Chicago, Illinois 60601	
Skyway Concession Co.LLC	Deloitte	SCC Holding LLC	100,0%	406	EEUU	233 North Michigan Avenue, Suite 1900, Chicago, Illinois 60601	
Cintra ITR LLC	Deloitte	Cintra Holding US Corp / Cintra Texas Corp	Entre 1% y 100%	0	EEUU	32531 Ash Road, Ganger, Indiana 46530	









## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

### Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación (en millones de euros)	Domicilio	Domicilio
Enterprise Fleet Limited	In-House	Enterprise Managed Services Limited	54,50%	-	Reno Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Anney/Cespa Ltd	BDO LLP	Cespa UK S.A.	50,00%	-	Reno Unido	The Shearad Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Anney/Cespa Ltd	BDO LLP	Anney/Cespa Ltd	100,00%	-	Reno Unido	The Shearad Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Anney/Cespa (East) Holdings Limited	BDO LLP	Anney/Cespa (East) Holdings Limited	100,00%	56.426	Reno Unido	The Shearad Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Anney/Cespa (East) Limited	BDO LLP	Anney/Cespa (East) Limited	100,00%	-	Reno Unido	The Shearad Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Anney/Cespa Services (East) Limited	BDO LLP	Anney/Cespa Services (East) Limited	100,00%	117	Reno Unido	The Shearad Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Allerton Waste Recovery Park Interim SPV Limited	BDO LLP	Anney/Cespa Limited	100,00%	-	Reno Unido	The Shearad Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Anney/Cespa (MK) Holdings Co. Limited	Deloitte	Anney Ventures Asset Holdings Limited	50,00%	39	Reno Unido	The Shearad Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Anney/Cespa (MK) SPV Limited	Deloitte	Cespa U.K.S.A.	100,00%	33	Reno Unido	The Shearad Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Cespa UK S.A.	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A.	100,00%	8.035	Reno Unido	The Shearad Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
<b>CHILE</b>						
Grupisa Chile, S.A.		Ferrovial Servicios, S.A. (i)	66,00%	-	Chile	Andrés Bello 2711 P18 Las Condes-Santiago
Ferrovial Servicio Chile, S.L.		Ferrovial Servicios, S.A.	75,00%	6.039	Chile	Andrés Bello 2711 P18 Las Condes-Santiago
Ferrovial Servicios Chile, S.L.		Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A.	11,00%	793	Chile	Andrés Bello 2711 P18 Las Condes-Santiago
Ferrovial Servicios Chile, S.L.		Ferrovial Servicios, S.A.	99,90%	11	Chile	Andrés Bello 2711 P18 Las Condes-Santiago
Ferrovial Servicios Salud, S.L.		Ferrosar Infraestructuras, S.A.	0,10%	0	Chile	Andrés Bello 2711 P18 Las Condes-Santiago
Ferrovial Servicios Salud, S.L.		Ferrosar Infraestructuras, S.A.	100,00%	20.013	Chile	Los Acromos 39, Jardines Familiares - Los Andes
<b>IPOLONIA</b>						
ES Sawis, S.A.	Deloitte	Ferrovial Servicios, S.A.	51,00%	1.875	Polonia	Ul. Szawki 40, 01-040 Warszawa
Ferrovial Servicios S.A.	Deloitte	Budimex, S.A.	50,66%	1.02	Polonia	60-165 Poznan ul.Wieliczowska 12/16
<b>MARRUECOS</b>						
Elektromontaz Poznan S.A.						
Cespa Nadalra SARL		Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A.	98,75%	-1.030	Marruecos	Sigle Social Villa Dariyam, Lot 23 Golf, Cap Spartel - Tanger
Cespa Nadalra SARL		Cespa Gestion Residuos S.A.	0,74%	-8	Marruecos	Sigle Social Villa Dariyam, Lot 23 Golf, Cap Spartel - Tanger
<b>IRLANDIA</b>						
Lanamlia, Ltd.	Deloitte	Ferrovial Servicios, S.A.	100,00%	521.151	Irlanda	Eurolink Motorway Toll Plaza, Cappagh, Nicholasstown, Kildare, Co. Kildare
<b>COLOMBIA</b>						
Ferrovial Servicios Colombia SAS		Ferrovial Servicios, S.A.	100,00%	49.35	Colombia	Bogotá
Ferrovial Servicios Públicos Colombia SAS ESP		Ferrovial Servicios, S.A.	40,00%	1.86	Colombia	Bogotá
Ferrovial Servicios Públicos Colombia SAS ESP		Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A.	21,00%	0.98	Colombia	Bogotá
Ferrovial Servicios Públicos Colombia SAS ESP		Cespa Gestion Residuos S.A.	11,00%	0.98	Colombia	Bogotá
Ferrovial Servicios Públicos Colombia SAS ESP		Ferrovial Servicios Colombia S.A.	11,00%	0.14	Colombia	Bogotá
Ferrovial Servicios Públicos Colombia SAS ESP		Ferrovial Servicios Colombia SAS	3,00%	0,14	Colombia	Bogotá
<b>FINMOBILIARIA</b>						
Empresa		Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación (en millones de euros)	Domicilio	Domicilio
ESPAÑA						
Gimaldi Invest S.L. (a)		Ferrovial, S.A. (i)	100,0%	14	España	Nantaweg 165, 1043 BW, Amsterdam
Ferrovial FISA, S.L. (a)		Ferrovial, S.A. (i)	100,0%	72	España	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
<b>SAU</b>						
(i) Rescto participación a través de Canam.						
(ii) El porcentaje restante pertenece a Ferrovial Agromán, S.A. 25% y Ferrovial, S.A. 15%						
(iii) El porcentaje restante pertenece a Ferrovial Agromán 19%, Ferrovial Aeropuertos 13%, Ferrovial Servicios 1%, Ferrovial FISA, S.L. 0,02%, Finacor 0,04% y Cespa 0,04%						
(b) Forman parte del Perímetro Fiscal de Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes						
(c) Forman parte del Perímetro Fiscal de Centro Conexiones de Infraestructuras de Transporte, S.A.						
(d) Forman parte del Perímetro Fiscal de Inversora de Autobús del Sur, S.L.						
(e) Forman parte del Perímetro Fiscal de Inversora de Autopistas de Levante, S.L.						

## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

### Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

#### ANEXO I (continuación)

EMPRESAS ASOCIADAS (sociedades integradas por el procedimiento de Puesta en Equivalencia)

(Millones de euros)

		Millones de euros								
Empresa	Auditor	Empresa matriz	% Participación	Valor Puesta en equivalencia Consolidado	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado	Dirección
<b>ESPAÑA</b>										
Boremer, S.A.	Deloitte	Cadagua, S.A.	50,0%	1	España	23	20	17	-2	Ribera del Loira 42, 28042, Madrid
Participaciones asociadas Ferrovial Agroman (*)	Deloitte	Ferrovial Agroman, S.A.	entre 22% y 50,0%	2	España	367	298	34	-4	-
<b>POLOÑA</b>										
Participaciones asociadas Budimex (*)		Budimex, S.A.	entre 26,0% y 49,0%	1	Pobonia	7	6	6	-2	-
<b>OMAN</b>										
Muscat City Desalination Company SAOC	Deloitte	Cadagua, S.A.	10,00%	0	Omán	94	93	0	0	P.O. Box 1935, 114, North Ghubrah
<b>AEROPUERTOS</b>										
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Valor Puesta en equivalencia Consolidado	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado	Dirección
REINO UNIDO										
FGP Topco Limited	Deloitte	Hubcoo Netherlands B.V.	25,00%	1.261	Reino Unido	24.081	19.037	3.160	917	The Compass Centre, Nelson Road, Hounslow, Middlesex, TW6 2GW
<b>AUTOPISTAS</b>										
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Valor Puesta en equivalencia Consolidado	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado	Dirección
<b>ESPAÑA</b>										
Serrano Park, S.A.	Deloitte	Grinra Infraestructuras, S.A.	50,00%	-14	España	108	104	5	-4	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2 - Edificio Alfredo Mahou, 28020, Madrid
A-334 Autovía del Almansora	Ernst & Young Deloitte	Grinra Infraestructuras, S.A.	23,75%	1	España	7	4	1	0	Carretera de la Esclusa, nº 3, 41011, Sevilla
A66 Benavente - Zamora		Grinra Infraestructuras, S.A.	25,0%	2	España	51	41	47	1	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2 - Edificio Alfredo Mahou, 28020, Madrid
<b>CANADÁ</b>										
407 International Inc./407 East Development, GGP	Deloitte	4352238 Cintra Canada Inc.	43,23% / 50%	2.260	Canadá	3.870	5.023	670	246	Operation Center 6300 Steeles Avenue West Woodbridge, Ontario L4H 1J1
<b>ESTADOS UNIDOS</b>										
ITR Concession Company LLC	Deloitte	ITR Concession Company Holdings	49,00%	0	EEUU	3.764	3.512	155	0	52551 Ash Road, 46530 Granger, Indiana
<b>GRECIA</b>										
Nea Odos, S.A.	Deloitte	Ferrovial, S.A.	33,33%	0	Grecia	448	119	56	0	Nea Odos Themistokleous, 87, 10683
Central Greece Motorway	Deloitte	Ferrovial, S.A.	33,34%	0	Grecia	774	442	8	0	1ST KM LAMIA, Atenas
Hellas Tollis, S.A.		Ferrovial, S.A.	33,34%	0	Grecia	0	1	2	0	13 Sorou Street, Atenas
<b>SERVICIOS</b>										
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Valor Puesta en equivalencia Consolidado	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado	Dirección
<b>ESPAÑA</b>										
Concesionaria Madrid Calle 30 S.A.	KPMG	Empresa de Mantenimiento y Explotación M-30 S.A.	10,00%	10	España	548.627	548.627	125.549	56.983	Calle Méndez Álvaro 95, Madrid

Ferrovial, S.A. Cuentas consolidadas al 31 de diciembre de 2013 - 90



## Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

### Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Ingeniería Urbana S.A.	Debitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A.	35,00%	7	España	33.592	33.592	27.754	270	Pol. Ind. Pta de la Vallonga, parcela 92, 03006 Alicante
Reciclados y Compostaje Piedra Negra, S.A.	Debitte	Cespa Gestion Residuos S.A.	49,00%	4	España	16.387	16.387	6.950	362	Partida El Felu, Pasaje Piedra Negra s/n, Cra Nacional 340, Km. 761,75, Xixona (Alicante)
Participaciones asociadas Servicios (*)			entre 9,20% y 50,00%	5	España	272.956	272.956	62.437	8.775	-
<b>PORTUGAL</b>										
Participaciones asociadas Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares, S.A. (*)		Cespa Portugal, S.A.	entre 20,00% y 50,00%	1	Portugal	21.560	19.432	2.876	-116	-
<b>REINO UNIDO</b>										
Participaciones asociadas Amey (*)			0,33% / 50,00%	19	Reino Unido	222.050	226.890	244.317	6.436	-
<b>QATAR</b>										
Participaciones asociadas Ferrovial Servicios (*)	Debitte	Ferrovial Servicios, S.A.	49,00%	2	Qatar	35.847	35.847	18.462	3.707	-
<b>INMOBILIARIA</b>										
<b>Empresa</b>	<b>Auditor</b>	<b>Empresa Matriz</b>	<b>% Participación</b>	<b>Valor Puesta en equivalencia Consolidado</b>	<b>Domicilio</b>	<b>Activos</b>	<b>Pasivos</b>	<b>Ingresos</b>	<b>Resultado</b>	<b>Dirección</b>
<b>ESPAÑA</b>		Ferrovial FISA, S.A.	20,00%	0	España	0	0	0	0	Avenida Diagonal 495, 08006 Barcelona
Promociones Habitat (i)				<b>3.562</b>						
<b>Total Valor Puesta en Equivalencia Consolidado</b>										

(i) Sin información de los intervenientes

(\*) Hechen referencia al total de las participaciones asociadas del Grupo Amey/Grupo Badimec, Cespa, Ferrovial Argomar y Ferrovial Servicios, y los activos, pasivos, ingresos y resultado corresponden a la totalidad de las cifras agregadas

## Cuentas consolidadas de los ejercicios 2013 y 2012 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

---

Las páginas que anteceden contienen las cuentas anuales consolidadas - balance, cuenta de pérdidas y ganancias, estado de cambios en el patrimonio neto, estado de flujos de efectivo y la memoria - de FERROVIAL, S.A. correspondientes al ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2013, que han sido formuladas por el Consejo de Administración de la sociedad en sesión celebrada en Madrid el 25 de febrero de 2014, 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. Jaime Carvajal Urquijo  
Consejero

---

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

---

D. Juan Arena de la Mora  
Consejero

---

D. Gabriele Burgio  
Consejero

---

Dña. María del Pino y Calvo-Sotelo  
Consejera

---

D. Santiago Fernández Valbuena  
Consejero

---

D. José Fernando Sánchez-Junco Mans  
Consejero

---

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

Diligencia que extiende el Secretario del Consejo de Administración para hacer constar que no estampa su firma en este documento D. Santiago Fernández Valbuena por encontrarse ausente debido a exigencias profesionales ineludibles, habiendo delegado su representación en el Presidente del Consejo de Administración.

---

D. Santiago Ortiz Vaamonde  
Secretario del Consejo de Administración

## **Ferrovial, S.A. y Sociedades Dependientes (Grupo Ferrovial)**

Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2013 e Informe de Gestión Consolidado, junto con el Informe de Auditoría Independiente

# Deloitte.

Deloitte, S.L.  
Plaza Pablo Ruiz Picasso, 1  
Torre Picasso  
28020 Madrid  
España

Tel.: +34 915 14 50 00  
Fax: +34 915 14 51 80  
www.deloitte.es

## INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

A los Accionistas de  
FERROVIAL, S.A.:

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de FERROVIAL, S.A. (la Sociedad Dominante) y Sociedades Dependientes (el Grupo), que comprenden el estado consolidado de situación financiera al 31 de diciembre de 2013, la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, el estado consolidado de resultado global, el estado consolidado de cambios en el patrimonio neto, el estado consolidado de flujos de caja y la memoria consolidada correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha. Como se indica en la Nota 2.1 de la memoria adjunta, los Administradores de la Sociedad Dominante son responsables de la formulación de las cuentas anuales consolidadas del Grupo, de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, y demás disposiciones del marco normativo de información financiera aplicable al Grupo. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales consolidadas en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España, que requiere el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales consolidadas y la evaluación de si su presentación, los principios y criterios contables utilizados y las estimaciones realizadas están de acuerdo con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación.

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas adjuntas del ejercicio 2013 expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada de FERROVIAL, S.A. y Sociedades Dependientes al 31 de diciembre de 2013, así como de los resultados consolidados de sus operaciones y de los flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, y demás disposiciones del marco normativo de información financiera que resultan de aplicación.

El informe de gestión consolidado adjunto del ejercicio 2013 contiene las explicaciones que los Administradores de la Sociedad Dominante consideran oportunas sobre la situación del Grupo, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión consolidado concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2013. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión consolidado con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de FERROVIAL, S.A. y Sociedades Dependientes.

DELOITTE, S.L.  
Inscrita en el R.O.A.C. nº S0692

Javier Parada Pardo  
25 de febrero de 2014



# DIMENSIÓN AMBIENTAL







# MEDIO AMBIENTE

## Introducción

### Política

#### Aproximación a la sostenibilidad ambiental

El compromiso de Ferrovial es disminuir el impacto ambiental de las actividades, manteniendo un enfoque preventivo que favorezca el medio ambiente y reduzca la huella de carbono global de la compañía. Este compromiso se materializa en unos principios que constituyen las “reglas del juego” para todas las personas que toman decisiones en Ferrovial y sus compañías subsidiarias a escala global<sup>1</sup>:

- La satisfacción de las expectativas de los clientes y usuarios.
- La participación de todos.
- El beneficio mutuo en las relaciones con proveedores y socios.
- La ecoeficiencia y la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.
- El valor del compromiso.
- La mejora continua.
- El diálogo inteligente con los grupos de interés, y en particular con gobiernos y reguladores.

El contenido íntegro de la política de calidad y medio ambiente, así como el desarrollo de estos principios está disponible en la sección de Calidad y Medio Ambiente de la web de Ferrovial.

#### Estrategia

A lo largo de los últimos años, los analistas han destacado a Ferrovial como líder en sus sectores de actividad, en el ámbito de la responsabilidad y la sostenibilidad ambiental. De hecho, cada vez con mayor intensidad estos aspectos han cobrado un papel relevante que la compañía quiere utilizar como

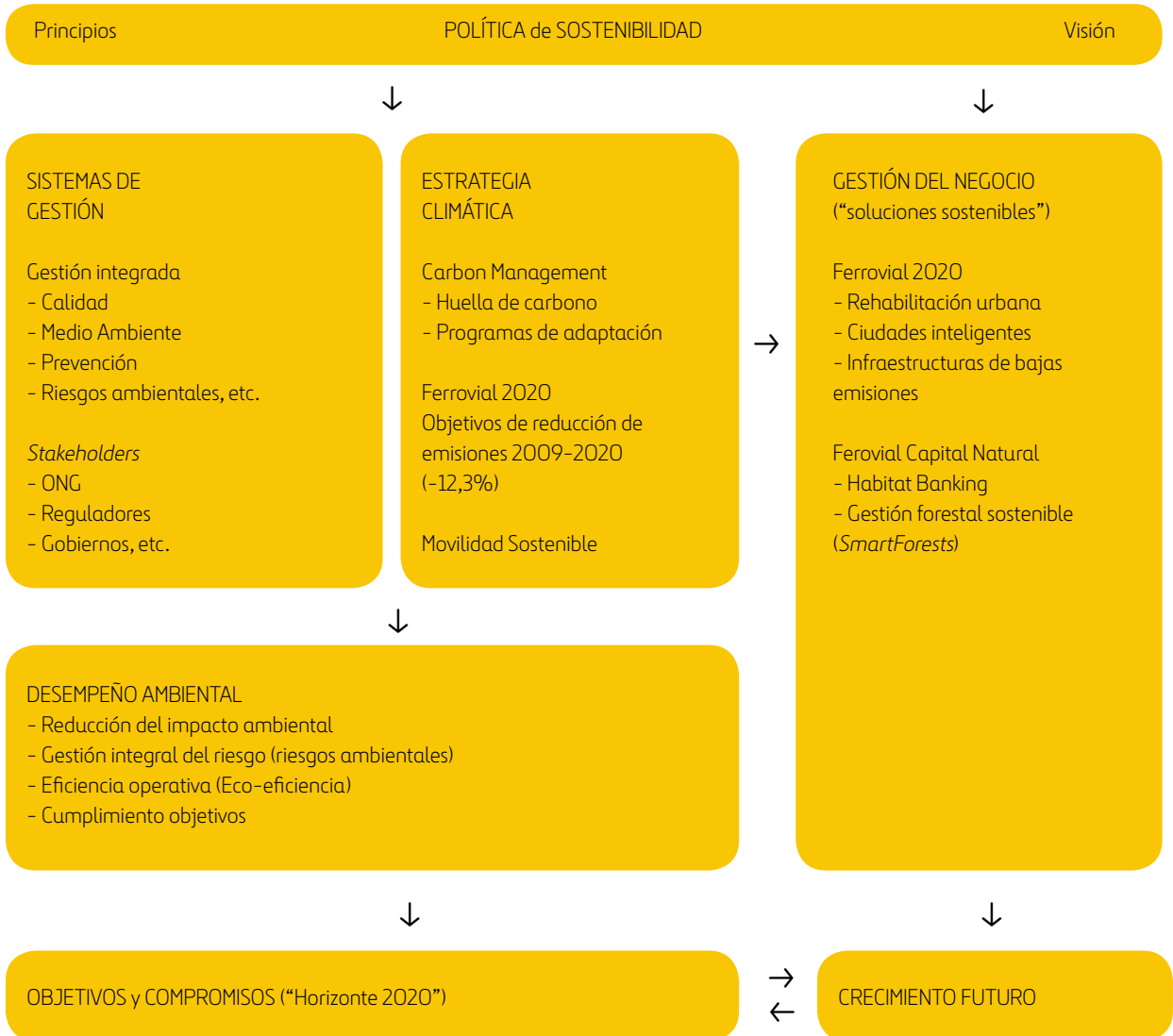
plataforma para la generación de nuevas ideas y modelos de negocio en un contexto de crisis ambiental a escala global. En este sentido, en los últimos años Ferrovial ha fortalecido sus capacidades para ofrecer servicios e infraestructuras que respondan a retos como el cambio climático, la crisis energética o la pérdida de biodiversidad, con la finalidad de crear valor a largo plazo.

Esta aproximación a la sostenibilidad ambiental se ha desplegado en una estrategia que tiene dos objetivos fundamentales:

1. La gestión responsable de los impactos ambientales que se producen en sus actividades, desde una perspectiva eminentemente preventiva.
2. El aprovechamiento de las capacidades y conocimientos de Ferrovial en el desarrollo de infraestructuras y servicios para una economía de bajas emisiones.

1. Estos principios, junto con el resto de la política de sostenibilidad, están siendo objeto de revisión en la actualidad. La actualización estará publicada en la página web de Ferrovial ([www.ferrovial.com](http://www.ferrovial.com)) en los próximos meses, una vez finalice el proceso de formulación y aprobación interna.

## Despliegue de la política de sostenibilidad ambiental de Ferrovial



La eficiencia en el uso de la energía y los recursos naturales, así como la reducción de emisiones y vertidos, son una prioridad en los centros de producción, pero también una fuente para la innovación y el desarrollo de soluciones que después Ferrovial puede ofrecer a sus clientes y usuarios. En particular, la eficiencia energética en edificios, la gestión integral de ciudades (*SmartCities*), o la movilidad de bajas emisiones. La conservación de la biodiversidad se considera también una línea prioritaria, apoyada en el mejor estado del conocimiento científico y técnico.

## Objetivos y principales hitos de 2013

A continuación se revisa el grado de cumplimiento de los objetivos ambientales que se establecieron en 2013 y también se plantean nuevos objetivos para el ejercicio 2014, en el contexto de la hoja de ruta fijada hasta 2020.

### Estrategia climática:

- Ferrovial ha mantenido con éxito la hoja de ruta para la reducción de un 21,3% de las emisiones de gases de efecto invernadero de las actividades para el año 2020. Las reducciones computadas en 2013 han resultado superiores a las estimaciones iniciales, alcanzando un 31,7% respecto de la línea base de 2009, en términos relativos.
- Descontado el efecto coyuntural de la crisis en España, que ha afectado directamente a las emisiones difusas procedentes del tratamiento de residuos, así como a otras actividades, la reducción de emisiones se sitúa en un nivel de cumplimiento en 2020 por encima del 28% de reducción de emisiones.

### Sistemas de gestión:

- Ha entrado en operación la nueva plataforma corporativa para el cálculo y monitorización de la huella de carbono, que permitirá optimizar los cálculos, así como proporcionar más fiabilidad, trazabilidad y transparencia a los datos sobre emisiones y consumos de combustibles.

- Se ha finalizado también el estudio y análisis de los riesgos climáticos y ambientales de la organización, en el marco de la herramienta corporativa de gestión (FRM, *Ferrovial Risk Management*). Estos riesgos serán, en lo sucesivo, objeto de un seguimiento periódico.

### Biodiversidad y Capital Natural:

- En el ámbito del programa “Ferrovial, Capital Natural”, a lo largo de 2013 se ha finalizado el análisis sobre mercados de biodiversidad. Adicionalmente, a principios de 2014 se ha ultimado un acuerdo de colaboración con el Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT), a través del programa “L-Lab” que ha permitido a la compañía profundizar en el alineamiento de estos mecanismos con el conjunto de actividades y capacidades de Ferrovial.

### Ratings:

- Durante 2013, Ferrovial ha mejorado su posición en los principales *ratings* de ISR (Inversores Socialmente Responsables). En particular, en el *Dow Jones Sustainability Index* se ha mantenido como la única empresa de origen español en su sector.
- Asimismo, Ferrovial ha incrementado muy notablemente su valoración en *Carbon Disclosure Project* (CDP), alcanzando 99 puntos sobre 100 en 2013 (9 puntos más que en el año anterior) y liderando sus sectores de actividad a escala global.

### Gestión del negocio:

- En 2013 se ha avanzado considerablemente en el desarrollo de un proyecto-piloto de rehabilitación energética y renovación urbana en España. A lo largo de este año se ha alcanzado un acuerdo previo con la European Climate Foundation, así como con las Empresas Municipales de Vivienda de Madrid y Zaragoza, para la ejecución de un proyecto que en su conjunto afectaría a más de 2.800 hogares en ambas ciudades. Las obras aún no se han iniciado.
- En el ámbito del Programa “Ferrovial, Capital Natural”, iniciado en 2012, se han dado avances considerables en el

desarrollo del modelo *SmartForest*, en colaboración con *Forest Stewardship Council* (FSC). Las primeras instalaciones de biomasa se han puesto en marcha en Cataluña (España).

## Objetivos a medio y largo plazo (2014–2020)

### Cambio climático:

- El principal objetivo a medio plazo, se ha enfocado en la reducción de la huella de carbono a escala global en un 21,3% en términos de intensidad, con referencia al año base de 2009. Cada año se reporta el nivel de cumplimiento, así como la línea de tendencia. Se ha concretado asimismo un objetivo a medio plazo, en el horizonte de 2016, de reducción del 20,2% de las emisiones en los términos anteriores.

### Eco-eficiencia:

- Se ha planteado el desarrollo de un método contrastado para el cálculo de la huella hídrica, con un alcance del 100% a escala global en 2016.
- Asimismo, y en el ámbito de la movilidad eco-eficiente, se ha adoptado el compromiso de implementar Planes de Movilidad en todas las sedes de Ferrovial y sus subsidiarias para el año 2016.

### Biodiversidad y Capital Natural:

- Ferrovial se ha planteado como objetivo que en el año 2016, el 100% de las ventas de Construcción y Autopistas se desarrollen bajo un esquema de evaluación cuantitativa del impacto sobre el capital natural.

## Gestión medioambiental

### Sistemas de gestión

Las áreas de negocio han implementado sistemas de gestión que superan los estándares ISO 14001 y EMAS, enfocados al control *on-site* de los impactos desde una visión preventiva. Desde finales de los años noventa, Ferrovial ha sido pionera en el desarrollo de sistemas de análisis y gestión de los riesgos ambientales, así como en la implementación de los requisitos de la vigente Directiva de Responsabilidad Ambiental.

Todos los sistemas de gestión se basan en la capacidad para generar información relevante para la toma de decisiones, tanto en los procesos de producción como en los niveles ejecutivos y órganos de gobierno de la compañía. Se entiende como “información útil y relevante” la que cumple con las siguientes premisas:

- Que esté basada en datos cuantitativos sobre la intensidad de los impactos o los riesgos ambientales, captados lo más cerca posible del proceso donde éstos se generan.
- Que se asocie a los procesos clave, esto es, aquellos que están asociados a riesgos ambientales relevantes para la compañía.
- Que sea fiable y fácilmente transmisible, a través de indicadores integrados, a los niveles superiores de la organización.

En todos los casos, estos sistemas y los flujos de información que generan se apoyan en sistemas informáticos más o menos complejos, que dan cobertura a los documentos, procedimientos y registros indispensables para cumplir los objetivos.

## Gestión de riesgos ambientales

Existen procedimientos específicos para la gestión del riesgo ambiental implantados en las áreas de negocio de construcción y servicios, orientados hacia la identificación y evaluación de los riesgos más relevantes, así como de su gestión, mitigación y control.

Ferrovial ha sido pionera en la implementación de estos procedimientos, anticipándose varios años a la exigencia legal de tenerlos, fundamentalmente en España como consecuencia de la entrada en vigor de la Ley 26/2007 de Responsabilidad Ambiental, el RD 2090/2008 que desarrolla parcialmente la ley e impone a ciertas actividades la preparación de análisis de riesgos ambientales, así como la Orden ARM/1783/2011, del 22 de junio de 2011, por la que se establece el calendario de entrada en vigor de estas obligaciones (normativa actualmente en revisión).

Asimismo, según se establece en el régimen de responsabilidad ambiental, los Estados miembros de la Unión Europea podrán exigir garantías financieras a los opera-

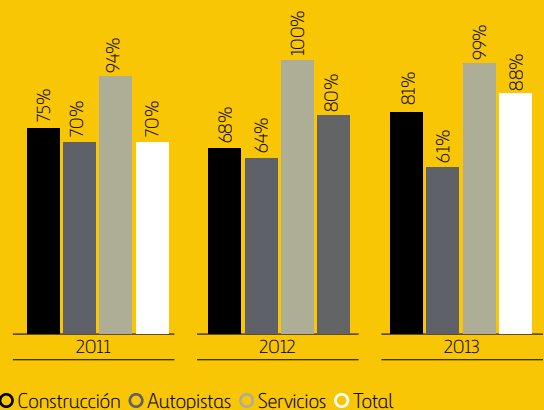
dores para responder por este tipo de riesgos. En este sentido, Ferrovial también se ha anticipado y desde 2007 dispone de una póliza de seguros para cubrir estos riesgos en los términos establecidos en la normativa europea, que se mantiene vigente y con coberturas actualizadas, adaptadas a la realidad del riesgo.

## Certificación ambiental

Cuando son exigidos o valorados por terceros (gobiernos, clientes, y otros grupos de interés), los sistemas de gestión se someten a procesos de certificación acreditada con arreglo a los estándares internacionalmente más reconocidos (ISO, EMAS).

El alcance de certificación de los sistemas en cada empresa y en el total del grupo se evalúa mediante el indicador “porcentaje de ventas certificadas”. En este ratio se contabilizan exclusivamente las actividades que están amparadas por el alcance de los correspondientes certificados de sistemas de gestión medioambiental, a partir del Importe Neto de la Cifra de Negocio (INCN).

Porcentaje de Actividad Certificada (ISO 14001)



En el 2013, la media del porcentaje de la actividad certificada en medio ambiente ha subido siete puntos porcentuales respecto al año anterior, hasta alcanzar el 88%. El detalle de las certificaciones por división se puede consultar en el capítulo de calidad.

### Otras certificaciones

En 2013, Ferrovial ha llevado a cabo la verificación externa de sus emisiones de gases de efecto invernadero de acuerdo con la Norma ISAE 3000. Esta verificación incluye todas sus divisiones y tanto las emisiones directas como indirectas correspondientes a los alcances 1, 2 y 3. Igualmente verificaron que el procedimiento interno “Cálculo y Reporte de la Huella de Carbono” cumple con lo señalado en el estándar internacional ISO 14064-1.

## Relaciones con grupos de interés

Ferrovial mantiene una relación fluida con los grupos de interés más relevantes, entendiendo como tales aquellos que están o pueden estar implicados en los principales riesgos ambientales de las actividades de la compañía en todo el mundo, aquellos que tienen influencia regulatoria, o bien los que pueden tener influencia en el desarrollo de nuevas oportunidades de negocio en el ámbito de la sostenibilidad ambiental. Para el conjunto de estos actores se lleva a cabo un análisis que permite priorizar las relaciones con ellos, asignando los recursos y medios necesarios para mantener una comunicación fluida y bidireccional en el marco de un diálogo inteligente.

En este contexto, se consideran especialmente importantes las relaciones mantenidas con los analistas e inversores especializados en Inversión Socialmente Responsable (ISR), con los portavoces de la sociedad civil (ONG y sindicatos, principalmente), los gobiernos y reguladores, así como con las comunidades locales. Para cada uno de estos grupos se establecen los cauces de comunicación más adecuados, que van desde el microsite de Ferrovial sobre medio ambiente (<http://www.ferrovial.com/es/Calidad-y-Medio-Ambiente>) hasta el trato personalizado, pasando por la firma de acuerdos de colaboración a medio y largo plazo.

En el caso particular de las ONG, y otros representantes de la sociedad civil, Ferrovial busca proyectos de interés común con algunas de las más relevantes organizaciones dedicadas a la conservación, como World Wildlife Found (WWF) o Forest Stewardship Council (FSC), esta última apoyada por grupos ecologistas a escala global y en la que Ferrovial ingresó como socio en 2012. Existen también proyectos relevantes de interés común con SEO-Birdlife. La compañía

también colabora estrechamente con instituciones vinculadas a la Administración Pública; éste es el caso de su colaboración de largo plazo con la Fundación Biodiversidad, en el ámbito del Convenio para la Red de Seguimiento del Cambio Global, donde también participan la Oficina Española de Cambio Climático, la Agencia de Meteorología y el organismo Parques Nacionales.

