

# 2014

Informe de Gestión y  
Cuentas Anuales Consolidados



informe anual integrado **ferrovial**

# ÍNDICE

---

Estación de tren Roma - Aveiro, Lisboa, Portugal

Portada: Centro Internacional de Congresos de Cracovia, Polonia



## I. INFORME DE GESTIÓN

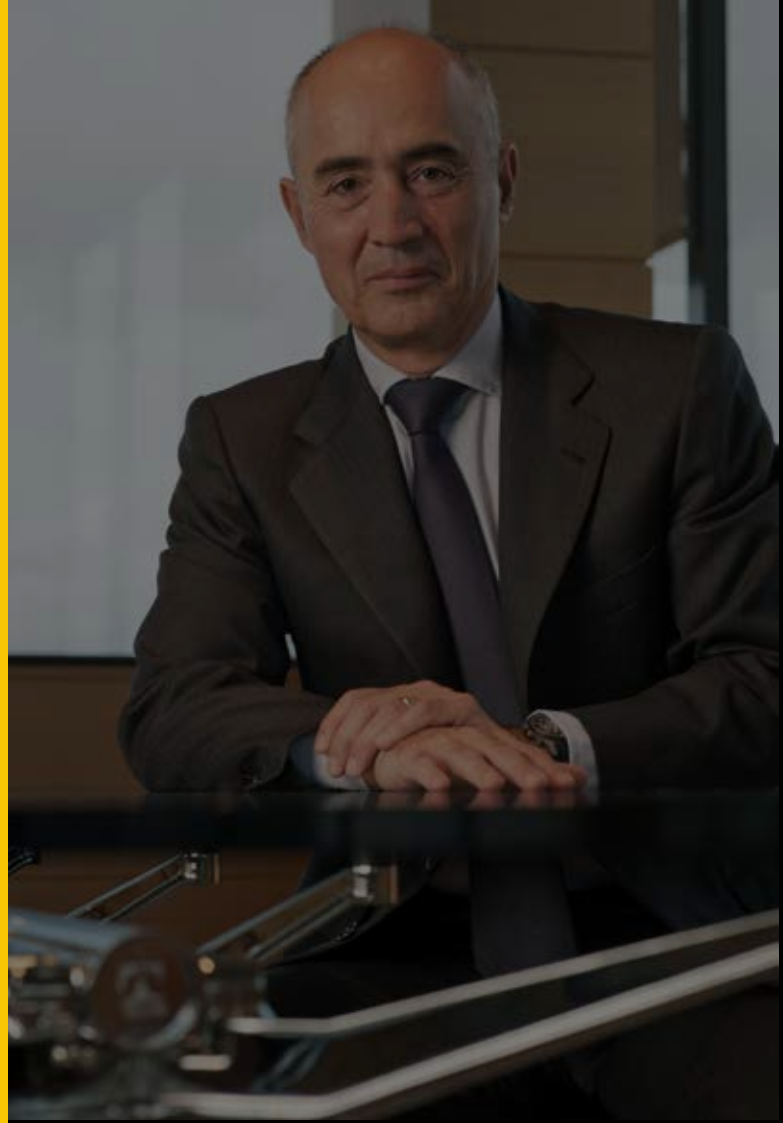
1. CARTA DEL PRESIDENTE .....	4
2. UNA VISIÓN INTEGRADA .....	6
3. ENTORNO, ESTRATEGIA Y OPORTUNIDADES .....	12
3.1 Entorno y oportunidades.....	12
3.2 Estrategia y organización.....	13
4. FERROVIAL EN 2014.....	16
4.1 Evolución de los negocios: Capital financiero .....	16
4.2 Capital Humano: Personas, Seguridad y Salud y Derechos Humanos.....	40
4.3 Medio ambiente y Capital Natural.....	48
4.4 Capital Intelectual: Innovación .....	56
4.5 Capital Industrial: Cadena de Suministro, Calidad.....	58
4.6 Capital Social y Relacional: Contribución Social.....	62
5. RIESGOS.....	70
6. GOBIERNO CORPORATIVO .....	76
6.1 Gobierno Corporativo.....	76
6.2 Principios y políticas de retribuciones .....	80
6.3 Consejo de Administración .....	82
6.4 Comité de Dirección .....	83
7. EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LOS NEGOCIOS EN 2015 .....	84
8. INFORMACIÓN ADICIONAL .....	86
9. INFORMACIÓN NO FINANCIERA.....	90
9.1 Principios de reporte .....	90
9.2 Indicadores GRI-G4 .....	96
9.3 Informe de verificación.....	106
<b>II. CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS</b>	
1. CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS .....	110
2. INFORME DE AUDITORÍA .....	186
ANEXOS.....	188
Informe de Actividades de la Comisión de Auditoría y Control .....	188

### Notas:

1. El Informe de Gestión comprende desde la página 4 hasta la 105, y desde la página 188 a la 190 y ha sido formulado por el Consejo de Administración el 24 de febrero de 2015
2. Las Cuentas Anuales consolidadas comprenden desde la página 110 hasta la 185, y han sido formuladas por el Consejo de Administración el 24 de febrero de 2015.
3. Informes adicionales: Informe Anual de Gobierno Corporativo (forma parte del Informe de Gestión), e Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros (todos ellos disponibles en [www.ferrovial.com](http://www.ferrovial.com)).
4. Ferrovial ha trabajado en un modelo integrado de su información económica, social y ambiental siguiendo el “Marco Conceptual para la preparación del informe Integrado” del *International Integrated Reporting Council* (IIRC), así como la “Guía para la elaboración del Informe de Gestión de las entidades cotizadas” de la CNMV. La información de Responsabilidad Corporativa aplica los principios de la norma AA1000 y sigue la versión 4 de la Guía del *Global Reporting Initiative* (GRI).

# 1. CARTA DEL PRESIDENTE

---



Rafael del Pino

Estimado accionista:

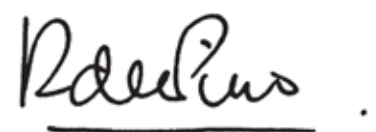
Durante el ejercicio 2014 la compañía alcanzó un beneficio neto de 402 millones de euros, un flujo de caja de operaciones excluyendo proyectos de infraestructuras de 1.076 millones de euros, un aumento del 8% en las ventas y una mejora del 5% en el Resultado Bruto de Explotación. Ferrovial cerró el año con una posición neta de tesorería de 1.632 millones de euros excluyendo proyectos de infraestructuras y hasta 2018 no cuenta con vencimientos significativos de deuda a nivel corporativo. La buena evolución de la compañía ha permitido retribuir de manera satisfactoria al accionista que, junto con el incremento del precio de la acción, obtuvo un retorno total de un 22% en el año. Además la compañía ofreció a sus accionistas la posibilidad de beneficiarse del nuevo sistema “Ferrovial Dividendo Flexible”.

Como en ejercicios anteriores los resultados son reflejo del buen comportamiento de los negocios de Ferrovial en el exterior, que ya suponen casi el 70% de las ventas consolidadas. En 2014 se obtuvieron contratos relevantes en Servicios, Autopistas y Construcción, que afianzan la actividad futura y sitúan la cartera en 30.500 millones de euros, su máximo histórico. Los dos principales activos, la autopista 407 ETR y el aeropuerto de Heathrow, reflejan un buen comportamiento con incrementos en ventas y resultado bruto de explotación, cifras récord de tráfico y excelentes niveles de satisfacción entre sus usuarios. Durante el año se ha iniciado la operación, con nueve meses de antelación sobre el calendario previsto, de la autopista North Tarrant Express en Texas.

La revisión al alza de la calificación crediticia de Ferrovial por parte de Fitch a grado de inversión (BBB) con perspectiva estable, *rating* equivalente al que S&P otorga a la compañía desde hace casi dos años, es un reflejo de la confianza que los mercados financieros depositan en la empresa. Así Ferrovial realizó su tercera emisión de bonos corporativos por importe de 300 millones a 10 años, con un cupón anual del 2,5%. La compañía negoció además una nueva línea de crédito de 750 millones de euros a cinco años, con un coste de 80 puntos básicos. La solidez financiera y la posición de liquidez otorgan amplia flexibilidad para aprovechar las oportunidades que se presenten, como es la adquisición de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton.

Un año más Ferrovial está entre las compañías reconocidas por los exigentes Dow Jones Sustainability Index, FTSE4Good y Carbon Disclosure Project. De cara a aportar una mayor transparencia, por primera vez se presenta el informe anual bajo un modelo integrado ajustado a los estándares del International Integrated Reporting Council.

En resumen, 2014 ha sido otro buen año para la compañía. La apuesta por el crecimiento en América del Norte y el Reino Unido así como el excelente trabajo desarrollado por los profesionales de la empresa explican en gran parte que Ferrovial sea hoy más competitiva, más internacional, más sólida y continúe centrada en la creación de valor para sus accionistas, cuya confianza una vez más agradezco.



## 2. UNA VISIÓN INTEGRADA

El modelo de negocio de Ferrovial, está centrado en el desarrollo del ciclo completo de las infraestructuras: Diseño, Financiación, Construcción, Operación y Mantenimiento.

A través de sus cuatro divisiones de negocio, Ferrovial desarrolla su modelo de negocio con el objeto de ser referente en el sector de infraestructuras y servicios, contribuyendo a mejorar el futuro de la sociedad con su continua apuesta por el talento, la integridad, la seguridad, la excelencia y la innovación.

El objetivo de este informe anual es justamente describir como Ferrovial en el ejercicio 2014 ha trabajado en dicho fin de creación de valor, que no se circunscribe sólo en el ámbito de la rentabilidad financiera, sino que va más allá impactando en la sociedad, el medio ambiente, nuestros clientes y nuestros empleados. Mediante este informe se intenta ofrecer un retrato completo que va más allá de la actividad económica, y que deja claro las múltiples formas en las que la empresa crea valor para sus diversos *stakeholders* en el corto, medio y largo plazo.

Para plasmar esta realidad, Ferrovial ha usado como referencia el marco que recomienda el *International Integrated Reporting Council* (IIRC) para la elaboración de informes integrados. En concreto, se busca informar como gestiona Ferrovial los diferentes factores, o “capitales” (financiero, humano, industrial, natural, intelectual y social) que utiliza en su modelo de negocio y qué resultados obtiene en ese proceso de creación de valor.

En cumplimiento de ese objetivo, a lo largo de este informe se presenta además de la actividad del grupo, sus principales datos, estrategia, gobierno corporativo y gestión de riesgos, una descripción detallada tanto de la evolución y del proceso de creación de valor en el ámbito del “capital financiero”, como del resto de “capitales no financieros” (humano, industrial, natural, intelectual y social).

En relación a la información de los “capitales no financieros”, y con el objeto de que este informe se convierta en el único informe anual de la compañía, esta presenta en el Informe de Gestión conforme a todos los requisitos establecidos para los informes de sostenibilidad por Global Reporting Initiative (GRI 4).

Por último, se presenta también la información necesaria para cumplir con todos los requerimientos exigidos en la legislación española en la relación al Informe de Gestión.

En suma, mediante esta visión integrada, Ferrovial intenta presentar un informe único que describa el proceso de creación de valor para sus diversos *stakeholders*, y permita cumplir todos los requerimientos de información sobre su actividad anual exigidos en los diferentes ámbitos en los que la sociedad opera.



# UNA VISIÓN INTEGRADA

## —Visión—

Mejoramos el futuro mediante el desarrollo y la operación de infraestructuras y ciudades sostenibles.  
Comprometidos con los más altos niveles de excelencia operativa e innovación.  
Creando valor para la sociedad y para nuestros clientes, inversores y empleados.

## —Valores corporativos—



## —Organización—

### ferroviario

#### ferroviario servicios

- Servicios urbanos y medioambientales
- Mantenimiento de infraestructuras
- Foco en ciudades inteligentes, revalorización de residuos y eficiencia energética

#### cintra

- Uno de los principales promotores privados en autopistas
- Operación de la 407 ETR y otras 26 concesiones en 7 países

#### ferroviario agroman

- Obra civil
- Edificación
- Industrial
- Agua

#### ferroviario aeropuertos

- Uno de los mayores inversores privados en aeropuertos
- Operación de Heathrow, Aberdeen, Southampton y Glasgow
- 86,7 millones de pasajeros

## —Modelo de negocio—

### Desarrollo del ciclo completo de las infraestructuras





—Capitalización Bursátil FER— —Evolución bursátil FER—

# 12.029

millones de euros

# +22%

Retorno total al accionista en 2014



## Cuadro de mando integrado

	2014	2013	2012
<b>CAPITAL FINANCIERO</b>			
Ingresos (millones de €)	8.802	8.166	7.630
Retribución al accionista (millones de €)	510	477	917
Flujo de operaciones (millones de €) <sup>1</sup>	1.076	1.048	914
Dividendos recibidos (millones de €) <sup>1</sup>	615	489	387
<b>CAPITAL INTELECTUAL</b>			
Inversión en I+D (millones de €)	42,6	32,9	32,6
Inversión en formación por empleado (€)	258	195	285
<b>CAPITAL INDUSTRIAL</b>			
Cartera por línea de negocio (millones de €)			
Servicios (+JV)	22.369	18.624	13.288
Construcción	8.091	7.867	8.699
Inversiones brutas (millones de €) <sup>1</sup>	581	754	320
<b>MEDIO AMBIENTE Y CAPITAL NATURAL</b>			
Emissiones de gases con efecto invernadero directas e indirectas (t CO <sub>2</sub> e) (Scope 1+ Scope 2)	577.870	594.752	617.403
Consumo de agua (m <sup>3</sup> )	1.751.878	1.933.592	2.615.816
<b>CAPITAL HUMANO</b>			
Plantilla media del ejercicio	67.968	61.587	55.962
Gastos de personal (millones de €)	2.575	2.351	2.102
Variación plantilla media	10,3	10,0	-6,7
Índice de rotación (%)	3,6	2,9	2,7
Índice de frecuencia	23,4	21,1	25,7
<b>CAPITAL SOCIAL Y RELACIONAL</b>			
Inversión en la comunidad (millones de €)*	6,9	3,7	4,4

\*Se incluyen aportaciones voluntarias y obligatorias según metodología LBG (London Benchmarking Group).

(1) Excluidos proyectos de infraestructuras

## Hitos 2014

### CAPITAL FINANCIERO

- ✓ Mejora rating crediticio a BBB por Fitch.
- ✓ Compra aeropuertos Aberdeen, Glasgow, Southampton en RU.
- ✓ Emisión bono corporativo por 300 M€ a diez años.

### CAPITAL INDUSTRIAL

- ✓ Máximo histórico de cartera, 30 Bn€, +15% (+71% internacional).
- ✓ Adjudicación autopista I-77 en Carolina del Norte (EE.UU).
- ✓ Entrada en nuevos mercados (Australia y Oriente Medio).

### CAPITAL INTELECTUAL

- ✓ Incremento de 32% en inversión en formación al empleado.
- ✓ Premio Nacional de Innovación y Diseño del Ministerio de Economía.
- ✓ Múltiples premios por la construcción de la Terminal 2A de Heathrow.

### MEDIO AMBIENTE Y CAPITAL NATURAL

- ✓ Reducción en 2014 de las emisiones un 28%, en términos absolutos, respecto a 2009.
- ✓ Reducción de 9% en consumo de agua respecto 2013.
- ✓ Foco en Smart Cities, rehabilitación urbana y gestión de residuos.

### CAPITAL HUMANO

- ✓ Incremento de plantilla media un 10%.
- ✓ 1,3 millones de horas en formación.
- ✓ Actualización del Código de Ética Empresarial y nueva Política de Derechos Humanos.

### CAPITAL SOCIAL Y RELACIONAL

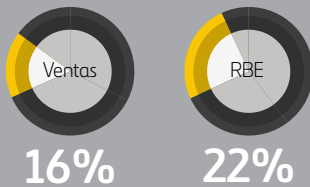
- ✓ 10 Proyectos de cooperación en África y América Latina.
- ✓ Más de 425.000 beneficiarios.
- ✓ Incremento de 14% en inversión social a largo plazo.