La anticipación a las tendencias regulatorias, basada en una relación estrecha y de mutuo beneficio con los legisladores y reguladores, se considera un medio eficaz para gestionar el impacto de la regulación emergente sobre las actividades de Ferrovial. En consecuencia, la compañía es muy proactiva en los procesos regulatorios y legislativos que pueden afectar a sus actividades en todo el mundo, aportando su experiencia y el conocimiento técnico sobre las materias objeto de regulación. Es habitual que representantes de Ferrovial mantengan reuniones con los responsables del desarrollo del marco regulatorio que puede afectar a las actividades de la empresa en todo el mundo, en un clima de colaboración y confianza mutuas. Cuando los desarrollos normativos tienen un amplio alcance, se activan grupos de trabajo específicos con presencia de todas las áreas de negocio y subsidiarias potencialmente afectadas, para llevar a cabo un seguimiento continuo y anticipar los resultados de la nueva regulación. También se llevan a cabo actividades estructuradas de *lobbying* en el ámbito internacional, siempre con arreglo al marco normativo existente en esta materia. En este sentido, en ocasiones se conciertan acuerdos con otras empresas o sectores económicos que pueden tener intereses comunes (fue el caso de la Directiva Europea sobre Eficiencia Energética, aprobada en 2012).

Ferrovial tiene también una influencia creciente en el desarrollo de políticas y estrategias de más amplio alcance. Como muestra de ello, en 2013 un representante de Ferrovial ha sido designado miembro del *Green Growth Group*, organismo donde representantes de la sociedad civil, la Academia y el mundo empresarial asesoran a la Comisión Europea sobre el futuro de la agenda económica y ambiental para los horizontes 2030 y 2050.

Asimismo, Ferrovial se preocupa por mantener una relación fluida y proactiva con analistas e inversores, anticipando sus expectativas y respondiendo a los asuntos claves de la agenda global para el desarrollo sostenible. Esta relación, cimentada durante la última década, ha convertido a Ferrovial en la referencia de los principales *ratings* de sostenibilidad (DJSI, *Carbon Disclosure Project*, etc.), así como en el *portfolio* de los principales ISR.

### Case study

#### Ferrovial - Día del Medio Ambiente

Este año, Ferrovial de la mano de la Sociedad Española de Ornitología (SEO) celebró por primera vez el Día del Medio Ambiente invitando a empleados y sus familias a participar en diversas actividades a lo largo y ancho del territorio español. El objetivo era conocer sobre el terreno el legado natural de la geografía española y concienciar sobre la importancia de su conservación.

Este proyecto piloto se desarrolló en cinco espacios naturales: Parque Regional del Sureste, Reserva Ornitológica de la Casa de Campo en Madrid; en el tercer humedal más importante para la biodiversidad de España la Albufera de Valencia; Parque Nacional de Doñana - Huelva y en Barcelona en el tramo del río Llobregat a su paso por el municipio de Abrera.

A través de visitas guiadas con monitores especializados, los empleados y sus familiares tuvieron oportunidad de conocer más sobre estos parajes naturales y la fauna que habita en ellos, así como avistar diversas especies en su hábitat, participar en labores de conservación, construir nidos o anillar aves.

La jornada tuvo mucho éxito y la empresa tiene previsto seguir con esta actividad en el futuro.



## Procedimientos sancionadores de índole administrativo-ambiental

En 2013 se pagaron 10.987,5 € correspondientes a sanciones ambientales resueltas en ese año. Ferrovial reporta las sanciones resueltas no sólo en 2013, sino en años anteriores ya que los procesos legales pueden alargarse en el tiempo durante más de un año, por lo que no se hace referencia a los importes propuestos, sino a los que han sido efectivos.

El importe de las sanciones efectivas pagadas se mantiene en la línea del año pasado así como el número de sanciones, independientemente de su importe o naturaleza (30 en 2013 frente a 25 en 2012).

No ha habido vertidos accidentales significativos durante 2013. Se considera una afección significativa cuando existe un expediente sancionador motivado por esta causa. En 2013 se identificaron dos expedientes correspondientes a afección y autorización de ocupación de DPH.

Las sanciones propuestas de mayor cuantía son referentes a autorizaciones de préstamos y canteras.

## Estrategia climática

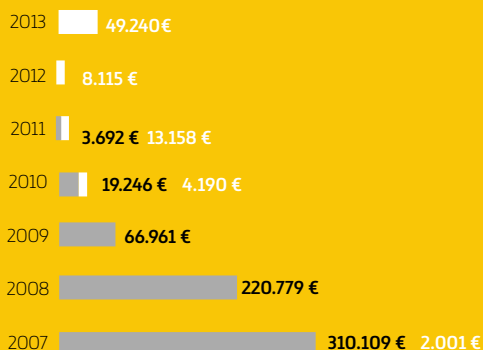
Las actividades de Ferrovial están estrechamente relacionadas con algunas de las principales fuentes antrópicas de emisión de carbono. Así, la movilidad de personas genera a escala global en el entorno del 25% de las emisiones totales y es la fuente que más ha crecido en las dos últimas décadas. De mantenerse la tendencia actual, se estima que el transporte en sus distintas modalidades (terrestre, aéreo, marítimo) emitirá en el entorno de 9,2 Gt de CO<sub>2</sub> por año en 2030. Por otra parte, las ciudades y los edificios son responsables del consumo de casi el 70% de la energía, y generan por encima del 30% de las emisiones globales de gases de efecto invernadero. La progresiva “urbanización global” es, además, imparable; se calcula que en 2050 un 70% de la humanidad habitará en las ciudades, lo que sin duda acentuará el problema de las emisiones de carbono, la contaminación y la escasez de los recursos energéticos en las megápolis del futuro.

En este contexto, como promotores, operadores o gestores de infraestructuras de transporte y ciudades, Ferrovial es consciente de su responsabilidad y de la importancia de sus compromisos públicos en relación con el cambio climático. Pero también se sabe que los grandes retos que la sociedad debe abordar en las próximas décadas, requerirán soluciones innovadoras y complejas, soluciones para las que Ferrovial tiene capacidad, conocimientos y tecnologías que pueden abrir la puerta a nuevas oportunidades de negocio.

## Entorno regulatorio

Aunque durante 2013 se ha mantenido la incertidumbre sobre la era post-Kyoto a escala global, la Unión Europea mantiene la vocación de liderazgo en el ámbito de la mitigación del cambio climático y la reducción de emisiones. La última Conferencia de las Partes, celebrada en Varsovia en noviembre de 2013, y que tenía como principal desafío avanzar un gran acuerdo para reducir la emisión de gases de efecto invernadero a partir de los acuerdos de Doha, se

### Sanciones Medioambientales



Acumulado de sanciones correspondientes a cada año 2002-2011  
Sanciones pagadas correspondientes a expedientes abiertos al año y regularización de expedientes de años anteriores

celebró en un contexto de escepticismo. Aun así se alcanzaron acuerdos, particularmente en el ámbito de la deforestación, que pueden servir de base para futuros avances.

Mientras tanto, el último informe del Panel Intergubernamental (IPCC) confirmó las peores expectativas respecto de los impactos que se esperan a escala planetaria, y recalca que el tiempo para alcanzar acuerdos para la reducción de emisiones se está quedando atrás.

La posición de Ferrovial se mantiene firme reclamando un acuerdo vinculante y a escala global que marque la hoja de ruta para los próximos años, tal que proporcione objetivos suficientemente ambiciosos y certidumbre para facilitar inversiones a largo plazo en el desarrollo de tecnologías, servicios e infraestructuras de bajas emisiones.

En el lado positivo, Europa mantiene un ambicioso compromiso para la agenda económica y ambiental de los próximos años. Se tiene la seguridad de que los objetivos de 2020 se cumplirán, incluso holgadamente, y ya se ha alcanzado un acuerdo previo para aumentar hasta un 40% la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero respecto de 1990. En Ferrovial se piensa que esta ambición dinamizará mercados importantes para la compañía, como el de la eficiencia energética, atrayendo inversión a largo plazo y promoviendo la innovación en el tejido industrial y de servicios a lo largo de la Unión Europea.

## Case study

### **Plan Adapta**

Es una prioridad de la Oficina Española de Cambio Climático (OECC), en el marco de su Tercer Programa de Trabajo, el impulso a la incorporación de la adaptación al cambio climático en el sector empresarial español. Esta integración tiene, además, una doble vertiente. Por un lado, se encuentra el trabajo dirigido a analizar, evaluar y actuar para reducir la vulnerabilidad a los impactos previstos del cambio climático. Por otro lado, la adaptación puede verse también como una oportunidad para determinados sectores empresariales españoles, que pueden desarrollar estrategias como proveedores de servicios profesionales en este sentido.

Ferrovial fue seleccionada por la OECC, dentro del Plan Adapta, para realizar un proyecto piloto sobre el desarrollo de una metodología de análisis de vulnerabilidad de una de sus infraestructuras a los impactos del cambio climático con el objetivo de introducir la adaptación al mismo en la estrategia empresarial y sensibilizar sobre la importancia de su implantación. En concreto, el proyecto piloto se centró en una planta de tratamiento de agua de Cadagua, con el fin de extraer conclusiones y experiencias que serán posteriormente compartidas con representantes de cada sector.

Se ha valorado que este proyecto dará la oportunidad al sector privado de ocupar un lugar pionero a nivel internacional, sentando las bases técnicas y proporcionando experiencias para competir en proyectos de transporte, energía, transformaciones agrarias, actuaciones hidrológicas, seguros y salud, donde ofertar una integración de la adaptación al cambio climático será una ventaja competitiva imprescindible.

Este estudio ha sido presentado recientemente por la OECC y estará disponible en la web de Ferrovial en la sección de Calidad y Medio Ambiente. Dicho informe analiza, en base a la información facilitada por la empresa y la bibliografía existente, los retos y oportunidades a los que se enfrenta este sector, realizando un análisis más detallado sobre la vulnerabilidad al cambio climático de la actividad de Ferrovial, centrada en una planta desaladora ubicada en Alicante.

## Gestión de la huella de carbono

Como potenciales proveedores de infraestructuras y servicios de bajas emisiones, las propuestas de Ferrovial no tendrían credibilidad si no fuera capaz de abordar compromisos ambiciosos para la reducción de su propia huella de carbono. Desde 2009 Ferrovial mide el 100% de las emisiones de gases de efecto invernadero originadas por sus actividades en todo el mundo, con el objeto de reducir la huella de carbono principalmente a través de un uso más eficiente de la energía. Se han establecido objetivos a escala global, en el horizonte 2020, bajo una aproximación *bottom-up* que integra las oportunidades de reducción de emisiones desde la base de los procesos de producción; esto es, partiendo de los procesos productivos de cada área de negocio, donde se identificaron y evaluaron económicamente las “bolsas de oportunidad” para la reducción de las emisiones.

Como consecuencia de este proceso, Ferrovial se fijó una reducción del 21,3% de las emisiones para 2020 respecto del año base 2009, en términos de intensidad de carbono. Este objetivo involucra el 100% de las actividades, empresas y subsidiarias a escala global. Para satisfacer este compromiso, Ferrovial ha desarrollado e implantado acciones para la reducción de emisiones, tanto específicas de cada área de negocio como de carácter general:

- Incorporación de criterios de eficiencia energética en las compras y subcontratación de servicios, compra de electricidad de origen certificado renovable, uso de combustibles alternativos o aumento de vehículos alternativos.
- La Estrategia de Movilidad Sostenible para los trabajadores de Ferrovial se inició en el año 2008 y se ha extendido progresivamente a las principales sedes corporativas, como experiencia pionera en el ámbito empresarial. Como parte de estos planes, se han incorporado también acciones para la mejora de las flotas de vehículos y programas de formación para fomentar la conducción eficiente (especialmente en las actividades de Construcción y Servicios).
- El desarrollo de tecnología y procesos dirigidos a optimizar el capítulo de las emisiones evitadas.

- Incorporación de medidas de eficiencia energética en los edificios ocupados por las sedes corporativas.

Como ejemplo emblemático de estas actuaciones, la sede central de Ferrovial ubicada en Príncipe de Vergara ha reducido un 52,54 % su consumo eléctrico respecto al 2008, después de las obras de renovación energética y ajustes de temperatura y horarios de climatización acometidas en el edificio. En este ejercicio se ha consumido un 8% menos electricidad que en el año anterior.

- Se ha avanzado en la certificación de las actividades que prestan servicios integrales de mantenimiento y eficiencia energética de infraestructuras y gestión de residuos en sistemas de gestión de la eficiencia energética. Es el caso de Ferrovial Servicios que tiene su sistema certificado de acuerdo a los requisitos de ISO 50001. Estos sistemas aseguran la gestión energética tanto en las instalaciones y edificios propios como en los de titularidad ajena, incluyendo la producción y el suministro energético, la gestión y diseño de las instalaciones, así como los procesos asociados a la mejora de la eficiencia energética.

### Evolución del inventario de emisiones

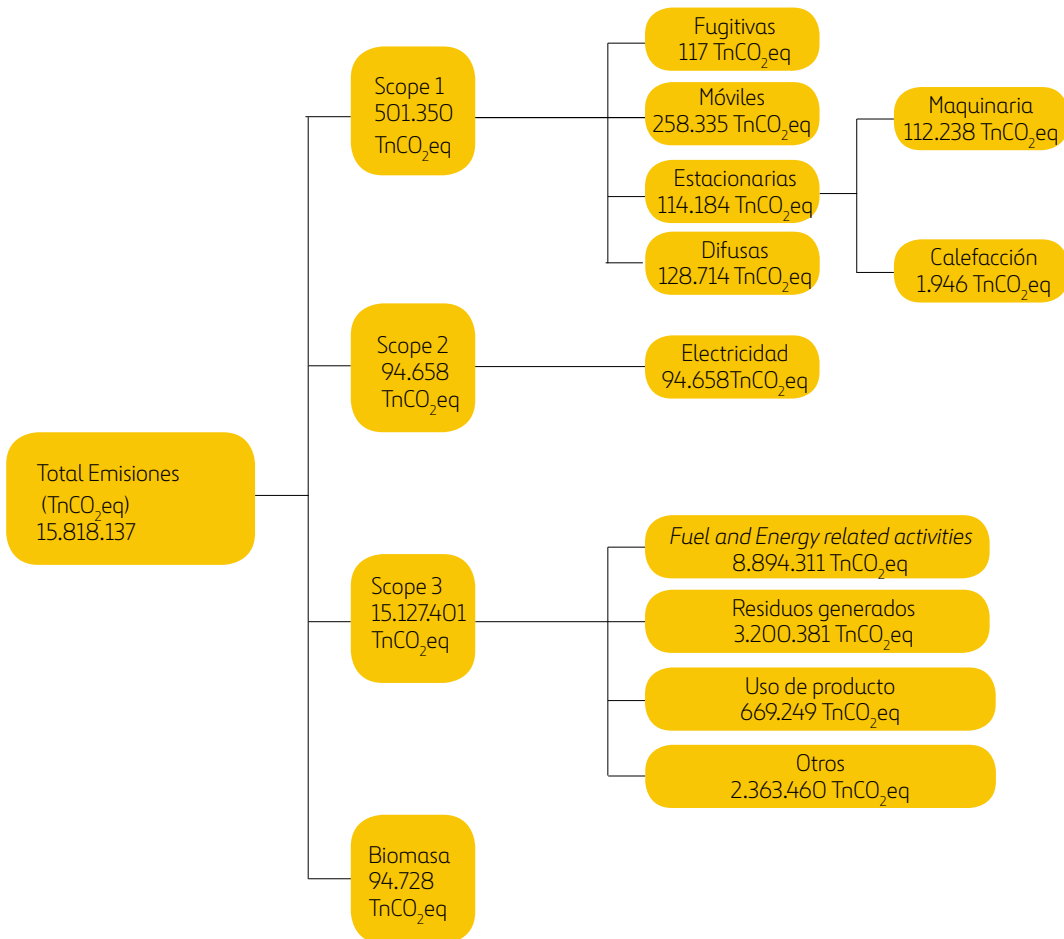
Los cambios más significativos habidos en el 2013 se deben a cambios en el perímetro de las principales líneas de negocio, algunas de ellas particularmente intensivas en emisiones:

- Cadagua. Se ha realizado un recálculo de las emisiones de Cadagua desde el 2009 debido a que se ha eliminado una planta de secado térmico sobre la que no se tenía control operacional y que de hecho no se consolidaba en las cuentas anuales. Por ello, se ha descontado estas emisiones de todos los años y no se ha tenido en cuenta en los cálculos del 2013.
- Steel Ingeniería. En este ejercicio se ha adquirido y consolidado esta empresa en Ferrovial Servicios. Para permitir el análisis de la evolución de las emisiones se han estimado las emisiones correspondientes al 2009, 2010, 2011 y 2012.
- Enterprise. En este ejercicio Amey ha adquirido y consolidado esta empresa en su perímetro. Para permitir el

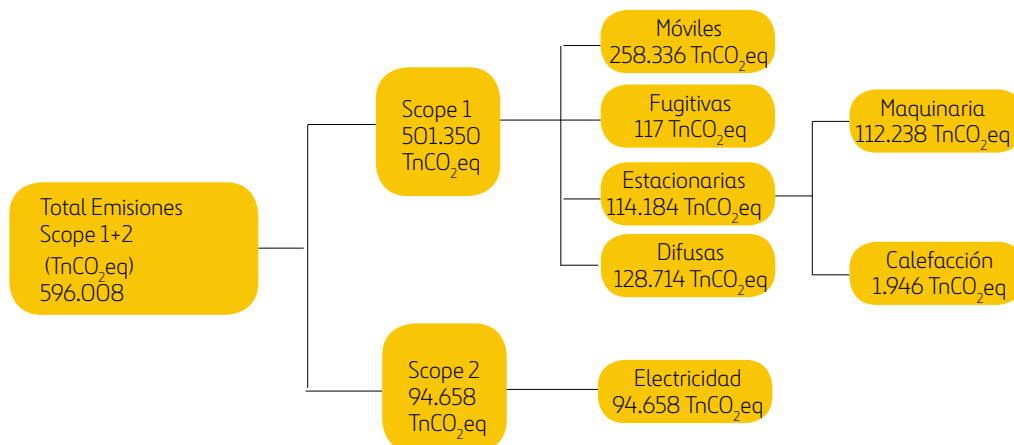
análisis de la evolución de las emisiones se han estimado las emisiones correspondientes al 2009, 2010, 2011 y 2012.

- Ferros y Cespa. En 2013, se ha producido la fusión de las dos empresas. A partir de este año operarán bajo la marca Ferrovial Servicios.

### Emisiones GEI (Scope 1&2&3&Biomasa) en términos absolutos, por tipo de fuente



## Emisiones GEI de Ferrovial (Scope 1&2; año 2013)



## Evolución de las emisiones GEI (Scope 1&2) en términos absolutos, por empresa (TnCO<sub>2</sub>eq)

Área de Negocio	Empresa	2009	2010	2011	2012	2013
Construcción	Budimex	47.665	47.665	56.590	68.853	62.394
	Cadagua	63.221	51.568	44.803	48.062	48.107
	Ferrovial-Agroman	74.934	74.934	78.509	50.283	50.255
	Webber	52.194	52.194	44.567	45.805	31.111
Corporación	Ferrovial Corporación	896	860	724	711	638
Autopistas	Cintra	15.684	15.195	14.179	13.633	14.287
	Amey	47.725	51.270	58.665	48.219	37.380
Servicios	Amey-Cespa	36.082	36.082	36.082	11.265	29.382
	Ferrovial Servicios	404.274	381.036	312.859	266.770	258.255
	Enterprise	64.198	64.198	64.198	64.198	64.198
		<b>806.873</b>	<b>775.002</b>	<b>711.176</b>	<b>617.799</b>	<b>596.008</b>

En el 2013, las emisiones en términos absolutos de Ferrovial, a escala global, han disminuido un 26,1% con respecto al año base 2009 y un 3,5% respecto al año 2012 (21.733 TnCO<sub>2</sub>eq).

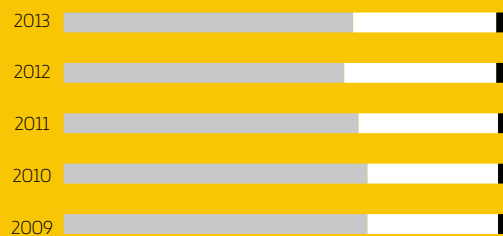
En general, las empresas continúan con la tendencia de disminuir sus emisiones en términos absolutos, salvo Amey-Cespa que aumentó sus emisiones en este período debido al notable incremento (superior al 100%) de residuos gestionados en vertedero, con el consiguiente incremento de las emisiones de biogás. Como es sabido, los incrementos en este flujo de emisiones tienen una alta repercusión sobre el conjunto de la huella. Para compensar en gran medida este incremento, Amey-Cespa ha cambiado el origen de su consumo eléctrico a 100% renovable.

Cadagua es otra empresa que refleja un ligero aumento de sus emisiones respecto al 2012 debido a la creciente internacionalización y aumento de actividad en otros países.

En términos de intensidad de carbono (ver tabla adjunta), principal indicador para el cálculo de los objetivos de reducción, el dato obtenido en 2013 refleja el resultado de las medidas de eficiencia implantadas a lo largo de estos años, dado que aunque ha aumentado la facturación, las emisiones GEI en términos relativos no sólo se han contenido sino que se han reducido.

El indicador de la tabla mide la evolución de las emisiones absolutas frente al volumen de actividad de la empresa, utilizando como mejor indicador del mismo el Importe Neto de la Cifra de Negocio (INCN). En 2013 Ferrovial ha reducido el indicador de intensidad relativo en un 31,72% respecto al 2009, lo que proporciona un margen suficiente para el cumplimiento de los objetivos de reducción del 21,3 % establecidos en la hoja de ruta de reducción de emisiones, más allá de aspectos coyunturales que hayan podido influir en el indicador (p.e. la acentuada crisis económica en España, desde finales de 2008).

### Evolución y distribución de emisiones GEI (Scope 1&2) por Área de Negocio



	2013	2012	2011	2010	2009
Servicios	65%	63%	66%	69%	68%
Construcción	32%	34%	32%	29%	29%
Autopistas	2%	2%	2%	2%	2%

### Evolución de las emisiones GEI (Scope 1&2) en términos relativos. (*Financial Intensity*)

TnCO <sub>2</sub> eq/ mill. €	Reducción 10vs09	Reducción 11vs09	Reducción 12vs09	Reducción 13vs12	Reducción 13vs09
74,05	-5,87	-10,65	-16,52	-8,46	-31,72

Servicios toma algo más de peso en la distribución de las emisiones por áreas de negocio, dos puntos porcentuales, como consecuencia de la consolidación de Enterprise y Steel.

### Evolución y distribución de emisiones GEI (Scope 1&2) por fuente

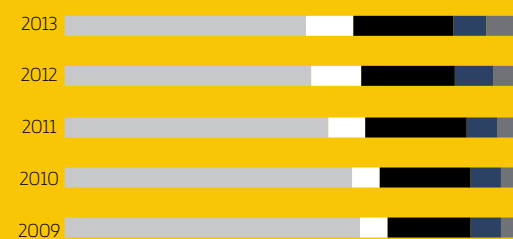


	2013	2012	2011	2010	2009
Difusas	22%	18%	29%	33%	34%
Estacionarias	19%	18%	17%	13%	13%
Fugitivas	0%	0%	0%	0%	0%
Móviles	43%	47%	40%	39%	38%
Electricidad	16%	17%	14%	15%	16%

Las emisiones GEI que se generan en las actividades de Ferrovial se clasifican en:

- Difusas. Emisiones no asociadas a un foco emisor determinado, tales como las emisiones de biogás procedentes de vertedero. Estas emisiones han bajado 12,1 puntos porcentuales respecto a 2009.
- Electricidad. Estas emisiones indirectas son emisiones consecuencia del consumo de electricidad comprada a otras empresas que la producen o controlan.
- Equipos estacionarios. Son aquellos equipos fijos como grupos electrógenos, calderas, hornos, quemadores, turbinas, calentadores, incineradores, motores, flamaadores, etc., que utilizan combustible fósil para generar calor, electricidad o vapor o utilizados para llevar a cabo un proceso de la empresa. La maquinaria utilizada en obra se incluye dentro de este grupo.
- Fugitivas. Procedentes del consumo de refrigerantes. Estas emisiones son despreciables comparadas con el resto de emisiones.
- Móviles. Procedentes de la combustión de combustibles en vehículos y motos gestionados por la compañía.

### Evolución y distribución de emisiones GEI (Scope 1&2) por país



	2013	2012	2011	2010	2009
España	54%	55%	59%	64%	66%
Polonia	11%	11%	8%	6%	6%
Reino Unido	22%	21%	22%	20%	19%
USA	7%	8%	7%	7%	7%
Otros	6%	5%	4%	3%	3%

### Emisiones GEL por combustión de biomasa

Estas emisiones incluyen las emisiones procedentes de la combustión del biogás captado y canalizado y del biodiesel en vehículos. El biogás es quemado en procesos de cogeneración, principalmente, o en antorcha.

En este ejercicio han aumentado las emisiones por combustión de biomasa un 61,9% debido a que se han abierto cuatro estaciones depuradoras de aguas residuales (EDAR) y se ha quemado el biogás generado.

Área de negocio	Empresa	Emisiones (TnCO <sub>2</sub> eq) 2009	Emisiones (TnCO <sub>2</sub> eq) 2010	Emisiones (TnCO <sub>2</sub> eq) 2011	Emisiones (TnCO <sub>2</sub> eq) 2012	Emisiones (TnCO <sub>2</sub> eq) 2013
Construcción	Cadagua	1.191,08	1407,00	14.698,80	16.671,60	50.159,56
Servicios	Amey-Cespa	7436,18	7436,18	7436,18	6.972,46	6.563,66
	Cespa	25.671,98	28.156,22	28.533,10	34.921,12	38.005,00
	Ferrosfer				14,42	0,00
Suma Total		34.299,24	36.999,40	50.668,08	58.579,60	94.728,22

### Case study

#### Aplicación Huella de Carbono

A lo largo del período se ha desarrollado y puesto en marcha la aplicación “Huella de Carbono” para calcular y monitorizar la huella de carbono, además de hacer seguimiento a los objetivos de reducción y decisiones tomadas relacionadas con el cambio climático.

Ferrovial calcula el 100% de la huella de carbono de todas sus actividades y en todos los países, lo que supone un importante esfuerzo en términos de recursos y personas dedicados al monitoreo, integración y verificación interna de las emisiones, más aun considerando el ingente volumen de datos desagregados geográficamente y la multiplicidad de entornos regulatorios, así como los matices técnicos a tener en cuenta.

El desarrollo de esta plataforma informática aporta las siguientes mejoras operativas para la gestión de la huella de carbono a escala global:

- 1) La aplicación capta los datos de aplicaciones ya existentes, de archivos descargados de otras herramientas o manualmente.
- 2) Al centralizar todos los consumos e información de todas las áreas de negocio, empresas y países se reduce el riesgo de pérdida y facilita el proceso de verificación.
- 3) Recoge los principales metodologías de cálculo como el GHG Protocol, DEFRA o DECC.
- 4) Se ha automatizado el cálculo y recálculo de las emisiones.
- 5) Asegura la trazabilidad de los datos.
- 6) El alto número de informes e indicadores facilita el análisis de las decisiones tomadas y seguimiento del cumplimiento de objetivos.
- 7) Es una aplicación bilingüe (español – inglés) y está abierta a todos los usuarios que estén relacionados con el cambio climático y a los que le pueda servir de apoyo en su día a día (contratación o elaboración de ofertas).



## Extensión del alcance de las emisiones indirectas (Scope 3)

Scope 3  
15.127.401  
Tn CO<sub>2</sub>eq

- Fuel and Energy related activities  
8.894.311 Tn CO<sub>2</sub>eq
- Investments  
598.101 Tn CO<sub>2</sub>eq
- Use of sold product  
669.249 Tn CO<sub>2</sub>eq
- Capital Goods  
648.426 Tn CO<sub>2</sub>eq
- Purchased goods and services  
593.438 Tn CO<sub>2</sub>eq
- Upstream transportation and distribution  
461.333 Tn CO<sub>2</sub>eq
- Waste generated in operations  
3.200.381 Tn CO<sub>2</sub>eq
- Business Travel  
6.969 Tn CO<sub>2</sub>eq
- End of Life treatment of sold products  
53.353 Tn CO<sub>2</sub>eq
- Upstream leased  
1.022 Tn CO<sub>2</sub>eq
- Employee commuting  
819 Tn CO<sub>2</sub>eq

Ferrovial calcula la totalidad de sus emisiones siguiendo las pautas recogidas en el *Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard* publicado por Green house Gas Protocol Initiative, el WRI y el WBCSD. En paralelo se ha desarrollado una metodología específica de *reporting* cálculo de las emisiones del Scope 3 que ha sido recogida en una instrucción técnica.

Ferrovial calcula 11 de las 15 categorías recogidas en el documento, por considerarse éstas relevantes en el *portfolio* de actividades de la organización a escala global. Las emisiones correspondientes a las siguientes categorías no aplican a las actividades de Ferrovial, y por tanto se han excluido de los cálculos:

- *Downstream transportation and distribution*. Ferrovial no pone en el mercado productos que sean transportados o almacenados.

- *Processing of sold products*. Ferrovial no tiene productos que vayan a ser transformados o incluidos en otro proceso para la obtención de otro producto.
- *Downstream leased assets*. Ferrovial no dispone de activos que alquile a otras empresas.
- *Franchises*. Ferrovial no actúa como franquiciador.

Los datos reportados han sido calculados con los datos disponibles a febrero de 2014. Con posterioridad al proceso de verificación externa, podrían darse modificaciones puntuales de estos datos.

A renglón seguido se detallan las actividades, productos y servicios, con respecto a las cuáles se ha calculado el Scope 3:

### ***Purchased goods and services***

Incluyen las emisiones relacionadas con el ciclo de vida de los materiales comprados por Ferrovial que han sido utilizados en productos o servicios que la empresa ofrece. Esto incluye las emisiones derivadas de la compra de papel, madera, agua y otros materiales relevantes (hormigón en la división de construcción, asfalto en Amey y aglomerado asfáltico en Budimex).

### ***Capital goods***

Incluye todas las emisiones aguas arriba (es decir, de la cuna a la puerta) de la producción de bienes de equipo comprados o adquiridos por la compañía en el año, en función de la información recogida en las Cuentas Anuales Consolidadas 2013.

### ***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 la electricidad en el transporte.

### ***Upstream transportation and distribution***

Incluye las emisiones procedentes del transporte y la distribución de los productos reportados en la categoría de *Purchased good and services*.

### **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 2013.

### **Business travel**

Se incluyen las emisiones asociadas a viajes de empresa: tren, avión y taxis reportados por la principal agencia de viajes con las que trabaja el grupo en España.

### **Employee commuting**

Incluye emisiones procedentes del desplazamiento de los empleados desde sus domicilios hasta sus puestos de trabajo en las oficinas centrales en España.

### **Investments**

Contabiliza las emisiones relacionadas con las inversiones en aeropuertos británicos. A fecha de la publicación de este informe no se dispone de los datos correspondientes al 2013 por lo que se han considerado las emisiones de 2012.

### **Use of sold products**

Ferrovial calcula las emisiones procedentes del uso de las infraestructuras de transporte terrestre gestionadas por Cintra.

### **End of life treatment of sold products**

Esta categoría incluye las emisiones procedentes de la eliminación de residuos generados al final de la vida útil de los productos vendidos por Ferrovial en el año de reporte. Se han tenido en consideración exclusivamente las emisiones derivadas de los productos reportados en la categoría Purchased goods and services.

### **Upstream leased assets**

Incluye las emisiones relacionadas con el consumo de electricidad de aquellos edificios de los clientes en los que Amey lleva el mantenimiento y limpieza y gestiona el consumo.