# PRESENCIA MUNDIAL

## Estados Unidos y Canadá



Contribución a Ferrovial



**FERROVIAL AGROMAN  
WEBBER  
CONSTRUCCIÓN**

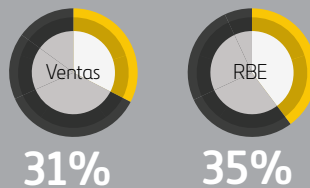
**CINTRA  
AUTOPISTAS**



## España



Contribución a Ferrovial



**FERROVIAL SERVICIOS  
SERVICIOS**

**CINTRA  
AUTOPISTAS**

**FERROVIAL AGROMAN  
CONSTRUCCIÓN**

## Resto de mercados



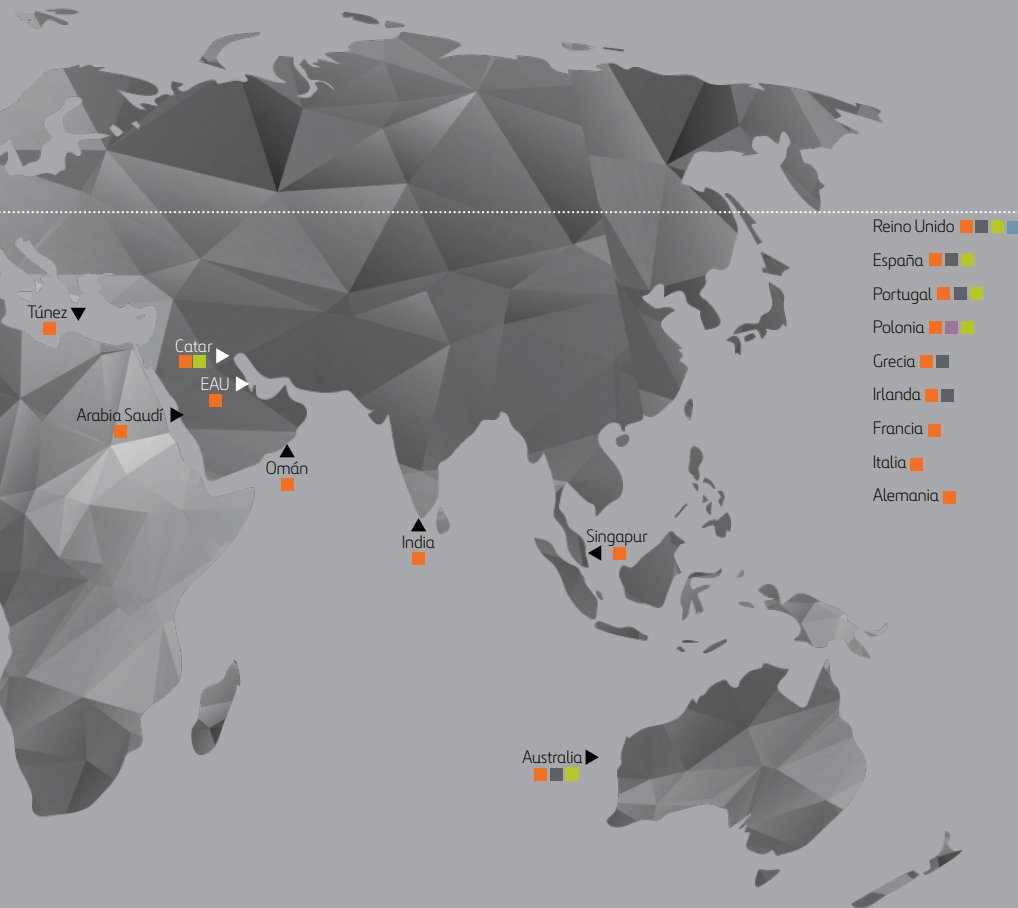
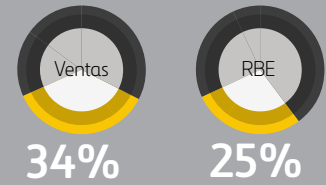
## Flujo de operaciones neto de impuestos



### Reino Unido e Irlanda



Contribución a Ferrovial



AMEY  
SERVICIOS

FERROVIAL AGROMAN  
CONSTRUCCIÓN

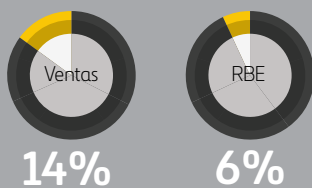
HAH Y AGS  
AEROPUERTOS

CINTRA  
AUTOPISTAS

### Polonia



Contribución a Ferrovial



BUDIMEX  
CONSTRUCCIÓN

FBSERWIS  
SERVICIOS

BUDIMEX NIERUCHOMOŚCI  
INMOBILIARIA

# 3. ENTORNO, ESTRATEGIA Y OPORTUNIDADES

## 3.1 ENTORNO Y OPORTUNIDADES

Las principales tendencias demográficas, la globalización de los mercados así como la creciente importancia de los factores medioambientales influyen en la construcción, gestión y operación de las infraestructuras de transporte y en los servicios a las ciudades.

El crecimiento y envejecimiento de la población impulsa la demanda de nuevas infraestructuras sociales y de transporte, así como la prestación de nuevos servicios. Todo esto se produce en un contexto en el que los países emergentes acumulan la mayor parte del aumento de la población mundial. La globalización de los mercados contribuye a un crecimiento del comercio internacional y a un incremento del nivel de competencia, impulsando el desarrollo de nuevas tecnologías de la información. La preocupación por los aspectos medioambientales en un contexto de escasez de recursos naturales conlleva un incremento del uso de las tecnologías limpias. La eficiencia energética y las soluciones sostenibles cobran una importancia cada vez mayor en los mercados.

Los factores mencionados influyen directamente en el desarrollo del sector de las infraestructuras, y en este sentido podemos destacar:

- Ciudades como eje de crecimiento: incremento paulatino de la población en zonas urbanas así como del número de megaciudades de más de 10 millones de habitantes.
- Interés creciente por el desarrollo de infraestructuras: nuevos planes nacionales, entrada de nuevos inversores, apoyo de instituciones económicas.
- Impulso a la viabilidad de los proyectos con una cuidada selección basada en rentabilidad y eficiencia.
- Incremento de la competencia global en los mercados de infraestructuras internacionales.

Este entorno genera oportunidades para compañías dedicadas al desarrollo, construcción y servicios de infraestructuras entre las que podemos citar:

- La concentración de la población entorno a núcleos urbanos ha llevado a la necesidad de desarrollar infraestructuras eficientes que den respuesta a retos como la saturación o la sostenibilidad. Ferrovial ha contribuido al desarrollo de soluciones destacadas en grandes núcleos urbanos como Madrid, Londres, Birmingham o Toronto.
- La preocupación por la viabilidad de los proyectos de infraestructuras en un entorno de liquidez selectiva, lleva a las autoridades locales a buscar gestores que aporten experiencia en la selección de proyectos con sentido económico. En este contexto Ferrovial presta servicios de planificación de infraestructuras, como el contrato con la autoridad de transporte de Texas (EE.UU.).
- Una creciente demanda del desarrollo de soluciones medioambientalmente sostenibles permite a compañías como Ferrovial diferenciarse ampliando su catálogo de productos y servicios hacia actividades como la eficiencia energética. La Terminal T2A en Heathrow, construida por Ferrovial Agroman, ganadora del premio *Sustainability Leaders Award* en la categoría de *Sustainable Building*, es un ejemplo en este sentido.
- La actividad de innovación en Ferrovial se centra en desarrollar tecnologías aplicadas a la construcción, operación y a los servicios de infraestructuras, con el fin de resolver la gestión de operaciones complejas y ofrecer soluciones diferenciales para los clientes. Por ejemplo, los proyectos de peajes de tarificación dinámica denominados *managed lanes* han permitido a Ferrovial posicionarse, a través de la innovación, como una referencia en el mercado de las autopistas en Estados Unidos.

Ferrovial sigue con atención la evolución de las tendencias de mercado, preparándose para responder a los retos que plantean y, aprovechando las oportunidades que se generan tanto a corto como a medio y largo plazo.

## 3.2 ESTRATEGIA Y ORGANIZACIÓN

La estrategia de Ferrovial se basa en cuatro pilares:

1. El crecimiento rentable, mediante la combinación del crecimiento orgánico y adquisiciones selectivas para reforzar la posición competitiva y añadir capacidades.
2. La internacionalización, que ha permitido obtener una presencia significativa en cinco geografías de manera estable: España, Estados Unidos, Reino Unido, Canadá y Polonia. El objetivo es seguir impulsando la actividad en estos países, así como desarrollar nuevos mercados.
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 y los centros de excelencia e innovación mejoran la posición competitiva en los diferentes mercados, todo bajo las mejores prácticas de gestión de proyectos, sostenibilidad, responsabilidad corporativa y de seguridad para las personas.
4. La disciplina financiera mediante la diversificación de fuentes de financiación y la gestión de liquidez, han permitido mejorar las calificaciones de riesgo crediticio y fortalecer la solvencia. La rotación de activos ha puesto en valor estas inversiones y ha financiado el crecimiento.

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. Esto permite que la compañía participe en las diferentes etapas del ciclo de las infraestructuras, aportando soluciones diferenciales.

### Servicios

Ferrovial Servicios es un referente en la prestación eficiente de servicios urbanos y medioambientales así como 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*).

Con una propuesta de valor práctica fundamentada en la colaboración con el cliente a largo plazo así como en la integración de servicios, Ferrovial Servicios cumple el objetivo de ofrecer soluciones de alto valor añadido que contribuyen a una gestión más eficiente de las infraestructuras tanto públicas como privadas. A través de los centros de competencia de *Asset Management*, Medioambiente, Mantenimiento de Infraestructuras y Ciudades la organización comparte el conocimiento y mejores prácticas y fomenta la innovación en los servicios, desarrollando capacidades diferenciales.

A cierre de 2014 Ferrovial Servicios cuenta con una presencia muy significativa en España y Reino Unido, así como con una presencia estable en Chile, Polonia, Catar, Estados Unidos y Australia.

Las prioridades estratégicas de Ferrovial Servicios se centran en torno a tres ejes: obtener un crecimiento superior al mercado en España y Reino Unido, foco en la rentabilidad y una mayor diversificación geográfica. Una estrategia centrada en el cliente y la expansión de la oferta de servicios resulta clave para fortalecer la presencia en los mercados prioritarios. El foco en la rentabilidad se logra mediante la excelencia operativa y la prestación de servicios de mayor valor añadido.

Desde el punto de vista geográfico, el objetivo es consolidar la posición en los países en los que actualmente se cuenta con presencia, así como desarrollar el negocio en nuevas geografías de forma selectiva.



## Autopistas

Cintra es una empresa líder en la inversión y gestión de infraestructuras de transporte a nivel mundial. A cierre de 2014, cuenta con una cartera de 26 concesiones repartidas en 7 países: Canadá, Estados Unidos, España, Reino Unido, Portugal, Irlanda y Grecia en los que gestiona 2.185 kilómetros de autopistas, con una inversión que supera los 23.000 millones de euros, incluyendo los aparcamientos Serranopark en Madrid.

Cintra basa su estrategia de crecimiento en buscar las mejores oportunidades de inversión y la gestión más eficaz, aportando soluciones innovadoras que en muchas ocasiones acaban consolidándose como estándar en el sector. Una vez incorporados a su cartera, Cintra realiza una gestión activa de los 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.

Cintra desarrolla su actividad en países con condiciones económicas estables y seguridad jurídica contrastada. Una de las prioridades estratégicas de Cintra es, además de desarrollar proyectos en los mercados donde ya tiene presencia, la expansión a nuevos mercados geográficos tanto en países OCDE como en aquellos emergentes con entornos políticos y económicos similares.

En cuanto a la tipología de sus activos, el foco principal está en proyectos complejos que impliquen realizar la construcción (denominados *greenfield*). Un buen ejemplo de esta estrategia son las concesiones *Managed lanes* que han comenzado a operar en 2014 en Dallas, Texas; vías de peaje de tarificación dinámica en corredores urbanos congestionados, situados en entornos prósperos. El foco estratégico se completa con la búsqueda de oportunidades en proyectos que ya se encuentran en funcionamiento (denominados *brownfield*), en proyectos de baja complejidad concesional como los “pagos por disponibilidad” y las “iniciativas privadas”, así como en la búsqueda de oportunidades en nuevos sectores concesionales.

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

## Construcción

Ferrovial Agroman 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 obras que acumulan más de 500 kilómetros de túneles, 19.500 kilómetros de carreteras (incluyendo 4.100 kilómetros de autopistas) y 4.900 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 (Cons-

tructing Excellence, RoSPA o Green Apple), que en 2013 batió el récord en Reino Unido de horas consecutivas sin accidentes.

Las prioridades estratégicas de Ferrovial Agroman se centran en torno a tres ejes, el crecimiento orgánico selectivo, la optimización y eficiencia de las operaciones, y el análisis de oportunidades de crecimiento inorgánico internacional.

El posicionamiento geográfico internacional, cuya aportación al INCN y a la cartera supera en 2014 el 75% en ambos casos, está basado en mercados estratégicos estables entre los que destacan Norteamérica, Reino Unido y Polonia, y se ha visto fortalecido a lo largo del último año con adjudicaciones en Latinoamérica, nuevos mercados de Oriente Medio y Australia. Los criterios de selección de geografías se centran en la estabilidad macroeconómica, la seguridad jurídica y el potencial de crecimiento del mercado de infraestructuras.

## Aeropuertos

Ferrovial Aeropuertos es uno de los mayores operadores privados de aeropuertos del mundo. La división aporta experiencia y capacidad de gestión con soluciones innovadoras para mejorar la calidad de servicio a pasajeros y aerolíneas y maximizar la eficiencia de sus operaciones. Es el mayor accionista y socio industrial del Aeropuerto de Heathrow en Londres, – y el titular del 50% del capital de los aeropuertos británicos de Glasgow, Aberdeen y Southampton.

En 2014, el aeropuerto de Heathrow dio servicio a 73,4 millones de pasajeros, incrementando en un 1,4% el tráfico respecto al año anterior y se convirtió en 2014 en el primer hub europeo en satisfacción de sus pasajeros, con un 78% de sus usuarios considerando su experiencia como ‘Muy buena’ o ‘Excelente’ en la prestigiosa encuesta de Airports Council International. Los aeropuertos de Glasgow, Aberdeen y Southampton fueron utilizados por 13,3 millones de pasajeros en el 2014.

En un mercado tan competitivo como el aeroportuario, atraer más viajeros y compañías aéreas requiere la mejora continua de la experiencia del pasajero. Por ello, la excelencia en el servicio al cliente es uno de los elementos diferenciadores de Ferrovial Aeropuertos y un pilar básico de su estrategia.

En paralelo al reto de la calidad de servicio, el ámbito de las infraestructuras aeroportuarias se caracteriza actualmente por una dinámica privatizadora. En este contexto, el crecimiento y diversificación del negocio mediante la búsqueda activa de oportunidades es otro de los pilares básicos de la estrategia de Ferrovial Aeropuertos, combinado con una política adecuada de rotación de activos que permita financiar el crecimiento de la división.

La actual posición estratégica de Ferrovial Aeropuertos es consistente con la inversión a largo plazo que requieren las infraestructuras aeroportuarias y con la voluntad de la división de implicarse en la gestión de su cartera. Todo ello permite pensar en un futuro con un elevado potencial de crecimiento.

## 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 General de Accionistas y el Consejo de Administración, como máximos órganos de gobierno de la compañía (ver más información en el apartado de Gobierno Corporativo).

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, Económico-Financiera y Estrategia, 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 el Consejo de Administración la máxima instancia.

También destaca la existencia de un proceso de estrategia, en el cual participan el Presidente y los miembros del Comité de Dirección cuyas conclusiones se reportan y son aprobadas por el Consejo de Administración.

## 4. FERROVIAL EN 2014

### 4.1. EVOLUCIÓN DE LOS NEGOCIOS: CAPITAL FINANCIERO

Facturación

**+8%**  
8.802 M€

Cartera de Servicios

**+20,1%**  
22.369 M€ (incluye JV)

Cartera de Construcción

**+2,9%**  
8.091 M€

Posición neta tesorería

**1.632**  
millones de euros  
\*Excl. proy. infraestructuras

Nueva línea de liquidez

**750**  
millones de euros

Emisión bono corporativo 2024

**300M€**  
Cupón 2,5%.

Acuerdo de compra de aeropuertos

**Aberdeen,  
Glasgow,  
Southampton**  
en Reino Unido



## VISIÓN GENERAL

Los resultados de 2014 presentan un crecimiento en ventas del 7,8%, alcanzando 8.802 millones de euros, impulsados principalmente por la división de Servicios, como consecuencia de su crecimiento orgánico y la consolidación de Enterprise (12 meses en 2014 frente a los 9 de 2013). Servicios se consolida como la mayor división del grupo en ventas, resultado bruto de explotación (RBE) y flujo de operaciones.

El flujo de operaciones ex sociedades concesionarias, supera los 1.000 millones de euros por segundo año consecutivo, con un 55% procedente de dividendos de los proyectos de infraestructuras. Más del 70% del flujo de operaciones proviene de Canadá, Reino Unido y USA.

HAH y la autopista 407ETR incrementan los dividendos repartidos a sus accionistas. Heathrow reparte 1.075 millones de libras (341 millones de euros corresponde a Ferrovial), incluyendo un dividendo extraordinario por la venta de los aeropuertos no regulados (670 millones de libras) y la autopista 407ETR reparte 730 millones de dólares canadienses (224 millones de euros a Ferrovial), frente a los 680 millones de dólares canadienses en 2013.

La posición neta de tesorería, excluidos proyectos de infraestructuras, se sitúa a cierre de año en una caja neta de 1.632 millones de euros.

Hechos destacados incluyen la emisión del tercer bono corporativo de Ferrovial de 300 millones de euros (a diez años, con un cupón del 2,5%), la revisión al alza de la calificación de la deuda corporativa de BBB- a BBB con perspectiva estable por la agencia Fitch, y la negociación de la nueva línea de liquidez de 750 millones de euros para Ferrovial (abril) a cinco años y con un coste de 80 puntos básicos.

Ferrovial implementa durante 2014 un nuevo sistema de retribución a sus accionistas, aprobado en la Junta General Ordinaria de Accionistas de junio: **"Ferrovial Dividendo Flexible"**, con el que paga dos dividendos; en julio el equivalente al complementario de 2013 (0,291 euros por acción) y en noviembre el equivalente al a cuenta de 2014 (0,381 euros por acción).

Dentro de su programa de remuneración al accionista, durante la segunda mitad de 2014, Ferrovial ejecuta la compra de 15.067.543 acciones propias que posteriormente son amortizadas.

En 2014, y dentro de su estrategia de crecimiento rentable, Ferrovial Aeropuertos alcanza un acuerdo, en consorcio al 50% con Macquarie Infrastructure Fund 4, para la compra del 100% de los aeropuertos de

Aberdeen, Glasgow y Southampton (AGS) en Reino Unido. La compra se cierra en diciembre 2014.

En octubre se presentó una oferta no vinculante por la compañía australiana Transfield Services. La oferta, posteriormente incrementada, fue rechazada por su consejo y las negociaciones se dieron por finalizadas.

### Evolución de los negocios

Servicios muestra un importante crecimiento en todas sus áreas geográficas, con una mejora continuada de márgenes (8,8% comparado con 7,7% de los primeros 9 meses del año y con 6,7% en el primer trimestre). La cartera alcanza un nuevo máximo superando los 22.000 millones de euros (incluyendo JVs).

En Construcción se produce una ligera disminución en ventas por la caída de actividad en España y Reino Unido, pero manteniendo la rentabilidad en niveles elevados. Destaca Budimex, con mejoras de doble dígito en todas sus magnitudes (ventas, márgenes y cartera). En 2014, Construcción se afianza en nuevos países (Australia).

La cartera de construcción crece un 2,9% alcanzando los 8.091 millones de euros a diciembre de 2014. Destacan las adjudicaciones de la Northern Line Extension del Metro de Londres, el tramo de la autopista en Australia entre Warrell Creek y Nambucca Heads, la construcción de una planta de generación eléctrica en Turow y la de la Central Hidroeléctrica de Los Córdores en Chile.

Cintra se adjudica la autopista I-77 en Carolina del Norte, Estados Unidos (41,7kms, inversión estimada de 655 millones de dólares). El 4 de octubre se abre la autopista Managed Lane NTE 1-2, con nueve meses de adelanto. El tráfico en la autopista 407ETR crece +3,4%. Las autopistas europeas confirman la tendencia de mejora mostrada desde el último trimestre de 2013, con crecimiento en España respecto al año anterior y sólidos aumentos en Portugal e Irlanda. En Estados Unidos continúa la tendencia al alza tras un primer trimestre afectado negativamente por los temporales de nieve, con todas las autopistas terminando 2014 con crecimiento vs 2013.

En Aeropuertos, el tráfico de Heathrow crece +1,4% con especial fortaleza de los vuelos intercontinentales. Los aeropuertos no regulados crecieron un 5,9% (Glasgow +4,8%, Aberdeen +8,0% y Southampton +6,2%).

Los principales activos por puesta en equivalencia siguen mostrando su fortaleza, con crecimiento del resultado bruto de explotación del 10,3% en Heathrow y del 10,6% en la autopista 407 ETR.

	dic-14	dic-13	Var.	Comparable
Ventas	8.802	8.166	7,8%	7,2%
Resultado Bruto de Explotación	983	934	5,2%	3,5%
Resultado Explotación	738	701	5,3%	3,2%
Resultado neto	402	727	-44,7%	
Flujo ex proyectos				
Flujo de operaciones	1.076	1.048		
Flujo de inversión	-581	-754		
Flujo de desinversión	24	564		
Deuda neta				
	dic-14	dic-13		
Deuda neta ex-proyectos Infra	1.632	1.675		
Deuda neta consolidada	-6.230	-5.352		

	dic-14	dic-13	Var.
Cartera de Construcción	8.091	7.867	2,9%
Cartera Servicios global+JVs	22.369	18.624	20,1%
Evolución del tráfico			
	dic-14	dic-13	Var.
ETR 407 (Km recorridos 000)	2.436.888	2.356.343	3,4%
Chicago Skyway (IMD)	41.332	41.251	0,2%
Ausol I (IMD)	11.711	11.307	3,6%
Ausol II (IMD)	13.989	13.629	2,6%
M4 (IMD)	26.606	25.591	4,0%
Heathrow (Mn pasajeros)	73,4	72,3	1,4%
AGS (Mn pasajeros)	13,3	12,6	5,9%

## AUTOPISTAS

	dic-14	dic-13	Var.	Comparable
Ventas	432	429	0,6%	0,5%
RBE	257	276	-7,0%	-4,7%
Margen RBE	59,5%	64,4%		
RE	182	202	-9,6%	-6,4%
Margen RE	42,2%	47,0%		

El hecho más destacado de 2014 es la apertura de la autopista NTE 1-2, una de las tres *managed lanes* que la compañía está desarrollando en Texas (USA), que tuvo lugar el 4 de octubre.

En la división de autopistas la cifra de ventas muestra un comportamiento positivo (+0,6%) frente al cierre de 2013 debido principalmente a los sólidos crecimientos del tráfico a lo largo del año en la mayoría de las concesiones y a la entrada en explotación de NTE 1-2 en el último trimestre del ejercicio.

Activos en explotación

### Evolución del tráfico

En 2014, el tráfico crece en la práctica totalidad de autopistas del Grupo. Destaca el buen comportamiento del tráfico de pesados en prácticamente todas las autopistas del Grupo (Canadá, USA, Irlanda, Portugal y España), confirmándose la recuperación económica en la segunda mitad del 2014.

Por países:

En Canadá el tráfico crece un 3,4% (un +3,4% también en el cuarto trimestre estanco), con comportamiento positivo en cada trimestre del año, afectado positivamente por el cierre de carriles en vías alternativas, mayor número de días laborales y por las mejores condiciones climatológicas.

En Norteamérica, destaca el fuerte crecimiento en la autopista SH130, +18,5% frente al año 2013 (+22,3% en el cuarto trimestre estanco), este crecimiento se debe a que la autopista se encuentra en periodo de *ramp up*, cada vez más usuarios están familiarizados con el trazado y eligen

utilizarla. Chicago Skyway termina el año en positivo (+0,2%) tras el progresivo crecimiento de tráfico a lo largo del mismo, en el que ha pasado de caer un -5,2% en el primer trimestre a crecer +2,7% en el cuarto.

En España, se mantiene la tendencia positiva observada desde el tercer trimestre de 2013, con crecimiento de tráfico en las principales autopistas. Destaca la subida registrada en el segundo semestre en Ausol, donde tras un fuerte crecimiento en el verano propiciado por el repunte del turismo y unas condiciones meteorológicas muy favorables, el otoño ha continuado con una tónica muy positiva. El cuarto trimestre ha terminado con crecimientos del 4,7% y el 3,3% en Ausol I y II respectivamente. Tan solo se registra crecimiento negativo del tráfico en la autopista R4 que, lastrada por su elevado precio tras el incremento compensatorio de tarifas de enero 2014, sigue sin dar signos de recuperación.

Las concesiones portuguesas (Algarve y Azores) presentan un sólido crecimiento de tráfico, confirmando la tendencia iniciada a finales de 2013 por la recuperación de la economía portuguesa y por las buenas condiciones meteorológicas. Especialmente Algarve, que ha terminado el año con un crecimiento acumulado del tráfico cercano al 10%. Las tasas de crecimiento se han mantenido estables en el cuarto trimestre a pesar del final de la temporada alta de turismo (Algarve +8,3% y Azores +2,0%).

En Irlanda, los tráfico siguen mostrando crecimientos consistentes desde que en el segundo trimestre de 2013 se invirtiera la tendencia. Los tráfico registrados en el año en M4 reflejan la continua mejora en los niveles de empleo en el país, y el cuarto trimestre experimenta incluso un marcado repunte en crecimiento con respecto al trimestre anterior (+5,1%).

En Grecia, por último, la caída en los tráfico de la autopista Ionian Roads está condicionada por la subida de tarifas del 60% aplicada desde febrero.

Millones de euros	Tráfico			Ventas			RBE			Margen RBE		Deuda neta	Particip.
	dic-14	dic-13	Var.	dic-14	dic-13	Var.	dic-14	dic-13	Var.	dic-14	dic-13	dic-14	
<b>Activos intangibles</b>													
Integración Global													
Chicago Skyway	41.332	41.251	0,2%	62	61	1,8%	54	53	1,4%	86,9%	87,3%	-1.228	55%
SH-130	6.771	5.713	18,5%	19	14	34,5%	6	6	10,8%	33,9%	41,2%	-1.037	65%
Ausol I	11.711	11.307	3,6%	46	46	-0,2%	36	32	10,7%	78,0%	70,3%	-454	80%
Ausol II	13.989	13.629	2,6%										
M4	26.606	25.591	4,0%	23	22	4,4%	16	15	4,5%	69,0%	68,9%	-107	66%
Algarve	9.564	8.719	9,7%	46	35	32,1%	42	30	37,9%	90,5%	86,7%	-139	85%
Azores	8.138	7.993	1,8%	22	21	2,4%	14	10	41,2%	63,8%	46,3%	-329	89%
<b>Activos financieros</b>													
Autema				92	90	2,1%	82	80	3,5%	89,7%	88,5%	-626	76%
M3				21	22	-4,7%	16	17	-6,9%	75,0%	76,7%	-192	95%
Norte Litoral				41	56	-28,0%	34	49	-29,4%	84,6%	86,2%	-192	84%
Via Livre				14	15	-6,9%	1	2	-20,8%	11,0%	12,9%	4	84%

Millones de euros Puesta en Equivalencia	Tráfico			Ventas			RBE			Margen RBE		Deuda neta	Particip.
	dic-14	dic-13	Var.	dic-14	dic-13	Var.	dic-14	dic-13	Var.	dic-14	dic-13	dic-14	
407 ETR (Km recorridos 000)	2.436.888	2.356.343	3,4%	607	582	4,3%	503	483	4,2%	82,9%	83,0%	-4.250	43%
<b>Activos intangibles</b>													
Central Greece	17.583	18.382	-4,3%	8	8	-5,2%	5	-0,5	n.s.	65,3%	-6,0%	-388	33%
Ionian Roads	23.650	27.301	-13,4%	73	56	30,8%	52	20	159,7%	72,0%	36,3%	116	33%
Serrano Park				5	5	2,7%	3	3	0,7%	64,1%	65,4%	-47	50%

## Activos Financieros

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

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

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

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

## Activos en desarrollo

### Activos en construcción

Millones de euros Integración Global	Capital invertido	Capital comprometido pendiente	Deuda neta 100%	Particip.
Activos intangibles	252	189	- 1.217	
LBJ	222	44	-1.110	51%
NTE 35W	30	145	-107	50%
<b>Puesta en Equivalencia</b>				
Activos financieros	10	11	-449	
407-East		11	-339	50%
A-66 Benavente Zamora	10		-110	25%

LBJ: El proyecto avanza según el calendario establecido, siendo el grado de avance de los trabajos de construcción a diciembre de 2014 del 95% y se espera concluya en la segunda mitad de 2015.

NTE 35W: El proyecto alcanza el cierre financiero en septiembre de 2013 y se está avanzando según lo esperado en el programa, estando prevista la apertura para mediados de 2018.

407 East phase I: En marzo de 2014 comienzan los trabajos de construcción y su grado de avance es del 58%. Las agencias de calificación crediticia DBRS y S&P han confirmado el rating del proyecto en A-, con perspectiva estable.

A-66 Benavente - Zamora: El grado de avance del proyecto es del 76%.

### Activos adjudicados

I-77 (Carolina del Norte): Ferrovial, a través del consorcio liderado por su filial Cintra Infraestructuras, alcanza en junio el cierre comercial con el Departamento de Transporte de Carolina del Norte (NCDOT) para el diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento de la ampliación de la autopista I-77 por un importe total de 655 millones de dólares (alrededor de 478 millones de euros). El periodo de concesión de la nueva infraestructura es de 50 años a partir de la apertura al tráfico. En la actualidad se está trabajando en el cierre financiero.

Cintra será responsable del desarrollo de este proyecto cuyo diseño y construcción estará a cargo de una UTE que incluye a Ferrovial Agroman y a la constructora estadounidense W.C. English. El diseño comprende la ampliación de calzadas, en ambos sentidos, a lo largo de 26 millas (41,8 kms) de la autopista I-77 en el área metropolitana al norte de Charlotte, entre las conexiones con la I-277 (Charlotte) y la NC-150 (Iredell County). En tres tramos, se reconstruirá la autopista existente, añadiendo capacidad al crear carriles de peaje electrónico variable que mejorarán el funcionamiento del corredor.

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

La concesión, de 32kms, tendrá una duración de 30 años desde la apertura al tráfico de la primera sección, prevista para finales de 2017. Incluye:

- Una prolongación de 22kms, 2 carriles por sentido, de la 407ETR, desde Harmony Road (Oshawa), hasta la autopista 35/115 (Clarington).
- La conexión con la autopista 401 en un nuevo enlace de 10kms.

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

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

## Proyectos en licitación

Se observa un repunte en la actividad promotora en los mercados internacionales objetivo de Ferrovial (Norteamérica, Europa y Australia).

SH 288 Toll Lanes (Houston, Texas): Cintra es precalificada el 25 de septiembre de 2013 para el diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento de 10,3 millas de 2 carriles de peaje por sentido (nueva construcción) en el tramo de autopista SH 288 entre la US59 y Beltway 8 en Houston, bajo régimen de peaje real. El alcance del contrato también incluye la operación y el mantenimiento de los carriles libres de peaje y vías de servicio existentes en el tramo.

La presentación de ofertas ha tenido lugar a principios de 2015.

Illinois Portion of the Illiana Corridor - (Illinois, USA): Cintra es precalificada el 17 de enero de 2014. El proyecto consiste en el diseño,

construcción, financiación, operación y mantenimiento de 57 km de autopista de peaje de 2 carriles por sentido, en régimen de pago por disponibilidad.

Indiana Portion of the Illiana Corridor - (Indiana, USA): Cintra es precalificada el 28 de febrero de 2014. El proyecto consiste en el diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento de 20 km de autopista de peaje de 2 carriles por sentido, en régimen de pago por disponibilidad. La duración del contrato sería de 35 años desde el final de la construcción.

Toowoomba Secong Range Crossing (Queensland, Australia): Cintra está participando en la licitación del proyecto Toowoomba Secong Range Crossing. Concesión de 25 años de duración para el diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento de 41 kms de autopista de nueva construcción.

## Activos en concurso de acreedores

Millones de euros	Tráfico			Ventas			RBE			Margen RBE		Deuda neta 100% dic-14	Particip.
	dic-14	dic-13	Var.	dic-14	dic-13	Var.	dic-14	dic-13	Var.	dic-14	dic-13		
Activos Intangibles													
Integración Global													
Ocaña-La Roda	2.965	2.889	2,7%	12,9	12,5	3,7%	1,9	4,2	-55,3%	14,4%	33,4%	-556	54%
Radial 4	4.581	4.719	-2,9%	13,3	13,2	0,8%	4,7	5,5	-14,0%	35,4%	41,5%	-622	55%
Integración PEE													
Indiana Toll Road	28.512	27.924	2,1%	167,2	155,5	7,6%	120,0	118,5	1,3%	71,7%	76,2%	-4.976	50%

### 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 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 Junta de Acreedores se fijó para el 19 de septiembre de 2014 y posteriormente se produjo una nueva suspensión, y nuevo señalamiento para el 4 de marzo de 2015 como consecuencia de las modificaciones introducidas por el gobierno mediante Real decreto Ley a

la ley concursal, que entre otras medidas, posibilita que la Administración presente su propio convenio.

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.

### Indiana Toll Road

El proceso de concurso de acreedores consensuado (Chapter 11 pre-packaged) comenzó con la solicitud del mismo, que se realizó el 22 de septiembre y que contó con el apoyo necesario por parte de los acreedores para llevarse a cabo. Los deudores y accionistas de ITR Concession Company LLL ("ITRCC") alcanzaron un acuerdo para la reestructuración de su deuda. El acuerdo contempla la venta de la Compañía o bien la recapitalización del balance.

El 28 de octubre se aprueba judicialmente el acuerdo de reestructuración (*Restructuring Support Agreement*). Actualmente se está desarrollando el proceso de venta del activo, que debe concluir antes de agosto de 2015.

## 407ETR

## Cuenta de resultados

Millones de dólares canadienses	dic-14	dic-13	Var.
Ventas	888	801	10,8%
RBE	736	665	10,6%
Margen RBE	82,9%	83,0%	
RE	657	602	9,1%
Margen RE	74,1%	75,2%	
Resultado financiero	-355	-265	-33,9%
Resultado antes de impuestos	303	338	-10,3%
Impuesto de sociedades	-80	-89	10,2%
Resultado neto	223	249	-10,4%
Aportación al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial (Euros)	54	65	-16,6%

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

407ETR alcanza importantes crecimientos en ventas (+10,8%) y RBE (+10,6%) en moneda local. Esta positiva evolución combina el incremento de tarifas del 1 de febrero de 2014, el incremento en el número de viajes y de la distancia media recorrida, afectado positivamente por el cierre de carriles en las alternativas. El ingreso medio por viaje incrementó un 6,9% respecto a 2013.