### **NO, SO y otras emisiones significativas**

A partir de los consumos combustibles se calculan las emisiones en otros contaminantes gaseosos:

a) Emisiones procedentes de la combustión de gas natural, gasóleo, fuel y propano en calderas:

NOx (Tn)	CO (Tn)	COVNM (Tn)	SOx (Tn)	Partículas (Tn)
84,67	32,90	7,02	87,17	17,25

b) Combustión de gasoil y gasolina en vehículos automóviles:

CO (Tn)	COVNM (Tn)	NOx (Tn)	Partículas (Tn)
1.300	181,98	933,76	125,38

c) Combustión de gasoil en maquinaria móvil utilizada en obras de construcción:

CO (Tn)	COVNM (Tn)	NOx (Tn)	Partículas (Tn)
269,50	72,21	782,51	54,79

d) Emisiones derivadas del consumo de electricidad adquirida en la red. Para el cálculo se ha considerado el mix eléctrico de cada país donde Ferrovial está operando:

NOx (Tn)	CO (Tn)	COVNM (Tn)	SOx (Tn)	Partículas (Tn)
135,07	54,59	1,01	203,23	11,15

#### Emisiones procedentes de refrigerantes (TnCO<sub>2</sub>eq)

	CO <sub>2</sub>	F M100	HFC227ea	R22	R407C	R410A
Enterprise	0,04	2,21	13,14	0,26	9,11	1,49
Ferrovial Corporación				18,2	14,45	4,44

En 2013, las emisiones procedentes de la recarga de refrigerantes asciende a 117,25 TnCO<sub>2</sub>eq, un 5,4% menos que el año anterior.

#### Emisiones evitadas

Las emisiones evitadas por Ferrovial provienen de:

- La actividad de triaje en plantas de tratamiento de residuos y la captación de biogás en vertederos de residuos.
- La generación de electricidad “verde” en plantas de cogeneración de biogás y gas natural.
- La extensión de las políticas de compra verde a lo largo de la cadena de suministro, así como otras fuentes.

#### a) Emisiones evitadas en la actividad de triaje y captación de biogás

En las actividades de gestión de residuos se prioriza la valorización frente a la eliminación, con el objeto de reducir el volumen de rechazo que se deposita en vertedero y que, por tanto, tiene capacidad para generar emisiones de GEI. Además, cuando finalmente se producen estas emisiones en el vertedero, se captan mediante redes colectoras para evitar la emisión directa de metano (CH<sub>4</sub>) a la atmósfera y facilitar su aprovechamiento. En 2013, estos procesos han evitado la emisión de 1.231.104 TnCO<sub>2</sub>eq, un 1% más que en el año anterior.

		2009	2010	2011	2012	2013
CESPA	GEI evitadas por la actividad de triaje (TnCO <sub>2</sub> eq)	189.981	212.186	253.826	282.405	302.295
	GEI evitadas por la captación de biogás (TnCO <sub>2</sub> eq)	519.604	628.874	694.650	830.923	843.025
AMEY-CESPA	GEI evitadas por la actividad de triaje (TnCO <sub>2</sub> eq)			8.522	53.797	35.798
	GEI evitadas por la captación de biogás (TnCO <sub>2</sub> eq)			0	53.100	49.986
<b>TOTAL</b>					<b>1.220.225</b>	<b>1.231.104</b>

## b) Emisiones evitadas por la generación de energía en vertederos

	2009	2010	2011	2012	2013
Cantidad de electricidad producida por recuperación de biogás (GJ)	308.959,00	361.593,00	398.614,00	448.434,00	520.751,00
Cantidad de energía térmica producida por valorización de biogás (GJ)	146.666,00	102.568,00	102.946,00	134.060,00	187.632,40

El biogás captado en los vertederos se utiliza en plantas de cogeneración para la producción de electricidad y energía térmica. En 2013, Cespa ha generado 708.383 GJ de energía. Por el proceso de captación no sólo se evitan la emisión de GEI a la atmósfera sino que además se genera energía procedente de fuentes renovables.

Durante este año se ha conseguido un incremento del 21,6 % la producción de energía y el consumo de esta energía procedente de fuentes renovables supone evitar 50.405 TnCO<sub>2</sub>eq.



## c) Emisiones evitadas por la generación de energía en secados térmicos

	Electricidad Generada (Kwh)				
	2009	2010	2011	2012	2013
Secado térmico	47.171.222	43.011.180	60.848.185	73.507.530	39.549.004
EDAR	6.011.047	7.127.767	4.135.679	6.526.099	29.478.819
TOTAL	53.182.269	50.138.947	64.983.864	80.033.629	69.029.836

En los procesos de secado térmico de fangos de las estaciones depuradoras de aguas residuales gestionadas por Cadagua, se han implantado plantas de cogeneración de gas natural que producen energía térmica para el secado y energía eléctrica. Mediante estos procesos, la compañía generó en 2013 un total de 69.029.836 Kwh, un 29,8% más que en el año base, y evitó las emisiones de 19.416 TnCO<sub>2</sub>eq.

#### d) Emisiones evitadas por compra de electricidad renovable y vehículos propulsados por combustibles alternativos

Electricidad consumida procedente de fuentes renovables (kWh)					
	2009	2010	2011	2012	2013
Cadagua	166.528	46.731.973	36.927.959	34.638.858	38.007.909
Amey					8.781.112
Enterprise	4.934.215	4.934.215	4.934.215	4.934.215	4.934.215
Amey-Cespa					4.202.565
Ferrosier				1.449.269	606.410
TOTAL	5.100.743	51.666.188	41.862.174	41.022.342	56.532.211

La extensión de la política de compra verde por toda la organización ha tenido un cierto impacto en la huella de carbono, en particular debido a:

- El incremento notable del número de contratos de suministro de energía eléctrica de origen renovable certificada y el autoconsumo de energía generada ha evitado la emisión a la atmósfera de 22.072 TnCO<sub>2</sub>eq. En total en este ejercicio se ha consumido un 37,8% más de electricidad procedente de fuentes renovables que el anterior ejercicio.
- Las mejoras graduales en las flotas de vehículos de *leasing* y *renting* de larga duración ha permitido evitar la emisión de 3.823 TnCO<sub>2</sub>eq.

Otras fuentes de reducción de emisiones, parcialmente cuantificadas, se derivan de la extensión de los cursos de conducción eficiente (fundamentalmente en las actividades de construcción y servicios), y de cambios en los modelos de producción en el área de obra civil, tales como la reducción de distancias de transporte de tierras y otros residuos, o la utilización de oficinas provisionales de obra energéticamente más eficientes.

#### Feedback de analistas

Ferrovial ha sido premiada por su estrategia de cambio climático al ser incluida en los índices *Climate Disclosure Leadership Index* y *Climate Performance Leadership Index*, de CDP, que clasifica a las empresas con mejores prácticas en la reducción de emisiones y su gestión para mitigar los efectos del cambio climático. Ferrovial ha logrado 99 puntos sobre 100 y mantiene la máxima categoría A. La compañía lleva presente en estos índices desde el año 2009.

Además, Ferrovial ha alcanzado una posición de liderazgo en la primera edición del *Supplier Climate Performance Leadership Index* (SCPLI) elaborado por CDP. Este índice acredita la excelencia de las compañías como empresas proveedoras de productos y servicios que tienen modelos de negocio bajos en emisiones de carbono.

CDP es el único sistema global de información ambiental corporativa de todo el mundo. Se trata de una organización internacional sin ánimo de lucro que proporciona un sistema para que empresas y ciudades midan, divulguen, gestionen y compartan información medioambiental relevante. Trabaja con los agentes del mercado, incluidos 722 inversores institucionales con activos por valor de 87 billones de dólares, para motivar a las empresas a publicar sus impactos sobre el medio ambiente y los recursos naturales y a tomar medidas para reducirlos.

Los conocidos índices de sostenibilidad *Dow Jones Sustainability Index* y *FTSE4Good* han destacado igualmente la estrategia climática de Ferrovial y la gestión de su huella de carbono.

## Case study

### **Proyecto Clima**

La Oficina Española de Cambio Climático (OECC) ha seleccionado el Proyecto Clima “Planta de Transformación de Residuos Sólidos urbanos en Biolíquido similar a Gasóleo C” presentado por Ferrovial Servicios en la convocatoria del 2013. De esta manera la OECC apoya y fomenta actividades bajas en carbono mediante la adquisición de las reducciones verificadas de emisiones generadas.

El Proyecto Clima seleccionado consiste en la instalación de tecnología para la valorización de 16.000 toneladas anuales de biomasa y residuos plásticos procedentes de la Planta de Clasificación y Compostaje de Residuos de la Mancomunidad Comsermancha. Así, dicha planta de transformación utiliza residuos procesados, es decir, residuos anteriormente sometidos a procesos de caracterización, selección, triaje selectivo, eliminación de metales e impropios y procesos de trituración y afino, como materia prima, obteniendo como principal producto biolíquido combustible similar a gasóleo C, minimizando el impacto de la actividad humana sobre los ecosistemas, reduciendo considerablemente la huella de carbono, así como la huella ambiental de materiales y residuos. En este sentido, el CSR (combustible sólido recuperado) procede de:

- Biomasa procedente de la fracción orgánica de los residuos urbanos. Constituye un 60% del CSR a emplear. Dicha biomasa se encuentra principalmente conformada por papel cartón, maderas y restos vegetales, restos de alimentos, celulosas, y otras materias orgánicas.
- Mezcla de plásticos procedentes de residuos urbanos. Conforman un 40% del CSR a emplear. Dicha mezcla se encuentra compuesta por diversidad de plásticos de embalajes utilizados y otros materiales plásticos de objetos de posconsumo.

La deposición en vertedero de la biomasa incluida en el CSR, originaría la fermentación anaerobia de la misma, y consecuentemente la emisión de  $\text{CO}_2$ ,  $\text{CH}_4$  y  $\text{N}_2\text{O}$  derivado de dicho proceso. Asimismo, y dada la obtención de biolíquido, similar a gasóleo C, se reduce el consumo de combustibles fósiles y la consiguiente emisión de dichos gases derivada del proceso de producción y combustión de los mismos.

En resumen, mediante el desarrollo de dicha tecnología se obtienen múltiples objetivos medioambientales, destacando los seguidamente indicados:

- Reducción de emisiones de efecto invernadero.
- Ahorro de combustibles fósiles para futuras generaciones.
- Recuperación de energía de materiales destinados a vertedero.
- Reducción de volumen de residuos destinados a vertedero y, por tanto, incremento de la vida útil de los vasos de vertedero.
- Reducción de inversión destinada al establecimiento y gestión de nuevos vasos de vertederos.
- Reducción de emisiones de gas metano derivadas de vertederos.
- Generación de una industria local de alto valor tecnológico.
- Reducción del coste energético y diversificación energética del país.

Se ha calculado una reducción media anual de 7.277,92 TnCO<sub>2</sub>eq, de las cuales 6.223 TnCO<sub>2</sub>eq provienen de la sustitución de gasóleo C y 1.236 TnCO<sub>2</sub>eq debido a que los residuos no son depositados en vertedero.

Se reducirán 109.168,8 TnCO<sub>2</sub>eq a lo largo de la vida útil de la planta.

## Desempeño ambiental

### Gestión de residuos

La gestión de residuos de todas las unidades de negocio parte de los principios de minimización de la producción, adecuada gestión y tendencia hacia la valorización, reutilización y reciclaje.

#### Residuos no peligrosos

Los residuos no peligrosos generados en 2013 ascienden a 768.748 Tn. Esta cifra recoge los enviados a planta de tratamiento ya que los reciclados están recogidos dentro de otra categoría.

Esta cifra es significativamente mayor que la reportada el año pasado ya que se dispone de los datos del negocio de servicios urbanos, no reportados el año pasado. Solamente Amey, ha generado 577.982 Tn debido a la naturaleza del negocio.



### Generación de residuos no peligrosos en las distintas áreas de negocio\*

2013	Residuos no peligrosos totales (tn)
Amey	577.982,14
Cadagua	183.997,52
Ferrovial Servicios	6.080,65
Cintra	680,20
Corporación	7,02
<b>Total</b>	<b>768.747,52</b>

\* Los residuos no peligrosos generados en la actividad de construcción están incluidos en "Residuos de Construcción y Demolición" en la página 289

### Residuos peligrosos

La mayoría de los residuos peligrosos generados proceden de las filiales internacionales del grupo, principalmente la británica Amey.

Por segundo año se reportan los residuos peligrosos generados fuera de la Unión Europea (estos residuos se asignan a la categoría “no clasificados” según la Lista Europea de Residuos (LER)).

### Generación de residuos peligrosos (kg)

2010	2011	2012*	2013*
872.407	1.204.083	3.537.208	14.557.226

\*Valor obtenido de la suma de residuos peligrosos caracterizados y no caracterizados según LER.

### Residuos de construcción y demolición

La gestión de los residuos de construcción y demolición siempre ha sido un aspecto ambiental relevante en todos los proyectos, y los objetivos de mejora habitualmente están encaminados a mejorar por un lado la gestión de estos residuos y por otro a minimizar su generación. Ferrovial Agroman viene estableciendo en los últimos años el objetivo de aumentar sus porcentajes de reutilización y reciclaje de residuos.

La valorización de residuos de construcción en la propia obra se convierte en la vía más eficaz y sostenible para alcanzar tasas de reciclado de residuos de construcción inalcanzables con los tradicionales flujos de residuos de obra.

En los últimos años en las obras de Ferrovial Agroman se ha realizado un importante esfuerzo técnico para mejorar los procesos de valorización “in situ”, dentro de una estrategia general de mejora en la gestión de residuos de construcción y demolición.

Para el período 2011-2013, caracterizado por una notable reducción en el volumen de obra de promoción pública, se presenta a continuación un resumen de resultados correspondientes al conjunto de obra civil ejecutadas por Ferrovial Agroman en España.



Tramo Rialino - Padrón del Eje Atlántico de Alta Velocidad, A. Coruña, España



## Reciclaje

El volumen de material reciclado ha aumentado significativamente en todas las categorías además de que se han incluido en el perímetro de *reporting* filiales que no estaban incluidas en 2012. El total de material reciclado asciende a 97.840 Tn.

Reciclaje de residuos en las distintas áreas de negocio, por categorías.

2013	Papel y cartón	Plásticos industriales	Chatarra metálica	Otros materiales	Total (Tn)
Amey	182	130,48	82,0	69.142	69.537
Cadagua	51,5	17,88	185,6	39.395	294,375
Ferrovial Servicios internacional	396,124	11,7	15,5	9,7	433,054
Ferrovial Servicios España	59			1,24	60
Construcción	8.838,38	0,42	18.374,9		27.214
Cintra	55	6,66	235,2	1,30	299
Corporación	3,6				4
<b>Total (Tn.)</b>	<b>9.586</b>	<b>167</b>	<b>18.893</b>	<b>69.194</b>	<b>97.840</b>



## Consumo de agua

Durante el año 2013 se observa una disminución general en el consumo de agua, siendo el negocio de construcción el caso más llamativo. La razón no es sólo la disminución del volumen de obra sino el cambio de la tipología en las mismas habiendo menos carreteras y túneles. El consumo total asciende a 1.933.592 de m<sup>3</sup>.

Consumo de agua	2010	2011	2012	2013
Cadagua	197.752	263.022	353.001	236.877
Amey	300.622	226.500	85.261	51.660
Cintra	137.233	82.051	58.667	62.092
Construcción	628.838	1.438.466	950.517	531.008
Corporación	4.137	6.408	3.364	3.237
Ferrovial Servicios	1.213.485	1.217.895	1.165.006	1.048.718
<b>TOTAL (m<sup>3</sup>)</b>	<b>2.482.068</b>	<b>3.234.343</b>	<b>2.615.816</b>	<b>1.933.592</b>

El volumen de agua reutilizada se duplica en 2013 debido a la entrada en operación de una nueva planta depuradora con un volumen de agua reutilizada de 1.694.753 m<sup>3</sup>.

El resto de los volúmenes se mantienen con ligeras variaciones al alza.

En la división de servicios urbanos se observa un incremento del 24,77% en el uso de agua reutilizada debido principalmente a la identificación de nuevos contratos que reutilizan agua y a una tendencia cada vez mayor a este tipo de práctica.

Los principales usos del agua reutilizada en esta división son, baldeo de calles, lavado de vehículos y maquinaria, fases de fermentación del compostaje y riego de zonas verdes.

## Volúmenes de agua reutilizada

	2012	2013
Ferrovial Servicios España	707.007	730.189
Construcción	88.478	98.968,55
Cadagua	959.834	2.493.116,42
<b>Total (m<sup>3</sup>)</b>	<b>1.756.819</b>	<b>3.322.274</b>

## Biodiversidad

### Introducción

Ferrovial es consciente del impacto de algunas de sus actividades en el medio natural. En los últimos años la compañía ha desarrollado fórmulas innovadoras para mitigar estos efectos, aprovechando los avances técnicos y científicos que la compañía ha promovido en el ámbito de la restauración ecológica de infraestructuras. Asimismo se está profundizando en la compensación de los daños que no pueden mitigarse “in situ”, mediante mecanismos de *offsetting* en aquellos países que ofrecen un esquema consolidado y con suficiente experiencia (por ejemplo, EE.UU.).

Adicionalmente, durante 2013 la compañía se ha comprometido con la “Iniciativa Española Empresa y Biodiversidad” (IEEB) promovida por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente de España (MAGRAMA). Ferrovial ha sido una de las primeras empresas en suscribir el pacto. La iniciativa tiene como objetivo “integrar el capital natural en la política y gestión empresarial, dando apoyo a las grandes y medianas empresas”.

Con este compromiso, Ferrovial se compromete a incorporar la biodiversidad en su política empresarial y a desarrollar su actividad garantizando la conservación de la diversidad biológica, la utilización adecuada y sostenible de sus componentes, así como la distribución justa y equitativa de los beneficios adquiridos por el uso de recursos genéticos. Además, la empresa deberá analizar el impacto de su actividad sobre la biodiversidad y los recursos naturales, incluir en los manuales de gestión la protección de ésta, fijar objetivos realistas y medibles para conservar la variedad biológica e incorporar en las memorias anuales las actividades y resultados obtenidos en esta materia, entre otras obligaciones.

### Actividades en zonas protegidas o de alto valor ecológico

Las infraestructuras de carácter lineal como las carreteras o los ferrocarriles, así como la ejecución de grandes obras públicas tienen un impacto relevante sobre la biodiversidad, tanto a efectos de ocupación del espacio y la destrucción o

alteración profunda del hábitat, como por la fragmentación del territorio.

Con el objeto de mitigar de la mejor forma posible los impactos y riesgos ambientales derivados de las actividades, se trabaja en la puesta en práctica de procesos de restauración ecológica así como la aplicación de procedimientos de evaluación y gestión de riesgos diseñados específicamente para este tipo de situaciones. No obstante estas intervenciones están sujetas a una exigente legislación ambiental, normalmente a través de la Declaración de Impacto Ambiental.

En los casos de emplazamientos temporales, la ocupación de estos espacios puede autorizarse siempre y cuando se cumplan una serie de obligaciones en materia de prevención, mitigación y control del impacto que pudiera producirse como consecuencia de tal ocupación. Conscientes de este riesgo, Ferrovial Agroman ha consolidado la puesta en marcha de un procedimiento específico para la identificación de estas situaciones, la evaluación y monitorización en términos cuantitativos del riesgo asociado, así como la puesta en práctica de las medidas necesarias para su mitigación.

En 2013, se trabajó en 31 obras sometidas a Declaración de Impacto Ambiental, hubo restricciones debido a la existencia de fauna protegida en 14 de ellas, 15 estaban ubicadas en Espacios Naturales Protegidos y 20 tenían cursos de agua de alta calidad en sus proximidades.

Para cada uno de estos emplazamientos se preparó un plan específico de “Planificación y seguimiento de medidas preventivas del riesgo ambiental”, que ha sido objeto de una supervisión particular por parte de los servicios centrales de la compañía.

### Colaboración de la autopista Euroscut Açores en la campaña “SOS Pardela”

La pardela cenicienta es un ave marina protegida que nidifica en la región de las islas Azores durante los últimos meses del año. En 2012 la Secretaria de Ambiente y Mar del Gobierno de las islas Azores y la organización de “Amigos de las Azores” pidió la colaboración de la concesionaria, ya que gran parte de las muertes de estas aves se producen por el tráfico en las

carreteras. Dado que la autopista realiza labores de vigilancia con vehículos por la concesión durante 24 horas, se colabora en la recogida de aquellas aves que quedan heridas localizadas en la autopista para ser entregadas inmediatamente a centros donde se puedan recuperar. La asociación “Amigos de las Azores”, impartió un curso a los vigilantes para que supieran como actuar y también se les entregó un manual de recogida de estos animales.

#### **Radial 4**

La autopista Radial 4 está colaborando con la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid en la conservación de un ecosistema acuático temporal o criptohumedal localizado en la zona de servidumbre de la carretera. Este ecosistema se ha formado de manera natural al acumularse una gran cantidad de agua de lluvia en una ondulación del terreno. Esta presencia de agua en un entorno mucho más seco favorece una elevada biodiversidad y permite la aparición de comunidades de vegetación hidrófila, como junqueras y vegetación acuática singular. Además, esta balsa natural supone un punto importante como zona de abrevadero y alimentación para numerosas especies de aves, muchas de ellas incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de fauna y flora silvestres como son el águila calzada, el aguilucho pálido, el alcaraván común, el alcaudón real, la calandria, etc.

#### **Euroscut Algarve**

La autopista Euroscut Algarve ha colaborado con la asociación RIAS (Centro de Recuperación e Investigación de Animales Salvajes de la Ría Formosa) al entregarles un buitre leonado que se localizó y recogió en las inmediaciones de la autopista. Estas aves inician su migración durante los meses de septiembre y octubre hacia África procedentes de Andalucía, este viaje implica un gran esfuerzo energético y algunos de ellos acaban debilitados o desnutridos, por lo que es importante darles asistencia inmediata cuando se les encuentra.

Este buitre leonado (una vez recuperado) fue liberado junto con otros siete recogidos por otras asociaciones en una acción organizada por el Centro de Estudios de la Avifauna Ibérica en el marco del proyecto LIFE “Innovación contra los envenenamientos”. Los ejemplares liberados son señalizados con marcas alares para facilitar su localización visual y así hacer un seguimiento de estos animales, dentro del programa de monitorización de especies bioindicadoras de uso de venenos.

#### **Heathrow**

El Aeropuerto de Heathrow ha sido reconocido por sexto año consecutivo con el premio de biodiversidad de la organización *The Wildlife Trust*. Hasta la fecha, el aeropuerto londinense es el único aeropuerto que ha sido condecorado con este reconocimiento.

De forma activa, el aeropuerto gestiona alrededor de 100 hectáreas repartidas en 13 terrenos dedicados a la conservación natural. Este espacio incluye cuatro reservas naturales abiertas al público.

En su premio a Heathrow, la entidad subraya la atención especial brindada a determinadas especies naturales.

#### **Premio Globe ARTBA a la Excelencia Medioambiental en la Construcción**

El proyecto de la LBJ Express fue distinguido con el Premio Globe ARTBA a la Excelencia Medioambiental en la Construcción. Estos premios son otorgados a compañías del sector privado por sus esfuerzos para proteger y mejorar el medioambiente durante la planificación, diseño y construcción de proyectos de infraestructuras de transporte en Estados Unidos de América.

El equipo medioambiental del Proyecto LBJ Express fue reconocido por su “Programa de Protección Medioambiental Completo”, así como su “Plan de Gestión de Suelo y Aguas Subterráneas”, aplicado para gestionar los metales pesados descubiertos durante la construcción. Además, este equipo ha reutilizado millones de metros cúbicos de suelo de excavación en otras fases del proyecto, y ha donado suelo para ser utilizado en otros proyectos de la ciudad de Dallas y el estado de Texas. Asimismo, se ha procedido al análisis, depuración y reciclaje de aguas subterráneas para paliar los problemas de sequía en el norte del estado.

## Gestión del negocio

Una parte fundamental de la estrategia medioambiental se dirige hacia el desarrollo de modelos de negocio que pueden contribuir a las expectativas de la sociedad respecto de un planeta ambientalmente más sostenible, poniendo en valor las capacidades y tecnologías de Ferrovial en materias como la eficiencia energética, la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, el efecto sumidero de los bosques o la eco-eficiencia.

Aspectos tales como la eficiencia energética en edificios, la gestión integral de ciudades, o la movilidad de bajas emisiones, así como la conservación de la biodiversidad, son consideradas por la organización como fuentes de inspiración para el desarrollo de nuevos modelos de negocio. Todo ello con la finalidad de crear valor a largo plazo, convirtiendo a Ferrovial en un socio estratégico de los gobiernos en los países donde opera, y contribuyendo a cumplir sus objetivos globales en materia de medio ambiente.

## Movilidad sostenible

La transformación hacia infraestructuras de transporte de bajas emisiones pasará sin duda por su integración con las TIC, que las dotarán de una mayor flexibilidad con el fin de reducir el consumo energético y las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Verdaderas infraestructuras inteligentes, capaces de adaptarse a la demanda en tiempo real, asegurando la fluidez del transporte o activando soluciones para una movilidad más sostenible. Ejemplos de ello son los sistemas de predictibilidad de eventos de tráfico, los sistemas avanzados de vías de entrada “SAVE” en autopistas o el sistema DAVAO+ para la detección de vehículos con alta ocupación, todos ellos desarrollados en el ámbito del Centro de Infraestructuras Inteligentes (CIB) que se constituyó en el año 2010. La puesta en práctica de estas tecnologías ha permitido a Ferrovial desarrollar conceptos como las *managed lanes*, infraestructuras capaces de reducir la huella de carbono de la movilidad de personas por carretera, actualmente desarrolladas en países como Estados Unidos o Canadá.

## Ciudades Inteligentes

El área de Servicios comenzó hace más de tres años a desarrollar el concepto de “ciudad inteligente” en el marco de los servicios municipales y la eficiencia energética, proponiendo un enfoque muy práctico, basado en la reducción de costes para las administraciones locales, la inversión en tecnología, el aumento de la eficiencia energética y la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.

Este nuevo modelo ya se ha implantado en distintas ciudades, como Birmingham o Sheffield (ambas en Reino Unido), donde Ferrovial Servicios tiene contratos a largo plazo, que le permiten invertir en tecnologías avanzadas para reducir los consumos energéticos y las emisiones de gases de efecto invernadero, al tiempo que reduce el coste económico de los servicios municipales para los contribuyentes. La experiencia ha sido positiva y bien recibida por los ciudadanos, los sindicatos locales y los empleados. Según las estimaciones preliminares, se prevé un ahorro factible en torno al 20% con respecto a los costes actuales de los servicios urbanos.

## Gestión forestal sostenible (*SmartForest*)

Desde 2012 Ferrovial trabaja en la detección de oportunidades ligadas a la conservación de la biodiversidad. En países como España, los montes son una fuente de recursos naturales, actividades económicas y generación de empleo en el entorno rural; empleo que resulta vital para fijar la población local y facilitar la conservación de los hábitats a largo plazo. Sin embargo, la actual política de reducción del gasto público ha comprometido la inversión pública en la conservación de los bosques, con los impactos y riesgos que este déficit puede tener para la biodiversidad y la actividad económica en zonas rurales.

En este contexto, Ferrovial defiende que el capital privado puede jugar un papel relevante supliendo la falta de inversión pública, siempre y cuando se asegure una gestión sostenible y a largo plazo del bosque, así como un uso público de aquellos montes que formaban parte del patrimonio. Con

este fin, en colaboración con asociaciones ecologistas, *Forest Stewardship Council* (FSC) y la comunidad científica, Ferrovial trabaja actualmente con diversas administraciones públicas de España en el desarrollo de un proyecto piloto para la gestión de montes públicos.

Durante 2013 se ha arrancado parcialmente este modelo en la comunidad autónoma de Cataluña (España), mediante la instalación de las primeras centrales de biomasa que utilizan el subproducto de la gestión forestal de una amplia superficie de monte.

## Construcción verde. Edificios bioclimáticos

En los últimos tres años, las empresas de Ferrovial han construido más de 98.000 m<sup>2</sup> de edificios y más de 142.000 m<sup>2</sup> de urbanización en el marco de proyectos bioclimáticos. De los 11 edificios construidos con estos criterios, dos gozan de la certificación BREEAM, ocho se están certificando según la

herramienta LEED (*Leadership in Energy and Environmental Design*, desarrollada por U.S. Green Building Council), y uno más con la herramienta española “Verde”. Estos tres sistemas de certificación integran un conjunto de herramientas encaminadas a medir, evaluar y ponderar los niveles de sostenibilidad de una edificación, en las fases de diseño, ejecución y mantenimiento.

Desde 2009 Ferrovial es patrón y socio activo del capítulo regional de *Green Building Council* en España, colaborando con esta institución y la red internacional *World GBC* en proyectos como la activación de la rehabilitación de edificios a escala urbana, con criterios de eficiencia energética o el fomento de las herramientas de certificación “Verde” y LEED.

En la siguiente tabla se pueden ver los detalles de los proyectos con certificación de sostenibilidad en el que Ferrovial Agroman ha participado durante los últimos tres años:

Proyecto	Zona	Certificación
E.S. Repsol Venturada	Dir. Madrid Obra Civil	BREEAM
New Building ICTA-ICP	Dir. Cataluña	LEED
Centro de Clientes 3M	Dir. Madrid Edificación	LEED
Adecuacion CPD BBVA Tres Cantos	Dir. Madrid Edificación	LEED
Adecuacion Edificio Av. Castellana	Dir. Madrid Edificación	LEED
CPD Alcala U.T.E.	Dir. Madrid Edificación	LEED
Urb. Nueva Sede Banco Popular	Dir. Madrid Obra Civil	LEED
E.S. Repsol Alberto Aguilera	Dir. Madrid Obra Civil	BREEAM
Sede Coca-Cola	Dir. Madrid Edificación	LEED
Acond. Parcela IMDEA Móstoles	Dir. Madrid Obra Civil	LEED
Centro de Recursos Ambientales de Valladolid	Dir. Castilla y León	VERDE (GREEN BUILDING COUNCIL ESPAÑA)

## Case study

### **T2A Heathrow**

La nueva Terminal 2 de Heathrow se diseñó bajo unos estrictos criterios de sostenibilidad buscando ser un referente a nivel mundial.

Se estableció el objetivo de reducir un 40% las emisiones de CO<sub>2</sub> con respecto al edificio anterior. Los criterios de sostenibilidad se aplican desde la fase de diseño.

Calidad de los materiales:

- Maximizar el empleo de materiales naturales en acabados.
- Maximizar el empleo de maderas certificadas FSC (talas controladas).
- Maximizar la especificación de materiales con bajo contenido en VOC (emisión de partículas volátiles nocivas).
- Maximizar el empleo de recursos locales.
- Maximizar la selección de refrigerantes y materiales que no dañen la capa de ozono y tengan un potencial de efecto invernadero inferior a cinco.
- Minimizar la especificación de materiales que contengan PVC.

Fase de construcción:

El 100% del material de demolición de la anterior terminal 2 y el edificio adyacente (Queen's Building) ha sido reciclado para contribuir al plan de obra sostenible.

La nueva terminal 2 está sometida al proceso de certificación de sostenibilidad del edificio.

(BREEAM) En el proceso de construcción se han alcanzado los más altos estándares de calidad consiguiendo elevar el índice de segregación de residuos de un 33% en febrero de 2012 a un 70% en noviembre de 2012 y reducir la emisión de dióxido de carbono de 3 a 1,61 toneladas por cada 100.000 libras facturadas.

- Prefabricación y estandarización de elementos estructurales.
- Maximizar el empleo de materiales de construcción reciclados para relleno.
- Segregación de residuos.
- Especial cuidado con especies protegidas durante la demolición (murciélagos y mirlos).

Instalaciones definitivas:

- Desarrollo de un centro de energía eficiente, abastecido por energía renovable, donde se regulará la climatización.
- El diseño de la cubierta de la terminal, en forma de olas con los lucernarios orientados hacia el norte, permite captar el máximo de luz natural para reducir el consumo de luz artificial.
- Puntos de recarga para vehículos eléctricos.
- Sistema de difusión de aire por desplazamiento convencional, con control de infiltraciones y *free cooling*.
- Motores y equipos IT de bajo consumo.
- Sistema de gestión centralizada de edificios.