El resultado financiero aumenta por el incremento del gasto por intereses (18 millones de dólares canadienses) debido a las dos emisiones de bonos de 200 millones de dólares canadienses, cada una, realizadas en junio y octubre de 2013 y la emisión de 250 millones de dólares canadienses realizada en mayo 2014 y mayor gasto de las líneas de crédito. Además, 37 millones de dólares canadienses de gasto financiero se explican por el incremento de las expectativas de inflación, sin implicar salida de caja, frente a una disminución el año pasado. Finalmente, el incremento efectivo de la inflación tuvo un impacto de 25 millones de dólares canadienses.

407ETR aporta al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial 54 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 2014, el importe total de dividendo repartido por la 407ETR es de 730 millones de dólares canadienses (680 millones en 2013). De éstos, 224 millones de euros corresponden a Ferrovial (217 millones en 2013).

Millones de dólares canadienses	2014	2013	2012
T1	175,0	100,0	87,5
T2	175,0	130,0	87,5
T3	175,0	200,0	87,5
T4	205,0	250,0	337,5
Total	730,0	680,0	600,0

## Tráfico

El tráfico, kilómetros totales recorridos, crece un 3,4% debido a un aumento del número de viajes del 2,9% y un aumento de la distancia media recorrida 0,5%. El tráfico se beneficia de obras de mantenimiento y cierre de carriles en las carreteras paralelas.

## Deuda neta

La deuda neta de la 407ETR a 31 de diciembre es de 5.973 millones de dólares canadienses, a un coste medio del 4,89%. 407ETR realiza en mayo una emisión de bonos por 250 millones de dólares canadienses. Esta emisión tiene vencimiento en mayo de 2024 y un cupón del 3,35%.

Tras esta emisión, un 40% de la deuda tiene un vencimiento superior a 20 años. Los vencimientos de deuda en 2015 y 2016 ascienden a 511 y 730 millones de dólares canadienses respectivamente.

## 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).

## Tarifas 407ETR

La tabla compara las tarifas de 2013 y 2014 (entraron en aplicación el 1 de febrero de 2014) para vehículos ligeros:

Dólares canadienses	2014	2013
Regular Zone Peak Period: <i>Lun-vie: 6am-7am, 9am-10am, 3pm-4pm, 6pm-7pm</i>	28,30¢ /km	26,20¢ /km
Peak Hours <i>Lun-vie: 7am-9am, 4pm-6pm</i>	30,20¢ /km	27,20¢ /km
Light Zone Peak Period <i>Lun-vie: 6am-7am, 9am-10am, 3pm-4pm, 6pm-7pm</i>	26,90¢ /km	24,90¢ /km
Peak Hours <i>Lun-vie: 7am-9am, 4pm-6pm</i>	28,70¢ /km	25,85¢ /km
Midday Rate <i>Laborables 10am-3pm</i>	24,06¢/km	22,70¢/km
Midday Rate <i>Fines de semana y festivos 11am-7pm</i>	22,25¢/km	21,00¢/km
Off Peak Rate <i>Laborables 7pm-6am, Fin de semana y festivos 7pm-11am</i>	19,35¢/km	19,35¢/km
Transponder: Alquiler mensual	\$3,40	\$3,25
Transponder: Alquiler anual	\$21,50	\$21,50
Video peaje por trayecto	\$3,95	\$3,80
Cargo por trayecto <i>(No es un cargo por km.)</i>	\$0,80	\$0,70

## NTE (tramos 1 y 2)

### Cuenta de resultados

Millones de Dólares USA	dic-14	dic-13	Var.
Ventas	6,4	0	N/A
RBE	2,2	-0,6	N/A
Margen RBE	34,4%	-	N/A

Tras la apertura al tráfico el pasado 4 de octubre, NTE ha tenido unas ventas de 6,4 millones de dólares. La tarifa media por transacción fue de \$1,46. El ingreso mensual ha crecido mensualmente a doble dígito desde la apertura, alcanzando una facturación de 2,7 millones de dólares en diciembre.

El margen EBITDA está impactado por todos los gastos relativos a la puesta en marcha de la autopista.

### Tráfico

El tráfico alcanzó los 4,4 millones de transacciones en el primer trimestre de operaciones.

### Tarifas NTE (octubre a diciembre de 2014)

Hasta el 2 de abril de 2015 cuando el sistema dinámico entró en funcionamiento, las tarifas en NTE se establecen cada media hora en periodos punta y cada hora en los periodos valle de acuerdo a los niveles de tráfico observados. Estas tarifas son promocionales para promover el uso de la infraestructura durante los primeros meses. Dichas tarifas son también distintas por sentido de circulación y por segmento con posibilidad de revisarse cada semana. La tabla muestra las tarifas medias del trimestre calculadas para vehículos ligeros por segmento:

Dólares USA	Segmento 1, 6,4 millas	Segmento 2, 6,86 millas
<b>Peak Period</b> <i>6:30am-9am, 3pm-6:30pm</i>	\$2,07	\$2,34
<b>Off-Peak Period</b> <i>0:00am-6:30am, 9am-3pm, 6:30pm-12pm</i>	\$0,96	\$1,06
<b>Daily Average</b> <i>Laborables media 24horas.</i>	\$1,14	\$1,26

Al cierre de diciembre de 2014, la tarifa en *Peak Period* en el Segmento 1 era de US\$ 2,75 y en el Segmento 2 de US\$3,35.

### Deuda neta

La deuda neta de la autopista a 31 de diciembre de 2014 era de 992 millones de dólares, con un coste medio del 5,6%.

### Calificación crediticia

Las agencias de calificación han asignado los siguientes ratings a la deuda de NTE:

	PAB	TIFIA
Moody's	Baa2	Baa3
FITCH	BBB-	BBB-

## Estructura financiera

El proyecto ha utilizado cuatro fuentes de financiación: una emisión de bonos Private Activity Bonds (PABs)\* con 398 millones de dólares, un crédito TIFIA\*\* de largo plazo de 704 millones de dólares, otorgado por el Departamento de Transportes de EEUU, y las aportaciones de los socios (427 millones de dólares) y el Departamento de Transportes de Texas (573 millones de dólares).

Emisión de bonos PABs (realizado en 2009): NTE Mobility Partners LLC emitió bonos por 398 millones de dólares (aprox. 270 millones de euros) como parte del proceso de financiación de la autopista.

Estos bonos libres de impuestos fueron emitidos en EE.UU. en el Mercado de Bonos Municipal. Esta emisión, la cual ofrecía un tipo medio de 6,98%, supuso la primera vez que se recurría a PABs para una concesión de una autopista privada. Consistió en dos emisiones; 60 millones de dólares con un tipo 7,5% de cupón y vencimiento en 31 de diciembre de 2031, y otro de 340 millones de dólares con un cupón de 6,875% y vencimiento en 31 diciembre 2039. La emisión fue muy bien acogida por parte del Mercado, donde hubo una sobredemanda de 2,4 veces.

El equity invertido por Ferrovial asciende a 237,5 millones de dólares.

Origen & Aplicación de Fondos (M\$)		
Total Origen	2.102	% s/total
Equity	427	20%
Subsidios	573	27%
PABs *	398	19%
TIFIA **	704	33%
Total Aplicación	2.102	% s/total
Construcción, Opex, capex y seguros	1.807	86%
Intereses capitalizados	199	9%
Gastos de licitación	36	2%
Cta. de reserva	60	3%

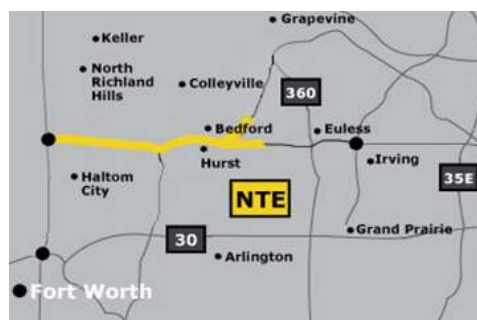
\* PAB: Bonos exentos de impuestos emitidos por o en nombre del gobierno local o estatal. Es una financiación habitual para proyectos de infraestructuras entre entes privados y Administraciones Públicas en América.

\*\* Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act (TIFIA) es un programa que proporciona crédito Federal (préstamos directos, garantías, líneas de crédito, entre otras tipologías) para financiar infraestructuras de transporte de impacto regional o nacional. Los préstamos TIFIA se caracterizan por:

- Largo plazo a coste fijo y reducido
- Inversión conjunta público/privada

### Descripción

El día 4 de octubre se abrió al tráfico la autopista NTE (secciones 1 y 2) en Texas, EE UU. Esta autopista cuenta con 21,4 km de longitud, está ubicada en el eje Dallas-Forth Worth y supone una solución al problema de congestión de un grupo de autopistas fundamentales en este área, como son la Interestatal 820 y la Estatal 121/183.





Las *managed lanes* cuentan con un sistema de tarificación dinámica, es decir, que permite flexibilidad al operador en la determinación de la tarifa en función del nivel de congestión.

Los sensores instalados a lo largo de la autopista transmiten información continua sobre las condiciones del tráfico (volúmenes, velocidades, meteorología, nivel de congestión, etc) a partir de la cual, y a través de un algoritmo diseñado por Cintra, se determina la tarifa con el objetivo de mantener una velocidad mínima de circulación de 50 millas/hr (80 km/hr) en los *managed lanes*.

Régimen tarifario inicial (durante los 180 primeros días –hasta el 1 de abril de 2015): las tarifas se fijan por la concesionaria para intervalos de 0,5 horas en los periodos “peak”, y cada hora en off-peak y se pueden modificar semanalmente. Durante este periodo la tarifa máxima es de 75 centavos por milla.

Régimen tarifario definitivo (después de los 180 primeros días – A partir del 2 de abril de 2015): las tarifas se pueden modificar cada 5 minutos. La tarifa máxima es de 84 centavos por milla (ajustada por la inflación de cada año). El cap de 84 cent/milla se puede superar si se da alguna de las siguientes condiciones:

\* la velocidad en las *managed lanes* inferior a 50 millas/hora o/y

\* se superan los 1.650 coches por hora y carril.

Tipo	Descripción
Compañía concesionaria	NTE Mobility Partners
Localización	Dallas/Fort Worth, North Texas
Cliente	Texas Department of Transportation
Estructura accionarial	56,7% Cintra Infraestructuras S.A.
	33,3% Meridiam
	10% Dallas Police and Fire Pension System
Fecha apertura al tráfico	oct-14
Inicio de la concesión	2009
Finalización de la concesión	2061
Duración de la concesión	52 años
Objeto de la concesión	Planificación, diseño, construcción, conservación y explotación
	1.592,3 M €
Inversión gestionada	21,4 Km (13,5 millas)
	2 carriles de peaje y 2-3 carriles libres por sentido
Sistema de peaje	Abierto
Formas de pago aceptadas	Transponder y video

## Otros

El proyecto ha sido premiado por la asociación de constructores de infraestructuras de transporte más respectada de EEUU (ARTBA) que nombró la autopista NTE 'Proyecto del año 2010' por ser una de las autopistas más innovadoras, completas y complejas planificadas en EEUU.

La revista Infrastructure Journal también otorgó el premio 'Mejor Operación de Transporte global 2009' a esta autopista.

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

<http://www.youtube.com/user/TheNTEExpress>

[http://www.youtube.com/watch?v=6f\\_uR\\_o5III&list=UU1Y\\_aM6OdTOzL-4CROeRPnQ](http://www.youtube.com/watch?v=6f_uR_o5III&list=UU1Y_aM6OdTOzL-4CROeRPnQ)

## SERVICIOS

	dic-14	dic-13	Var.	Comparable
Ventas	4.401	3.656	20,4%	16,5%
RBE	387	322	20,5%	13,7%
Margen RBE	8,8%	8,8%		
RE	260	195	33,4%	21,8%
Margen RE	5,9%	5,3%		
RBE a % Ferrovial en sociedades PEE	22	14	61,9%	55,4%
Cartera	20.354	17.749	14,7%	9,7%
Cartera JVs	2.016	875	130,4%	119,6%
Cartera global+JVs	22.369	18.624	20,1%	14,9%

El crecimiento en ventas frente a 2013 es consecuencia, en parte, a la mayor aportación de Enterprise (12 meses en 2014 frente a 9 meses en 2013). Aislado este impacto, el crecimiento orgánico de Servicios sería el 8,7% (por actividades, 12,5% en España, 6,1% en Reino Unido y 27,3% Internacional).

La cuenta de resultados de 2014 incluye los costes incurridos en los procesos de integración de Amey y Enterprise en Reino Unido (18 millones de euros), y de los negocios de España (1 millón de euros); en diciembre 2013, estos costes ascendieron a 26 millones de euros en Reino Unido y 5 millones de euros en España. La columna comparable refleja la variación frente a 2013 excluyendo costes de integración y el impacto de la evolución del tipo de cambio, mostrando un crecimiento de ventas del 16,5% y del RBE del 13,7%.

La cartera mantiene el ritmo de crecimiento de los últimos trimestres, alcanzando los 22.369 millones de euros, con un crecimiento del 20,1% frente a 2013 (14,9% excluyendo el impacto del tipo de cambio).

## España

	dic-14	dic-13	Var.	Comparable
Ventas	1.599	1.421	12,5%	12,5%
RBE	172	177	-2,7%	-4,2%
Margen RBE	10,7%	12,4%		
RE	90	91	-0,6%	-3,4%
Margen RE	5,6%	6,4%		
RBE a % Ferrovial en sociedades PEE	5	2	111,8%	111,8%
Cartera	6.392	6.330	1,0%	1,0%
Cartera JVs	344	351	-2,0%	-2,0%
Cartera global+JVs	6.736	6.681	0,8%	0,8%

Las ventas crecen un 12,5% como consecuencia de la puesta en marcha de nuevos contratos adjudicados en 2013, como los de mantenimiento del

Hospital de Valdecilla en Cantabria, y el de prestación de servicios de atención a pasajeros en trenes de larga distancia de Renfe; también impactan en esta evolución positiva los contratos adjudicados a lo largo de 2014, como es el caso de los nuevos contratos con el Ayuntamiento de Madrid de mantenimiento de alumbrado público y semáforos, y de recogida de residuos.

El RBE en términos proforma es inferior en 4,2% al de 2013. El RBE de 2013 registró un impacto positivo cercano a 9 millones de euros derivado de liberación de provisiones tras el cobro de deuda antigua. Por otro lado, el RBE de 2014 recoge un impacto negativo de 10 millones de euros derivado de cambios regulatorios que han supuesto principalmente un incremento de cotizaciones a la Seguridad Social (6 millones de euros). Excluidos los impactos de provisiones liberadas en 2013 y cambios regulatorios de 2014, el RBE crecería aproximadamente un 7%, en línea con la mayor facturación.

#### Reino Unido

	dic-14	dic-13	Var.	Comparable
Ventas	2.717	2.163	25,6%	18,6%
RBE	210	137	53,1%	34,0%
Margen RBE	7,7%	6,3%		
RE	169	102	65,5%	40,5%
Margen RE	6,2%	4,7%		
RBE a % Ferrovial en sociedades PEE	13	10	33,8%	26,4%
Cartera	13.682	11.188	22,3%	14,1%
Cartera JVs	1.616	441	266,3%	241,8%
Cartera global+JVs	15.298	11.629	31,6%	22,7%

La cuenta de resultados de 2013 incluye nueve meses de Enterprise, dado que la compañía se adquirió en abril. Por otro lado, los costes de integración en 2014 ascienden a 18 millones de euros frente a 26 millones de euros en 2013. A partir de 2015 no se prevé incurrir en más costes de integración. Los costes acumulados, por tanto, ascienden a 44 millones de euros, algo inferior a los 40 millones de libras estimados inicialmente. La columna comparable muestra la evolución frente a 2013 excluyendo en ambos años estos costes de integración no recurrentes, además del impacto por la evolución del tipo de cambio.

El crecimiento en ventas y RBE frente a 2013 viene motivado, en parte, por los tres meses adicionales de Enterprise en 2014, que supone unas ventas adicionales de unos 270 millones de euros y un RBE de 13 millones de euros (a tipo de cambio de diciembre 2014).

Excluido el impacto de estos tres meses adicionales, las ventas crecerían un 6,1%, en gran parte por la aportación de nuevos contratos conseguidos en 2013, entre los que destaca el de mantenimiento de edificios municipales en Londres, el de la planta de tratamiento de residuos en Milton Keynes, o el de mantenimiento de carreteras y limpieza viaria de Liverpool.

El crecimiento del RBE comparable (+34%), además de por los tres meses adicionales de Enterprise, se debe fundamentalmente a tres impactos: la mayor facturación ya comentada de los nuevos contratos en cartera, los ahorros derivados de la integración de Amey y Enterprise, y un resultado positivo no recurrente de 15 millones de euros relacionado con los planes de pensiones (se han modificado, de acuerdo con los participantes de los planes, algunas condiciones de los mismos que, entre otros efectos, supone una reducción de las obligaciones futuras de Amey, reflejándose en la cuenta de resultados de 2014 como un beneficio).

Respecto a sinergias derivadas de la integración, el volumen conseguido a diciembre de 2014 supera los 40 millones de libras en cifras anualizadas,

por encima del objetivo de ahorros anuales estimado en el momento de la adquisición.

#### Internacional

	dic-14	dic-13	Var.	Comparable
Ventas	86	72	18,9%	27,3%
RBE	5	8	-31,6%	-20,8%
Margen RBE	6,1%	10,6%		
RE	0	2	-87,4%	-80,3%
Margen RE	0,2%	2,2%		
RBE a % Ferrovial en sociedades PEE	5	2	138,8%	137,1%
Cartera	279	231	20,7%	21,6%
Cartera JVs	56	83	-32,3%	-40,6%
Cartera global+JVs	335	314	6,7%	3,5%

Las ventas del área Internacional se localizan principalmente en Chile (47 millones de euros), Portugal (26 millones de euros) y Polonia (10 millones de euros). La evolución de la actividad y resultados en los distintos países es positiva, generándose la principal desviación negativa frente al año anterior por la consolidación en 2014 de la estructura necesaria para el funcionamiento de esta nueva actividad creada en 2013.

También se incluye en el área Internacional el negocio en Catar, si bien sus resultados se integran por equivalencia. Durante 2013 se pusieron en marcha tres contratos de mantenimiento de infraestructuras del aeropuerto de Doha, cuyas principales magnitudes a diciembre 2014, a porcentaje de Ferrovial, son: ventas: 29 millones de euros; RBE 5 millones de euros; y cartera pendiente de ejecución 56 millones de euros.

#### Cartera

La cartera en diciembre alcanza nuevamente máximos históricos, situándose en 22.369 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 20% frente a la de diciembre de 2013 (+14,9% excluyendo el impacto del tipo de cambio).

Por áreas de negocio, en España la cartera pendiente de ejecución se sitúa en 6.736 millones de euros (+0,8% frente a diciembre 2013). En el cuarto trimestre destaca la renovación de los contratos de limpieza viaria y recogida de residuos de Huelva, por un importe de 140 millones de euros y un plazo de 10 años y Alcobendas (74 millones de euros, 10 años).

En Reino Unido, la cartera asciende a 15.298 millones de euros (+31,6% frente a 2013, +22,7% en términos proforma). En este trimestre destaca la adjudicación de un nuevo contrato para la construcción y explotación de una planta de tratamiento de residuos en North Yorkshire (783 millones de euros, 28 años), y un nuevo contrato de mantenimiento de red de distribución de agua y sistemas de medición para la compañía Affinity Water (166 millones de euros, 5 años). En sociedades que integran por equivalencia, destaca en el trimestre la adjudicación de tres contratos para el mantenimiento de instalaciones de bases militares en Inglaterra, por un importe conjunto de 723 millones de euros (a porcentaje de Ferrovial) y una duración de 5 años.

En Internacional, la cartera a diciembre se sitúa en 335 millones de euros (+6,7% frente a 2013, +3,5% en términos proforma). En el trimestre destaca la renovación de un contrato de mantenimiento de instalaciones mineras en Chile por 26 millones de euros y 5 años, y un nuevo contrato de conservación de carreteras en Polonia (Varsovia-Zwolen) por 5 millones de euros y 5 años.



## Operaciones corporativas

El 20 de octubre de 2014 Ferrovial comunica mediante hecho relevante en la CNMV que había presentado una oferta indicativa no vinculante al consejo de Transfield Services para la adquisición del 100% del capital social a un precio de 1,95 dólares australianos por acción en efectivo (una prima del 45% sobre el precio medio ponderado por volumen a seis meses) por una cantidad total de 999 millones de dólares australianos (unos 680 millones de euros).

Esta oferta es posteriormente incrementada hasta los 2,00 dólares australianos por acción. La oferta revisada de Ferrovial es rechazada por el consejo y en consecuencia, el 22 de diciembre de 2014, y en línea con la estrategia de crecimiento rentable y disciplina financiera de Ferrovial, las negociaciones se dan por finalizadas.

Ferrovial Servicios mantiene la intención de crecer su actividad internacionalmente, siempre bajo criterios de rentabilidad en las inversiones.

## CONSTRUCCIÓN

	dic-14	dic-13	Var.	Comparable
Ventas	3.942	4.064	-3,0%	-1,0%
RBE	349	343	1,7%	0,2%
Margen RBE	8,8%	8,4%		
RE	312	314	-0,8%	-2,7%
Margen RE	7,9%	7,7%		
Cartera	8.091	7.867	2,9%	-2,7%

Ligera caída en ventas en términos comparables (-1,0%), debido principalmente a una menor producción en Reino Unido y España, que se compensan parcialmente con las aportaciones de nuevas zonas en las que nos hemos posicionado en 2014, tales como Australia. La facturación internacional ha supuesto el 76% de las ventas de la División, con una distribución muy centrada en nuestros mercados estratégicos tradicionales (Norteamérica (33%), Polonia (29%), UK (8%).

El RBE mejora respecto al año anterior (+1,7%), destacando fuertes mejoras de resultado en Webber y Budimex, muy por encima de su crecimiento en ventas.

## Budimex

	dic-14	dic-13	Var.	Comparable
Ventas	1.152	1.099	4,8%	13,7%
RBE	55	45	24,0%	50,2%
Margen RBE	4,8%	4,1%		
RE	50	38	32,0%	63,4%
Margen RE	4,3%	3,4%		
Cartera	1.426	1.044	36,5%	40,7%

Los datos de diciembre de 2014 no incluyen la aportación de Danwood, vendida a finales de 2013 y cuya contribución alcanzó en diciembre de 2013 unos 91 millones de euros en ventas y 8 millones de euros en Resultado Bruto de Explotación. En términos comparables destacan tanto el crecimiento en ventas (+14%) como en mayor medida la rentabilidad del negocio (+50%) debido principalmente a la reducción en costes de materiales y subcontratistas.

La cartera se sitúa en 1.426 millones de euros, lo que supone un aumento del +40,7% en términos homogéneos respecto a diciembre 2013. El año 2014 ha supuesto un record en la contratación de Budimex, superior a 1.500 millones de euros (vs 800 millones de euros promedio 2012-13),

destacando incrementos notables de contratación tanto en Edificación como especialmente en Obra Civil, derivado tanto de la combinación del Nuevo Plan de Carreteras 2014-2020 con financiación de Fondos Europeos, como en una mejora en el ratio de éxito de adjudicación. Asimismo destaca en 2014 el inicio del posicionamiento de Budimex en el área de Energía, con la adjudicación relevante de la ampliación de una Central Eléctrica en Turow.

## Webber

Ligera disminución de las ventas en términos comparables (-3,1%) con mejora muy considerable del RBE debido principalmente a la buena ejecución y mitigación progresiva de riesgos en los proyectos concesionales en Dallas, y especialmente en la autopista NTE. Dicha ejecución de contratos ha hecho reducir la cartera en moneda local en un 29%

	dic-14	dic-13	Var.	Comparable
Ventas	673	690	-2,5%	-3,1%
RBE	59	27	120,8%	119,1%
Margen RBE	8,7%	3,9%		
RE	52	20	164,1%	161,9%
Margen RE	7,7%	2,8%		
Cartera	880	1.095	-19,6%	-29,4%

## Ferrovial Agroman

	dic-14	dic-13	Var.	Comparable
Ventas	2.116	2.274	-7,0%	-7,0%
RBE	235	272	-13,6%	-17,5%
Margen RBE	11,1%	11,9%		
RE	211	257	-18,1%	-22,2%
Margen RE	9,9%	11,3%		
Cartera	5.785	5.728	1,0%	-4,5%

Las ventas de Ferrovial Agroman presentan una caída del -7,0% en términos comparables, principalmente motivado por la menor producción en Reino Unido por la finalización de la Terminal II de Heathrow, inaugurada en junio, y por el mercado español, que disminuye un -5,8%. Las adjudicaciones de Ferrovial Agroman hasta diciembre en nuevos países (Brasil, Australia y Arabia Saudí, principalmente), así como los nuevos contratos relevantes en UK (Northern Line y M8), están en sus fases iniciales.

La rentabilidad se mantiene en niveles elevados aunque ligeramente inferiores a los del año anterior, combinando los márgenes generados en los proyectos americanos y la liberación neta de provisiones por finalización de proyectos alcanza los 67 millones de euros vs 73 millones en 2013.

## Cartera

	dic-14	dic-13	Var.
Obra civil	6.345	6.164	2,9%
Edif. Residencial	260	182	43,0%
Edif. No Residencial	732	768	-4,8%
Industrial	755	753	0,2%
Total	8.091	7.867	2,9%

La cartera se incrementa respecto a diciembre de 2013 un 2,9% (-2,7% en términos comparables), representando el segmento de obra civil un peso del 78% y manteniendo un criterio muy selectivo en la presentación a concursos. En 2014 hemos conseguido contratos relevantes en mercados tradicionales, tales como Northern Line Extension en UK. Además, estamos

desarrollando la consolidación de nuestro posicionamiento en Australia gracias a un contrato destacable en la Autopista Pacific Highway, y hemos iniciado nuestra expansión hacia Oriente Medio, con la adjudicación de una autovía de nuevo acceso a Riyadh.

La cartera internacional asciende a 6.117 millones de euros, muy superior a la cartera doméstica (1.974 millones), representando un 76% del total.

## AEROPUERTOS

La aportación de HAH al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial es de 74 millones de euros frente a los 297 millones de 2013.

El resultado del 2013 incluía la plusvalía de 137 millones generada en la venta del aeropuerto de Stansted y el beneficio generado por el cambio impositivo en Reino Unido (73 millones de euros). Además, el porcentaje de participación en HAH disminuye al 25% desde octubre de 2013.

### Operaciones corporativas

En octubre, un consorcio participado en un 50% por Ferrovial Aeropuertos y en un 50% por Macquarie Infrastructure Fund 4, alcanzaron un acuerdo para la compra del 100% de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton (AGS). El precio de la transacción supone un valor de empresa de 1.048 millones de libras esterlinas (1.317 millones de euros). El cierre de la operación tuvo lugar el 18 de diciembre de 2014.

Ferrovial presenta en octubre una oferta en firme (con un precio máximo) por una participación en Aena, en el contexto de su privatización, sujeta al resultado de la Oferta Pública de Venta (OPV). El precio máximo establecido por Ferrovial en su oferta, quedó por debajo del precio de la OPV. Como consecuencia la Compañía no adquirió dicha participación.

### Heathrow

#### Trafico Heathrow

Durante el 2014 el número de pasajeros en Heathrow alcanza los 73,4 millones, siendo el año con más pasajeros de su historia, con un crecimiento del 1,4% frente al 2013. La positiva evolución del tráfico es el resultado de la combinación de un incremento de número de plazas por mayor tamaño de los aviones y de una mayor ocupación de asientos por avión. Los niveles de ocupación alcanzan en 2014 el 76,6% comparado con el 76,4% de 2013 y la media de asientos por vuelo se sitúa en 204,5 por avión (202,8 en 2013). Heathrow opera al 98,1% de su capacidad.

El tráfico doméstico crece un 5,5%, debido al incremento de los niveles de ocupación de Virgin Atlantic Little Red (rutas lanzadas en el verano 2013). El tráfico de larga distancia aumenta un 1,9%, con un crecimiento del 1,7% en el tráfico a Norteamérica (nuevos destinos y mayor número de frecuencias) y del 3,4% en las rutas a Oriente Medio (mayor número de vuelos y aumento de niveles de ocupación).

La nueva Terminal 2 de Heathrow (The Queen's Terminal) se abre al tráfico el 4 de junio. El periodo de transición finaliza el 23 de octubre y desde entonces las 23 aerolíneas de Star Alliance operan desde esta terminal junto con Aer Lingus, Virgin Atlantic Little Red y Germanwings. Unas 350 salidas y llegadas de vuelos se gestionan en la nueva terminal.

### Evolución del tráfico por destinos

Millones de pasajeros	dic-14	dic-13	Var.
Reino Unido	5,3	5,0	5,5%
Europa	30,0	29,9	0,2%
Larga distancia	38,1	37,4	1,9%
Total	73,4	72,3	1,4%

### Ingresos Heathrow

Crecimiento en ventas 8,8% como consecuencia del incremento de los ingresos aeronáuticos en un 12,0%, impulsados principalmente por la subida de las tarifas (+10,4% en abril 2013 y 11,3% en julio 2014). El crecimiento de tarifa del 11,3% se explica por la aplicación de la fórmula de revisión, considerando: un RPI del 3,3%, una subida mayor por llevarse a cabo en julio en lugar de en abril, y la recuperación del yield dilution de años anteriores.

El ingreso aeronáutico medio por pasajero crece un 10,4% hasta las 23,25 libras (21,06 libras en 2013).

### Desglose de ingresos

Millones de Libras	dic-14	dic-13	Var.	Comparable
Aeronaut.	1.706	1.523	12,0%	12,0%
Comercial	503	491	2,4%	2,4%
Otros	483	460	5,0%	5,0%
TOTAL	2.692	2.474	8,8%	8,8%

El ingreso comercial aumenta un 2,4% como consecuencia del buen comportamiento de los aparcamientos (subida de tarifas), el alquiler de coches, la publicidad (nuevos espacios) y el aumento de pasajeros. Sin embargo se vio afectado por las obras llevadas a cabo para la extensión del área comercial de lujo de la T5, los movimientos de aerolíneas tras la apertura de la T2 y la fortaleza de la libra esterlina frente a otras monedas en 2014. El ingreso comercial neto por pasajero alcanza 6,53 libras, lo que supone un incremento del 1,5%. La partida de Otros ingresos aumenta un 5,0% principalmente por el aumento de demanda de los servicios VIP, mayores refacturaciones de suministros y el mayor número de alquileres tras la apertura de la T2.

Millones de libras	Tráfico (mn pasajeros)			Ventas			RBE			Margen RBE		
	dic-14	dic-13	Var.	dic-14	dic-13	Var.	dic-14	dic-13	Var.	dic-14	dic-13	Var. (pbs)
Heathrow SP	73,4	72,3	1,4%	2.692	2.474	8,8%	1.567	1.421	10,3%	58,2%	57,4%	79
Excepcionales y Ajustes				0	0	n.a.	-27	-52	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Total HAH	73,4	72,3	1,4%	2.692	2.473	8,8%	1.541	1.369	12,5%	57,2%	55,4%	188
No regulados*												
Glasgow	7,7	7,4	4,8%	95	91	5,0%	36	32	12,5%	37,8%	35,2%	253
Aberdeen	3,8	3,5	8,0%	65	62	3,9%	25	25	-1,4%	38,3%	40,3%	-207
Southampton	1,8	1,7	6,2%	27	26	4,3%	7	8	-4,3%	26,3%	28,6%	-238
Total no regulados	13,3	12,6	5,9%	187	179	4,5%	68	65	5,2%	36,3%	36,0%	22

\* No regulados consolidados como Actividades Discontinuas en HAH para 2014 y 2013. El RBE de AGS no incluye 4,5 millones de libras de costes de escisión.

## RBE Heathrow

El RBE mejora un 10,3% consiguiendo un incremento del margen RBE a pesar del incremento de gastos como consecuencia de la apertura de la Terminal 2, de la actividad generada por Heathrow para impulsar que su opción de incremento de capacidad sea la elegida por la Comisión Aeroportuaria y el gasto para reducir el ruido en las propiedades de la comunidad local.

Cabe destacar las eficiencias obtenidas en el primer año de Q6 como la reestructuración de los servicios centrales, el acuerdo de la subida salarial de los próximos dos años y cambios en las condiciones de contratación de los nuevos guardias de seguridad.

## Satisfacción de usuarios

Los niveles de satisfacción de los usuarios alcanzan niveles records durante 2014, con un 78% de los pasajeros calificando como muy bueno o excelente su nivel de satisfacción, reflejando las mejoras en puntualidad, seguridad e inmigración.

La terminal 5 de Heathrow es elegida por tercer año consecutivo como la **mejor terminal aeroportuario del mundo** y Heathrow es nombrado **“mejor aeropuerto para compras”** por quinto año consecutivo por **“Skytrax World Airports Awards”**.

## Aspectos regulatorios

Regulatory asset Base (RAB): El RAB en 2014 alcanza los 14.860 millones de libras (14.585 millones en 2013). Refleja la inversión realizada (725 millones de libras), el incremento de la inflación (240 millones de libras), compensado por la amortización del periodo (660 millones de libras). Finalmente, la CAA rechazó 32 millones de libras de la inversión realizada en Q5 que se descontó del RAB de Q6.