## Rehabilitación de edificios con criterios de eficiencia energética

En la ciudad, la rehabilitación urbana de edificios con criterios de eficiencia energética, tanto en el ámbito residencial como terciario, es considerada por los expertos como el futuro de la actividad de edificación. Durante los últimos años Ferrovial ha liderado, particularmente en España, una iniciativa que pretende reorientar el modelo de negocio del sector, basado hasta ahora en la edificación de nueva planta, hacia un nuevo marco orientado hacia la mejora de la habitabilidad del parque de edificios construido.

Esta alternativa para el sector de la edificación cuenta con grandes beneficios potenciales. Un relevante informe del Grupo Técnico de Rehabilitación (GTR), del que Ferrovial forma parte, propone un programa ambicioso de renovación urbana y rehabilitación energética, con la intervención de diez millones de viviendas para el año 2050 en España. Se trata de una gran oportunidad por su potencial para la generación de actividad económica y sobre todo de puestos de trabajo, estimados en más de 140.000 anuales sólo en España.

El último informe, presentado a finales de 2013, está disponible en el siguiente enlace: <http://www.gbce.es/es/GTR>.

Durante 2013 Ferrovial ha avanzado considerablemente en el desarrollo de un proyecto-piloto de rehabilitación energética y renovación urbana en España. A lo largo de este año se ha alcanzado un acuerdo previo para la formación de un consorcio promotor de obras de rehabilitación en las ciudades Madrid y Zaragoza, que afectaría a más de 2.800 hogares en ambas ciudades durante una primera fase. El consorcio está integrado por Ferrovial, junto con una empresa líder del sector energético, las Empresas Municipales de Vivienda de los municipios citados, y la *European Climate Foundation* (ECF). Este último organismo ha cifrado entre sus objetivos el desarrollo de un proyecto-piloto de rehabilitación energética a gran escala en España, que sirva como caso de éxito para otros Estados miembros de la Unión Europea.

## TABLA DE INDICADORES MEDIOAMBIENTALES

En la tabla adjunta se recogen aquellos indicadores medioambientales que no han sido citados expresamente a lo largo del texto.



	2013	Uds
Volumen de maderas tropicales.	6,76	m <sup>3</sup>
Porcentaje de madera de origen garantizado.	73	%
Volumen total de compras de papel.	828.631	kg
Volumen total de compras de madera.	73.760	m <sup>3</sup>
Porcentaje de papel con sello FSC.	32	%
Porcentaje de papel reciclado.	40	%
Porcentaje de papel blanqueado sin cloro.	67	%
Compras del material más relevante para el negocio	Asfalto	2.074.705 Tn
	Hormigón	7.001.862 Tn
Vehículos totales que componen la flota propia.	18.567	Nº
Porcentaje de vehículos propulsados por combustibles alternativos.	4,12	%
Consumo de agua reutilizada.	3.322.274	m <sup>3</sup>
Importes de sanción propuestas en el ejercicio por motivo de expedientes abiertos en el ejercicio objeto de reporte.	271.968	Euros
Residuos producidos de construcción y demolición.	10.882.869	m <sup>3</sup>
Total de tierras de excavación.	20.199.553	m <sup>3</sup>
Tierra vegetal reutilizada.	12.910	m <sup>3</sup>
Material enviado a vertedero fuera del ámbito de la obra.	3.102.299	m <sup>3</sup>
Material reutilizado en obra.	6.812.610	m <sup>3</sup>
Material enviado a otra obra o relleno autorizado.	5.375.738	m <sup>3</sup>
Caudal depurado con incidencias.	17.740.711	m <sup>3</sup>
Número total de derrames accidentales.	12	Nº
Inversiones y gastos ambientales totales del ejercicio.	53.131.614	Euros

		2013	Uds	
Combustibles utilizados en fuentes estacionarias y móviles (total)	Diesel	4.381.743,85	GJ	
	Fuel	17.856,57	GJ	
	Gasolina	314.562,58	GJ	
	GN	2.234.349,98	GJ	
	LPG	4.276,07	GJ	
	Propano	3.126,90	GJ	
Consumo de energía adquirida según fuentes primaria	Carbón	729.384,88	GJ	
	Gasoil	124.347,44	GJ	
	Gas	749.888,72	GJ	
	Biomasa	48.384,11	GJ	
	Residuos	10.933,64	GJ	
	Resto	349.147,49	GJ	
Consumo de electricidad	Servicios	Amey	8.781.112	kWh
		Amey-Cespa	4.202.564,70	kWh
		Enterprise	10.397.854,90	kWh
	Construcción	Ferrovial Servicios	68.820.023,21	kWh
		Budimex	38.606.757,47	kWh
		Cadagua	120.094.744,17	kWh
		Ferrovial Agroman	16.486.235,53	kWh
		Webber	7.463.338	kWh
	Autopistas	Cintra	28.302.112,88	kWh
	Corporación	Corporación	1.344.562	kWh



# DIMENSIÓN SOCIAL





# RESPONSABILIDAD CORPORATIVA

Para Ferrovial es tan importante ser una empresa financieramente rentable como ética, social, y medioambientalmente responsable.

Y para ello, además de estar presente en los principales índices y rankings de sostenibilidad, actualiza periódicamente su Plan Estratégico de Responsabilidad Corporativa con el objetivo de renovar sus compromisos y adaptarlos a la realidad de cada momento.

Ferrovial está adherida al Pacto Mundial de las Naciones Unidas (*The Global Compact*) desde 2002. La compañía ratifica anualmente su compromiso con dicha institución y tiene como estándar sus principios para las actuaciones en todo el mundo.



Clases medioambientales a unos escalares en Windmaster, Hampshire, Reino Unido.

## Plan estratégico

Ferrovial ha llevado a cabo su plan estratégico de Responsabilidad Corporativa a través del Plan 20.13, a través del cual se pretende mejorar la competitividad, desarrollar la sostenibilidad de la compañía y proteger su reputación, aportando valor a largo plazo para la sociedad y sus públicos de interés.

Este plan trienal, vigente hasta 2013, ha tratado de vincular la Responsabilidad Corporativa con los objetivos de negocio de la compañía, y en concreto acercarla al posicionamiento en Infraestructuras Inteligentes que define a Ferrovial. Es decir, infraestructuras eficientes, accesibles, limpias y humanas, que mejoren la calidad de vida de la sociedad.

En 2010 se realizó un análisis previo de cuestiones que interesaban a los inversores, valoraciones de los principales índices de sostenibilidad y una revisión de buenas prácticas en el sector. Todo ello sirvió para establecer las áreas y líneas estratégicas en materia de RC.

### INVERSORES

- Revisión de políticas y criterios usados para confeccionar sus carteras.

### DJSI

- Análisis de fortalezas y debilidades.

### BUENAS PRÁCTICAS

- Análisis sectorial y de las principales compañías de otros sectores.

De esta forma se definieron seis áreas de actuación prioritaria.

#### GOBIERNO CORPORATIVO

- Transparencia en la información al mercado.

#### CÓDIGOS DE BUENA CONDUCTA

- Derechos Humanos
- Combatir la corrupción, extorsión y soborno.
- Fomentar los principios del Pacto Mundial.

#### PERSONAS

- Seguridad laboral.
- Políticas de diversidad, igualdad y conciliación.
- Formación de los profesionales.

#### MEDIO AMBIENTE Y SOCIEDAD

- Huella de carbono.
- Ahorro en consumos y planes de movilidad.
- Conservación de la biodiversidad.
- Vincular la acción social a infraestructuras inteligentes.

#### INNOVACIÓN

- Desarrollo de proyectos de I+D+i.
- Colaboración con entidades de prestigio.

#### GRUPOS DE INTERÉS

- Diálogo con los *stakeholders*.
- *Reporting* e índices.

## Comité de Responsabilidad Corporativa

Este órgano es el responsable de desarrollar, implantar y supervisar las políticas de Responsabilidad Corporativa de la compañía.

El Comité se constituye en el nexo de unión de los negocios y la corporación con la Alta Dirección, reportando resultados y proponiendo iniciativas en esta materia. Está integrado por las distintas áreas de la compañía vinculadas a la Responsabilidad Corporativa y por un representante de cada línea de negocio:

#### ÁREAS CORPORATIVAS

- Recursos Humanos.
- Calidad y Medio Ambiente .
- Innovación.
- Riesgos.
- Secretaría General.
- Comunicación y Responsabilidad Corporativa.

#### NEGOCIOS

- Servicios.
- Autopistas.
- Construcción.
- Aeropuertos.

## Conclusiones del Plan 20.13

Después de tres años de vigencia este plan estratégico, ha servido de base en 2013 para abordar los temas y prioridades para los próximos años. En concreto ha sido el material sobre el que se ha estructurado el futuro Plan 20.16.

Conclusiones:

- Alineamiento de la estrategia de Responsabilidad Corporativa con la estrategia de negocio.
- Mejora del conocimiento interno y la difusión de la Responsabilidad Corporativa en toda la organización gracias a la implicación de los negocios y áreas corporativas.
- Formalización de los procesos de *reporting* no financieros (informe anual e índices de sostenibilidad) para lograr una mayor implicación y una mejor ordenación de los procedimientos que periódicamente se llevan a cabo.
- Añanzamiento y homogeneización de las iniciativas de inversión en la comunidad categorizándolas como “programas” para dar cabida a las distintas organizaciones del Tercer Sector que quieren participar en los mismas. Se han establecido procesos técnicos de selección de candidaturas que se publicitan con la suficiente antelación para garantizar el acceso de las entidades en las distintas convocatorias y asegurar la transparencia.
- Consolidación del Comité de Responsabilidad Corporativa como instrumento dinamizador de la Responsabilidad Corporativa y como enlace con la Alta Dirección.

## Premios y reconocimientos

El trabajo y el esfuerzo llevado a cabo por la compañía y sus empleados es reconocido por los grupos de interés y las distintas entidades en todos los ámbitos de su actividad y de la Responsabilidad Corporativa. Prueba de ello son los premios y reconocimientos que la empresa ha obtenido a lo largo del año:

### **Ferrovial galardonada en el *Sustainability Yearbook 2013***

Ferrovial ha recibido la distinción “Bronze Medal” en el *Sustainability Yearbook 2013*, informe elaborado por RobecoSAM y KPMG que reconoce a las compañías con mejores prácticas en materia de Responsabilidad Corporativa. Los resultados del estudio, que evalúa por sectores las compañías más sostenibles del mundo bajo el criterio CSA (“*Corporate Sustainability Assessment*”) de RobecoSAM, se han presentado en el World Economic Forum 2013 en Davos, Suiza.

### **Ferrovial, única empresa española del sector, seleccionada por duodécimo año consecutivo en el DJSI**

Ferrovial renueva por duodécimo año consecutivo su permanencia en el DJSI. La compañía ha sido la única empresa española de su sector incluida en los índices europeos y mundiales de empresas sostenibles que elabora Dow Jones (DJSI).



La inclusión por duodécimo año consecutivo avala la solidez de la estrategia de sostenibilidad de Ferrovial y acredita el desarrollo, por parte de la compañía, de prácticas avanzadas en las tres dimensiones de la responsabilidad corporativa: económica, medioambiental y social.

### **Ferrovial renueva su presencia en el Índice de Sostenibilidad FTSE4Good, después de nueve años de permanencia**

Ferrovial ha renovado su presencia en la serie de Índices FTSE4Good en la revisión semestral de septiembre de 2013, después de nueve años de permanencia.

La serie de índices FTSE4Good incluye cuatro índices de referencia: global, europeo, Estados Unidos y Reino Unido. Este índice es utilizado por inversores de todo el mundo para evaluar las mejores prácticas y criterios de responsabilidad corporativa con el fin de desarrollar sus estrategias de inversión.

### **Ferrovial premiada por su estrategia de cambio climático por CDP**

Ferrovial ha sido premiada por su estrategia de cambio climático al ser incluida en los índices *Climate Disclosure Leadership Index* y *Climate Performance Leadership Index*, de CDP, que clasifica a las empresas con mejores prácticas en la reducción de emisiones y su gestión para mitigar los efectos del cambio climático. Ferrovial ha logrado 99 puntos sobre 100 y mantiene la máxima categoría A, sólo alcanzada por cuatro empresas españolas. La compañía lleva presente en estos índices desde el año 2009.

### **Rafael del Pino recoge el premio Academiae Dilecta 2013 de la Real Academia de Ingeniería**

Rafael del Pino, presidente de Ferrovial, ha recogido el premio “Academiae Dilecta” 2013, concedido por la Real Academia de Ingeniería en un solemne acto celebrado en su sede.

El premio Academiae Dilecta, uno de los galardones más prestigiosos en el ámbito de la ingeniería y la tecnología del país, se concede anualmente, para reconocer por parte de la Real Academia de Ingeniería a aquellas empresas cuya actividad tenga su origen en el estudio y la investigación de

los fundamentos científicos y técnicos de la ingeniería, sus aplicaciones tecnológicas y sus técnicas operativas, así como cuanto se refiere al proyecto, desarrollo y explotación de sus realizaciones.

### **Rafael del Pino, premio Capital 2013 a la Trayectoria Empresarial**

Rafael del Pino ha recibido el galardón a la “Mejor Trayectoria Empresarial”, en el marco de los Premios Capital 2013. La revista económica ha celebrado la entrega de los premios empresariales bajo el lema “Compromiso España”. El objetivo ha sido galardonar y reconocer a las empresas y a los empresarios que han destacado por apostar por la economía del país y la Marca España durante 2013.

### **Íñigo Meirás, entre los mejores consejeros delegados de España según Forbes**

Íñigo Meirás, Consejero Delegado de Ferrovial, se sitúa en segunda posición en el ranking de mejores consejeros delegados de España que ha elaborado la prestigiosa revista económica *Forbes*.

Para la composición de la lista, se han valorado diversos criterios, entre ellos, la capacidad de levantar nuevos fondos en los mercados, las políticas de diversificación de la actividad y la creación de valor para los accionistas en Bolsa. Asimismo, debido a las políticas de ajuste y reestructuración que han marcado el ejercicio 2013, también se han analizado las estrategias ejecutadas en materia de recursos humanos y la reducción del endeudamiento.

### **Ferrovial, galardonada con el premio Seres 2013 a la Innovación y Compromiso Social**

Ferrovial ha sido galardonada con el premio Seres 2013 a la Innovación y Compromiso Social de la empresa, por su programa de Responsabilidad Corporativa “Infraestructuras Sociales”. Este premio reconoce actuaciones empresariales que, formando parte de la estrategia, ayuden a mejorar la sociedad y a disminuir la brecha existente con los colectivos desfavorecidos.

La Fundación convoca los Premios Seres con el objetivo de incentivar y reconocer públicamente aquellas actuaciones estratégicas e innovadoras que generan valor para la sociedad y para la empresa y que de esta forma la acción social empresarial sea sostenible en el tiempo.

### **Ferrovial galardonada con el premio Codespa 2013 al voluntariado corporativo**

Ferrovial ha sido galardonada en la XVII Edición de los Premios de la Fundación Codespa. La ceremonia contó con la presencia de Su Alteza Real el Príncipe de Asturias. El Presidente de Ferrovial, Rafael del Pino, recogió el premio y mostró su agradecimiento por este reconocimiento. En su discurso, Del Pino recordó que “*ya en 2010, nuestro proyecto ‘Maji ni Uhai’, realizado en Tanzania, fue galardonado por la Fundación Codespa*”.

CODESPA premia a aquellas empresas, pymes y colectivos de empleados que más han destacado por su compromiso hacia los países en vías de desarrollo, así como a periodistas cuyos trabajos hayan contribuido al fomento de la responsabilidad corporativa y la implicación ciudadana y empresarial en la lucha contra la pobreza.

### **Ferrovial galardonada con el *European Excellence Award 2013* por el programa Infraestructuras Sociales**

Ferrovial ha recibido el premio *European Excellence Award 2013* en la categoría de “Responsabilidad Social Corporativa” por su programa de cooperación internacional “Infraestructuras Sociales”. El jurado destacó, especialmente, la labor que realizan los voluntarios de la compañía en el terreno.

Hasta la fecha han sido 58 los profesionales que se han comprometido con los distintos proyectos en colaboración con prestigiosas ONG como Plan Internacional, Ayuda en Acción, Intermón Oxfam, ONGAWA, Amref Flying Doctors, Acción Contra el Hambre y Ecodes.

### **Ferrovial, distinguida con el premio Mejor Empresa Social 2013**

Ferrovial ha recibido el galardón a Mejor Empresa Social en la 7ª Edición del PubliFestival celebrada en el Caixa Forum

Barcelona. Durante el certamen del Festival Internacional de la Publicidad Social, organizado por la Fundación Mundo Ciudad, se han entregado los Premios Empresa Social que reconocen los mejores proyectos empresariales en RSC del último año.

El galardón reconoce a Ferrovial por su trayectoria solidaria y su trabajo en Responsabilidad Corporativa, concretamente por el programa Infraestructuras Sociales que Ferrovial desarrolla en países de África y América Latina.

### **Ferrovial recibe el galardón *SAP Quality Awards***

Ferrovial ha recibido el galardón “*SAP Quality Awards*”, premio con los que la empresa tecnológica SAP reconoce los proyectos de mayor calidad en la implantación de sus soluciones.

Ferrovial ha sido reconocida con el premio “Gold” en la categoría de “Grandes Implantaciones” por el proyecto de gestión integrada de productos financieros “Marco Polo”. Se han presentado un total de 18 proyectos en esta categoría y el jurado estaba formado por profesionales de SAP España, profesores de Escuelas de Negocios y miembros de consultoras especializadas en Tecnologías de la Información.

### **Ferrovial galardonada por el proyecto EMMOS, como mejor proyecto de Innovación en la categoría de *Smart Building***

Ferrovial ha sido galardonada en la gala de los EnerTIC Awards, dentro de la categoría de mejor proyecto de Innovación en *Smart Building*, por el proyecto EMMOS (*Energy Management and Monitoring Operational System*). Estos premios reconocen, de entre las 138 propuestas presentadas, aquellas que mejor hayan empleado las TIC para la obtención de una mayor eficiencia energética.

### **Ferrovial reconocida entre las empresas más atractivas para trabajar**

Ferrovial ha recibido el Randstad Award 2013, que reconoce a la compañía como una de las tres empresas más atractivas para trabajar dentro del sector de las infraestructuras, según la encuesta Randstad.

Randstad Award es el premio que otorga Randstad, segunda empresa de Recursos Humanos más importante a nivel mundial, a las empresas con mayor atractivo laboral. En esta edición han participado 18 países entre los que se encuentran Estados Unidos, Francia, Holanda, Australia o España.

### **Ferrovial recibe nuevamente la certificación Top Employers**

Ferrovial ha sido una de las empresas españolas que ha conseguido la certificación “Top Employers 2013”, que otorga anualmente CRF Institute identificando a las empresas más destacadas en la gestión de Recursos Humanos.

La certificación Top Employers acredita que las compañías cumplen con los más altos estándares en Recursos Humanos, contemplando asimismo su aplicación práctica. En concreto, esta certificación valora aspectos como: beneficios y políticas laborales, reconocimiento y retención del talento, así como las posibilidades de crecimiento profesional y laboral o la cultura corporativa.

### **Ferrovial premiada en los “Customer Awards” de Oracle**

Ferrovial ha sido galardonada con el premio a la excelencia, en la primera edición de los “Customer Awards”, organizados por Oracle Iberia por los proyectos desarrollados con tecnología Business Intelligence. Durante la gala, que reconoce a los clientes que han destacado este año en las distintas áreas de las Tecnologías de la Información de Oracle, se entregaron otros galardones a empresas como EL Corte Inglés, Iberia, Telefónica, Mapfre, etc.

Con la herramienta Oracle Business Intelligence (OBIEE) se han desarrollado cuadros de mando con una clara orientación financiera como son: Optimus (Cuadro de Mando Financiero en Autopistas), Éfeso (Cuadro de Mando Financiero en Servicios) o enfocados a una mejora de los procesos operativos como Optimización Cartera de Clientes en Cespa e Indiana (Cuadro de Mando del Área de Calidad en Ferrosfer), entre otros.

### **Ferrovial, galardonada por su relación con Accionistas e Inversores**

Ferrovial ha sido reconocida en el ranking *All-Europe Executive Team 2013*, que publica la prestigiosa plataforma Institutional Investor Research Group, como una de las empresas europeas con mejor desempeño en el ámbito de las Relaciones con Accionistas e Inversores.

Entre los reconocimientos que ha obtenido Ferrovial, destaca el de mejor compañía del sector europeo de la construcción por parte de los analistas. Asimismo, Ferrovial aparece entre las tres favoritas para los inversores.

Otras categorías que evalúa el estudio son las de mejor Director Financiero y Consejero Delegado. Dentro de la categoría de mejor CFO, Ernesto López Mozo, Director Financiero de Ferrovial, figura entre los tres favoritos tanto para analistas como para inversores. Adicionalmente, el Consejero Delegado de Ferrovial, Íñigo Meirás, se encuentra en uno de los dos Top 3 del estudio.

En suma, han sido cinco los premios que se han otorgado a la compañía, consolidándose como una de las firmas más reconocidas por los accionistas e inversores europeos.

### **Ferrovial se adhiere a la Red de Empresas con Distintivo “Igualdad en la Empresa”**

La Ministra de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, Ana Mato, ha inaugurado la Red de Empresas con Distintivo “Igualdad en la Empresa”, una iniciativa única de carácter estatal, que tiene por objeto fomentar y facilitar a las organizaciones el intercambio de buenas prácticas e información, así como servir de estímulo y ejemplo para otras compañías.

Ferrovial, que recibió el Distintivo de Igualdad en la Empresa en 2011 en la primera convocatoria como reconocimiento a su esfuerzo por equiparar a mujeres y hombres en el entorno laboral, se suma ahora a esta nueva iniciativa auspiciada por el Gobierno con la que se pretende avanzar en el compromiso con la igualdad real de oportunidades entre mujeres y hombres y, a la vez, demuestra la implicación de las empresas españolas en la consecución de este objetivo tan necesario para el conjunto de la sociedad.

### **Doble reconocimiento para Heathrow en los *World Airport Awards***

En los premios *World Airport Awards* de 2013, celebrados en la Feria comercial *Passenger Terminal EXPO* en Ginebra, la terminal 5 de Heathrow ha sido nombrada '*Best Airport Terminal*', la mejor terminal del mundo, y Heathrow ha sido designado '*Best Airport for Shopping*' lo que supone el reconocimiento como mejor aeropuerto de compras del mundo.

El premio refleja los resultados de la encuesta de Calidad de Servicio Aeroportuario que valora la proporción de pasajeros que califican su viaje como 'muy bueno' o 'excelente' y que se ha incrementado del 48% en 2007 al 72% en la actualidad.

### **El aeropuerto de Heathrow ha ganado el premio de Liderazgo Sostenible 2013 por el proyecto de desarrollo de la nueva terminal 2A**

Heathrow ha ganado el premio de Liderazgo Sostenible 2013 por el proyecto de desarrollo de la nueva terminal 2A que se inaugurará en el año 2014.

El diseño, la construcción y la funcionalidad de la Terminal 2 (T2) hace que sea la terminal más sostenible de Heathrow.

La entrega de los Premios de Liderazgo en Sostenibilidad, celebrada en las Salas de Connaught en Londres, destacan el liderazgo y la innovación entre las empresas y las organizaciones, que son el motor del progreso en la incorporación de la sostenibilidad en todas sus operaciones.

### **Amey, galardonada por el proyecto de fortalecimiento del paso elevado de Hammersmith**

Amey ha sido galardonada en los Premios de la Industria Británica de la Construcción 2013, dentro de la categoría de Mejor Proyecto de Ingeniería Civil valorado en más de tres y menos de cinco millones de libras, por su innovador proyecto de fortalecimiento del paso elevado de Hammersmith, en Londres.

El reconocimiento ha sido otorgado por los trabajos de remodelación que Amey ha llevado a cabo en el paso elevado de Hammersmith, a raíz de que la infraestructura fuera cerrada en diciembre de 2011 por los defectos graves que presentaba el sistema de postensado.

### **Dos empleados de Ferrovial Servicios condecorados con la medalla de bronce al mérito policial**

Dos empleados de Ferrovial Servicios, Aleix Carrera y Fran Escofet, han recibido la medalla de bronce al mérito policial en el "Día de las Escuadras de Catalunya" como reconocimiento a su actuación en un grave incidente en el Carril Bus-VAO de Barcelona.

Los hechos ocurrieron el pasado mes de enero, cuando el conductor de un autobús circulaba en sentido contrario al establecido y activado en el carril Bus-VAO de Barcelona (C-58), poniendo en peligro la vida de los conductores que circulaban correctamente.

### **Steel Ingeniería recibe el premio Asiva 2013 y otro de Sostenibilidad**

Steel Ingeniería ha recibido el premio Asiva 2013 (Asociación de Empresas de la Quinta Región) en la categoría de Capacitación. Este reconocimiento pretende hacer destacar los mejores proyectos de la zona.

También ha recogido el premio de Sostenibilidad de la provincia de Aconcagua otorgado por la Asociación de Pacto Regional de Desarrollo Provincial.

### **Ferroser recibe la certificación AENOR por las instalaciones de Bilbao Kirolak**

Ferroser ha sido reconocida con la certificación AENOR que acredita que las instalaciones de Bilbao Kirolak cuentan con un sistema optimizado, de acuerdo a la norma ISO 50001, para el uso correcto de la energía, permitiendo la reducción del consumo a corto, medio y largo plazo, de los costes económicos y de las emisiones de gases de efecto invernadero.

### **Cintra reconocida como la Mejor Promotora de Infraestructuras en Norteamérica**

Cintra ha ganado el Premio a la Mejor Promotora de Infraestructuras en Norteamérica en 2012 otorgado por la revista *Infrastructure Investor*. Esta publicación mensual publica cada año un análisis sobre el estado de las infraestructuras en el mundo, reconociendo a las empresas más destacadas del sector.

Este premio reconoce el trabajo de Cintra durante 2012 y los grandes proyectos adjudicados: el diseño, construcción, financiación y mantenimiento de la 407 East Extension en Canadá y el liderazgo en el proceso de licitación de la construcción de la autopista US460 que realizará Ferrovial en el estado de Virginia.

### **Ferrovial Agroman premiada por su compromiso con la salud y la seguridad**

La prestigiosa Royal Society for the Prevention of Accidents (RoSPA) (Real Sociedad de Prevención de Accidentes) ha galardonado a Ferrovial Agroman por su compromiso con la seguridad y la salud laboral de sus empleados en los distintos proyectos de construcción desarrollados en Reino Unido.

El programa no sólo tiene en cuenta el historial de accidentes de las empresas, sino también los sistemas integrales que han desarrollado para gestionar la seguridad y salud de sus trabajadores, entre los que se incluyen aquellas prácticas que fomentan el liderazgo y la participación de los empleados.

### **Ferrovial Agroman recibe el premio Medio Ambiente 2012 de la Comunidad de Madrid**

Ferrovial Agroman ha sido galardonada por la Comunidad de Madrid con el premio de Medio Ambiente 2012 en la categoría de gestión medioambiental para grandes empresas.

La empresa ha sido reconocida por su proyecto de valorización de residuos de construcción y demolición en la obra ZU3-renovación del complejo ferroviario de Fuencarral. El reciclado de residuos para su uso en la obra ha generado que el balance de materiales, energético y de emisiones, empleado en este proyecto fuera muy favorable con respecto a la alternativa de enviar los residuos a una planta de tratamiento de RCD o vertedero.

Los Premios de Medio Ambiente surgen dentro del Marco de Colaboración entre la Comunidad de Madrid, la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Madrid y CEIM Confederación Empresarial de Madrid-CEOE para el desarrollo del “Pacto de la Empresa Madrileña por el Medio Ambiente” (PEMMA).

### **Cadagua galardonada con el premio de la Ecogestión**

Cadagua ha sido galardonada con el Premio de la Ecogestión en la V edición de los Premios de Desarrollo Sostenible, por la Desalinizadora de Valdelentisco. Estos premios son otorgados por la Comunidad Autónoma de Murcia y tienen como finalidad reconocer públicamente el esfuerzo realizado en materia de desarrollo sostenible y contribuir a difundir aquellas experiencias de éxito e ideas que puedan ser referentes para otros.

### **La construcción de la autopista LBJ Express premiada por su excelencia medioambiental**

El Proyecto de LBJ Express ha sido distinguido con el premio *Globe ARTBA* a la Excelencia Medioambiental en la Construcción, en la XIV edición de los Premios Anuales de la *American Road & Transportation Builders Association Transportation Development Foundation* (ARTBA-TDF), por sus destacados esfuerzos en mantener las normas de protección medioambiental en todas las fases de la construcción. El Proyecto LBJ Express recibió el premio en la categoría de “Grandes Proyectos de Autopistas con un valor superior a los 100 millones de dólares”.

### **La Terminal 2A del aeropuerto de Heathrow reconocida por su compromiso con la seguridad y la sostenibilidad**

El consorcio HETCo, que construye en la actualidad la nueva Terminal 2A del aeropuerto de Heathrow y que está formado por Ferrovial Agroman, junto con la constructora Laing O’Rourke, se ha alzado recientemente con dos reconocimientos de ámbito internacional en materia de seguridad y salud y sostenibilidad.

Por un lado, la organización “*Constructing Excellence*” le ha otorgado a la construcción de la Terminal T2A el premio en la categoría de “*Health & Safety*” (Seguridad y Salud) del año 2013.

Al mismo tiempo, el consorcio ha sido distinguido en el sector por su compromiso con la innovación desde el punto de vista medioambiental y de la sostenibilidad. HETCo ha recibido el premio internacional “*Green Apple*”, que reconoce las excelentes prácticas medioambientales y de sostenibilidad llevadas a cabo en la construcción de la T2A.

### **Ferrovial Agroman recibe el premio “mejor obra pública 2013” por el acceso ferroviario al Aeropuerto Internacional Madrid Barajas**

El acceso ferroviario al Aeropuerto Internacional Madrid Barajas construido por Ferrovial Agroman recibió el pasado 26 de noviembre el galardón a la Mejor Obra Pública 2013 en la gala celebrada por el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid.

La obra, que se encuentra en funcionamiento desde septiembre de 2011, enlaza el Aeropuerto Internacional de Madrid Barajas con la red de cercanías de Madrid, permitiendo que puedan llegar al aeropuerto los aproximadamente 6,5 millones de viajeros que acceden a esta red.

### **Budimex premiada**

Budimex fue galardonada en la categoría de Grandes Perlas en la 11ª edición de los Premios: “*Perły Polskiej Gospodarki*” organizada por la editorial “*Polish Market*” en colaboración con el Instituto de Ciencias Económicas y la Academia Polaca de las Ciencias.

En la 4ª Edición de los Premios Eurobuild, Budimex obtuvo el premio del Jurado a la “Mejor empresa constructora incluida en la Bolsa de Varsovia”.

Budimex fue premiada con el título “*Budowniczy Polskiego Sportu*” (Mejor Constructor de deportes polaco) en la 14ª edición de la competición organizada por el Club Sportowa Polska (Club Sport Polonia)

Budimex fue premiada en la categoría: Empresa Constructora de Deportes y Recreación

### **Varios premios para las obras de Budimex**

En la 23ª Edición de los Premios “Proyectos de Construcción del año. 2012” 12 obras de Budimex obtuvieron premios y menciones en diez categorías: Edificación Residencial, Edificación Docente, Oficinas, Rehabilitación, Edificación Sanitaria, Edificación Social, Carreteras, FFCC, Plantas de Tratamiento de aguas e Instalaciones.

En la 5ª Edición del Concurso de Puentes “Maksymilian Wolff”, el puente que atraviesa el río Vistula en Kwidzyn, desarrollado en UTE por Budimex y Ferrovial Agroman, obtuvo un premio especial.

El viaducto construido por Budimex en la Ruta Słowacki en Gdańsk obtuvo el premio al Puente del año 2013 en la competición organizada por la Asociación Polaca de Ingenieros de Puentes.

### **El edificio “Plaza Mayor” de la Universidad Autónoma de Madrid recibe el premio COAM**

El edificio “Plaza Mayor” de la Universidad Autónoma de Madrid ha recibido del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, y en el marco de la X Semana de Arquitectura de Madrid, el Primer Premio 2013 de la Oficina de Concursos de Arquitectura de Madrid (COAM) por su relevancia y calidad arquitectónica.

La convocatoria de Premios COAM 2013 tiene como objeto el reconocimiento de la calidad en la obra arquitectónica, de la buena práctica profesional y de las iniciativas ejemplares que hayan contribuido a la difusión de los valores culturales de la arquitectura.