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

Comisión Aeroportuaria: A finales de 2013 la Comisión Aeroportuaria dirigida por Sir Howard Davies incluyó la propuesta de Heathrow de una nueva pista al noroeste del aeropuerto como una de las posibles alternativas para el aumento de capacidad en el sureste del Reino Unido.

En esta propuesta la capacidad del aeropuerto aumentaría hasta los 130 millones de pasajeros anuales frente a los 80 millones actuales. La inversión estimada sería de unos 16.000 millones de libras en un periodo de quince años.

En mayo 2014 HAH presentó una propuesta más detallada. Durante los últimos meses se han mantenido conversaciones con los distintos stakeholders, incluyendo una consulta sobre el ruido y el plan de compensación de propiedades. Las conclusiones obtenidas han permitido minimizar los impactos para la comunidad local de la nueva pista.

La Comisión Aeroportuaria lanzó una consulta pública en noviembre de 2014 en la que anima a enviar comentarios y conclusiones sobre las tres opciones y el proceso llevado a cabo.

Se espera que la Comisión publique sus conclusiones en el verano de 2015.

## Deuda neta

A 31 de diciembre de 2014 el coste medio de la deuda externa de Heathrow es del 5,8%, teniendo en cuenta todas las coberturas por tipo de interés, tipo de cambio e inflación (6,1% en 2013).

Millones de libras	dic-14	dic-13	Var.
Senior loan facility	497	496	0,2%
Subordinada	898	752	19,5%
Grupo securitizado	11.598	11.119	4,3%
Grupo no securitizado		325	-100,0%
Otros & ajustes	-16	-9	71,1%
Total	12.978	12.683	2,3%

## Aeropuertos No Regulados (AGS)

### Trafico AGS

Durante el 2014 el número de pasajeros en los aeropuertos de AGS ascendió a 13,3 millones, con un crecimiento del 5,9%.

El tráfico en Aberdeen alcanzó 3,8 millones con un crecimiento del 8,0%. Esto se debe a la recuperación del tráfico de helicópteros tras los incidentes en 2013, el buen comportamiento de las rutas a hubs europeos y los vuelos Chárter, la introducción del Virgin Atlantic Little Red y el aumento de capacidad y nivel de ocupación de las rutas de Flybe.

El tráfico en Glasgow alcanzó 7,7 millones con un crecimiento del 4,8%. Esto se debe principalmente a la mayor capacidad de Jet 2 y KLM y la introducción de Ryanair en octubre de 2014 con la apertura de siete nuevas rutas.

El tráfico en Southampton alcanzó 1,8 millones con un crecimiento del 6,2%. Esto se debe al buen comportamiento de las rutas a Islas del Canal, Dublín y Manchester.

### Ingresos AGS

Crecimiento en ventas 4,5% como consecuencia del incremento de los ingresos aeronáuticos en un 3,2% y los ingresos comerciales en un 6,6% impulsados por el aumento del tráfico de pasajeros (+5,9%); la partida de Otros ingresos aumenta un 5,1% debido al éxito de la formación para bomberos que imparte Aberdeen, el aumento de gastos refacturados a las aerolíneas, la incorporación de Fast Track en Southampton y el buen comportamiento del Sky lounge en Glasgow.

### RBE AGS

El RBE mejora un 5,2% consiguiendo un incremento del margen a pesar del incremento de gastos como consecuencia de la subida salarial, los gastos de marketing (acuerdos con aerolíneas) y los gastos de mantenimiento.

Esto se ve minorado por las buenas condiciones meteorológicas y la negociación del contrato con la Policía en Glasgow.

## Cuenta de resultados HAH

Millones de libras	dic-14	dic-13	Var.	Comparable
Ventas	2.692	2.473	8,8%	8,8%
RBE	1.541	1.369	12,5%	12,5%
% RBE/Ventas	57,2%	55,4%		
Amortizaciones	616	484	27,4%	27,4%
RE	925	885	4,4%	4,4%
% RE/Ventas	34,3%	35,8%		
Deterioro y enajenación inmovilizado	0	0	n.s.	n.a.
Resultado financiero	-860	-730	17,9%	-12,6%
Rtdo. antes de impuestos	64	156	-58,9%	-19,9%
Impuesto de sociedades	-21	141	-115,0%	-50,0%
Rtdo. Procedente actividades discontinuadas	358	482	-25,8%	141,5%
Resultado neto	401	779	-48,5%	-27,0%
Aportación a Pta. equivalencia de Ferrovia (Euros)	74	297	-75,0%	-26,7%

En la línea actividades discontinuadas se incluye fundamentalmente la plusvalía obtenida por la venta de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton (318 millones de libras para el 100% de HAH). El impacto en la cuenta de resultados de Ferrovia por esa operación, recogido dentro de la línea puesta en equivalencia, es de 51 millones de euros, una vez ajustada la cifra al 25% de participación y tras la eliminación del 50% asignable al porcentaje que Ferrovia tiene en la nueva sociedad que ha adquirido dichos aeropuertos.

## Amortizaciones

El incremento de las amortizaciones se produce, principalmente, por la incorporación de la T2 en mayo 2014.

## Resultado financiero

El empeoramiento del resultado financiero se produce, principalmente, por la reducción de intereses capitalizados ya que el 2013 incluía la T2 como activo en curso.

## Impuesto de sociedades

El empeoramiento del impuesto se produce, principalmente, por el ingreso extraordinario como consecuencia de la disminución del tipo impositivo en el Reino Unido en el 2013 (del 23% al 20%).

## Dividendos

En el ejercicio 2014, HAH distribuye un importe de 1.075 millones de libras, incluyendo un dividendo extraordinario por la venta de los aeropuertos no regulados de 670 millones de libras). El dividendo ordinario de HAH en 2014 se incrementa por tanto de 255 a 270 millones de libras, adicionalmente se pagó un dividendo no recurrente de 135 millones de libras.

En 2013 HAH repartió 555 millones de libras incluyendo 300 millones de libras de dividendo extraordinario tras la venta de Stansted.

HAH ha anunciado que el dividendo recurrente de 2015 será de 300 millones de libras.

## CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable	dic-14	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable	dic-13
CIFRA DE VENTAS	8.802		8.802	8.166		8.166
Otros ingresos de explotación	9		9	10		10
Total ingresos de explotación	8.811		8.811	8.176		8.176
Total gastos de explotación	7.828		7.828	7.242		7.242
RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN	983		983	934		934
Margen %	11,2%		11,2%	11,4%		11,4%
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	244		244	233		233
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN ANTES DE DETERIORO Y ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO	738		738	701		701
Margen %	8,4%		8,4%	8,6%		8,6%
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	5	5	108	18	126
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN DESPUES DE DETERIORO Y ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO	738	5	743	809	18	827
Margen %	8,4%		8,4%	9,9%		10,1%
RESULTADO FINANCIERO	-421	44	-377	-412	79	-333
Financiación de proyectos de infraestructuras	-373		-373	-337		-337
Derivados y otros ajustes valor razonable y resto de proyectos	-11	-9	-20	-7	7	0
Financiación ex proyectos.	-33		-33	-53		-53
Derivados y otros ajustes valor razonable y resto ex proyectos	-4	53	49	-15	72	57
Participación en beneficios de sociedades puesta en equivalencia	159	-20	138	396	-21	375
RESULTADO CONSOLIDADO ANTES DE IMPUESTOS	476	28	504	793	76	869
Impuesto sobre beneficios	-138	-14	-152	-127	-41	-168
RESULTADO DE ACTIVIDADES CONTINUADAS	337	15	352	666	35	701
Resultado neto operaciones discontinuadas						
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO	337	15	352	666	35	701
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	49	0	50	22	5	26
RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUÍDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE	387	15	402	688	39	727

## Ventas

	dic-14	dic-13	Var.	Comparable
Construcción	3.942	4.064	-3,0%	-1,0%
Aeropuertos	9	8	12,7%	12,7%
Autopistas	432	429	0,6%	0,5%
Servicios	4.401	3.656	20,4%	16,5%
Otros	18	9	94,5%	89,1%
<b>Total</b>	<b>8.802</b>	<b>8.166</b>	<b>7,8%</b>	<b>7,2%</b>

## Resultado bruto de explotación

	dic-14	dic-13	Var.	Comparable
Construcción	349	343	1,7%	0,2%
Aeropuertos	-12	-8	-49,7%	6,3%
Autopistas	257	276	-7,0%	-4,7%
Servicios	387	322	20,5%	13,7%
Otros	2	2	0,1%	-67,9%
<b>Total</b>	<b>983</b>	<b>934</b>	<b>5,2%</b>	<b>3,5%</b>

## Amortizaciones

Aumentan respecto al año anterior (+4,4% en términos homogéneos) hasta situarse en 244 millones de euros.

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

	dic-14	dic-13	Var.	Comparable
Construcción	312	314	-0,8%	-2,7%
Aeropuertos	-13	-9	-47,8%	6,8%
Autopistas	182	202	-9,6%	-6,4%
Servicios	260	195	33,4%	21,8%
Otros	-3	-1	-124,8%	-222,2%
<b>Total</b>	<b>738</b>	<b>701</b>	<b>5,3%</b>	<b>3,2%</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 incluía en 2013, principalmente, plusvalías por venta de distintos activos; la compañía Danwood propiedad de Budimex (46 millones de euros), joint ventures (JV) de Amey (20 millones de euros) y la venta de un 8,65% de HAH a USS (40 millones de euros).

## Resultado financiero

	dic-14	dic-13	Var.
Proyectos de infraestructuras	-373	-337	-10,6%
Ex-proyectos de infraestructuras	-33	-53	37,9%
Rdo. fro. por financiación	-406	-390	-4,1%
Proyectos de infraestructuras	-20	0	n.s.
Ex-proyectos de infraestructuras	49	57	-14,7%
Rdo. fro. por derivados y otros	28	57	-50,6%
<b>Resultado Financiero</b>	<b>-377</b>	<b>-333</b>	<b>-13,5%</b>

El gasto financiero presenta un aumento del 13,5%, combinando los siguientes impactos:

- Mayores gastos de proyectos de infraestructuras por entrada de activos en explotación (principalmente la NTE 1-2 que supone 10,7 millones de euros de mayor gasto) y segmentos parcialmente abiertos de LBJ (17 millones de euros).
- Menores gastos por financiación excluyendo proyectos de infraestructuras (37,9%), debido al impacto positivo por la menor amortización de comisiones (3 millones de euros en 2014 frente a 16 millones en 2013) tras los repagos de deuda realizados en 2013, y el menor coste de la deuda por menor tipo, contrarrestado por el mayor gasto debido a la mayor cantidad de deuda por la emisión del bono corporativo en julio de 2014.
- Menores ingresos de derivados por importe de 39 millones de euros correspondientes fundamentalmente a un menor impacto por coberturas de equity swaps de la Sociedad, ya que si bien durante el ejercicio la evolución de la acción ha sido positiva (el precio de la acción pasó de 11,20 euros/acción en diciembre 2012 a 14,07 euros/acción en diciembre 2013 y a 16,43 euros/acción a cierre de diciembre 2014), algunos de los planes de equity swaps se han liquidado durante el mismo a un precio inferior al de cierre. A final de 2014 el número de acciones cubiertas alcanza 12,6 millones de acciones vs 23 millones en 2013.

## Resultados por puesta en equivalencia

	dic-14	dic-13	Var.
Construcción	-12	-1	n.s.
Servicios	20	14	44,4%
Autopistas	60	65	-8,6%
Aeropuertos	70	297	-76,3%
<b>Total</b>	<b>138</b>	<b>375</b>	<b>-63,1%</b>

Las sociedades consolidadas por puesta en equivalencia aportan 138 millones de euros neto de impuestos (375 millones de euros en 2013). En el resultado de 2013 se incluían una serie de resultados no recurrentes en HAH principalmente por la plusvalía en la venta de Stansted (137 millones de euros) y el beneficio generado por el cambio impositivo en Reino Unido (114 millones de euros).

## Impuestos

La tasa impositiva se sitúa en el 30,1%.

## Resultado neto

El Resultado neto sitúa en 402 millones de euros (727 millones de euros en 2013), disminución debida a la inclusión en 2013 de resultados no recurrentes como la venta de Stansted o las plusvalías en las ventas de las JV de Amey y, de Danwood y la venta de un 8,65% de HAH a USS.

## BALANCE DE SITUACIÓN Y OTRAS MAGNITUDES

	dic-14	dic-13
Activo no corriente	19.426	17.212
Fondo de comercio de consolidación	1.982	1.893
Activos intangibles	223	229
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	9.290	7.639
Inversiones inmobiliarias	6	37
Inmovilizado material	451	483
Inversiones en sociedades asociadas	3.317	3.562
Activos Financieros no corrientes	2.324	1.880
Cuentas a cobrar Proyectos de infraestructuras	1.467	1.341
Inversiones a largo plazo con empresas asociadas	375	71
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	405	377
Resto de cuentas a cobrar	76	92
Impuestos Diferidos	1.438	1.344
Derivados financieros a valor razonable	395	144
Activo corriente	6.048	5.628
Activos clasificados como mantenidos para la venta	2	2
Existencias	357	325
Clientes y otras cuentas a cobrar	2.244	2.212
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	1.716	1.645
Otros deudores	454	470
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	74	98
Tesorería e inversiones financieras temporales	3.439	3.070
Sociedades proyectos de infraestructuras	396	279
Caja restringida	59	41
Resto de tesorería y equivalentes	337	238
Resto de sociedades	3.043	2.791
Derivados financieros a valor razonable	5	18
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>25.473</b>	<b>22.840</b>
Patrimonio neto	6.021	6.074
Patrimonio neto atribuido a los accionistas	5.672	5.719
Patrimonio neto atribuido a los socios externos	349	355
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	987	503
Pasivos no corrientes	13.030	11.230
Provisiones para pensiones	101	107
Otras provisiones	1.378	1.350
Deuda financiera	8.707	7.496
Deuda financiera proyectos de infraestructuras	7.331	6.403
Deuda financiera resto de sociedades	1.375	1.093
Otras deudas	202	208
Impuestos diferidos	1.310	1.117
Derivados financieros a valor razonable	1.332	952
Pasivos corrientes	5.435	5.033
Deuda financiera	1.368	1.303
Deuda financiera proyectos de infraestructuras	1.276	1.228
Deuda financiera resto de sociedades	92	75
Derivados financieros a valor razonable	100	67
Deudas por operaciones de tráfico	3.493	3.245
Acreedores comerciales	2.979	2.657
Pasivos por impuestos sobre sociedades	56	60
Otras deudas no comerciales	458	528
Provisiones para operaciones de tráfico	475	417
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>25.473</b>	<b>22.840</b>

## Deuda neta

La posición neta de tesorería excluidos proyectos de infraestructura se sitúa en 1.632 millones de euros a 31 de diciembre de 2014 (1.675 millones en diciembre 2013).

En el ejercicio 2014 se han realizado inversiones, excluidos proyectos de infraestructura, por importe neto de 581 millones de euros, incluyendo la compra del 50% de AGS: Aberdeen, Glasgow y Southampton, por importe de 359 millones de euros.

En cuanto al pago de dividendos, la cifra alcanza los 565 millones de euros (523 millones en 2013), incluyendo principalmente el pago efectivo del *scrip dividend* en julio (119 millones de euros) y en noviembre (156 millones), la recompra de acciones (235 millones de euros), el pago en enero de la retención aplicada a los accionistas por el dividendo pagado en diciembre 2013 y el pago de dividendos a externos de Budimex.

Por otro lado, la cifra de dividendos recibidos de proyectos asciende este ejercicio a 615 millones de euros, correspondiendo 341 millones de euros a aeropuertos, de los cuales, 214 millones de euros están relacionados con la operación de AGS, 255 millones a autopistas y 19 millones de euros a Servicios.

La deuda neta de proyectos se sitúa en 7.862 millones de euros (7.027 millones en diciembre 2013), motivado principalmente por el impacto negativo de tipo de cambio (518 millones de euros), por el volumen de inversión realizado en la construcción de los diversos proyectos en marcha (365 millones de euros) y el pago de intereses (263 millones de euros). Esta deuda neta incluye 1.217 millones de euros de deuda neta relacionada con autopistas en construcción (LBJ y NTE 35W). También incluye 1.178 millones de euros relacionados con las autopistas radiales (R4 y OLR) que han solicitado el concurso de acreedores.

La deuda neta consolidada del Grupo se sitúa en 6.230 millones de euros.

	dic-14	dic-13
PNT sin proyectos infraestructura	1.632	1.675
Autopistas	-7.509	-6.710
Resto	-353	-317
PNT proyectos infraestructura	-7.862	-7.027
Posición neta de tesorería total	-6.230	-5.352

	dic-14	dic-13
Deuda Financiera Bruta	-10.079	-8.807
Deuda Bruta Ex-proyectos	-1.471	-1.176
Deuda Bruta Proyectos	-8.608	-7.631
Tesorería	3.848	3.455
Tesorería Ex-proyectos	3.103	2.851
Tesorería Proyectos	745	604
Posición neta de tesorería total	-6.230	-5.352

## Rating corporativo

En agosto de 2011, las agencias de calificación financiera Standard&Poor's y Fitch, emiten 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 mejora el rating de BBB- a BBB en mayo de 2013, con perspectiva estable.

En julio de 2014, Fitch eleva la calificación crediticia a BBB desde BBB-, con perspectiva estable.

Agencia	Calificación	Perspectiva
S&P	BBB	Estable
FITCH	BBB	Estable

## Emisión de bonos corporativos

En julio de 2014, Ferrovial realiza una nueva emisión de bonos por un importe de 300 millones de euros, a 10 años y a un precio de 113 puntos básicos sobre mid-swap, con un cupón del 2,5%.

Esta emisión se une a las realizadas en 2013. Con estas emisiones Ferrovial ha conseguido optimizar el calendario de vencimientos de deuda corporativa y reducir su coste.

En enero 2013 se realizó la emisión inaugural por un importe de 500 millones de euros, a 5 años y a un precio de 240 puntos básicos sobre mid-swap, con un cupón del 3,375%.

En mayo 2013 se realizó una segunda emisión, por un importe de 500 millones de euros, a 8 años y a un precio de 200 puntos básicos sobre mid-swap, con un cupón del 3,375%.

Año	Vencimientos Deuda corporativa
2015	51
2016	32
2017	10
2018	502
2019	8
2020	0
2021 - 2030	802
2031 - 2040	8
2041 - 2050	0

## Dividendo 2013

El Consejo de Administración de la Sociedad, en su reunión celebrada el 28 de octubre de 2013, acordó 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.

## Ferrovial Dividendo Flexible

La Junta General Ordinaria de Accionistas de Ferrovial, S.A. (JGA) celebrada el 26 de junio de 2014 aprueba un aumento del capital social totalmente liberado con cargo a reservas.

El aumento de Capital es aprobado por la JGA como instrumento para implementar un nuevo sistema de retribución a sus accionistas, denominado "Ferrovial Dividendo Flexible" en sustitución del que hubiera sido el tradicional pago del dividendo complementario del ejercicio 2013.

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

El precio fijo garantizado del compromiso de compra de derechos asumido por Ferrovial fue de 0,291 euros brutos por derecho. El número de derechos de asignación gratuita necesarios para recibir una acción nueva fue de 55.

Finalizado el periodo de negociación de los derechos, el número de acciones nuevas emitidas fue de 5.911.393, por lo que el capital social



quedaba representando por 739.421.648 acciones de 0,20 euros de valor nominal. Dicha cantidad de acciones sería posteriormente modificada por el segundo Dividendo Flexible y por la recompra y posterior amortización de acciones propias, descrito a continuación.

#### Dividendo 2014

En la misma línea que el anterior Dividendo Flexible, y basado en la misma aprobación de la Junta General Ordinaria de Accionistas de Ferrovial, S.A. celebrada el 26 de junio de 2014, en noviembre se llevó a cabo el segundo Dividendo Flexible, equivalente al que hubiera sido el dividendo a cuenta de 2014.

El precio fijo garantizado del compromiso de compra de derechos asumido por Ferrovial fue de 0,381 euros brutos por derecho. El número de derechos de asignación gratuita necesarios para recibir una acción nueva fue de 41.

Finalizado el periodo de negociación de los derechos, el número de acciones nuevas emitidas fue de 8.035.069, por lo que el capital social quedaba representando por 747.456.717 acciones de 0,20 euros de valor nominal. Dicha cantidad de acciones sería posteriormente modificada por la recompra y posterior amortización de acciones propias, descrito a continuación.

#### Recompra y amortización de acciones

La JGA celebrada el 26 de junio de 2014 aprueba así mismo una reducción de capital social mediante la adquisición y posterior amortización de acciones propias. El Programa tiene la finalidad de coadyuvar a la política de retribución al accionistas de la Sociedad mediante el incremento del beneficio por acción.

Al finalizar este Programa, la Sociedad había adquirido un total de 15.067.543 acciones propias, representativas del 2,02% del capital social de Ferrovial. El 18 de diciembre se comunicó mediante hecho relevante la amortización de las acciones propias. El capital social resultante de la reducción quedó fijado en 732.389.174 acciones de 0,20 euros de valor nominal cada una.

## FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO

dic-14	Flujo de caja excluidas sociedades concesionarias	Flujo de caja sociedades concesionarias	Eliminaciones	Flujo de caja consolidado
RBE	594	388		983
Cobro de dividendos	615		-33	582
Fondo maniobra	-134	18		-116
Flujo operaciones sin IS	1.076	406	-33	1.449
Pago de impuestos del ejercicio	-42	-20		-62
Devolución de impuestos ejercicios anteriores	42			42
Flujo operaciones	1.076	386	-33	1.429
Inversión	-581	-365	77	-870
Desinversión	24		-13	11
Flujo de inversión	-557	-365	63	-859
Flujo de actividad	518	21	30	570
Flujo de intereses	-32	-263		-295
Flujo de capital procedente de socios externos	1	121	-63	59
Dividendo Flexible	-275			-275
Compra de autocartera	-235			-235
Resto remuneración al accionista	-55	-41	33	-62
Remuneración al accionista	-565	-41	33	-572
Variación tipo de cambio	85	-518		-433
Variación préstamos puente (financiación proyectos)	-14			-14
Otros mov. de deuda (no flujo)	-38	-155		-193
Flujo de financiación	-562	-856	-30	-1.448
Variación PNT	-43	-835		-878
Posición neta inicial	1.675	-7.027		-5.352
Posición neta final	1.632	-7.862		-6.230

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	0	-20
Flujo operaciones sin IS	1.097	306	-24	1.379
Pago de impuestos	-48	-34		-82
Flujo operaciones	1.048	272	-24	1.296
Inversión	-754	-704	152	-1.307
Desinversión	564			564
Flujo de inversión	-191	-704	152	-743
Flujo de actividad	858	-433	128	553
Flujo de intereses	-11	-286		-297
Flujo de capital procedente de socios externos	0	269	-152	117
Remuneración al accionista	-523	-26	24	-525
Variación tipo de cambio	-47	151		104
Variación préstamos puente (financiación proyectos)				
Otros mov. de deuda (no flujo)	-85	-108	0	-193
Flujo de financiación	-666	0	-128	-794
Variación PNT	192	-433	0	-241
Posición neta inicial	1.484	-6.595		-5.111
Posición neta final	1.675	-7.027	0	-5.352

## Flujo Ex-Proyectos de Infraestructuras

## Flujo de operaciones

La evolución del flujo de operaciones ex-proyectos de Infraestructuras por segmentos en 2014 respecto a 2013 se muestra en la siguiente tabla:

Flujo de operaciones	dic-14	dic-13
Construcción	236	304
Servicios	302	359
Dividendos Autopistas	255	242
Dividendos Aeropuertos	341	219
Otros	-58	-27
Flujo de operaciones sin impuestos	1.076	1.097
Pago Impuesto de sociedades	0	-48
Total	1.076	1.048

En la partida "Otros" se incluye el flujo de operaciones correspondiente a Corporación, las matrices de Aeropuertos y Autopistas e Inmobiliaria.

Durante el año se han recibido cobros del Plan de Pago a Proveedores por 51 millones de euros en la actividad de Construcción y por 26 millones en la actividad de Servicios, frente a los 129 millones del año anterior.

El flujo de Impuesto de Sociedades incluye el pago de impuestos de 2014 por un importe de -42 millones de euros correspondiente a la liquidación del impuesto del 2013 y los pagos a cuenta del 2014, además de devoluciones de impuestos de ejercicios anteriores por +42 millones de euros.

Debajo, se muestra un detalle del flujo de Construcción y Servicios:

Construcción	dic-14	dic-13
RBE	349	343
RBE proyectos	14	14
RBE Ex proyectos	335	329
Liquidación y regularización de provisiones por finalización de obras	-67	-73
RBE ajustado	267	256
Variación descuento de factoring	-41	12
Fondo de maniobra ex Budimex	-36	23
Fondo de maniobra Budimex	46	13
Flujo operaciones sin IS	236	304

Servicios	dic-14	dic-13
RBE	387	322
RBE proyectos	66	58
RBE Ex proyectos	321	264
Cobro de dividendos	19	28
Variación descuento de factoring	0	0
Pago de Pensiones Reino Unido	-18	-17
Fondo de maniobra ex Reino Unido	24	91
Fondo de maniobra Reino Unido	-45	-6
Flujo operaciones sin IS	302	359

El RBE de Construcción y Servicios en el cálculo del flujo es inferior al considerado en la cuenta de PyG, debido a que excluye la parte del RBE de estas divisiones que se genera a través de proyectos financiados con estructuras típicas de financiación de infraestructuras (la cual se incluye por tanto dentro del flujo de proyectos de infraestructuras).

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

	España	Reino Unido	Resto Servicios	Total Servicios
RBE Ex proyectos	124	194	3	321
Dividendos y otras devoluciones	10	8	2	19
Pago de pensiones	0	-18	0	-18
Var. fondo de maniobra	19	-45	5	-21
F. de operaciones sin impuestos	153	139	10	302

En Autopistas, se incluye dentro del flujo de operaciones de 2014 un importe de 255 millones de euros procedente de dividendos y devoluciones de Fondos Propios de las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras de autopistas, cuyo detalle se refleja en la siguiente tabla.

Dividendos y devoluciones de capital	dic-14	dic-13
ETR 407	224	217
Autopistas irlandesas	8	10
Autopistas portuguesas	20	10
Autopistas griegas	0	3
Autopistas Españolas	2	1
Resto	0	0
Total	255	242

Destaca el cobro de dividendos de Aeropuertos (341 millones de euros) debido principalmente al cobro del dividendo extraordinario por la venta de los aeropuertos no regulados (214 millones de euros).

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

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
Total	-754	564	-191

En 2014 destaca la compra del 50% de AGS por 359 millones de euros, así como la inversión realizada en el capital de los proyectos de infraestructuras (autopistas americanas en construcción y la inversión en Servicios, 22 millones de euros en UK y 68 en España). Las desinversiones en 2014 provienen principalmente de Servicios, de maquinaria en la actividad de construcción y ventas de suelo.

Las inversiones en 2014 son menores a las del año anterior debido a la adquisición en 2013 de la compañía británica Enterprise por un importe de 474 millones de euros, y de la sociedad chilena Steel Ingeniería, por un importe de 29 millones de euros, ambas llevadas a cabo por la división de Servicios. En cuanto a las desinversiones de 2013, destacan Aeropuertos por la venta del 8,65% de HAH y en Servicios por la venta del 40% de las JV's de Amey (44 millones de euros) y de la sociedad Ecocat.

Inversión en capital Autopistas	dic-14	dic-13
LBJ	-12	-68
NTE	-32	-41
NTE 35W	-17	-13
SH-130	-2	-13
Autopistas españolas	-10	0
Autopistas portuguesas	-4	0
Autopistas griegas	0	0
Resto	-2	0
<b>Total</b>	<b>-78</b>	<b>-135</b>

### Flujo de financiación

En el flujo de financiación, se recoge principalmente la remuneración al accionista (565 millones de euros), que se compone del pago efectivo del *scrip dividend* de julio (119 millones de euros) y de noviembre (156 millones de euros), la recompra de acciones propias (235 millones de euros), los dividendos a los minoritarios de Budimex (30 millones de euros) y el pago en enero de las retenciones realizadas a los accionistas por la distribución de dividendos de diciembre de 2013 (36 millones de euros comparado con 85 millones en junio 2013).

Por otra parte, también se incluyen el pago neto de intereses (32 millones de euros) debido al pago de los cupones anuales de las emisiones de bonos en enero y junio, junto con el impacto positivo por tipo de cambio (85 millones de euros) y otros movimientos de deuda no flujo (-38 millones de euros).

### 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-14	dic-13
Autopistas	300	215
Resto	87	57
<b>Flujo de operaciones</b>	<b>386</b>	<b>272</b>

### Flujo de inversiones

Destaca la inversión en activos en construcción en Autopistas en 2014, destacando las autopistas de Estados Unidos (NTE y LBJ).

Flujo de Inversión	dic-14	dic-13
LBJ	-314	-420
North Tarrant Express	-270	-367
North Tarrant Express 35W	-76	-71
SH-130	-2	-5
Autopistas portuguesas	-2	-4
Autopistas españolas	-7	-3
Chicago	-2	-2
Resto	-4	0
<b>Total Autopistas</b>	<b>-677</b>	<b>-874</b>
Resto	-94	-5
<b>Total proyectos</b>	<b>-771</b>	<b>-879</b>
Subvenciones de capital	406	175
<b>Total flujo inversión neto proyectos</b>	<b>-365</b>	<b>-704</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 y los desembolsos de ampliaciones de capital recibidos por estas sociedades. En las concesionarias consolidadas por integración global se incluyen el 100% de las cantidades desembolsadas y recibidas, independientemente del porcentaje de participación que se tenga en 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, y otras comisiones y costes relacionados con la obtención de financiación. Se incluye el gasto por intereses relativos al periodo y cualquier otro concepto que supone una variación directa de la deuda neta. 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-14	dic-13
Autopistas España	-64	-64
Autopistas EE.UU.	-118	-137
Autopistas Portugal	-40	-41
Resto autopistas	-14	-15
<b>Total autopistas</b>	<b>-237</b>	<b>-257</b>
Resto	-26	-29
<b>Total</b>	<b>-263</b>	<b>-286</b>

Adicionalmente, se incluye en el flujo de financiación el impacto de la variación del tipo de cambio en la deuda nominada en moneda extranjera (518 millones de euros a diciembre 2014), fundamentalmente por la apreciación del dólar americano respecto al euro.

Finalmente, el "Resto otros movimientos de deuda no flujo" incluye los 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.

## HECHOS RELEVANTES

- ✓ Ferrovial comunica los acuerdos adoptados en la Junta General Ordinaria de Accionistas 2014. (26 de junio de 2014)

- ✓ La agencia de calificación Fitch ha revisado al alza la calificación **crediticia a largo plazo de Ferrovial, S.A. de “BBB -” a “BBB” con perspectiva estable**. (7 de julio de 2014)

- ✓ Ferrovial completa con éxito una emisión de bonos por importe de 300 millones de euros, con vencimiento el 15 de julio de 2024. (8 de julio de 2014)

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 300 millones de euros, con vencimiento el 15 de julio de 2024 y con la garantía de Ferrovial. Los bonos devengarán un cupón del 2,5% anual pagadero anualmente. El precio de emisión es del 99,459% del valor nominal de los bonos. Se esperan obtener unos fondos netos de aproximadamente 297 millones de euros, que se prevé se destinarán a atender las necesidades corporativas generales.

- ✓ Ferrovial anuncia la suscripción y desembolso de la emisión de bonos de 300 millones de euros, con vencimiento el 15 de julio de 2024. (15 de julio de 2014)

Como continuación de la información publicada el 8 de julio de 2014, Ferrovial comunica que con fecha 15 de julio de 2014 se ha procedido a la suscripción y desembolso de los Bonos por los inversores. Se ha solicitado la admisión a negociación de los Bonos en AIAF Mercado de Renta Fija (AIAF). Los Bonos fueron admitidos a negociación en AIAF el 22 de julio de 2014.

- ✓ Ferrovial anuncia la finalización del periodo de negociación de los derechos de asignación gratuita correspondientes al aumento de capital liberado a través del cual se instrumenta el sistema de **retribución al accionista “Ferrovial Dividendo Flexible”**. (17 de julio de 2014)

Al finalizar el periodo de negociación de los derechos de asignación gratuita, los titulares de un 44,32% de los derechos (325.126.615 derechos) han optado por recibir nuevas acciones de Ferrovial. El número definitivo de acciones ordinarias de veinte céntimos de euro (0,20€) de valor nominal unitario que se han emitido en el aumento de capital es de 5.911.393. Los titulares del 55,68% de los derechos de asignación gratuita han vendido sus derechos a Ferrovial quien ha adquirido un total de 408.383.606 derechos (118.839.629 euros). El aumento de capital ha quedado cerrado con fecha 17 de julio de 2014.

- ✓ Ferrovial y Macquarie acuerdan comprar el cien por cien de las sociedades titulares de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton en el Reino Unido. (16 de octubre de 2014)

Un consorcio participado en un 50% por Ferrovial Aeropuertos, sociedad filial de Ferrovial, y en un 50% por Macquarie Infrastructure Fund 4 (MEIF4), ha alcanzado un acuerdo para la compra del 100% del capital social de NDH1, sociedad a su vez titular del 100% del capital social de las sociedades titulares de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton.

El precio de la transacción supone un valor de empresa de 1.048 millones de libras (1.317 millones de euros).

Entre otras condiciones, la operación se sujeta a la autorización por parte de las autoridades europeas de competencia. Se prevé que el cierre de la operación tenga lugar no más tarde de enero de 2015.

- ✓ Ferrovial Servicios presenta una oferta indicativa no vinculante para la adquisición de Transfield Services en Australia. (20 de octubre de 2014)

Ferrovial Servicios, sociedad íntegramente participada por Ferrovial, S.A., ha presentado al Consejo de Administración de la sociedad australiana Transfield Services Ltd una oferta indicativa no vinculante para la adquisición de la

totalidad de las acciones representativas del capital social de dicha sociedad, a un precio en efectivo de 1,95 dólares australianos por acción.