### **Premio del público en los Premios de Arquitectura de la Región de Murcia**

El Museo Municipal y Archivo Histórico de Torre Pacheco, rehabilitado por Ferrovial Agroman, obtuvo el premio del Público en los Premios de Arquitectura de la Región de Murcia que convoca el Ayuntamiento de la localidad.

## Índices y ratings de inversión responsable

Ferrovial ha sido reconocida un año más como una de las empresas más sostenibles, innovadoras y socialmente responsables por los siguientes índices y *ratings* de sostenibilidad de los que forma parte:

- **Índice Dow Jones de Sostenibilidad (DJSI).** Ferrovial continúa ininterrumpidamente por duodécimo año en los índices europeos y mundiales de empresas sostenibles que elabora *Dow Jones: Dow Jones Stoxx Sustainability* y *Dow Jones Sustainability World Index*. Este índice es evaluado por la agencia RobecoSAM. En 2013 ha sido la única empresa española de su sector (*construction & engineering*) en el índice mundial.
- **FTSE4Good.** Ferrovial ha renovado su presencia en el índice *FTSE4Good Global Index* por noveno año consecutivo, al ser incluido en la última revisión de septiembre. Este índice ha sido evaluado por Eiris (*Ethical Investment Research Services*).
- **Carbon Disclosure Project (CDP).** Ferrovial se mantiene, por cuarto año consecutivo, en el *Climate Disclosure Leadership Index* y *Climate Performance Leadership Index*, de CDP, que clasifica a las empresas con mejores prácticas en la reducción de emisiones y su gestión para mitigar los efectos del cambio climático.
- **OEKOM.** Ferrovial obtiene la calificación “Prime” en el *rating* que elabora Oekom-Research, agencia alemana de *rating* de sostenibilidad.
- **Sustainability Yearbook 2013.** Ferrovial ha sido nominada con la medalla de bronce en el estudio que elaboran RobecoSAM y KPMG, que reconoce a las compañías con mejores prácticas en materia de Responsabilidad Corporativa.

Ferrovial entiende su Responsabilidad Corporativa como una función estratégica para crear valor a largo plazo para todos los públicos de interés y para la sociedad. La Responsabilidad Corporativa está integrada en la cultura empresarial y en la forma de hacer de la compañía, es transversal y alcanza toda la actividad de Ferrovial en su relación con el entorno.

Ferrovial informa sobre la gestión económica, social y ambiental de una manera integrada para dar una visión global de la compañía y mostrar el impacto global de su actividad en sus grupos de interés.



Participantes del estudio de gobernabilidad de la cooperación en Tanzania.



Saneariente y cobertura de agua potable son la ONG Plan, Cajamarca, Perú.



# DERECHOS HUMANOS

## COMPROMISO

- El respeto, la protección y la promoción de los Derechos Humanos.

## LÍNEAS DE ACTUACIÓN

- Mejorar las condiciones laborales para garantizar la igualdad de oportunidades y la no discriminación entre los empleados.
- Asegurarse de que sus empresas no son cómplices en la vulneración de los Derechos Humanos.

## HITOS 2013

- Continuación del curso del Código Ético para todo el personal de estructura en España.
- Participación en foros y mesas de diálogo relativos a la implementación de los Derechos Humanos en la empresa.

## OBJETIVOS 2014

- Adhesión al Plan Nacional de Empresas y Derechos Humanos.
- Formalizar la política de Derechos Humanos.
- Lanzamiento del Plan de Voluntariado.

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

Como firmante del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, Ferrovial se ha comprometido a apoyar y respetar la protección de los Derechos Humanos fundamentales reconocidos internacionalmente y a asegurarse de que sus empresas no sean cómplices en su vulneración. Este compromiso engloba la Declaración de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo: libertad de asociación y reconocimiento del derecho a la negociación colectiva, eliminación de toda forma de trabajo forzoso o realizado bajo coacción, erradicación del trabajo infantil y abolición de la discriminación en el empleo.

Cabe destacar el nuevo Plan Nacional de Empresas y Derechos Humanos que ha entrado en vigor en enero de 2014 con una vigencia de cinco años, en el cual Ferrovial va a participar para reforzar su compromiso en esta materia. El plan determina una serie de medidas, políticas, procesos y controles, que tendrán que adoptar las empresas en el ámbito de los Derechos Humanos.

## Gestión responsable de la cadena de suministro

Ferrovial también vela por el respeto a los Derechos Humanos en la cadena de suministro. La compañía promueve la aceptación y el cumplimiento de los principios del Pacto Mundial entre sus proveedores así como otros aspectos de Responsabilidad Corporativa: salud y seguridad, calidad y medio ambiente.



Según la metodología implantada en 2012 para el análisis de los proveedores de alto riesgo en base a los Principios del Pacto Mundial y al FTSE4Good, se ha continuado con el estudio en 2013 en los diferentes negocios. Cabe destacar que la mayoría de las inversiones de Ferrovial se realizan en países de la OCDE o en países de ingresos medio-altos y altos según la clasificación del Banco Mundial cuyas legislaciones reconocen y garantizan el respeto a los Derechos Humanos, por lo que se ha calificado a nivel global como de “bajo riesgo”.

En los negocios de Construcción y Servicios, que agrupan el 95% del total de los proveedores de Ferrovial, los contratos llevan una cláusula de Responsabilidad Corporativa de obligado cumplimiento. La compañía ha transmitido a los proveedores con los que tiene firmados este tipo de acuerdos su adhesión a los principios del Pacto Mundial, entregándoles una copia de dichos principios e instándoles a que los tengan en cuenta en el desarrollo de sus actividades.

Los proveedores que operan dentro del ámbito de la OCDE se encuentran obligados por la legislación en materia de Derechos Humanos. Como prueba del cumplimiento, se exige a los proveedores periódicamente los documentos que lo acreditan. Asimismo, cualquier incumplimiento respecto a los Derechos Humanos supone el rechazo inmediato del proveedor, según los distintos sistemas de control implantados.

## Gestión de riesgos

El sistema integral de gestión de los riesgos corporativos (FRM) incluye los riesgos por violaciones de los Derechos Humanos. Dentro del área de riesgos de cumplimiento, se encuentran los riesgos por insuficiencia o mal funcionamiento de los procedimientos implantados para asegurar el cumplimiento de los principios éticos que regulan la relación de la empresa con sus empleados.

Con respecto a la formación del personal de seguridad, cabe destacar la inclusión en los Manuales de Tareas y Procedimientos de Seguridad de un apartado sobre las normas que deben cumplir los empleados en materia de Derechos Humanos, así como las nuevas instrucciones a los distintos departamentos de Seguridad en esta materia.

Ferrovial prohíbe cualquier tipo de discriminación hacia sus clientes y la sociedad en general, y se compromete a suministrar información del desempeño de sus operaciones de forma rápida, clara y segura. Ferrovial vela por el cumplimiento de las leyes locales y el respeto a la cultura, costumbres y valores de la gente en las comunidades en las que se desarrollan las actividades de la compañía. Ferrovial contribuye a promover el cumplimiento de los Derechos Humanos, a mantener un diálogo abierto con los grupos de interés y a participar en actividades sociales con la comunidad.

## Sindicación y negociación colectiva

Las relaciones laborales entre Ferrovial y sus empleados se basan en el cumplimiento de la legislación vigente en cada país, los convenios internacionales y demás disposiciones legales y reglamentarias de carácter laboral.

La práctica totalidad de los empleados está cubierta por las regulaciones colectivas laborales en los diferentes países, y en este sentido cabe destacar el acuerdo marco firmado con la Federación Internacional de Construcción y Madera, FECOMA y MCA, que agrupa alrededor de 350 sindicatos y representa alrededor de 12 millones de miembros en 135 países que establece el compromiso conjunto de respetar y promover los principios definidos en la Declaración Universal de Derechos Humanos, la Declaración Tripartita de la OIT, las

líneas directrices para empresas multinacionales de la OCDE y el Pacto Mundial de Naciones Unidas.

Ferrovial garantiza en todos los países donde actúa los derechos de los trabajadores, como el derecho a la huelga, la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva de los representantes de personal y sindicatos. El 78% del total de la plantilla de Ferrovial está adherida a convenios colectivos.

## Igualdad y no discriminación

Ferrovial a través de este compromiso establecido en su propio Código de Ética Empresarial, apoya la gestión de la diversidad como un imperativo empresarial, social y legal, además de cumplir las normativas vigentes en materia de igualdad de oportunidades.

El Código de Ética Empresarial establece que todos los empleados disfrutarán de iguales oportunidades para el desarrollo de su carrera profesional sobre la base del mérito. En esa línea, Ferrovial ha renovado su distintivo de Igualdad hasta 2016.

La representación femenina en la compañía es del 28,2%.

La representación femenina en los órganos de gobierno de Ferrovial, entendidos éstos como el Consejo de Administración y el colectivo formado por los comités de dirección, direcciones corporativas y comités de dirección de las divisiones y filiales es del 12%.

Las medidas recogidas en el Plan de Igualdad han continuado implantándose durante 2013. Destacando el Plan Concilia con propuestas destinadas a favorecer la conciliación entre la vida personal y profesional de los empleados.

## Compromiso con los colectivos desfavorecidos

El compromiso con la igualdad de oportunidades lleva a la compañía a firmar diferentes acuerdos que permitan la integración de personas con discapacidad procedentes de entornos de exclusión social.

Desde el año 2002 la compañía trabaja de la mano de diferentes fundaciones y ONG, destacando la colaboración con la fundación Adecco para la inserción de personas con discapacidad y la puesta en marcha del Plan Familia para los empleados de Ferrovial, y que persigue mejorar la calidad de vida y facilitar la integración social y laboral de aquellos familiares con discapacidad.

La adhesión de Ferrovial este año a la Red de Empresas por una Sociedad Libre de Violencia de Género, refuerza el compromiso de la empresa para sensibilizar a la sociedad y promover la inserción laboral de mujeres víctimas de maltrato, tal y como se recoge en el convenio firmado con el Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad a través de la Fundación Integra. El trabajo con esta fundación ha permitido integrar a 264 personas de colectivos desfavorecidos, especialmente mujeres víctimas de violencia de género.



Atenciones médicas especializadas a niños en hospitales españoles con la ONG Tierra Hombres, España.

## Acoso laboral

Desde 2008, Ferrovial tiene publicado en su intranet, un Procedimiento para la Prevención del Acoso Laboral, Sexual y/o por razón de sexo, siendo España, el ámbito de aplicación. Y desde 2010, existe el Canal Ético de Denuncias, accesible para todos los grupos de interés de Ferrovial, tanto internos como externos.

El planteamiento se basa en el artículo tercero del Código de Ética Empresarial, sobre el respeto a la legalidad, a la integridad ética y a los Derechos Humanos. También tiene en cuenta lo recogido en la Ley Orgánica 3/2007 del Estado Español del 22 de marzo para la igualdad efectiva entre mujeres y hombres para la protección de los empleados ante presuntas situaciones de acoso por razón de sexo en el entorno de trabajo.

Este procedimiento, redactado en conformidad con las recomendaciones incluidas en el Acuerdo Marco Europeo sobre acoso y violencia en el trabajo, suscrito el 26 de abril de 2007, garantiza el derecho a la intimidad y la confidencialidad de los temas tratados y de las personas que intervienen en el mismo.

Durante 2013, se ha recogido un total de 52 notificaciones de denuncia a través del Canal Ético de Denuncias de las cuales un 29% están relacionadas con temas de acoso. La empresa ha realizado para cada una de éstas el proceso establecido por el procedimiento, realizando un análisis exhaustivo de la situación para comprobar los hechos denunciados dentro del respeto a la confidencialidad e intimidad de los actores interventores en el proceso.

## Trabajo infantil y forzoso

Ferrovial se compromete en su Código Ético a no recurrir al trabajo infantil ni incorporar a su actividad empresarial ningún producto o servicio procedente del mismo, y a velar por el cumplimiento de las disposiciones de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en relación con el trabajo de menores de edad. Ferrovial exige a todos sus empleados y proveedores la observancia estricta de este principio.

El riesgo de incumplimiento de este compromiso es bajo ya que la mayor parte de sus inversiones se encuentran en países de la OCDE que disponen de un marco legal exigente en cuanto a la protección de los derechos laborales.

## Formación y sensibilización

Como empresa internacional, empleador y contratante de servicios, Ferrovial es consciente de su capacidad de influir en gran cantidad de personas y organizaciones. Con este objetivo, la empresa se compromete a sensibilizar a su entorno hacia el respeto de los Derechos Humanos, fomentando su conocimiento y promoviendo buenas prácticas.

Todos los cursos de formación que se imparten en los niveles directivos y administrativos sobre el Código de Ética Empresarial de la compañía incluyen un módulo formativo en Derechos Humanos. En 2010, se puso en marcha un Curso de formación on-line sobre Código Ético que han realizado hasta la fecha 4.614 empleados, con un total de 4.643 horas.

Ferrovial aprovecha su participación en foros internacionales y en programas de formación para sensibilizar acerca de la necesaria implicación de las empresas en la protección de los Derechos Humanos. Prueba de ello fue la elección, en 2012, de Ferrovial para ostentar la Secretaría del Comité Ejecutivo de Forética.



# PERSONAS

## LÍNEAS DE ACTUACIÓN

- El compromiso con los empleados, a través del posicionamiento de la compañía en los índices de referencia y de los planes de mejora a raíz de los resultados de las encuestas de clima.
- Disponer de las herramientas internas y los canales adecuados para fomentar el intercambio del conocimiento y el desarrollo de sus profesionales.
- Movilidad transversal del talento.
- Establecer las condiciones que aseguren que todos los empleados disfrutarán de iguales oportunidades para el desarrollo de su carrera profesional sobre la base del mérito.

## HITOS 2013

- Obtención de la certificación "Top employers".
- Consolidación de la edición 2013 de la Encuesta de Clima Laboral como una palanca para la gestión del compromiso con los empleados.
- Extensión del Programa Global de Gestión del Talento a distintas filiales y unidades de negocio alcanzando a 500 personas.
- Actualización del Plan de Sucesión potenciando los canales de desarrollo profesional de los sucesores identificados.
- Aprobación del II Plan de Retribución a Largo Plazo.
- Alcance internacional de la Universidad corporativa en asistencias en sede y celebración del primer programa directivo en Estados Unidos.
- Creación de comunidades de trabajo transversales y de negocio dentro de la red social interna para apoyar la transmisión del conocimiento.

## OBJETIVOS 2014

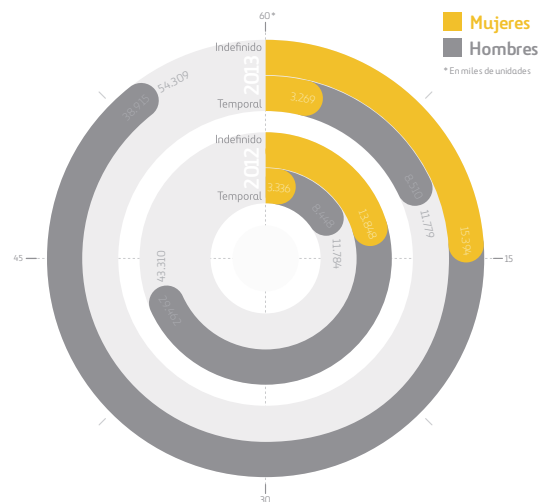
- Bolsa de trabajo internacional.
- Dotar de alcance internacional a la red social interna.
- Consolidación del proceso de inducción directiva que persigue aumentar la contribución del directivo desde su incorporación facilitando el proceso de integración en la compañía.
- Activación del proceso de *mentoring* en todas las divisiones de la compañía con la implicación del equipo directivo como mentores.
- En el marco de la Universidad Corporativa se pondrán en marcha iniciativas relacionadas con los nuevos modelos de aprendizaje que garantizan el acceso al conocimiento a todos los profesionales.
- Puesta en producción del nuevo cuadro de mando global de gestión de personas, formación, prevención de riesgos laborales y retribución.

Ferrovial tiene como compromiso con sus empleados el desarrollo de un modelo integrador que garantice la fortaleza de los distintos negocios y potencie las capacidades de sus profesionales.

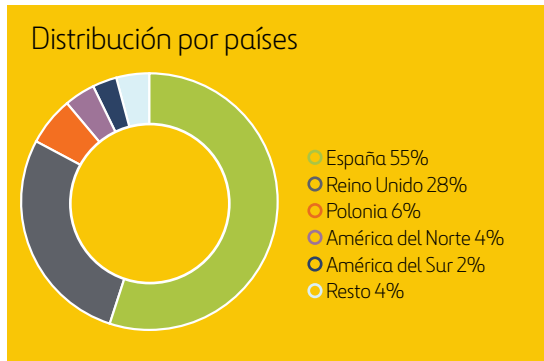
La combinación de talento y compromiso de los profesionales de Ferrovial constituye uno de los pilares de su éxito como líder mundial en la gestión de infraestructuras. Y por ello, fomentar el desarrollo profesional de todas las personas que conforman la compañía en un entorno cada vez más global, junto con la movilidad transversal del talento, constituyen sus prioridades estratégicas, en un marco que garantiza la igualdad de oportunidades sobre la base del mérito.

## Características de la plantilla

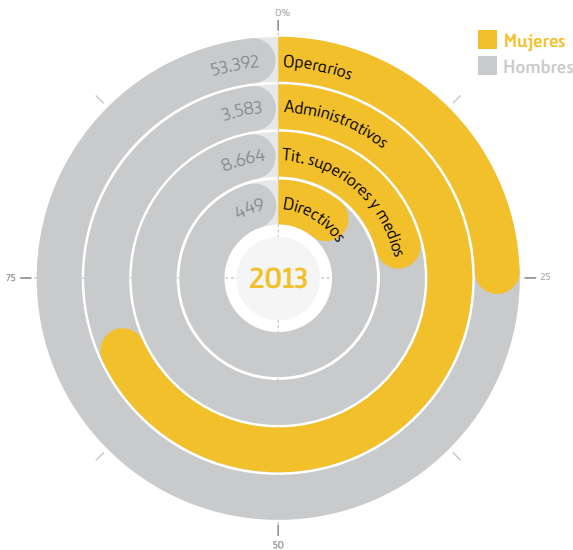
Ferrovial cuenta a cierre de 2013 con una plantilla de 66.088 empleados. La plantilla tiene una edad media de 43,18 años con una antigüedad de 8,89 años en la empresa. La distribución por tipología de contrato y género es la siguiente:



El 45% desempeña su actividad fuera de España. La distribución por países es la siguiente:



La compañía está presente en 26 países y sólo el 0,2% de la plantilla se encuentra en países no miembros de la OCDE. El 16% de los empleados tiene jornada parcial. En relación a la tipología de contrato, el 82% es contrato indefinido.



A continuación se describen los principales hechos en los que se han materializado las cuatro prioridades estratégicas en la gestión del capital humano:

## Compromiso

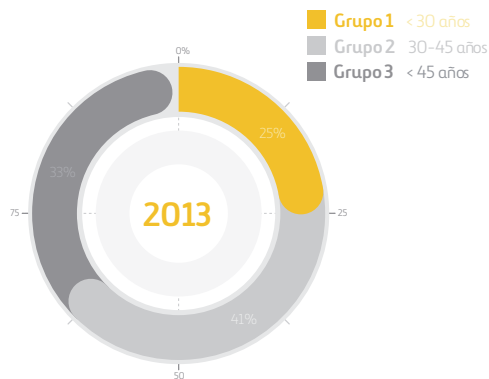
Respecto al compromiso con los empleados, los principales hitos del año son los siguientes:

- Por tercer año consecutivo, Ferrovial ha conseguido la certificación “Top Employers” (empleador de referencia), que otorga anualmente el CRF Institute. La certificación de Top Employers avala que la compañía ha puesto en marcha políticas y procesos que garantizan la atracción, desarrollo y retención del mejor talento, promoviendo al mismo tiempo un buen clima laboral. En España, la compañía ha recibido el Randstad Award 2013, que reconoce a la compañía como una de las tres empresas más atractivas para trabajar dentro del sector de las infraestructuras.

Amey, la filial de servicios en Reino Unido, ha sido reconocida en los “HR Excellence Awards” por impulsar el cambio en el negocio, mejorar su desempeño y promover el crecimiento. El equipo de Recursos Humanos ha sido nombrado como el “Mejor Equipo del Sector Privado”, de acuerdo con un panel de jueces que destacó el éxito cosechado por las diferentes estrategias implementadas por el departamento de gestión de personas. El 3% de la plantilla de Amey está vinculado a mecanismos de formación para jóvenes, y el 80% de los trabajadores participan de forma activa en las diferentes iniciativas internas de la compañía.

- El 77% de los empleados que han cumplimentado la encuesta de clima, recomendarían Ferrovial como una buena empresa para trabajar, lo que significa que 8 de cada 10 empleados recomendaría Ferrovial como una buena empresa para trabajar. Este dato viene respaldado por el incremento del 27% en las candidaturas recibidas en este ejercicio, 319.727 candidaturas, para las 5.299 ofertas publicadas.

- En el ejercicio 2013, Ferrovial ha consolidado su presencia en redes sociales de referencia para profesionales potenciando la captación de talento en el mercado laboral digital, con más de 37.000 seguidores. Esta estrategia se ha apoyado en la realización de un vídeo corporativo “Ferrovial in a day” que refuerza la imagen de Ferrovial como empleador de referencia y que ha alcanzado en tres meses más de 3.700 visitas.
- Durante el ejercicio 2013 se han producido 15.057 contrataciones, de las cuales el 89% pertenecen a la división de Servicios que es la división que representa el 79,75% del total de la plantilla de Ferrovial. Del total de contrataciones, el 34% han sido mujeres y un 66% hombres. Y la distribución por edad es la siguiente:



- En relación a la satisfacción por el empleo, el índice de rotación voluntaria ha sido del 2,9% en el total de la compañía y la distribución por género y edad ha sido la siguiente:

Índice de rotación						
	Total	Hombres	Mujeres	<30 años	30-45 años	>45 años
TOTAL	2,9%	2,3%	0,6%	0,9%	1,3%	0,8%

Uno de los factores de compromiso de Ferrovial con sus empleados y en la retención del talento, se refleja en sus políticas retributivas que se establecen de acuerdo a criterios de competitividad en los mercados de referencia en los que está presente e incluye una retribución fija y una retribución variable a corto plazo (anual) ajustada a los mercados locales. 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.

La retribución variable constituye para Ferrovial un elemento clave en su política retributiva ya que compensa la creación de valor a través de cada una de las divisiones que integran la compañía, recompensando las aportaciones individuales, de los equipos y de la agregación de todos ellos. El sistema de retribución variable alcanza al 20% de la totalidad de la plantilla, y si se considerase el perímetro de personal de estructura, es decir, personal no sujeto a contratos, se estaría hablando del 100% de la plantilla.

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

- **Objetivos cuantitativos:** esta tipología de objetivo tiene un peso determinado en función del nivel ocupado en la compañía y está compuesto por métricas que garantizan el adecuado balance entre los aspectos financieros y operativo (resultado neto, flujo de caja) de la compañía, división y departamento correspondiente.
- **Objetivos cualitativos:** esta tipología de objetivo tiene un peso determinado y menor en el conjunto del incentivo, y se vincula la evaluación del desempeño individual.

Adicionalmente, en el ejercicio, se ha continuado con el “Plan 12.000”, un programa retributivo que consiste en el pago de una parte de la retribución variable en acciones de la compañía y al que pueden adherirse todos los empleados con sistema de retribución variable.

En este ejercicio se ha aprobado el II Plan de Retribución a Largo Plazo que afecta a 350 personas a nivel global. La política de Ferrovial sobre retribución variable a largo plazo está fundamentada en los siguientes principios:

- Alineación con los intereses de los accionistas, a través de planes basados en acciones y métricas vinculadas a la creación de valor para el accionista.
- Uso de más de una métrica, de forma que se considere una visión de conjunto de los resultados obtenidos.
- Uso de una métrica relativa que permita comparar los resultados de la compañía respecto a un conjunto de empresas comparables.
- Períodos de medición de, al menos, tres años de duración.

*Ferrovial cuenta con un Plan de Retribución Flexible que ofrece la posibilidad de modificar el paquete retributivo actual de forma voluntaria y de acuerdo a las necesidades personales, sustituyendo parte de la retribución por determinados productos con el objetivo de optimizar el líquido disponible, facilitando la gestión de determinados servicios (equipos informáticos, seguros de salud, renting de vehículos, tickets guardería, seguro de vida y accidentes, tarjeta de transporte) por ser realizados a través de la empresa y permite acceder a precios más competitivos por el volumen de contrataciones que realiza la compañía.*

En 2013 se ha consolidado la Encuesta de Clima Laboral como una palanca para la gestión del compromiso de los empleados. El alcance de la encuesta es de 14.042 profesionales y la participación ha sido del 52%. El porcentaje medio de respuestas favorables de las personas encuestadas ha sido del 70%. A continuación se exponen los resultados de tres de las dimensiones analizadas con el porcentaje de respuestas favorables:



Como resultado del análisis de los resultados, se han identificado 177 iniciativas enfocadas, entre otras, a la mejora de los procesos de promoción, la transversalidad del conocimiento y la internacionalización del talento.

La compañía, como complemento a esta herramienta global de medición del clima laboral, ha realizado diferentes *focus group* y sondeos enfocados con el objeto de pulsar la percepción de los profesionales sobre distintos aspectos de la relación laboral, así como fomentar su contribución en relación a distintos aspectos de la organización de Ferrovial. A lo largo del año 2013, se han realizado más de 20 procesos con una participación de cerca de 8.000 empleados.

## Conocimiento

La Compañía además de pulsar la opinión de sus trabajadores a través de la Encuesta de Clima, facilita las herramientas y los canales adecuados para fomentar el intercambio del conocimiento y el desarrollo profesional.

- La Universidad Corporativa de Ferrovial es un claro exponente y referente como vía para generar valor a los profesionales y a la organización en su conjunto desde sus inicios en el año 2007. El carácter internacional y los programas realizados con las principales escuelas de negocio hacen destacable este proyecto. Por sus aulas han pasado este año en torno a 3.000 participantes, de los cuales aproximadamente el 10% provienen de fuera de España. El nivel de satisfacción es 4,4 sobre 5 y la valoración de la aplicabilidad de la formación es de 4,3 sobre 5.
- Entre los cerca de 200 cursos que se imparten en la Universidad, la mayoría se centran en el desarrollo de las habilidades directivas, destacando programas como:
  - a. *Global Management Programme* (GMP): en el que se analizan proyectos de innovación abarcando todas las áreas de Finanzas, Estrategia, Operaciones, Innovación y Cambio, como hilo conductor.
  - b. *Leadership Development Programme* impartido por la Oxford Leadership Academy persigue el doble objetivo de optimizar el autoconocimiento y el estilo de liderazgo de los participantes para, posteriormente, liderar y desarrollar equipos de alto rendimiento.

La Universidad Corporativa tiene también como objetivo impulsar la obtención de certificaciones relevantes como *Project Management Professional*: que permite otorgar una certificación a nivel mundial en dirección y gestión de proyectos.

Funciona, asimismo, como plataforma para lanzar programas específicos de negocio, como el Programa de Construcción Internacional: orientado a los profesionales de construcción en el mercado exterior con el objetivo de compartir prácticas y profundizar en temas tan relevantes

como licitación y contratación internacional, finanzas y aspectos jurídicos. Se han celebrado tres ediciones que han contado con una participación de 65 gerentes de la división de construcción.

- Las aproximadamente 52.000 horas de formación transversal y en competencias directivas que se imparten en la Universidad Corporativa se complementan con la inversión en formación técnica que realiza cada división y filial alcanzando un total de 1.298.579 horas, lo que supone un inversión de 195 euros por empleado.

	2013	2012	2011
Número de horas	1.298.579	1.135.614	1.148.945
Horas por empleado	21	20	17
Inversión por empleado (euros)	195	285	167
% facturación dedicado a formación	0,15	0,21	0,16

- Este año con el objetivo de facilitar nuevos canales de intercambio del conocimiento y adaptándose a los cambios en la forma de relacionarse y trabajar de los empleados, se ha puesto en marcha la red social interna de trabajo, denominada COFFEE (Collaboration for Ferrovial Employees). Esta plataforma de colaboración permite conectar a los profesionales de Ferrovial, compartir experiencias laborales y generar vínculos entre los empleados. En su primer año, se han producido 253.997 visitas con 2.889 participantes y 2.936 publicaciones. En el espacio compartido por todas las intranet corporativas se han publicado un total de 247 noticias en Ferronet con una media de 5.965 visitas, lo que supone un 23% más que el año anterior.



## Talento

Entre las prioridades de la compañía está la gestión transversal del talento y la internacionalización del perfil de los empleados, y para ello Ferrovial está trabajando en mecanismos de identificación de profesionales con potencial para ofrecerles oportunidades de desarrollo enfocado a través de formación, movilidad, *mentoring*, etc.

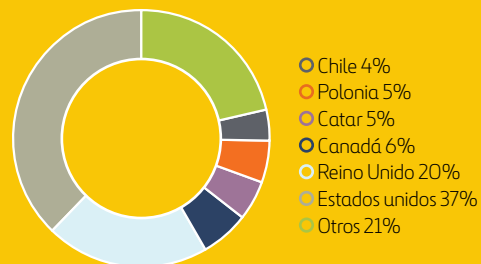
- Ferrovial ha alcanzado la consolidación del proceso de evaluación 360º Feedback dirigido al colectivo directivo y a los profesionales con reporte directo a dicho colectivo. Este proceso es bienal y este año se ha realizado al Comité de Dirección que recibe una media de 15 evaluaciones entre su superior, pares y colaboradores.
- El proceso de evaluación y desarrollo estandarizado por la Dirección de Desarrollo, tiene un alcance en torno a los 5.000 empleados. Los resultados de esta edición han logrado una media 76,3 sobre 100, lo que representa una mejora de dos puntos sobre lo anterior, suponiendo un claro ejemplo del esfuerzo de inversión en desarrollo realizado por la organización; y ha permitido identificar en torno a 2.000 acciones de desarrollo y aproximadamente 7.000 cursos de formación. En el cómputo general, al incorporar los procedimientos locales de evaluación se alcanza al 100% del personal denominado de estructura a nivel mundial y que sería más de 18.000 personas.
- Uno de los procesos más diferenciadores y garante de la adecuada cobertura de vacantes en posiciones clave de la compañía es el Plan de sucesiones. El objetivo de este plan es asegurar que la organización cuenta con los profesionales con las competencias necesarias y en el momento preciso para dar respuesta a posibles vacantes entre los miembros del equipo directivo. En el año 2013 se han analizado 133 posiciones directivas, con una revisión del talento de más de 700 personas, que ha dado como resultado la identificación de 264 potenciales candidatos a la sucesión con los que se trabaja de forma enfocada con el objetivo de desarrollar los valores, competencias, conocimientos y experiencias para que el sucesor identificado pueda asumir la posición directiva con éxito. Uno de los aspectos más

relevantes es la transversalidad de las candidaturas entre divisiones, que ha sido de un 28,4%, cuatro puntos sobre la edición anterior.

- Para posiciones no directivas, la compañía desarrolla Programas de Identificación de Talento, con el objetivo de crear cantera e identificar aquellos profesionales con mayor potencial, para, a través de un plan de desarrollo específico, potenciar su desarrollo con el objetivo de contar con profesionales que puedan dar respuesta a las necesidades de negocio presentes y futuras. Por este programa han pasado desde su lanzamiento, en octubre de 2012, más de 500 profesionales.
- En este ejercicio se ha lanzado el proceso de Inducción Directiva por el que han pasado los nuevos directores de Ferrovial con el fin de acelerar su proceso de adaptación e integración en la organización.
- La transversalidad del talento se pone de manifiesto en el número de asignaciones internacionales, que es de 321, repartidos en 20 países, que representa un 7% más que el año anterior. Las asignaciones internacionales ofrecen una experiencia en nuevos mercados en expansión, donde poner en práctica competencias y conocimientos en beneficio de toda la organización.

A continuación se adjunta tabla de distribución de las asignaciones internacionales:

### Distribución de las asignaciones internacionales



## Oportunidades

Ferrovial mantiene el compromiso, según el Código de Ética Empresarial, de establecer las condiciones que aseguren que todos los empleados disfrutarán de iguales oportunidades para el desarrollo de su carrera profesional sobre la base del mérito.

El compromiso de Ferrovial por la igualdad de género viene respaldado por los siguientes hechos:

- Ferrovial ha obtenido el Distintivo de Igualdad para la Empresa a Ferrovial S.A. vigente hasta el ejercicio 2016.
- Dentro del plan de Igualdad firmado con los máximos organismos de las representantes sindicales de los sectores en los que opera la compañía, y con una vigencia de cinco años, se recogen 17 medidas que se han ido implantando desde su aprobación. Entre ellas destacan las medidas contenidas en el Plan Concilia, como la ampliación del descanso por maternidad de dos semanas más a lo recogido en la legislación española, flexibilidad horaria y períodos sabáticos ajustados a las necesidades de la plantilla.
- Celebración de las reuniones periódicas de las Comisiones de Seguimiento de los planes de Igualdad de las sociedades sujetas a estos planes que son servicios, construcción y corporación.
- El porcentaje de mujeres en la compañía es del 28,2%. Del total del colectivo directivo el 14% son mujeres. Se adjunta gráfico con la distribución de género por negocio.
- La representación femenina en los órganos de gobierno de Ferrovial, entendidos éstos como el Consejo de Administración y el colectivo formado por el Comité de Dirección y Direcciones Corporativas es del 12%.
- Ferrovial ha firmado un Acuerdo de Colaboración con el Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad para avanzar hacia la presencia equilibrada de mujeres y hombres en los puestos de alta responsabilidad que recoge 10 compromisos firmes con un período de implantación que finaliza en el 2017.

	Plantilla a cierre por negocio	Porcentaje de plantilla por negocio	Porcentaje de mujeres
Corporación	340	0,51%	41,8%
Construcción	12.066	18,26%	12,5%
Autopistas	916	1,39%	32,1%
Aeropuertos	30	0,05%	33,3%
Servicios	52.705	79,75%	31,7%
Inmobiliaria	31	0,05%	35,5%
Total	66.088	100,00%	28,2%



Servicios de ambulancias en Madrid, España.

# SALUD Y SEGURIDAD

## COMPROMISO

- La mejora permanente de la seguridad y la salud de los trabajadores.

## LÍNEAS DE ACTUACIÓN

- Diseño e implantación de sistemas eficaces para prevenir y reducir los riesgos laborales en las empresas de Ferrovial.

## HITOS 2013

- Se destaca que se ha alcanzado un nuevo récord al sobrepasar cinco millones de horas trabajadas sin incidentes en la obra de la T2 de Heathrow. En esta misma línea, también destacar otro récord al lograr un millón de horas trabajadas sin accidentes en un proyecto para CODELCO en Chile.
- Se ha implantado un nuevo Sistema Corporativo de Seguridad y Salud conforme a los requisitos OHSAS 18001, permitiendo una mayor adecuación a los requerimientos legales y condicionantes de los distintos países.
- Se ha producido una importante reducción de los Índices de Accidentabilidad de Ferrovial Servicios.

## OBJETIVOS 2014

- Aumentar el número de certificaciones OHSAS.
- Incrementar la realización de auditorías internas de seguridad.

Ferrovial, como en años anteriores, ha seguido desarrollando una intensa actividad en materia de salud y seguridad siendo este aspecto foco especial de atención para todos los empleados.

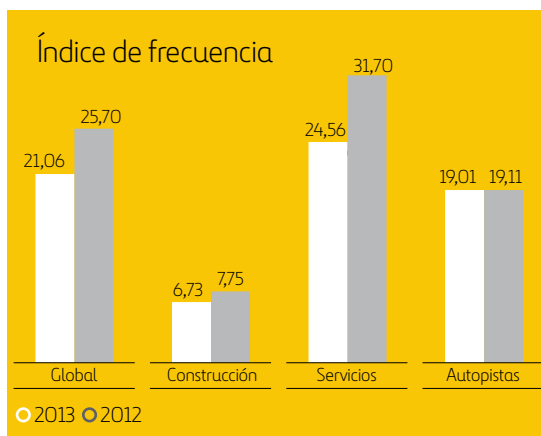
En 2013, Ferrovial ha mantenido una tendencia descendente en materia de accidentabilidad. Del análisis de estos ratios se destaca la reducción, superior al 18%, del Índice de Frecuencia, más de un 8% del Índice de Incidencia y un 22% del Índice de Gravedad. Asimismo, la Tasa de Accidentes se ha reducido más de un 18%.

La Tasa de Días Perdidos en el ejercicio 2013 ha disminuido más de un 24%, mientras que la Tasa de Absentismo ha sido de 7,429,77.

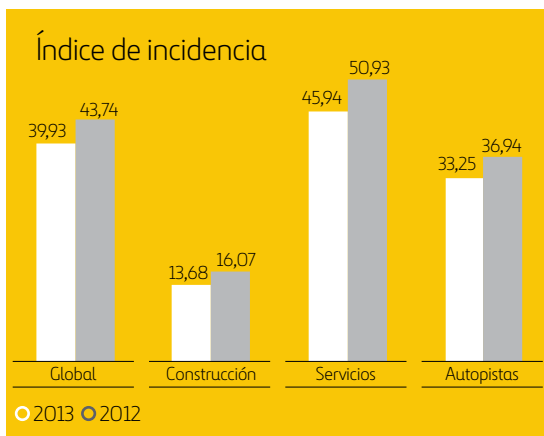
Hay que lamentar que ha habido dos víctimas mortales.

Nota: Para el cálculo de los índices estadísticos de accidentabilidad de Ferrovial han sido excluidos los accidentes 'in itinere', y los días contabilizados en jornadas perdidas han sido laborables. Para el cálculo de la tasa de absentismo se han contabilizado todos los días perdidos, incluidos los derivados de accidentes in itinere. La tasa de absentismo incluye en el caso de la división de construcción únicamente España.

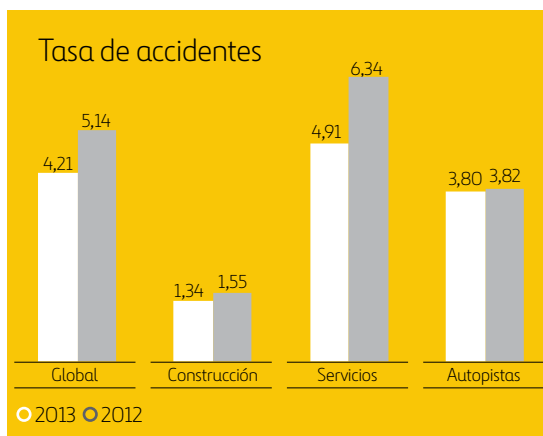
Índice de Frecuencia: Representa el número de accidentes con baja ocurridos durante la jornada laboral por millón de horas trabajadas.



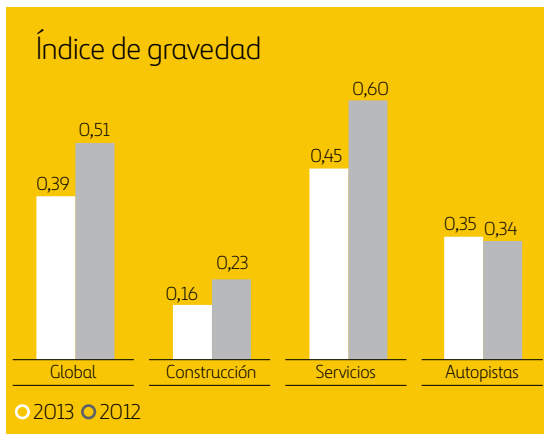
**Índice de Incidencia:** Representa el número de accidentes con baja producidos durante la jornada laboral por cada mil personas expuestas.



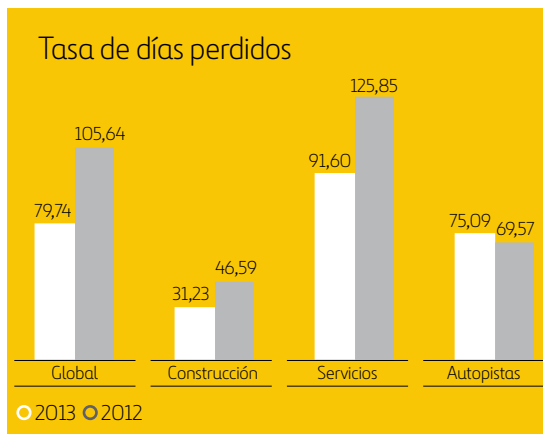
**Tasa de Accidentes:** Es el número de accidentes en relación al tiempo total trabajado para la totalidad del colectivo de trabajadores. (El resultado es en tanto por doscientos mil).



**Índice de Gravedad:** Representa las jornadas perdidas a consecuencia de los accidentes de trabajo por cada mil horas trabajadas.



**Tasa de días perdidos por patología laboral:** Permite la comparativa del total de días perdidos con las horas reales trabajadas. (El resultado es en tanto por doscientos mil).



## Sistemas de gestión

Ferrovial dispone de Sistemas de Gestión de la Seguridad y Salud diseñados para cumplir con los requerimientos legales internacionales y con las diferentes actividades que se desarrollan en cada unidad de negocio.

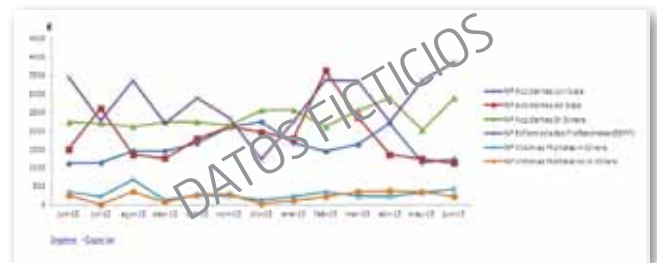
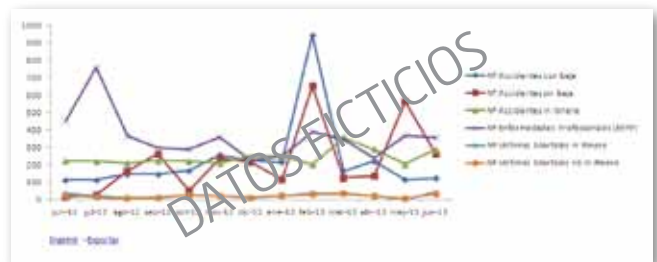
Estos sistemas de gestión son auditados periódicamente por entidades acreditadas que verifican el grado de adecuación a la normativa legal y su nivel de eficiencia. Además, estos sistemas están certificados siguiendo criterios OHSAS 18001:2007.

Durante este período, Ferrovial ha desarrollado un cuadro de mando que permitirá consultar datos, así como generar estadísticas e informes para proporcionar una gestión más eficiente.

Esta herramienta permite consultas desde tres puntos de vista: valores económicos, estadísticas y análisis.

A través de la función “Valores Económicos” se obtiene información sobre las valoraciones económicas de los accidentes laborales, enfermedades profesionales y absentismo. Las “Estadísticas” permiten la visualización de los Índices de Incidencia, Frecuencia y Gravedad y el análisis de tendencias de la accidentabilidad según diferentes parámetros. Finalmente, la función de “Análisis” permite detectar puntos críticos y facilitar la toma de decisiones para adoptar medidas preventivas.

Inicialmente y desde febrero de 2014 el cuadro de mando está en producción en España.



## Acciones en materia de prevención de riesgos laborales

Por unidad de negocio las actividades más destacadas en materia de prevención de riesgos laborales han sido las siguientes:

SERVICIOS	2013	2012	2011
Estudios de prevención de riesgos laborales	1.338	952	874
Planes de emergencia	574	276	351
Nº de visitas de los técnicos de prevención	7.185	6.313	8.999
Formación en prácticas laborales seguras (horas)	503.352	186.252	299.366
Formación a técnicos de prevención (horas)	31.070	20.912	18.151
Reconocimientos médicos a empleados	21.355	20.912	18.914
Porcentaje de trabajadores representado en comités de Seguridad y Salud (%)	67,35	77,31	86,4
Porcentaje de trabajadores que está bajo un Sistema de Gestión de PRL verificado internamente/legalmente (%)	96,92	97,55	N.D.
Porcentaje de trabajadores que está bajo un Sistema de Gestión de PRL certificado y verificado externamente (%)	96,08	96,62	N.D.

AUTOPISTAS	2013	2012	2011
Estudios de prevención de riesgos laborales	45	19	207
Planes de emergencia	16	23	37
Nº de visitas de los técnicos de prevención	265	453	633
Formación en prácticas laborales seguras (horas)	2.320	3.975	11.158
Formación a técnicos de prevención (horas)	2.244	1.448	961
Reconocimientos médicos a empleados	388	513	903
Porcentaje de trabajadores representado en comités de Seguridad y Salud (%)	58,64	36,76	44,9
Porcentaje de trabajadores que está bajo un Sistema de Gestión de PRL verificado internamente/legalmente (%)	75,72	77,92	N.D.
Porcentaje de trabajadores que está bajo un Sistema de Gestión de PRL certificado y verificado externamente (%)	35,58	50	N.D.

CONSTRUCCIÓN	2013	2012	2011
Estudios de prevención de riesgos laborales	1.359	1.426	1.372
Planes de emergencia	180	184	69
Nº de visitas de los técnicos de prevención	4.479	5.750	5.633
Formación en prácticas laborales seguras (horas)	10.547	12.168	16.601
Formación a técnicos de prevención (horas)	2.760	5.385	7.144
Reconocimientos médicos a empleados	3.041	3.048	3.552
Porcentaje de trabajadores representado en comités de Seguridad y Salud (%). España	42,23	44	44
Porcentaje de trabajadores que está bajo un Sistema de Gestión de PRL verificado internamente/legalmente (%)	63,72	69,71	N.D.
Porcentaje de trabajadores que está bajo un Sistema de Gestión de PRL certificado y verificado externamente (%)	63,72	69,71	N.D.

De estos valores, han sido excluidos la unidad de negocio de Aeropuertos y la unidad de negocio de Corporación, por su escasa incidencia en los índices de accidentabilidad y por su bajo perfil de riesgo.



Austin 290 Highway-183 Cameron Road, Texas, Estados Unidos.

## Campañas de información y formación en seguridad y salud

Ferrovial realiza numerosas campañas informativas y formativas, enfocadas a la mejora permanente de la seguridad y salud de los empleados y sus centros de trabajo. A continuación se detallan las más relevantes:

- Campaña – LIFE. Reino Unido e Irlanda.
- Implantación de las Observaciones Preventivas de Seguridad “OPS” en obra. España.
- Campaña “Comprometidos con la seguridad”. España.
- Implantación del protocolo para la utilización del teléfono móvil. Global.
- Target Zero 2013 Plan. Reino Unido.
- Campaña para la prevención de “Caídas al mismo nivel”.
- Campaña “Circula con atención por la vía pública”. Portugal.
- Campaña “28 de abril. Día nacional de Prevencao e Segurança no Trabalho”. Portugal.
- Campaña “Segurança Rodoviária”. Portugal.
- Campaña “Pulsa un Botón”. España y Portugal.
- Plan de Acción para la Prevención de Incendios mediante jornadas formativas impartidas por el área de Prevención de Riesgos Laborales, Calidad y Medio Ambiente, Seguros y el Centro de Competencia Ambiental. España.

## Reconocimientos y participación en eventos

- Obtención del Certificado “COR” en Canadá.
- Obtención de la “OHS Accreditation Scheme” en Australia.
- Ferrovial Servicios España como miembro de la Asociación de PRL Innovación ha impartido charlas sobre Indicadores de PRL y Gestión de la Prevención.
- Ferrovial Servicios es socio de la Comisión Autónoma de Seguridad e Higiene en el Trabajo de Industrias Químicas y Afines (COASHIQ).
- Ferrovial Servicios España es miembro de la Junta Directiva de Forum PRL de Fomento del Trabajo y ha participado en Jornadas como: “Judicialización de los conflictos en materia de Seguridad y Salud laboral”, “Método Simplificado, control BANDING en la Evaluación de Riesgos”, “Demandas por Accidente de Trabajo y Enfermedad Profesional”, “Prevención de Riesgos y Productividad”, “Prevención de Riesgos Laborales en los Procesos de Internacionalización de las Empresas”, “APP’s para la Prevención de Riesgos Laborales” y “La gestión de la Exposición Laboral a Ruido”.
- La organización “Constructing Excellence” le ha otorgado al consorcio responsable de la terminal T2A el premio en la categoría de “Health & Safety” del año 2013. En este consorcio participa Ferrovial Agroman. Reino Unido.
- Ferrovial Agroman en Puerto Rico ha recibido el reconocimiento de la Asociación de Contratistas Generales por su excelente Programa de Seguridad y Salud, el cual se mide por la tasa de incidencia y las inspecciones de OSHA.
- STEEL Ingeniería S.A., ha recibido el Premio a la Capacitación 2013 de la Asociación de Empresarios Industriales de Valparaíso y el Premio Codelco Andina Grúas. Chile.





Proyecto de optimización y potabilización de agua en el municipio de la ON Ayuda en Acción, Pacujá, Colombia.

# COMPROMISO SOCIAL

## COMPROMISO

- El apoyo al desarrollo socioeconómico donde la compañía está presente y en otras regiones con necesidades básicas.
- El Plan 20.13 de Responsabilidad Corporativa vincula la acción social de Ferrovial al posicionamiento en “Infraestructuras Inteligentes”.

## LÍNEAS DE ACTUACIÓN

- Planificar la inversión en la comunidad como un instrumento para el desarrollo de las sociedades del entorno donde Ferrovial ejerce su actividad y otras zonas necesitadas.
- Colaborar con los gobiernos, ONG y otros agentes sociales en proyectos y actividades relacionados con el desarrollo social, accesibilidad a espacios públicos y rehabilitación del patrimonio.
- Comprometerse como empresa global con los problemas del Planeta, particularmente con los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM).

## HITOS 2013

- Tercera Edición del Programa Infraestructuras Sociales con tres proyectos seleccionados, en Etiopía, Perú y Colombia.
- Primeros resultados de la implementación de la nueva metodología de medición de impacto para las contribuciones sociales desarrollada por London Benchmarking Group (LBG).
- Continuación del enfoque en los problemas locales, habiendo finalizado con éxito una alianza con Cruz Roja Española para mejorar sus infraestructuras de distribución de alimentos y comprometiéndose a otra con la Federación Española de Bancos de Alimentos para 2014.
- Consolidación de una política y procedimiento para aprobación de patrocinios, mecenazgo y donaciones.
- Redefinición y actualización de los Programas de Sociedad para los próximos tres años. Esta revisión quedará plasmada en el próximo Plan 20.16 de Responsabilidad Corporativa.

## OBJETIVOS 2014

- Desarrollo de un proyecto piloto de Medición de Impacto Social de los programas sociales de la compañía.
- Desarrollo de una propuesta de plan de Voluntariado Corporativo que amplíe el alcance y la tipología de proyectos.
- Refuerzo del apoyo del Departamento de Responsabilidad Corporativa en los procesos de licitación de los negocios de Ferrovial, en especial en lo referente a la “Cláusula Social”.

Compromiso social	2013	2012	Var 12-13
Proyectos de apoyo a la Comunidad	334	346	-3,47
Inversión social en la Comunidad (mill.€) *	3.728.407	4.427.615	-15,78
Beneficiarios en proyectos sociales	142.563	51.816	63,65

\* Esta cifra incluye 757.748 mil euros en 2013 y 769.231 mil euros en 2012 correspondientes a la colaboración de Ferrovial con el MIT, cifra que se ha considerado I+D+i e Inversión en la comunidad.

Ferrovial ha invertido 3,7 millones de euros en la comunidad en 2013. Se han llevado a cabo 334 proyectos de acción social que han beneficiado directamente a más de 142.563 personas. Una de las áreas prioritarias es el desarrollo de infraestructuras eficientes, accesibles, limpias y humanas.

La compañía lanzó en 2011 el programa Infraestructuras Sociales, referente de buenas prácticas en la gestión de proyectos de acción social para otras empresas. Este programa consolida un modelo innovador de cooperación en el desarrollo de infraestructuras sociales básicas en agua y saneamiento, en colaboración con ONG de reconocida solvencia. En 2013, el programa cuenta con seis proyectos en desarrollo en Etiopía, Colombia y Perú, en colaboración con las ONGD Intermón Oxfam, Ayuda en Acción, Plan, Acción contra el Hambre, Fundación Ecología y Desarrollo (Ecodes) y Amref Flying Doctors. Desde el comienzo de este programa en 2011, se han invertido más de 1,3 millones de euros y se han beneficiado más de 100.000 personas.

En 2011, el índice de sostenibilidad Dow Jones Sustainability Index reconoce la metodología LBG (London Benchmarking Group) como buena práctica para informar sobre la acción social de las empresas. Ferrovial viene utilizando esta metodología desde 2007. Se trata de un modelo innovador y de alta calidad que mejora y unifica los criterios de clasificación, gestión, medición y comunicación de las iniciativas en la comunidad.

El modelo clasifica la acción social en ocho áreas de actuación (educación y formación, desarrollo económico, integración social, salud, arte y cultura y medio ambiente),

tres tipos de contribuciones (en dinero, en tiempo y en especie), y dos tipo de motivaciones (voluntarias y obligatorias).

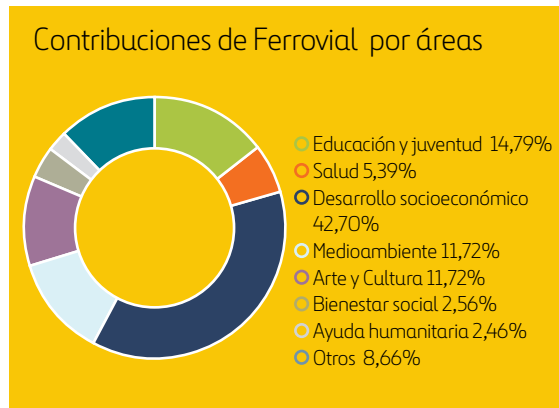
Este modelo sufrió una importante evolución en 2012, incorporando nuevas herramientas que posibilitaron, no sólo la cuantificación, sino también la evaluación de los logros e impactos obtenidos a través de las contribuciones sociales realizadas.

Así, la evaluación de los resultados se ha convertido en una parte intrínseca del modelo LBG.

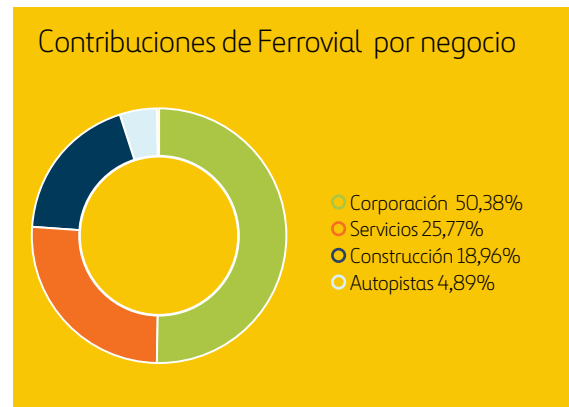
El reparto de las contribuciones voluntarias por países es el siguiente:

Países	Nº proyectos	Aportación (€)	% Voluntarias
España	103	2.065.206,43	62
Reino Unido	184	580.114,20	17
EE.UU.	20	124.649,11	4
Polonia	2	90.441,33	3
Otros*	19	464.857,57	14
<b>Total</b>	<b>328</b>	<b>3.325.268,64</b>	<b>100</b>

\*Otros: Colombia, Perú, Filipinas, Etiopía, Haití, Irlanda, Portugal, Brasil



Ferrovial opta por desarrollar proyectos de acción social coherentes con su modelo de negocio y las sociedades donde desarrolla su actividad. De ahí que los países en los que realiza su mayor inversión social sean Reino Unido y España, las zonas geográficas en las que se concentra la mayor parte de las actividades de la compañía.



## Estrategia de inversión en la comunidad

La actual estrategia de Responsabilidad Corporativa de Ferrovial, aprobada en 2010 sentó las premisas de lo que es hoy en Ferrovial. Como base, concretó que la estrategia de Responsabilidad Corporativa debía estar alineada con la naturaleza y modelo de negocio. De esta forma se adoptó el siguiente posicionamiento: Promover las infraestructuras inteligentes eficientes, accesibles, limpias y humanas. Es decir, procurar que las infraestructuras y servicios mejoren la calidad de vida de las comunidades donde se instalen y desarrollen. También propició la creación del Comité de Responsabilidad Corporativa y, junto con la definición de las áreas y líneas de actuación, marcó los ámbitos de actuación prioritarios para programas de inversión: medioambiente, sociedad e innovación.

Así mismo, se definieron tres áreas prioritarias de inversión en la comunidad que concuerdan con la naturaleza de los negocios de Ferrovial y sus posibles impactos:

- Infraestructuras sociales. Invertir en proyectos de cooperación al desarrollo, apoyando la construcción de infraestructuras sociales básicas en agua y saneamiento, en colaboración con una ONG de reconocida solvencia y con la participación de los empleados de Ferrovial.
- Accesibilidad a espacios y edificios públicos. Ferrovial se compromete a usar su *know-how* para adaptar espacios y edificios públicos a personas con problemas de movilidad.
- Restauración de monumentos históricos. El compromiso de la compañía con el arte y la cultura se materializa en proyectos de reconstrucción y restauración de edificios de interés histórico.

Asimismo, se tienen en cuenta los siguientes criterios a la hora de seleccionar proyectos sociales:

- Continuidad de los proyectos a través de alianzas a medio y largo plazo con entidades del Tercer Sector de contrastada reputación y transparencia. Ferrovial forma parte activa de numerosas organizaciones del Tercer Sector de carácter multisectorial. Entre ellas, cabe destacar: Red Española del Pacto Mundial, de la que Ferrovial es socio fundador y miembro de su Comité Ejecutivo; Fundación Lealtad; Fundación Seres, de la que forma parte de su patronato y Comité Operativo; Forética, en la que ostenta la Secretaría General; LBG (London Benchmarking Group) España, donde Ferrovial es fundadora. Asimismo, Ferrovial está participando activamente en los comités de Responsabilidad Corporativa de la CEOE. A través de varias asociaciones profesionales y del Tercer Sector, Ferrovial está presente en el Consejo Estatal Superior de RSE (CERSE).
- Sostenibilidad de los proyectos, tanto económica como institucional, de manera que no se generen dependencias en la comunidad a la que se apoya.
- Efecto multiplicador. Ferrovial comunica sus experiencias y buenas prácticas en inversión social en distintos foros, y a través de distintos soportes informativos, para servir como ejemplo a otras instituciones. Promueve campañas de sensibilización hacia problemas globales.
- Fomento de la participación de los empleados en el compromiso social de la empresa, a través del voluntariado corporativo, dentro del Programa de Infraestructuras Sociales (III Edición en 2013), así como implicándolos en iniciativas de *matching gift*, como el Programa “Juntos Sumamos”. Este programa alcanzó su novena edición en 2013, en la que se seleccionaron tres proyectos, uno de Cesal en Haití, otro de Fundación San Cebrián en Palencia y otro de Tierra de Hombres en países africanos.

## Desarrollo económico local

Ferrovial, como gestor de infraestructuras, juega un papel fundamental en el desarrollo de las economías locales. La naturaleza de sus negocios lo convierte en una pieza clave para la reducción de los desequilibrios territoriales, en tanto que la dotación de infraestructuras en una región condiciona su desarrollo económico.

### Generación de empleo local

Además, la compañía desarrolla su actividad en todo el mundo generando empleo a nivel local y potenciando las compras a suministradores locales. Actualmente, Ferrovial está presente en 26 países. A pesar de la crisis económica, Ferrovial ha mantenido la creación de empleo en los principales mercados en los que opera.

### Compras locales

Ferrovial cuenta con una política de compras que se adapta a su expansión internacional manteniendo el objetivo de fortalecer las relaciones a largo plazo con los proveedores y subcontratistas. Para ello, se combina la gestión centralizada, necesaria para abastecer todos los proyectos de la compañía, con un enfoque descentralizado que permite a los jefes de proyecto locales establecer fuertes relaciones con los subcontratistas locales que, por lo general, tienen una exposición global menor.

No obstante, dada la implantación de la compañía a nivel internacional para asegurar la competitividad de las compras a nivel global, en el caso de compras muy relevantes, se contrastan precios a nivel internacional, con objeto de utilizar la competitividad que pueden ofrecer otros mercados.

La gestión de la cadena de suministro constituye uno de los aspectos fundamentales de la gestión medioambiental de Ferrovial en ciertas áreas de negocio, como la construcción o los servicios, donde el nivel de subcontratación puede

llegar a ser relevante y la sostenibilidad de muchos proyectos depende en gran medida del desempeño que la compañía sea capaz de exigir a los proveedores y subcontratistas.

### Inversión local

La compañía hace coincidir sus áreas de inversión social con las zonas donde desarrolla su actividad de negocio. Por ello, los países en los que realiza su mayor inversión social son España (62% del total voluntario) y Reino Unido (17% del total voluntario), las zonas geográficas en las que se concentran la mayor parte de las actividades de la compañía.

### Contribución local – Impuestos pagados

Ferrovial, consciente de la importancia de su aportación a la economía local, mantiene una política estricta en su contribución fiscal en los países en los que opera. (Ver Nota 21 “Situación Fiscal” en Cuentas Anuales).



Proyecto de optimización y potencialización de acueducto con la ONG Ayuda en Acción, Pacurita, Colombia.



Voluntarios revisando planos del proyecto de abastecimiento de agua en la Sierra de Cajamarca, Perú.

## Programas e iniciativas destacadas

La estrategia de Responsabilidad Corporativa de Ferrovial confirma la visión estratégica que la compañía tiene de su inversión en la comunidad. El punto en común de toda la acción social de Ferrovial es la implicación de sus empleados en sus proyectos solidarios, ya sea a través del voluntariado profesional en terreno o en sede (programa Infraestructuras Sociales), o eligiendo los proyectos a los que se destina la ayuda social (programa Juntos Sumamos).

Siguiendo los principios de esta estrategia, Ferrovial estructura su acción social a través de convocatorias de ayudas abiertas, con lo que garantiza la transparencia y la calidad de sus iniciativas de inversión en la comunidad.

Además del programa de *matching gift* “Juntos Sumamos” (activo desde 2005), en 2013 se ejecuta la tercera convocatoria de ayudas sociales que abre las posibilidades de colaboración con Ferrovial a las entidades del Tercer Sector e implica activamente a los profesionales de Ferrovial: el programa Infraestructuras Sociales.

Ferrovial es, además, un donante responsable que se informa antes de donar y que, posteriormente, se compromete a comprobar el trabajo de la ONG y el impacto de la donación. La compañía colabora con la Fundación Lealtad, organización sin ánimo de lucro que vela por la transparencia y buenas prácticas de las ONG, y aplica sus recomendaciones en la relación con el Tercer Sector. Esta colaboración permite a la compañía tener la garantía de que las contrapartes con las que se trabaja responden a los estándares de buen gobierno y transparencia.

La compañía cuenta con personal encargado del seguimiento y control de calidad de sus proyectos de acción social, lo que asegura que los fondos se invierten de una forma adecuada y eficiente.

En 2013, Ferrovial desarrolló 334 proyectos de acción social, entre los que destacan los siguientes:

Negocio	Nombre de la iniciativa	Organización beneficiaria	Lugar	Área de actuación
Corporación	Proyecto Infraestructuras Sociales en Quibdó (Chocó)	Ayuda en Acción	Colombia	Desarrollo socioeconómico
Corporación	Trucks key decision factors for toll road usage (Ph.I)	Massachussets Institute of Technology	España	Desarrollo socioeconómico
Construcción	Proyecto para el Establecimiento de una Red de seguimiento de Cambio Global en la Red de Parques Nacionales	Fundación Biodiversidad	España	Medio Ambiente
Servicios	Duke of Edinburgh Support	Duke of Edinburgh Scheme	Reino Unido	Educación y Juventud
Corporación	Optimization of Electricity in Seawater Reverse Osmosis Desalination Plants	Massachussets Institute of Technology	España	Desarrollo socioeconómico
Corporación	Proyecto Infraestructuras Sociales en Cajamarca	PLAN	Perú	Desarrollo socioeconómico
Construcción	Sponsorship of Royal Academy of Arts Richard Rogers Exhibition	Heathrow Airports Limited, Laing O'Rourke, London Royal Academy of Arts	Reino Unido	Arte y cultura
Corporación	Mejora de infraestructuras y equipamiento de los centros de distribución de alimentos en Madrid, Barcelona, Sevilla y Murcia	Federación Española de Bancos de Alimentos	España	Desarrollo socioeconómico
Construcción	Temporada 2013-2014 Teatro Real Madrid	Fundación del Teatro Real	España	Arte y cultura
Servicios	Fomento de la Cultura	Fundación Museo Guggenheim	España	Arte y cultura
Construcción	Laboratorio Experimental de Arquitectura Industrializada y Sistemas Integrados Energéticamente Eficientes	Universidad de Málaga	España	Otros
Construcción	Strefa Rodzica (Parents' Zone)	Selected Children Hospitals	Polonia	Salud
Autopistas	National Math & Science Initiative	R L Turner High School	EEUU	Educación y Juventud
Corporación	Proyecto AMREF-ETIOPÍA Infraestructuras Sociales 2013	AMREF	Etiopía	Desarrollo socioeconómico
Servicios	Promoción de Iniciativas que revierten en el fomento y la potenciación de la cultura	Fundación Gran Teatre el Liceu	España	Arte y cultura
Corporación	Juntos Sumamos: Especial Filipinas	Manos Unidas	Filipinas	Ayuda humanitaria
Corporación	Juntos Sumamos: Especial Filipinas	Cruz Roja Española	Filipinas	Ayuda humanitaria

Negocio	Nombre de la iniciativa	Organización beneficiaria	Lugar	Área de actuación
Servicios	Desarrollo de programas de Resiliencia Urbana por la unidad de Naciones Unidas ubicada en Barcelona (solicitud Concejalía Medio Ambiente)	Ayuntamiento de Barcelona	España	Otros
Servicios	Patrocinio actividades educativas para fomentar la importancia del patrimonio cultural	Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes	España	Arte y Cultura
Servicios	Colaboración para concienciar a los ciudadanos sobre el uso de energías renovables con el fin de minimizar el consumo energético y su impacto en el medio ambiente	Agencial Provincial de la Energía de Alicante	España	Medio Ambiente
Corporación	Programa Juntos Sumamos 2013	Cesal	Haití	Bienestar social
Autopistas	Installation of Traffic Light & Pelican Crossing at Rathbeggan School	Rathbeggan School	Irlanda	Educación y Juventud
Corporación	Donacion-Proyecto de Conservacion Red Ibérica de comercio Forestal	WWF	España	Medio Ambiente
Construcción	Corporate Membership of the London Transport Museum - Membership	London Transport Museum	Reino Unido	Educación y Juventud

## Proyectos de cooperación y voluntariado

### Programa de “Infraestructuras Sociales”

Ferrovial confirma su papel de actor de la cooperación superando el tradicional rol de mero financiador, proporcionando además de fondos, asistencia técnica, tecnología y la participación de especialistas en el desarrollo de los proyectos.

La compañía lanzó en 2011 el programa Infraestructuras Sociales (referente de buenas prácticas en la gestión de proyectos de acción social para la Fundación Lealtad y *Pioneer Award* del Global Compact) como continuación a tres años de trabajo en el ámbito de la construcción de infraestructuras de agua y saneamiento en Tanzania, a través del proyecto “Majini Uhai” (“Agua es vida” en Suahili). Este programa consolida un modelo innovador de cooperación en el desarrollo de infraestructuras sociales básicas en agua y saneamiento, en colaboración con una ONG de reconocida solvencia y experiencia en este ámbito.

En 2013, el Programa cuenta con seis proyectos en desarrollo en Etiopía, Colombia y Perú, en colaboración con las ONGD Intermón Oxfam, Ayuda en Acción, Plan Acción contra el Hambre, Ecología y Desarrollo y Amref Flying Doctors. Estos proyectos suman más de un millón de euros de inversión, 75.000 beneficiarios y 14 empleados voluntarios.

La peculiaridad de la fórmula de colaboración que establece el Programa de Infraestructuras Sociales, realmente innovadora en el contexto de la cooperación internacional, se basa en una alianza público privada entre una empresa, una ONG y los gobiernos regionales o administraciones locales de la zona de intervención. La relación entre Ferrovial y AMREF podría asimilarse, en cierto sentido, a una *joint-venture*, donde Ferrovial no sólo aporta la financiación, sino también la tecnología, *know-how* y su reconocida capacidad de gestión en proyectos de infraestructuras.

Los proyectos son gestionados de forma conjunta a través de la figura de la Comisión Paritaria. Esta comisión está formada por dos representantes libremente designados

por Ferrovial y dos representantes libremente designados por la ONG, que se reúne de ordinario al menos cuatro veces al año, y entre cuyas competencias se encuentran:

- Velar por el correcto desarrollo del convenio de colaboración.
- Establecer las responsabilidades en caso de incumplimiento.
- Aprobar cualquier variación del presupuesto superior al 10%.
- Aprobar las modificaciones técnicas al proyecto o a las infraestructuras propuestas por los voluntarios de Ferrovial.
- Dar el visto bueno, en su caso, a la información recibida sobre los gastos incurridos.
- Aprobar cualquier modificación sustancial del proyecto.
- Evaluar los informes del Director del proyecto.

Esta innovadora forma de colaboración permite una gestión más eficiente de los recursos, una mayor transparencia y la mejor aceptación de los proyectos por parte de las comunidades locales.

### Valor Empresarial

El Programa de “Infraestructuras Sociales” no sólo produce impactos sociales, sino que también afecta positivamente a las siguientes dimensiones del negocio:

- Crecimiento:
  - Acceso a nuevos mercados: a través de estos proyectos la compañía se dota de recursos y expe-

riencia para poner en valor su trabajo comunitario en aquellas regiones en las que está presente. De esta forma desarrolla el *know-how* necesario para trabajar con las comunidades en proyectos directamente vinculados al negocio.

- Posicionamiento competitivo y social.

- Reconocimiento de marca y mejora de la reputación de la compañía.
- Refuerzo del posicionamiento de Ferrovial como un especialista en la gestión de infraestructuras de tratamiento de aguas.
- Retorno de Capital:
  - Eficiencia operacional: Fortalecimiento de la cultura corporativa y la colaboración entre departamentos.
  - Desarrollo de Capital Humano: Desarrollo de nuevas competencias en los voluntarios como la adaptación a nuevos ambientes, trabajo en equipo y una cultura de la innovación.
  - Mejora de la posición de la compañía en los índices de Inversión Socialmente Responsable.
- Gestión del Riesgo: Riesgo regulatorio y operacional.
- Relaciones con Instituciones: mejora de las relaciones con los gobiernos (principales clientes de Ferrovial).

## Principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas

### Principio 1



Apoyar y respetar la protección de los Derechos Humanos fundamentales reconocidos universalmente, dentro de su ámbito de influencia.

### Principio 2



Asegurarse de que no son cómplices de la vulneración de los Derechos Humanos.

### Principio 3



Apoyar la libertad de Asociación y el reconocimiento efectivo del derecho a la negociación colectiva.

### Principio 4



Apoyar la eliminación de toda forma de trabajo forzoso o realizado bajo coacción.

### Principio 5



Apoyar la erradicación del trabajo infantil



## Valor Social

El Programa ha producido una serie de impactos sociales, medidos en cada uno de los proyectos desarrollados, como a continuación se detallan:

- Establecimiento de sistemas sostenibles y asequibles de abastecimiento de agua en las *katas* de Maore y Kihurio, Tanzania, con ONGAWA:
  - Beneficiarios: 25.757 personas.
  - 12 empleados voluntarios participantes.
- Saneamiento, cobertura, calidad y acceso de agua potable en los hogares de San Marcos, Perú, con Plan:
  - Beneficiarios: 2.225 personas.
  - 6 empleados voluntarios participantes.
- Suministro de agua, promoción de saneamiento e higiene en los *woredas* de Bolosso Sore y Sodo Zuriya, Etiopía con Intermón Oxfam:
  - Beneficiarios: 7.200 personas.
  - 4 empleados voluntarios participantes.
- Optimización y potabilización del sistema de acueducto del Corregimiento de Pacurita, en el Municipio de Quibdó, Departamento del Chocó, Colombia, con Ayuda en Acción:
  - Beneficiarios: 1.290 personas.
  - 6 empleados voluntarios participantes.

Los proyectos seleccionados en la convocatoria de 2013, y que se desarrollarán a lo largo de 2014, son los siguientes:

- Construcción del sistema de abastecimiento de agua para consumo humano en la zona de Santa Barbara distrito Saylla, Cusco, con ECODES:
  - Beneficiarios: 3.771
- Facilitar el acceso a las poblaciones de la infraestructura de agua potable y saneamiento afectadas por el conflicto armado interno en el Departamento de Córdoba, con Acción contra el Hambre:
  - Beneficiarios: 1.400 personas.
- Mejorar el acceso al agua potable para las comunidades de Afar, Etiopía, con AMREF Flying Doctors:
  - Beneficiarios: 59.221 personas.

## Relación con los Objetivos de Desarrollo del Milenio

Los proyectos que se ejecutan bajo el paraguas de este programa buscan sinergias con las políticas tanto locales como globales en materia de desarrollo.

Respecto a los Objetivos de Desarrollo del Milenio, al tratarse de proyectos de acceso al agua se incide especialmente en el Objetivo 7 “Asegurar la sostenibilidad medioambiental”, Meta 7C “Reducir a la mitad, para 2015, la proporción de personas sin acceso sostenible al agua potable y a servicios básicos de saneamiento”. Todos los proyectos

### Principio 6



Apoyar la abolición de las prácticas de discriminación en el empleo y ocupación.

### Principio 7



Mantener un enfoque preventivo que favorezca el medio ambiente.

### Principio 8



Fomentar las iniciativas que promuevan una mayor responsabilidad ambiental.

### Principio 9



Favorecer el desarrollo y la difusión de las tecnologías respetuosas con el medio ambiente.

### Principio 10



Trabajar en contra de la corrupción en todas sus formas, incluidas la extorsión y el soborno.

tienen objetivos sanitarios, ya que la principal consecuencia del consumo de una agua de mala calidad son las enfermedades digestivas, principal causa de mortalidad de la población infantil en estas regiones. Por lo tanto, también se incide en los Objetivos de Desarrollo del Milenio número 4 “Reducir la mortalidad infantil” y el número 6 “Combatir el SIDA, la malaria y otras enfermedades”.

Transversalmente también se trabaja en los Objetivos número 1 “Erradicar la pobreza y el hambre extrema” (disponer de una fuente de agua limpia y cercana es el punto de partida primordial para fortalecer la economía de una comunidad y lograr erradicar la malnutrición), el número 2 “Promover la educación primaria universal” (a la hora de decidir la localización de los puntos de agua, los centros escolares siempre tienen preferencia), y el número 3 “Promover la igualdad entre los géneros” (las mujeres y las niñas suelen ser las encargadas de llevar agua a los hogares, y disponer de una fuente de agua cercana les permite dedicar el tiempo que empleaban en esta tarea a actividades productivas o a ir a la escuela; además, en todos los proyectos se obliga a que exista una presencia equitativa de mujeres y hombres en los comités de gestión de agua de las comunidades).

## Programa de donaciones “Juntos Sumamos”

Ferroviai desarrolla el programa “Juntos Sumamos” desde 2005, basado en compartir el compromiso de la empresa con el de sus empleados ante las necesidades globales de la sociedad y las violaciones de los Derechos Humanos. Se trata de una iniciativa por la que los empleados de Ferroviai deciden destinar mensualmente una aportación a un proyecto social y Ferroviai dobla la cantidad recogida.

Desde su inicio, el programa no ha dejado de crecer y hasta el momento la compañía y sus empleados han donado más de un millón de euros a 18 proyectos.

Ferroviai es un donante responsable que se implica en los proyectos en los que participa. A partir de la convocatoria de 2008, se implantó un nuevo procedimiento de selección de proyectos que favorece la implicación de los empleados y la transparencia en todo el proceso: una Comisión de Expertos en Acción Social de Ferroviai analiza anualmente las propuestas

presentadas por varias ONG y selecciona los mejores proyectos, con el fin de que los empleados voten y elijan.

Al finalizar el proyecto, la entidad beneficiaria tiene la obligación de presentar un informe final, tanto de actividades como financiero, que es evaluado por el equipo de Acción Social de Ferroviai.

En la convocatoria de 2013, Ferroviai ha recibido 145 propuestas de colaboración de diferentes ONG. Tras un análisis de los criterios técnicos de solvencia y transparencia de la organización, experiencia en el sector, y sostenibilidad de la propuesta, se seleccionaron seis proyectos de los cuales, tras las votaciones de los empleados, se han elegido tres como ganadores.

Para estos proyectos, los empleados de Ferroviai y la propia compañía han conseguido recaudar un total de 101.000 euros. Esta donación permitirá cubrir los costes de financiación de los proyectos ganadores: lucha contra la desnutrición en Haití con la ONG Cesal; la puesta en marcha de un Centro de Atención Social para personas dependientes mayores en Palencia con la Fundación San Cebrián, para el proyecto de atenciones médicas especializadas en hospitales españoles a niños de comunidades africanas desfavorecidas con la Fundación Tierra de Hombres.

### **Lucha contra la desnutrición infantil en el barrio de Cité Militaire, Puerto Príncipe. ONG Cesal.**

El proyecto “Lucha contra la desnutrición en el barrio de Cité Militaire, Puerto Príncipe”, ha obtenido el mayor número de votaciones. A través de la ONG Cesal, Ferroviai colaborará en el desarrollo de las actividades de un centro nutricional situado en la capital de Haití, que ofrece ayuda a 1.140 mujeres embarazadas, madres lactantes y niños menores de cinco años. La desnutrición es uno de los principales problemas a los que se enfrenta este país, y los empleados de Ferroviai han querido contribuir en la causa para lidiar contra esta situación.

### **Puesta en marcha de un Centro de Atención social para personas dependientes mayores en una comarca rural de Palencia, España. Fundación San Cebrián.**

La compañía también contribuirá en la puesta en marcha de un Centro de Atención Social para personas dependientes

mayores, en una comarca rural de Palencia, España. Este proyecto, que ha quedado en segundo lugar en votaciones, se desarrollará con la Fundación San Cebrián y permitirá iniciar el funcionamiento de una infraestructura totalmente construida y equipada para dar apoyo a 25 personas mayores dependientes de esta zona con falta de recursos.

**Viaje hacia la vida, atenciones médicas especializadas en hospitales españoles a niños de comunidades africanas desfavorecidas. Fundación Tierra de Hombres**

Este proyecto, que ha quedado el tercero en votaciones, se desarrolla con la Fundación Tierra de Hombres, destinada a proporcionar atención médica en hospitales españoles a niños de comunidades africanas desfavorecidas. “Viaje hacia la vida” es un programa de salud que da respuesta a la imposibilidad de ofrecer atenciones médicas especializadas a niños y niñas africanos debido a la deficiencia o inexistencia de estos servicios sanitarios en algunos países de África. Para financiar este proyecto Ferrovial ha donado 23.037 euros, casi la mitad de lo solicitado.

CREACIÓN DE VALOR	Millones de euros	Millones de euros	Millones de euros
VALOR ECONOMICO GENERADO	2013	2012 (*)	2011
a) Ingresos:			
Cifra de ventas	8.166	7.630	7.446
Otros ingresos de explotación	10	17	15
Ingresos financieros	22	28	181
Enajenaciones de inmovilizado	108	115	229
Beneficios puesta en equivalencia	396	214	18
Resultado neto operaciones discontinuadas (Desconsolidación BAA)	0	0	165
	<b>8.702</b>	<b>8.004</b>	<b>8.054</b>
<b>VALOR ECONOMICO DISTRIBUIDO</b>			
b) Consumos y gastos <sup>(1)</sup>			
Consumo	1.181	1.295	2.366
Otros gastos de explotación	3.710	3.323	2.258
c) Salarios y beneficios a empleados			
Gastos de personal	2.351	2.102	2.018
c) Gastos financieros y dividendos			
Dividendos a los accionistas <sup>(2)</sup>	293	734	367
Gastos financieros	434	377	542
e) Impuestos			
Impuesto sobre sociedades <sup>(3)</sup>	127	105	63
	<b>8.096</b>	<b>7.936</b>	<b>7.614</b>
<b>VALOR ECONÓMICO RETENIDO</b>	<b>606</b>	<b>68</b>	<b>440</b>

(\*) Los datos de 2012 han sido recalculados por los ajustes habidos en la información presentada, a efectos comparativos, en las Cuentas Anuales 2013 respecto a dicho ejercicio.

(1) Los gastos de acción social del Grupo junto con los gastos de la Fundación se detallan en el Capítulo Compromiso Social.

(2) Adicionalmente a la propuesta de resultados del ejercicio, por acuerdo de la Junta General de Accionistas de marzo de 2013, se ha repartido un dividendo con cargo a la prima de fusión por importe de 183 millones de euros.

(3) Impuesto sobre sociedades devengado sobre el resultado antes de ajuste de valor razonable.

Programa	Año	Organización beneficiaria	País	Beneficiarios	
"Juntos sumamos"	2005	Intermón Oxfam	Ecuador	80.000	
	2006-2007	Intermón Oxfam	Chad	5.000	
	2008	Intermón Oxfam	Tanzania	-	
	2008	Intermón Oxfam	Mauritania	9.000	
	2008	Fundación Madreselva	India	285	
	2008	Fundación Agua de Coco	Madagascar	700	
	2010	Acción contra el hambre, congregación Jesús María, Cruz Roja, Intermón Oxfam y Plan España	Haití	5.900	
	2010	Acción contra el Hambre	Líbano	2.025	
	2011	Fundación Entreculturas	Burundi	14.083	
	2011	Intermón Oxfam	Burkina Faso	2.544	
	2011	Amref (Maji ni Uhai II)	Tanzania	5.178	
	2012	Hospital Sant Joan de Déu (Barcelona)	España	3.200	
	2012	Rescate Internacional	Etiopía	360	
	2013	Cruz Roja Española (emergencia Filipinas)	Filipinas	ND	
		Manos Unidas (emergencia Filipinas)	Filipinas	ND	
	2013	Cesal	Haití	1.140	
	2013	Fundación San Cebrián	España	25	
	2013	Tierra de hombres	España	45	
	"Infraestructuras sociales"	2008-2011	Amref (Maji ni Uhai I)	Tanzania	51.462
		2011	Cruz Roja Española (voluntariado)	Haití	1.362
2011		Ongawa	Tanzania	25.757	
2011		Plan España	Perú	2.280	
2012		Ayuda en Acción	Colombia	1.290	
2012		Intermón Oxfam	Etiopía	7.200	
2013		Amref	Etiopía	59.221	
2013		Ecología y Desarrollo	Perú	3.771	
2013		Acción contra el Hambre	Colombia	1.400	
Acción social España	2012	Cruz Roja Española (distribución alimentos)	España	12.000	
	2013	Fesbal	España	7.000	

# PRINCIPIOS DE REPORTE DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Este año, Ferrovial sigue trabajando en un modelo para la integración de su información económica, social y ambiental avanzando hacia el *reporting* integrado y siguiendo las recomendaciones del *International Integrated Reporting Council* (IIRC) para la elaboración de dicho informe.

## Principios de reporte

### Norma AA1000

La información de Responsabilidad Corporativa aplica por sexto año los principios de la norma AA1000, una herramienta clave para la alineación de la información presentada en el Informe con las expectativas de sus grupos de interés y la materialidad de la compañía, que se exponen en una sección más extensa acerca de las relaciones con los *stakeholders* y el estudio de materialidad.

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.

#### 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.

#### Capacidad de respuesta

Se analiza si la información dada responde a las expectativas de los grupos de interés.

### Guía GRI 3.1

El informe sigue la versión 3.1 de la Guía del Global Reporting Initiative (GRI). Esta Guía incluye un conjunto de principios e indicadores que tienen como finalidad definir el contenido del Informe, su alcance y su cobertura, así como garantizar la calidad de la información divulgada. En la parte final del Informe se presenta un índice de contenidos e indicadores GRI.

Ferrovial se ha autodeclarado con el nivel A+, según los requisitos de la Guía GRI.

### Principios

#### Definición del contenido del 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.

La consideración por parte Ferrovial de los principios relacionados con el contenido del Informe, se desarrolla en los apartados específicos sobre la materialidad, y el compromiso con los grupos de interés.

En cuanto a la calidad del Informe, a lo largo de 2013 se han realizado una serie de actuaciones que incluyen:

Ampliación del alcance del sistema de información de los asuntos referidos a la Responsabilidad Corporativa en el grupo (ver apartado Proceso de consolidación de la información) que permite obtener una información clara, fiable, periódica, comparable y precisa.

## Perímetro de la información

En el perímetro de la información se incluyen las sociedades o cualquier otra forma de asociación donde Ferrovial participa en mayoría o tiene el control de su gestión.

Ferrovial está constituida por la sociedad cabecera, Ferrovial S.A. y sus sociedades dependientes.

En febrero de 2013, Ferrovial Servicios, S.A. llegó a un acuerdo con 3i Group plc para la adquisición de la totalidad del capital de Enterprise y en marzo, cerró la adquisición del 70% de Steel Ingeniería, compañía especializada en el sector minero en Chile. En octubre, Ferrovial alcanzó un acuerdo para la transmisión de una participación del 8,65% de FGP Topco Ltd. (sociedad cabecera de Heathrow Airport Holdings Ltd.); la participación indirecta de Ferrovial en HAH pasa por tanto a ser de un 25%.

Ferrovial desarrolla sus negocios con presencia en las siguientes divisiones:

### Aeropuertos

En esta actividad hay que señalar Ferrovial Aeropuertos.

### Autopistas

Esta actividad se realiza mediante el desarrollo, financiación, ejecución y explotación de proyectos de autopistas de peaje.

Esta actividad se desarrolla a través de la sociedad cabecera Cintra Infraestructuras, S.A. Dentro de esta actividad, se encuentran las sociedades: Autopista del Sol, C.E.S.A., Autopista Terrasa Manresa, S.A., Autopista Madrid Levante, C.E.S.A. Autopista M-203 Alcalá-O'Donnell, S.A., Eurolink Motorway Operation, Ltd. N4/N6 (M4), Eurolink Motorway Operations (M3) Ltd., Skyway Concession Co.LLC, R4, Euroscut Norte, Euroscut Algarve, Euroscut Azores, North Tarrant Express, LBJ, Vialivre, SH130. Otras entidades son: Cintra, Servicios de Infraestructuras, Financinfraestructures, Cintra Portugal, Cintra Development.

## Servicios

Esta división, cuya sociedad cabecera es Ferrovial Servicios S.A., está organizada en áreas territoriales: En España, Ferrovial Servicios España, Cespa, Ferronats, Ferroserv Servicios Auxiliares, Ferrovial Infraestructuras S.A., Andaluza de Señalizaciones, Viales de Castilla y León, Autovía Aragón Concesionaria; en Reino Unido, Amey; y en el área Internacional: Ferrovial Servicios Internacional, Cespa Portugal, Ferrovial Construcões Gestao e Manutencao, Steel, Ferrovial Servicios Colombia, FB Serwis.

## Construcción

Lleva a cabo la ejecución de toda clase de obras públicas y privadas, tanto en España como en el exterior, opera fundamentalmente a través de Ferrovial Agroman S.A., sociedad cabecera de esta división de negocio. En la división destacan las actividades: Construcción España (Ferrovial Agroman S.A., Compañía de Obras Castillejos S.A., Edytesa S.A., Tecpresa S.L, Ferconsa, Ditecpesa S.A) y Ferrovial Railway.

En construcción internacional, destacan las actividades de Ferrovial Agroman Chile, S.A., Budimex, S.A. tanto en Polonia como en Alemania, Ferrovial Agroman Canadá Inc., Ferrovial Agroman US Corp., Ferrovial Agroman Ireland Ltda., Ferrovial Agroman Portugal, Webber Management Group, Inc., Ferrovial Agroman Túnez, Ferrovial Agroman Puerto Rico, Ferrovial Agroman Italia, Ferrovial Agroman Grecia, Ferrovial Agroman

Texas, Ferrovial Agroman República Dominicana, Ferrovial Agroman Colombia, Castillejos en Puerto Rico, Ferrovial Agroman Australia, Ferrovial Agroman California, Inc., Ferrovial Agroman Omán, Ferrovial Agroman Polonia y Ferrovial Agroman Qatar. Otras actividades dentro de esta división son las de construcción en el Reino Unido, donde figura Ferrovial Agroman UK, Ltda, y Construcción Industrial, a través de Cadagua S.A. y sus filiales.

En el caso de que alguna información facilitada en el Informe no represente a la totalidad del grupo, se indicará en una nota a pie de página.

## Proceso de consolidación

Desde 2007, Ferrovial cuenta con un sistema de *reporting* y consolidación de información relativa al ámbito de la Responsabilidad Corporativa.

Dicho sistema sirve para mejorar la calidad de la información y facilitar el *reporting*, interno y externo. La información es utilizada para diversos fines como el Informe Anual, la gestión de los distintos índices y *ratings* de sostenibilidad (Dow Jones, FTSE4Good, Oekom, etc.), el Informe de Progreso del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, así como otros observatorios o barómetros a los que se informa de la actividad de Ferrovial.

Este proceso permite trabajar sobre dos ejes:

- Por negocio: Servicios, Autopistas, Construcción y Aeropuertos.
- Geográfico: que abarca todas las filiales de Ferrovial en el mundo.

Con este esquema, los datos obtenidos se pueden cruzar para obtener la información necesaria.

### Trazabilidad del dato:



El criterio de consolidación aplicado por el sistema no ha variado respecto a años anteriores. Todas las sociedades han reportado los datos relativos a Responsabilidad Corporativa a fecha diciembre de 2013.

### Reformulación de la información presentada

La información consolidada recogida en el Informe puede presentar variaciones significativas en cuanto a su comparabilidad por cambios en el perímetro de la información reportada.

Los cambios en el perímetro de consolidación en el 2013 no afectan a la comparabilidad de la información respecto a los de 2012. No obstante, si en algún indicador concreto se ha producido específicamente un cambio de alcance que afecta a dicha comparabilidad se indica en el propio texto del Informe.

En cuanto a la presentación de la información, desde 2009 se han tenido en cuenta los principios de la Guía GRI (versión 3.1) y de la norma AA1000AS.

### Verificación independiente

El presente Informe de Responsabilidad Corporativa pretende ofrecer una información fiable y equilibrada sobre el desempeño de Ferrovial en los asuntos relevantes planteados por los grupos de interés.

El trabajo del verificador se ha realizado de acuerdo a las normas y procedimientos incluidos en International Standards on Assurance Engagements (ISAE 3000) Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information, emitida por el International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) de la International Federation of Accountants (IFAC) y con la Guía de Actuación sobre trabajos de revisión de Informes de Responsabilidad Corporativa emitida por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España. Se ha aplicado la AA1000AS para proporcionar una seguridad moderada de tipo 2.





## Informe de Revisión Independiente de la información de Responsabilidad Corporativa del Informe Anual Integrado 2013 de Ferrovial

### Alcance de nuestro trabajo

Hemos realizado la revisión de la información de Responsabilidad Corporativa (IRC) del Informe Anual Integrado 2013 (en adelante IAI o Informe) de Ferrovial, S.A. y sus sociedades dependientes (en adelante Ferrovial) cuyo alcance y cobertura se define en el capítulo "Principios de reporte de información no financiera – Perímetro de la información". Nuestro trabajo ha consistido en revisar:

- La adaptación de los contenidos de la IRC a la Guía para la elaboración de Memorias de Sostenibilidad de GRI versión 3.1, así como a los indicadores centrales de desempeño correspondientes al ejercicio 2013 propuestos en dicha guía y en el Suplemento Sectorial de Construcción e Inmobiliaria.
- La información proporcionada en el IAI relativa a la aplicación de los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta establecidos en la norma AA1000 Accountability Principles Standard 2008 de AccountAbility (AA1000APS).

### Estándares y procesos de verificación

Hemos llevado a cabo nuestro trabajo de revisión de acuerdo con la Norma ISAE 3000 Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information emitida por el International Auditing and Assurance Standard Board (IAASB) de la International Federation of Accountants (IFAC) y con la Guía de Actuación sobre trabajos de revisión de Informes de Responsabilidad Corporativa emitida por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España. Asimismo, hemos aplicado la AccountAbility 1000 Assurance Standard 2008 (AA1000AS), emitida por AccountAbility, para proporcionar una seguridad moderada sobre la aplicación de los principios establecidos en la norma AA1000 APS y los indicadores de desempeño de sostenibilidad (revisión moderada de tipo 2).

Nuestro trabajo ha consistido en la formulación de preguntas a la Dirección, revisión de los procesos para recopilar y validar los datos presentados en el IAI, así como en la aplicación de ciertos procedimientos analíticos y pruebas de revisión por muestreo, que se describen a continuación:

- Reuniones con el personal de Ferrovial para conocer los principios, sistemas y enfoques de gestión aplicados.
- Revisión de las actas de las reuniones del ejercicio 2013 del Comité de Responsabilidad Corporativa.
- Revisión de las actuaciones realizadas en relación a la identificación y consideración de las partes interesadas a lo largo del ejercicio a través del análisis de la información interna y los informes de terceros disponibles.
- Análisis de la cobertura, relevancia e integridad de la IRC en función del entendimiento de Ferrovial de los requerimientos de los grupos de interés descritos en la sección "Grupos de Interés".
- Revisión de la información relativa a los enfoques de gestión aplicados a cada grupo de indicadores.
- Análisis de la adaptación de los contenidos de la IRC a los recomendados en la Guía G3.1 de GRI y comprobación de que los indicadores incluidos en el IAI se corresponden con los recomendados por dicha Guía.
- Comprobación, mediante pruebas de revisión en base a la selección de una muestra, de la información cuantitativa y cualitativa correspondiente a los indicadores de desempeño GRI y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información de Ferrovial.

### Responsabilidades de la Dirección de Ferrovial y de Deloitte

- La preparación del IAI, así como el contenido del mismo, es responsabilidad de la Dirección de Comunicación y Responsabilidad Corporativa de Ferrovial, la cual también es responsable de definir, adaptar y mantener los sistemas de gestión y control interno de los que se obtiene la información.
- Nuestra responsabilidad es emitir un informe independiente basado en los procedimientos aplicados en nuestra revisión.
- Este informe ha sido preparado exclusivamente en interés de la Dirección de Ferrovial de acuerdo con los términos de nuestra Carta de Encargo.
- Hemos realizado nuestro trabajo de acuerdo con las normas de independencia requeridas por Código Ético de la International Federation of Accountants (IFAC).
- El alcance de una revisión es sustancialmente inferior al de un trabajo de seguridad razonable, por tanto la seguridad proporcionado es también menor. El presente informe no puede entenderse como un informe de auditoría.
- El equipo de trabajo ha estado formado por profesionales expertos en revisiones y verificaciones de informes de RC, incluyendo el desempeño económico, social y medioambiental.

### Conclusiones

En la tabla de Indicadores GRI se detallan los indicadores revisados, las limitaciones al alcance de la revisión y se identifican aquellos indicadores que no cubren todos los aspectos recomendados por la Guía GRI en su versión 3.1, incluyendo los indicadores del Suplemento Sectorial de Construcción e Inmobiliaria. Como consecuencia de nuestra revisión no se ha puesto de manifiesto ningún otro aspecto que nos haga creer que la información de Responsabilidad Corporativa del IAI contiene errores significativos o no ha sido preparada de acuerdo a las directrices de dicha Guía.

Asimismo, no se ha puesto de manifiesto ningún otro aspecto que nos haga creer que Ferrovial no ha aplicado los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta, tal y como se describe en los capítulos "Grupos de interés", "Responsabilidad Corporativa", y "Principios de reporte de información no financiera" del IAI, de acuerdo con la norma AA1000 APS 2008.

- **Inclusividad:** participación de los grupos de interés que permite su involucración en el desarrollo de un enfoque responsable de la sostenibilidad, tal y como se describe en la sección "Grupos de interés".
- **Relevancia:** proceso de determinación de la materialidad que supone un entendimiento de los asuntos materiales o relevantes para el Grupo Ferrovial y sus grupos de interés, tal y como se describe en la sección "Grupos de interés - Materialidad".
- **Capacidad de respuesta:** acciones y compromisos concretos con los que se responde a los aspectos materiales identificados, tal y como se describe en la sección "Responsabilidad Corporativa - Plan estratégico".

### Observaciones y Recomendaciones

Adicionalmente, hemos presentado a la Dirección de Ferrovial nuestras recomendaciones relativas a los aspectos de mejora en la gestión de la RC y en la aplicación de los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta. A continuación se resumen las recomendaciones más significativas, las cuales no modifican las conclusiones expresadas en el presente informe:

#### Inclusividad y relevancia

En 2013 ha finalizado el periodo contemplado para el Plan Estratégico en RC de Ferrovial (Plan 20.13) y se ha trabajado en la definición de un nuevo Plan con el horizonte 2016 (Plan 20.16). La revisión del Plan ha implicado una reflexión, así como una actualización de las líneas de actuación para alinearlas con los temas materiales de cada área. En este sentido, para facilitar su seguimiento, el nuevo Plan 20.16 debería concretar objetivos específicos - alineados con los aspectos identificados como materiales en los negocios y áreas geográficas -, e indicadores de seguimiento que permitan evaluar periódicamente los avances de dicho Plan.

#### Capacidad de respuesta

En lo que se refiere a procesos de compilación, consolidación y reporting de la información de RC, cabe destacar en 2013 la puesta en marcha de la aplicación Huella de Carbono, que ha supuesto una mejora en el proceso de recopilación y cálculo de la información. El reto para los próximos ejercicios es el cálculo de la huella hídrica para lo cual deberán analizarse las metodologías disponibles y definir el mejor método para Ferrovial, considerando la variedad de negocios y sus distintas ubicaciones.

Por otro lado, el área de Prevención de Riesgos Laborales ha desarrollado una aplicación para el Cuadro de Mando de los datos de accidentalidad de Ferrovial en España. La extensión de dicho Cuadro de Mando al resto de países y la homogenización de los criterios establecidos para el cálculo de los indicadores clave - incorporando al mismo tiempo la legislación local en la materia -, permitiría a Ferrovial seguir avanzando en la gestión de este aspecto.

Adicionalmente, Ferrovial debe seguir trabajando en el despliegue efectivo del Procedimiento para la elaboración del Informe Anual y de la Guía de indicadores con el objetivo de asegurar que los responsables de las áreas de negocio conocen y aplican adecuadamente los mismos.

Deloitte Advisory, S.L.

Helena Redondo  
Madrid, 28 de marzo de 2014

 **AA1000**  
Licensed Assurance Provider  
000-14

# TABLAS GRI

## Índice de contenidos

ESTRATEGIA Y ANÁLISIS		
1.1	Declaración del máximo responsable de la toma de decisiones de la organización sobre la relevancia de la sostenibilidad para la organización y su estrategia	p. 4, 5
1.2	Descripción de los principales impactos, riesgos y oportunidades	p. 162 (Nota 3 de CCAA Consolidadas 2013)
PERFIL DE LA ORGANIZACIÓN		
2.1	Nombre de la organización.	Contraportada
2.2	Principales marcas, productos y/o servicios	p. 6, 7, 32-85
2.3	Estructura operativa de la organización, incluidas las principales divisiones, entidades operativas, filiales y negocios conjuntos (JVs)	p. 6, 7, 32-85, p. 167 (Nota 1.1 de CCAA Consolidadas 2013)
2.4	Localización de la sede principal de la organización	p. 167 (Nota 1.1 de CCAA Consolidadas 2013) Contraportada
2.5	Número de países en los que opera la organización y nombre de los países en los que desarrolla actividades significativas o los que sean relevantes específicamente con respecto a los aspectos de sostenibilidad tratados en la memoria	p. 84, 85, 309
2.6	Naturaleza de la propiedad y forma jurídica	p. 167 (Nota 1.1 de CCAA Consolidadas 2013)
2.7	Mercados servidos (incluyendo el desglose geográfico, los sectores que abastece y los tipos de clientes/beneficiarios)	p. 6, 7, 32-85
2.8	Dimensiones de la organización informante, incluido: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de empleados</li> <li>• Ventas netas (para organizaciones sector privado) o ingresos netos (para organizaciones sector público)</li> <li>• Capitalización total, desglosada en términos de deuda y patrimonio neto (organizaciones sector privado)</li> <li>• Cantidad de productos o servicios prestados</li> </ul>	p. 12, 13, 308 p. 118-160 (Informe de Gestión Consolidado 2013), p. 228 (Nota 25 de CCAA Consolidadas 2013)
2.9	Cambios significativos durante el período cubierto por la memoria en el tamaño, estructura y propiedad de la organización, incluidos. <ul style="list-style-type: none"> <li>• La localización de las actividades o cambios producidos en las mismas, aperturas, cierres y ampliación de instalaciones y</li> <li>• Cambios en la estructura del capital social y de otros tipos de capital, mantenimiento del mismo y operaciones de modificación del capital (para organizaciones del sector privado)</li> </ul>	p. 118-160 (Informe de Gestión Consolidado 2013)
2.10	Premios y distinciones recibidos durante el período informativo	p. 296-302
PARÁMETROS DE LA MEMORIA		
3.1	Período cubierto por la información contenida en la memoria (por ejemplo, ejercicio fiscal, año natural)	p. 333-336
3.2	Fecha de la memoria anterior más reciente (si la hubiere).	p. 333-336
3.3	Ciclo de presentación de memorias (anual, bienal, etc.).	p. 333-336
3.4	Punto de contacto para cuestiones relativas a la memoria o su contenido	Contraportada
3.5	Proceso de definición del contenido de la memoria, incluido: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Determinación de la materialidad</li> <li>• Prioridad de los aspectos incluidos en la memoria</li> <li>• Identificación de los grupos de interés que se prevé que utilicen la memoria</li> </ul>	p. 15-19, 294-296, 333-336
3.6	Cobertura de la memoria (p. ej. países, divisiones, filiales, instalaciones arrendadas, negocios conjuntos, proveedores)	p. 333-336
3.7	Indicar la existencia de limitaciones del alcance o cobertura de la memoria	p. 333-336
3.8	La base para incluir información en el caso de negocios conjuntos ( <i>joint ventures</i> ), filiales, instalaciones arrendadas, actividades subcontratadas y otras entidades que puedan afectar significativamente a la comparabilidad entre períodos y/o entre organizaciones.	p. 333-336
3.9	Técnicas de medición de datos y bases para realizar los cálculos, incluidas las hipótesis y técnicas subyacentes a las estimaciones aplicadas en la recopilación de indicadores y demás información de la memoria.	p. 335-336
3.10	Descripción del efecto que pueda tener la reformulación de información perteneciente a memorias anteriores, junto con las razones que han motivado dicha reformulación (por ejemplo, fusiones y adquisiciones, cambio en los períodos informativos, naturaleza del negocio, o métodos de valoración)	p. 336

3.11	Cambios significativos relativos a períodos anteriores en el alcance, la cobertura o los métodos de valoración aplicados en la memoria	p. 334-335
3.12	Tabla que indica la localización de los Contenidos	p. 340-347
3.13	Política y práctica actual en relación con la solicitud de verificación externa de la memoria. Si no se incluye en el informe de verificación en la memoria de sostenibilidad, se debe explicar el alcance y la base de cualquier otra verificación externa existente. También se debe aclarar la relación entre la organización informante y el proveedor o proveedores de la verificación	p. 338-339
<b>GOBIERNO, COMPROMISOS Y PARTICIPACIÓN DE GRUPOS DE INTERÉS</b>		
4.1	La estructura de gobierno de la organización, incluyendo los comités del máximo órgano de gobierno responsable de tareas tales como la definición de la estrategia o la supervisión de la organización.	p. 8-9
4.2	Indicar si el presidente del máximo órgano de gobierno ocupa también un cargo ejecutivo (y, de ser así, su función dentro de la dirección de la organización y las razones que la justifiquen).	p. 8
4.3	En aquellas organizaciones que tengan estructura directiva unitaria, se indicará el número de miembros del máximo órgano de gobierno que sean independientes o no ejecutivos.	p. 8-9
4.4	Mecanismos de los accionistas y empleados para comunicar recomendaciones o indicaciones al máximo órgano de gobierno.	p. 91-93
4.5	Vínculo entre la retribución de los miembros del máximo órgano de gobierno, altos directivos y ejecutivos (incluidos los acuerdos de abandono del cargo) y el desempeño de la organización (incluido su desempeño social y ambiental).	p. 310-311, 313
4.6	Procedimientos implantados para evitar conflictos de intereses en el máximo órgano de gobierno.	Informe Anual de Gobierno Corporativo 2013 (p.41-44)
4.7	Procedimiento de determinación de la capacitación y experiencia exigible a los miembros del máximo órgano de gobierno para poder guiar la estrategia de la organización en los aspectos sociales, ambientales y económicos.	Informe Anual de Gobierno Corporativo 2013 (p.23-31)
4.8	Declaraciones de misión y valores desarrolladas internamente, códigos de conducta y principios relevantes para el desempeño económico, ambiental y social, y el estado de su implementación.	p. 6-7, 88-89
4.9	Procedimientos del máximo órgano de gobierno para supervisar la identificación y gestión, por parte de la organización, del desempeño económico, ambiental y social, incluidos riesgos y oportunidades relacionadas, así como la adherencia o cumplimiento de los estándares acordados a nivel internacional, códigos de conducta y principios.	p. 149-151 (Nota VIII del Informe de Gestión Consolidado 2013), 158-159 (Anexo I del Informe de Gestión Consolidado 2013) Informe Anual de Gobierno Corporativo 2013, p. 44-50
4.10	Procedimientos para evaluar el desempeño propio del máximo órgano de gobierno, en especial con respecto al desempeño económico, ambiental y social.	Informe Anual de Gobierno Corporativo 2013 (p. 23-31)
4.11	Descripción de cómo la organización ha adoptado un planteamiento o principio de precaución.	p. 149-151 (Nota VIII del Informe de Gestión Consolidado 2013), 158-159 (Anexo I del Informe de Gestión Consolidado 2013) Informe Anual de Gobierno Corporativo 2013, p. 44-50
4.12	Principios o programas sociales, ambientales y económicos desarrollados externamente, así como cualquier otra iniciativa que la organización suscriba o apruebe.	p. 89, 294-295, 303
4.13	Principales asociaciones a las que pertenezca (tales como asociaciones sectoriales) y/o entes nacionales e internacionales a las que la organización apoya y: • Esté presente en los órganos de gobierno • Participe en proyectos o comités • Proporcione una financiación importante que exceda las obligaciones de los socios • Tenga consideraciones estratégicas	p.16-17, 320
4.14	Relación de grupos de interés que la organización ha incluido.	p. 15-17, 294-295
4.15	Base para la identificación y selección de grupos de interés con los que la organización se compromete.	p. 15-17, 294-295
4.16	Enfoques adoptados para la inclusión de los grupos de interés, incluidas la frecuencia de su participación por tipos y categoría de grupos de interés.	p. 15-17, 294-295
4.17	Principales preocupaciones y aspectos de interés que hayan surgido a través de la participación de los grupos de interés y la forma en la que ha respondido la organización a los mismos en la elaboración de la memoria.	p. 15-17, 294-295

## Enfoques de gestión Indicadores centrales

Indicador GRI G3.1	Localización en el Informe	Alcance	Revisión
<b>DIMENSIÓN ECONÓMICA</b>			
Desempeño económico (p. 97-98, 142-145, 149-151, 206-207, 216, 234, 260, 265-266, 331)			
EC1	Valor económico directo generado y distribuido, incluyendo ingresos, costes de explotación, retribución a empleados, donaciones y otras inversiones en la comunidad, beneficios no distribuidos y pagos a proveedores de capital y a gobiernos.	p. 331	Ferrovial V
EC2	Consecuencias financieras y otros riesgos y oportunidades para las actividades de la organización debido al cambio climático y otros asuntos de sostenibilidad.	p. 97-98, 260, 265-266 p. 142-145, 149-151 (Nota V y Nota VIII Informe de Gestión Consolidado 2013).	Ferrovial V (1)
EC3	Cobertura de las obligaciones de la organización debidas a programas de beneficios sociales.	p. 206-207, 234 (Notas 16 y 294 de CCAA Consolidadas 2013)	Ferrovial V
EC4	Ayudas financieras significativas recibidas de gobiernos.	p. 216 (Nota 19 de CCAA Consolidadas 2013)	Ferrovial V
Presencia en el mercado (p. 109, 113, 117, 313, 324)			
EC6	Política, prácticas y proporción de gasto correspondiente a proveedores locales en lugares donde se desarrollen operaciones significativas.	p. 109, 113, 117	Ferrovial V (2)
EC7	Procedimientos para la contratación local y proporción de altos directivos y todos los empleados directos, contratistas y subcontratistas procedentes de la comunidad local en lugares donde se desarrollen operaciones significativas.	p. 109, 113, 117, 313, 324 Ferrovial realiza sus procesos de selección de personal con el objetivo de contratar a los mejores candidatos disponibles para el puesto que van a desempeñar, en igualdad de condiciones, con independencia de su género, origen o nacionalidad. Por este motivo, todos los empleados contratados en su país de residencia, son considerados personal local, con independencia de su nacionalidad. Del total de directivos (Consejos de Administración y Comités de Dirección), el 91% son personal local	Ferrovial V (3)
Impacto económico indirecto (p. 321-330)			
EC8	Desarrollo e impacto de las inversiones en infraestructuras y los servicios prestados principalmente para el beneficio público mediante compromisos comerciales, pro bono, o en especie.	p. 321-330	Ferrovial V
<b>DIMENSIÓN AMBIENTAL</b>			
Materiales (p. 289)			
EN1	Materiales utilizados, por peso, valor o volumen.	p. 289	Según nota (4) V (4)
EN2	Porcentaje de los materiales utilizados que son materiales reciclados y reutilizados.	p. 289	Ferrovial V (5)
Energía (p. 13, 275-278, 286-288, 290)			
EN3	Consumo directo de energía desglosado por fuentes primarias.	p. 290	Ferrovial V (6)
EN4	Consumo indirecto de energía desglosado por fuentes primarias.	p. 290	Ferrovial V (6) (7)
CRE1	Intensidad energética en edificios.	No aplicable al tratarse de un indicador asociado a real estate, cuya actividad no es significativa para Ferrovial.	Ferrovial NV
EN5	Ahorro de energía debido a la conservación y a mejoras en la eficiencia.	p. 13, 275-278	Ferrovial V (8) (9)
EN6	Iniciativas para proporcionar productos y servicios eficientes en el consumo de energía o basados en energías renovables, y las reducciones en el consumo de energía como resultado de dichas iniciativas.	p. 286-288	Ferrovial V (1)

Agua (p. 13, 282)				
EN8	Captación total de agua por fuentes.	p. 13, 282	Ferrovial (excepto Budimex)	V (9) (10)
CRE2	Intensidad de consumo de agua en edificios.	No aplicable al tratarse de un indicador asociado a <i>real estate</i> , cuya actividad no es significativa para Ferrovial.	Ferrovial	NV
Biodiversidad (p. 283-284)				
EN11	Descripción de terrenos adyacentes o ubicados dentro de espacios naturales protegidos o de áreas de alta biodiversidad no protegidas. Indíquese la localización y el tamaño de terrenos en propiedad, arrendados, o que son gestionados de alto valor en biodiversidad en zonas ajenas a áreas protegidas.	p. 283-284	Ferrovial	V
EN12	Descripción de los impactos más significativos en la biodiversidad en espacios naturales protegidos o en áreas de alta biodiversidad no protegidas, derivados de las actividades, productos y servicios en áreas protegidas y en áreas de alto valor en biodiversidad en zonas ajenas a las áreas protegidas.	p. 283-284	Ferrovial	V
Emisiones, vertidos y residuos (p. 13, 267-280, 289)				
EN16	Emisiones totales, directas e indirectas, de gases de efecto invernadero, en peso.	p. 13, 267-272	Ferrovial	V(6)(9)(11)
EN17	Otras emisiones indirectas de gases de efecto invernadero, en peso.	p. 267-268, 273-274	Especificado en p. 273-274	V(12)
CRE3	Intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero desde los edificios.	No aplicable al tratarse de un indicador asociado a <i>real estate</i> , cuya actividad no es significativa para Ferrovial.	Ferrovial	NV
CRE4	Intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero desde los edificios de nueva construcción y actividad reurbanística.	No aplicable al tratarse de un indicador asociado a <i>real estate</i> , cuya actividad no es significativa para Ferrovial.	Ferrovial	NV
EN18	Iniciativas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y las reducciones logradas.	p. 13, 275-278	Ferrovial	V(9)
EN19	Emisiones de sustancias destructoras de la capa ozono, en peso.	p. 275	Corporación y Enterprise	V
EN20	NOx, SOx y otras emisiones significativas al aire por tipo y peso.	p. 274	Ferrovial	V(12)(13)
EN21	Vertidos totales de aguas residuales, según su naturaleza y destino.	p. 289	Cadagua	V(14)
EN22	Peso total de residuos generados, según tipo y método de tratamiento.	p. 279-280, 289	Ferrovial	V(9)(12)(15)
EN23	Número total y volumen de los derrames accidentales más significativos.	p. 289	Ferrovial Agromán	V (16)
Degradación, contaminación y recuperación de suelos				
CRE5	Suelos y otros activos recuperados y con necesidad de recuperación para el uso del suelo existente o previsto según la normativa legal.	No se reporta.	Ferrovial	NV
Productos y servicios (p.112, 285-288)				
EN26	Iniciativas para mejorar la eficiencia y mitigar los impactos ambientales de los productos y servicios, y grado de reducción de ese impacto.	p.112, 285-288	Ferrovial	V(1)
EN27	Porcentaje de productos vendidos, y sus materiales de embalaje, que son recuperados al final de su vida útil, por categorías de productos.	La actividad de la empresa no incluye la producción de bienes destinados a la venta con embalajes	Ferrovial	V
Cumplimiento normativo (p. 220-223, 265)				
EN28	Coste de las multas significativas y número de sanciones no monetarias por incumplimiento de la normativa ambiental.	p.265 p. 220-223 (Nota 22 de CCAA Consolidadas 2013)	Ferrovial	V

DIMENSIÓN SOCIAL : Prácticas laborales y ética en el trabajo				
Empleo (p. 13, 147, 149, 228, 308-310, 314)				
LA1	Desglose del colectivo de trabajadores por tipo de empleo, por contrato, por región y por sexo.	p.13, 308-309, 314 p. 147 y 149 (Informe de Gestión Consolidado 2013) p. 228 (Nota 25 de CCAA Consolidadas 2013)	Ferrovial	V (3)
LA2	Número total de empleados y tasa de nuevas contrataciones y rotación media de empleados, desglosados por grupo de edad, sexo y región.	p.13, 310	Ferrovial	V (17)
LA15	Niveles de reincorporación al trabajo y de retención tras la baja por maternidad o paternidad, desglosados por sexo	Ferrovial considera que este no es un aspecto de riesgo debido a que los países en los que está presente cuentan con legislación proteccionista al respecto y, por ello, no se gestiona de forma específica esta información.	Ferrovial	NV
Relación Empresa/Trabajadores (p. 13, 306)				
LA4	Porcentaje de empleados cubiertos por un convenio colectivo.	p.13, 306	Ferrovial	V
LA5	Período(s) mínimo(s) de preaviso relativo(s) a cambios organizativos, incluyendo si estas notificaciones son especificadas en los convenios colectivos.	Ferrovial sigue los períodos de preaviso establecidos en la normativa laboral o los recogidos, en su caso, en los convenios aplicables a cada negocio, no habiéndose definido períodos mínimos de preaviso a nivel corporativo.	Ferrovial	V
Salud y Seguridad en el trabajo (p. 13, 315-319)				
LA7	Tasas de absentismo, enfermedades profesionales, días perdidos y número de víctimas mortales relacionadas con el trabajo por región.	p. 315-316	Especificado en p. 315	V(3)(18)
CRE6	Porcentaje de las operaciones de la organización verificadas según un sistema de gestión de seguridad y salud internacionalmente reconocido.	p.13, 317-319	Ferrovial	V(3)
LA8	Programas de educación, formación, asesoramiento, prevención y control de riesgos que se apliquen a los trabajadores, a sus familias o a los miembros de la comunidad en relación con enfermedades graves.	Durante 2013, no se han desarrollado programas en este sentido.	Ferrovial	V
Formación y Educación (p.312)				
LA10	Promedio de horas de formación al año por empleado, desglosado por sexo y por categoría de empleado.	p.312	Ferrovial	V(19)
Diversidad e Igualdad de oportunidades (p. 228, 308-310, 314; Informe Anual de Gobierno Corporativo 2013, p. 12 y 13)				
LA13	Composición de los órganos de gobierno corporativo y plantilla, desglosado por categoría de empleado, sexo, grupo de edad, pertenencia a minorías y otros indicadores de diversidad.	p. 308- 309, 314 p. 228 (Nota 25 de CCAA Consolidadas 2013) Informe Anual de Gobierno Corporativo 2013 (p.12 y 13)	Ferrovial	V(20)
LA14	Relación entre el salario base y la remuneración de mujeres y hombres, desglosado por categoría de empleado, por ubicaciones significativas de actividad.	p.310	Ferrovial	V(21)



DIMENSIÓN SOCIAL: Derechos humanos					
Prácticas de inversión y aprovisionamientos (p. 13, 88, 90, 110-111, 307)					
HR1	Porcentaje y número total de acuerdos de inversión significativos que incluyan cláusulas de derechos humanos o que hayan sido objeto de análisis en materia de derechos humanos.	p. 110-111 Durante el ejercicio 2013, no ha habido acuerdos de inversión significativos que incluyan cláusulas relativas a derechos humanos	Ferrovial	V	
HR2	Porcentaje de los principales distribuidores y contratistas que han sido objeto de análisis en materia de derechos humanos, y medidas adoptadas como consecuencia.	p. 108, 111, 304-305	Ferrovial	V(1)	
HR3	Total de horas de formación de los empleados sobre políticas y procedimientos relacionados con aquellos aspectos de los derechos humanos relevantes para sus actividades, incluyendo el porcentaje de empleados formados.	p. 13, 88, 90, 307	Ferrovial	V	
No discriminación (p.91-94, 305-307)					
HR4	Número total de incidentes de discriminación y medidas adoptadas.	p.91-94, 305-307	Ferrovial	V(22)	
Libertad de Asociación y Convenios Colectivos (p. 108, 305-307)					
HR5	Operaciones y proveedores significativos identificados en los que el derecho a libertad de asociación y de acogerse a convenios colectivos pueda ser violado o pueda correr importantes riesgos, y medidas adoptadas para respaldar estos derechos.	p. 108, 305-307	Ferrovial	V	
Abolición de la Explotación Infantil (p. 108, 307)					
HR6	Operaciones y proveedores significativos identificados que conllevan un riesgo significativo de incidentes de explotación infantil, y medidas adoptadas para contribuir a la abolición efectiva de la explotación infantil.	p. 108, 307	Ferrovial	V	
Prevención del trabajo forzoso y obligatorio (p. 108, 307)					
HR7	Operaciones identificadas como de riesgo significativo de ser origen de episodios de trabajo forzado o no consentido, y las medidas adoptadas para contribuir a su eliminación.	p. 108, 307	Ferrovial	V	
Evaluación (p. 304-305)					
HR10	Porcentaje y número total de operaciones que han sido objeto de revisiones o evaluaciones de impactos en materia de derechos humanos.	p. 304-305 Durante el ejercicio 2013, Ferrovial no ha realizado revisiones específicas para evaluar el impacto en materia de derechos humanos al considerar que no existen operaciones significativas en las que el cumplimiento de los derechos humanos se haya considerado como un aspecto de riesgo.	Ferrovial	V	
Medidas correctivas (p. 91, 92, 307)					
HR11	Número de quejas relacionadas con los derechos humanos que han sido presentadas, tratadas y resueltas mediante mecanismos conciliatorios formales.	p. 91, 92, 307	Ferrovial	V(22)	
DIMENSIÓN SOCIAL: Sociedad					
Comunidad (p. 97-98, 262-263, 283, 285-286, 321-332)					
SO1	Porcentaje de operaciones donde se han implantado programas de desarrollo, evaluaciones de impactos y participación de la comunidad local.	p. 97-98, 321-332	Ferrovial	V(1)	
SO9	Operaciones con impactos negativos y positivos significativos posibles o reales en las comunidades locales.	p.262-263, 283	Ferrovial	V	
SO10	Medidas de prevención y mitigación implantadas en operaciones con impactos negativos significativos posibles o reales en las comunidades locales.	p.262-263, 283, 285-286	Ferrovial	V	
CRE7	Número de personas que han sido desplazadas y/o reasentadas voluntaria e involuntariamente desglosado por proyecto.	En 2013, no se han detectado operaciones con este tipo de impactos en las comunidades locales.	Ferrovial	V	

Corrupción (p. 13, 88, 90-93, 307)				
SO2	Porcentaje y número total de unidades de negocio analizadas con respecto a riesgos relacionados con la corrupción.	p. 88, 93	Ferrovial	V(1)
SO3	Porcentaje de empleados formados en las políticas y procedimientos anti-corrupción de la organización.	p. 13, 88, 90, 307	Ferrovial	V
SO4	Medidas tomadas en respuesta a incidentes de corrupción.	p.91-93	Ferrovial	V(21)
Política Pública (p.263-264)				
SO5	Posición en las políticas públicas y participación en el desarrollo de las mismas y de actividades de "lobbying".	p.263-264 Ferrovial colabora activamente en los procesos regulatorios y legislativos en los países donde tiene actividad, aportando su experiencia y el conocimiento técnico sobre las materias objeto de regulación, bien directamente o a través de las asociaciones a las que pertenece. Esta colaboración permite a la compañía anticiparse, en algunos casos, a la legislación y estar a la vanguardia en lo que a tendencias se refiere.	Ferrovial	V
SO6	Valor total de las aportaciones financieras y en especie a partidos políticos o a instituciones relacionadas, por países.	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 prohíbe 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	V(1)
Cumplimiento normativo (p. 207-209, 220-221)				
SO8	Valor monetario de sanciones y multas significativas y número total de sanciones no monetarias derivadas del incumplimiento de las leyes y regulaciones.	p. 207-209, 220-221 (nota 17 y 22.1 de CCAA)	Ferrovial	V

**DIMENSIÓN SOCIAL: Responsabilidad de producto**

Salud y Seguridad del Cliente (Informe Anual de Gobierno Corporativo p. 44-50; p. 149-153)

PR1	Fases del ciclo de vida de los productos y servicios en las que se evalúan, para en su caso ser mejorados, los impactos de los mismos en la salud y seguridad de los clientes, y porcentaje de categorías de productos y servicios significativos sujetos a tales procedimientos de evaluación.	p. 97, 98, 262, 305 p. 149-153 (Nota VIII del Informe de Gestión 2013) Informe Anual de Gobierno Corporativo 2013 (p. 44-50)	Ferrovial	V(1)
-----	---	--	-----------	------

Etiquetado de productos y servicios (p. 236 y 273)

PR3	Tipos de información sobre los productos y servicios que son requeridos por los procedimientos en vigor y la normativa, y porcentaje de productos y servicios sujetos a tales requerimientos informativos.	p.107	Ferrovial	V(1)
-----	--	-------	-----------	------

CRE8	Tipo y número de certificaciones, clasificaciones y sistemas de etiquetado en materia de sostenibilidad para las nuevas construcciones, gestión, ocupación y reconstrucción.	p.286-288	Ferrovial	V
------	--	-----------	-----------	---

Comunicaciones de Marketing

PR6	Programas de cumplimiento de las leyes o adhesión a estándares y códigos voluntarios mencionados en comunicaciones de marketing, incluidos la publicidad, otras actividades promocionales y los patrocinios.	Ferrovial no se acoge a ningún código voluntario ni estándar de comunicación concreto, pero todas sus acciones de comunicación y publicidad se acogen a las normativas generales vigentes.	Ferrovial	V
-----	--	--	-----------	---

Cumplimiento normativo (Notas 17 y 22 de CCAA Consolidadas 2012)

PR9	Coste de aquellas multas significativas fruto del incumplimiento de la normativa en relación con el suministro y el uso de productos y servicios de la organización.	p. 207-209, 220-221 (nota 17 y 22.1 de CCAA)	Ferrovial	V
-----	--	--	-----------	---

V: Verificado  
NV: No verificado

- (1) Se informa cualitativamente.
- (2) Los proveedores locales no centralizados contratados localmente se clasifican como proveedores locales. No se informa de la proporción de gasto sino del porcentaje de proveedores locales.
- (3) No se incluye información relativa a contratistas ni subcontratistas.
- (4) Se informa del papel comprado en el grupo (excepto Webber, NTE y LBJ) y del material consumido más relevante en la División de Construcción (hormigón), en Amey (asfalto) y en Budimex (aglomerado asfáltico).
- (5) Se informa del papel reciclado, con sello FSC y blanqueado sin cloro.
- (6) Los datos reportados de 2013 incluyen estimaciones en función de la mejor información disponible a la fecha de preparación del Informe.
- (7) Para el cálculo por fuentes primarias, no se han tenido en cuenta las pérdidas debidas al transporte de la electricidad.
- (8) Se informa de las emisiones evitadas.
- (9) La revisión de esta información ha consistido en la comprobación del proceso de compilación de los datos reportados por las empresas del grupo y el análisis de su evolución respecto al ejercicio anterior.
- (10) La información hace referencia exclusivamente al agua captada de la red pública y la compra de agua a terceros. Los principales consumos se han estimado a partir de precios medios de consumo de agua.

- (11) Los datos de 2012 se han recalculado en función de la mejor información disponible en 2013. Esta actualización ha supuesto un incremento del 7,6%.
- (12) Los datos reportados de 2013 incluyen estimaciones en función de la información disponible a la fecha de preparación del Informe según el alcance especificado.
- (13) Los datos de emisiones de NOx, SOx y otras emisiones significativas al aire son los correspondientes a los consumos directos de energía y al consumo de electricidad.
- (14) La información hace referencia al caudal depurado con incidencias en las plantas de tratamiento de Cadagua.
- (15) La información hace referencia al método de tratamiento.
- (16) No se informa sobre el volumen total de los derrames.
- (17) No se desglosa por región ni se informa de la tasa de nuevas contrataciones. La tasa de rotación hace referencia exclusivamente a las bajas voluntarias.
- (18) No se desglosa por género ni por región.
- (19) Se informa del número de horas totales de formación sin desglosar.
- (20) No se desglosa por grupo de edad, ni minorías, ni otros indicadores de diversidad.
- (21) Se informa cualitativamente sobre la Política existente.
- (22) Se informa de las denuncias recibidas a través del Buzón de Denuncias corporativo de España.

**Ferrovial Corporación, S.A.**

Príncipe de Vergara, 135  
28002 Madrid  
Tel. +34 91 586 25 00  
Fax +34 91 586 26 77

**Aeropuertos (Ferrovial Aeropuertos)**

C/Quintanavides, n.º 21 Edificio 5  
Parque Vía Norte  
28050 Madrid  
Tel. +34 91 768 66 00

**Autopistas (Cintra)**

Plaza Manuel Gómez Moreno, 2  
Edificio Alfredo Mahou  
28020 Madrid  
Tel. +34 91 418 56 00  
Fax +34 91 555 12 41

**Servicios (Ferrovial Servicios)**

C/Quintanavides, n.º 21 Edificio 5  
Parque Vía Norte  
28050 Madrid  
Tel. +34 91 338 83 00  
Fax +34 91 388 52 38

**Construcción (Ferrovial Agroman)**

Ribera del Loira, 42  
Parque Empresarial  
Puerta de las Naciones  
28042 Madrid  
Tel. +34 91 300 85 00  
Fax +34 91 300 88 96

**Oficina de Atención al Accionista**

Príncipe de Vergara, 135  
28002 Madrid  
Tel. +34 91 586 2565  
accionistas@ferrovial.com

Para realizar consultas sobre algún aspecto del Informe Anual:

**Dirección de Comunicación y Responsabilidad Corporativa**

Príncipe de Vergara, 135  
28002 Madrid  
comunicaciones@ferrovial.com  
rsc@ferrovial.com  
www.ferrovial.com

MEMBER OF  
**Dow Jones Sustainability Indices**  
In Collaboration with RobecoSAM



Red Pacto Mundial España  
WE SUPPORT