El precio total al que asciende la oferta indicativa no vinculante por el 100% del capital social de Transfield Services Ltd es de aproximadamente 999 millones de dólares australianos (alrededor de 680 millones de euros).

La oferta está condicionada, entre otras condiciones habituales, a la realización de una revisión de “due diligence” satisfactoria para Ferrovial Servicios. Transfield cotiza en la Bolsa de Valores australianas.

- ✓ Ferrovial comunica la colocación acelerada en bloque de 23 millones de acciones (3,11% del capital de la Sociedad) por Rijn Capital B.V., sociedad cuyo accionista mayoritario es el Presidente del Consejo de Administración, Rafael del Pino y Calvo-Sotelo. (12 de noviembre de 2014)

Rijn Capital informa de que ha concertado un derivado financiero, en concreto una venta a futuro (forward sale), con Mediobanca sobre un paquete de 23 millones de acciones de Ferrovial, representativas del 3,11% del capital de la Sociedad, cuya cobertura están ejecutando Morgan Stanley & Co. International plc (Morgan Stanley) y Mediobanca como *joint bookrunners* mediante una colocación acelerada en bloque del mismo número de acciones de Ferrovial, previamente tomadas a préstamo del mercado por Mediobanca, entre inversores institucionales y cualificados comunicada al mercado con esta misma fecha.

Esta operación supone la venta a futuro de gran parte de las acciones de Ferrovial que eran propiedad indirecta de un miembro de la familia que no forma parte del Consejo de Administración de Ferrovial, y que Rijn Capital ha adquirido hoy. Como resultado de estas transacciones Rafael del Pino y Calvo-Sotelo aumenta su inversión total en el capital de Ferrovial, mientras que la inversión de los restantes miembros del Consejo de Administración de Ferrovial no se ve alterada.

Rafael del Pino y Calvo-Sotelo se ha comprometido con Morgan Stanley, en los términos y con las excepciones habituales en esta clase de operaciones (incluyendo su posible préstamo a Mediobanca), a no disponer, ni permitir que Rijn Capital o cualesquiera otras sociedades controladas por él dispongan, de acciones de Ferrovial en los 90 días siguientes a la fecha de la operación.

- ✓ Cambios en el Consejo de Administración. (18 de diciembre de 2014)

Tomada razón de la dimisión del Consejero D. Gabriele Burgio, el Consejo de Administración de Ferrovial ha acordado el nombramiento del estadounidense D. Howard L. Lance como consejero independiente.

- ✓ Ferrovial comunica la finalización del Programa de Recompra de Acciones. (15 de diciembre de 2014)

Ferrovial anuncia la conclusión del Programa de Recompra de Acciones, por el que la compañía ha adquirido un total de 15.067.543 acciones propias, representativas del 2,02% del capital social de la compañía.

Tal número de acciones propias es suficiente para atender los objetivos de reducción de capital descritos en el Programa de Recompra.

- ✓ Ferrovial reduce el capital social mediante la amortización de acciones propias. (18 de diciembre de 2014)

Ferrovial acuerda ejecutar una reducción de capital en la cuantía de 3.013.508,60 euros mediante la amortización de 15.067.543 acciones propias en cartera adquiridas al amparo del Programa de Recompra de Acciones.

El capital social resultante de la reducción ha quedado fijado en 146.477.834,80 euros, correspondientes a 732.389.174 acciones de 0,20 euros de valor nominal cada una.

La finalidad de la reducción de capital es la amortización de acciones propias en cartera y, por tanto, no ha entrañado la devolución de aportaciones, por ser la propia Sociedad la titular de las acciones que se amortizan.

La reducción de capital se ha realizado con cargo a reservas libres, mediante la dotación de una reserva por capital amortizado por un importe igual al valor nominal de las acciones amortizadas.

- ✓ Ferrovial cesa las negociaciones con Transfield Services, tras incrementar su oferta hasta los A\$2.00. (22 de diciembre de 2014)

Ferrovial Servicios ha suspendido las conversaciones con Transfield Services sobre la adquisición del 100% de la compañía. Ferrovial Servicios ha revisado la documentación de la *due diligence* limitada disponible, concluyendo que hay una serie de asuntos que impactan en el valor de la compañía.

Con la intención de buscar una recomendación por parte del Board de Transfield, Ferrovial Servicios, considerando una visión a largo plazo del valor de la compañía, ha revisado su precio hasta los \$2.00 australianos. Esta oferta ha sido rechazada por el Board y, como consecuencia, las negociaciones han sido suspendidas. Ferrovial Servicios mantiene la intención de crecer su actividad internacionalmente, siempre bajo criterios de rentabilidad en las inversiones.

## PRINCIPALES ADJUDICACIONES

### Construcción

#### España

- ✓ Nuevos accesos al Puerto de Barcelona por autovía sur.
- ✓ Construcción y explotación de una depuradora de aguas residuales en Utebo, Zaragoza.
- ✓ Nuevo hospital en Granada, Sanatorio Nuestra Señora de la Salud.
- ✓ Construcción de 112 viviendas en Madrid.
- ✓ Obras en la Autovía del Olivar, en Andalucía.
- ✓ Obras en el barrio San Fernando en Lorca, Murcia.
- ✓ 75 viviendas unifamiliares en Prado Sierra, Tres Cantos, Madrid.

#### Budimex

- ✓ Central de generación de energía en Turów.
- ✓ Circunvalación S5 Gniezno, Krakow.
- ✓ Autovía S19 Lubartow, Krasnik.
- ✓ Autovía A4 Rzeszow-Jaroslów.
- ✓ Autovía S7 Jdrzejow - Granica.
- ✓ Obras en el tramo III de la autovía A1 Strykow-Tuszyn.
- ✓ S11 Circunvalación Jarocina.
- ✓ S7 Expressway Milomlyn - Ostroda.
- ✓ Vía express S5 Korzensko-Widawa.
- ✓ Finalización de la autovía S5 Poznan-Wrocław.
- ✓ Promoción viviendas AVIA, Krakow.
- ✓ Complejo de Oficinas "Business Garden" en Wrocław.
- ✓ Nave de producción y Almacén - Ferrero Poland.
- ✓ Estación de tren en Bydgoszcz.
- ✓ Circunvalación Belchatow, Lodz.
- ✓ Complejo de oficinas para el Centro de Investigación IT en Poznan.
- ✓ Palacio de Congresos en Lublin.
- ✓ Área de despegue del Aeropuerto de Szymany.
- ✓ Carretera Nacional N 21 Slupsk.
- ✓ Ampliación del aeropuerto Szczecin-Goleniów.

#### Internacional

- ✓ Obras en la autopista I-77 en Carolina del Norte, EE.UU.
- ✓ Extensión de Northern Line en el metro de Londres, Reino Unido.
- ✓ Diseño y construcción de la autopista Warrell Creek - Nambucca, en Australia.
- ✓ Obras civiles para Endesa en el Proyecto Hidroeléctrico Los Cóndores, Chile.
- ✓ Obras de ensanche y mejora de la autovía Abi Bakr as Siddique en Arabia Saudí.
- ✓ Obras en las instalaciones aeroportuarias en Heathrow O6.
- ✓ Construcción de edificios para el proyecto ITER TB-O6 en Francia.

- ✓ Línea 6 del Metro de Santiago de Chile.
- ✓ Autopista Serra do Cafezal, entre los municipios de Miracatú y Juquitiba, Sao Paulo, Brasil.
- ✓ Anexo en la Línea 3 de Metro, Plaza Armas, Santiago de Chile.

#### Webber

- ✓ Autovía FM 423, Denton.
- ✓ Obras en la Autopista US 62.
- ✓ SH-99 - Harris.
- ✓ FM 2499 - Denton.
- ✓ Autopista 14/O122, Houston / Harrys County Area.

### Servicios

#### España

- ✓ Contrato para el suministro energético, mantenimiento, limpieza y seguridad de los hospitales de Orense Nosa Señora do Cristal, Santa María Nai y Santo Cristo de Piñor.
- ✓ Contrato de limpieza, recogida de residuos y mantenimiento de zonas verdes en Huelva Capital.
- ✓ Limpieza viaria, recogida selectiva y recogida urbana de Barcelona.
- ✓ Gestión integral y energética del alumbrado de los distritos de Puente de Vallecas, Moratalaz, Ciudad Lineal, Hortaleza, Villa de Vallecas, Vicálvaro, San Blas y Barajas, en Madrid.
- ✓ Recogida de residuos sólidos urbanos y limpieza viaria en Alcobendas, Madrid.
- ✓ Recogida industrial en Mollet, mancomunidad Penedes-Garraf, Barcelona.
- ✓ Limpieza viaria y recogida urbana del municipio de Getxo, Vizcaya.
- ✓ Limpieza viaria y recogida urbana en Santa Coloma de Gramanet, Barcelona.
- ✓ Gestión integral energética del Hospital Príncipe de Asturias de Alcalá de Henares, Madrid.
- ✓ Servicio de recogida y transporte de residuos de la periferia de Madrid.
- ✓ Limpieza viaria, recogida y limpieza de edificios municipales de Orotava, Tenerife.
- ✓ Limpieza, recogida de residuos sólidos urbanos y conservación de parques y zonas verdes de Tomares, Sevilla.
- ✓ Limpieza viaria y recogida urbana de Almendralejo, Badajoz.
- ✓ Mantenimiento de las oficinas y sede de la Oficina de Armonización del Mercado Interior, Alicante.

#### Reino Unido

- ✓ Planta de tratamiento en North Yorkshire.
- ✓ Mantenimiento de carreteras en el condado de Staffordshire.
- ✓ Tres contratos de mantenimiento y mejora de bases militares en zonas sudeste, sudoeste y centro de Inglaterra (50% Amey/Carillion).
- ✓ Renovación de los cruces y cambios de aguja en las regiones de Escocia, Norte de Gales, East Midlands, London North East y London North West.
- ✓ Mantenimiento autopistas Escocia Central (M8).
- ✓ Mantenimiento de viviendas militares en Reino Unido.
- ✓ Contrato para la revisión y evaluación de las infraestructuras de la red de Network Rail.
- ✓ Mantenimiento de las autopistas del Sudeste de Escocia (STRU SE).
- ✓ Mantenimiento red de tren ligero Docklands Lights Railway (DLR).
- ✓ Mantenimiento, modernización y medición de la red de tuberías para Affinity Water.
- ✓ Mantenimiento de infraestructuras militares en Escocia e Irlanda del Norte.

#### Internacional

- ✓ Limpieza y mantenimiento de instalaciones en División Andina, Chile.
- ✓ Servicios de mantenimiento en el aeropuerto de Doha, Qatar.
- ✓ Mantenimiento y limpieza de los equipos de explotación de sulfuros en Chuquicamata, Chile.
- ✓ Servicio integral de obras en las minas del municipio de Talabre, Chile.
- ✓ Conservación de la autopista S7 de Polonia.
- ✓ Mantenimiento del sistema eléctrico en Chuquicamata, Chile.
- ✓ Recogida y tratamiento de residuos urbanos en Poznan, Polonia.



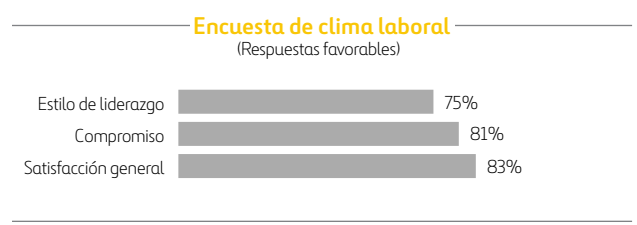
# 4.2. CAPITAL HUMANO: PERSONAS, SEGURIDAD Y SALUD, DERECHOS HUMANOS

## PERSONAS

La combinación de talento y compromiso de los profesionales constituye uno de los pilares del éxito de Ferrovial. Por ello, la compañía tiene entre sus prioridades estratégicas fomentar el desarrollo profesional de todos los empleados, junto con la gestión transversal del talento y la internacionalización de su perfil en un marco que garantice la igualdad de oportunidades sobre la base del mérito.

Por cuarto año consecutivo, Ferrovial cuenta con 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.

El 77% de los empleados que han cumplimentado la encuesta de clima de 2013 recomienda Ferrovial como una buena empresa para trabajar. En la encuesta se ha obtenido un porcentaje medio de respuestas favorables del 70%.



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 88% son personal local.

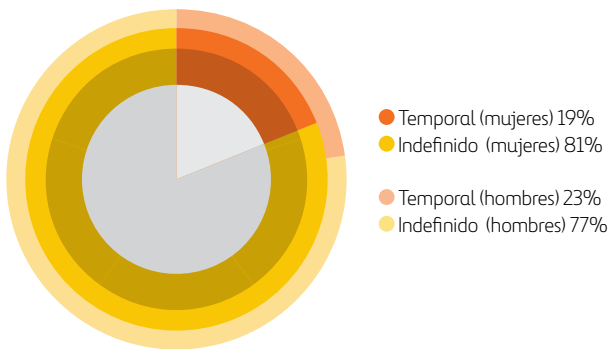
**Formación**

	2014	2013	2012
Número de horas	1.281.414	1.298.579	1.135.614
Horas por empleado	19	21	20
Inversión por empleado (euros)*	258	195	285
% facturación dedicado a formación	0,20	0,15	0,21

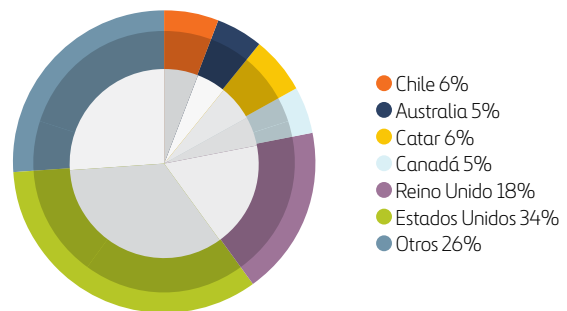
(\*) En el ejercicio 2014 se ha incluido en la inversión en formación, la inversión bonificada por la FTFE. Si se hubiera considerado también en 2013, el ratio habría sido 227 euros.



## Distribución por categoría de contrato



## Distribución de asignaciones internacionales



## Igualdad sobre la base del mérito

Ferrovial vela por que toda su plantilla disfrute de **iguales oportunidades para el desarrollo de su carrera profesional sobre la base del mérito**. Este compromiso viene respaldado por los siguientes hechos:

- Distintivo de Igualdad a Ferrovial (2010 -2016).
- 30% de la plantilla son mujeres. 15% de la dirección son mujeres
- Durante 2014 la Directora de Estrategia se ha incorporado al Comité de Dirección (ver composición del Comité).
- Acuerdo voluntario con el Ministerio de Sanidad, Asuntos Sociales e Igualdad para incrementar en los próximos cuatro años la presencia de mujeres en posiciones directivas hasta alcanzar el 20%.
- La Comisión de Nombramientos y Retribuciones vela para que los procesos de selección de candidatos del Consejo no adolezcan de sesgos implícitos que obstaculicen la selección de Consejeros en razón de circunstancias personales. Para la renovación del Consejo, dicha Comisión decidió buscar deliberadamente mujeres que reuniesen el perfil profesional requerido.

## Internacionalización del talento

La diversidad, dinamismo y carácter internacional de la organización permiten ofrecer a los profesionales oportunidades de carrera y desarrollo:

- Bolsa de trabajo internacional: se publican todas las ofertas que se gestionan a través de responsables específicos de cada negocio (*Global recruiters*). Durante este año se publicaron 6.742 ofertas de empleo y llegaron 302.220 candidaturas.
- Programas de *Secondment*: promueven el intercambio de profesionales internos por un periodo determinado.
- Asignaciones internacionales: 332 en 21 países.
- Red social interna de Ferrovial: canal para el intercambio de conocimiento y colaboración entre empleados con 5.747 publicaciones y 6.950 comentarios vinculados.

## Gestión del talento

La compañía cuenta con políticas consolidadas de desarrollo y gestión del talento destinadas a la práctica totalidad de la plantilla de estructura. El **Proceso de evaluación y desarrollo** alcanza a 24.713 empleados en todo el mundo, lo que supone un 36% de la plantilla total y el 100% de la plantilla de estructura.

Estos procesos de carácter universal y no diferenciados se completan con otras políticas de gestión de colectivos estratégicos como son los directivos y personas de alto potencial, estableciendo procesos como el feedback 360°.

Dentro de los **Planes de sucesión** se realiza una revisión del talento de más de 700 personas con resultado de 264 sucesores identificados para 133 posiciones directivas analizadas.

Para posiciones no directivas, la compañía cuenta con **Programas de Identificación de Talento**, con el objetivo de crear cantera e identificar profesionales con potencial. Por este programa han pasado desde su lanzamiento más de 800 profesionales.

En este ejercicio se ha puesto en marcha un **Programa de Mentoring** que permite el desarrollo diferencial del talento crítico con objeto de hacer crecer el capital intelectual en la compañía, convirtiéndose en una valiosa herramienta para el desarrollo de los futuros líderes de la organización.

## Conocimiento: Formación

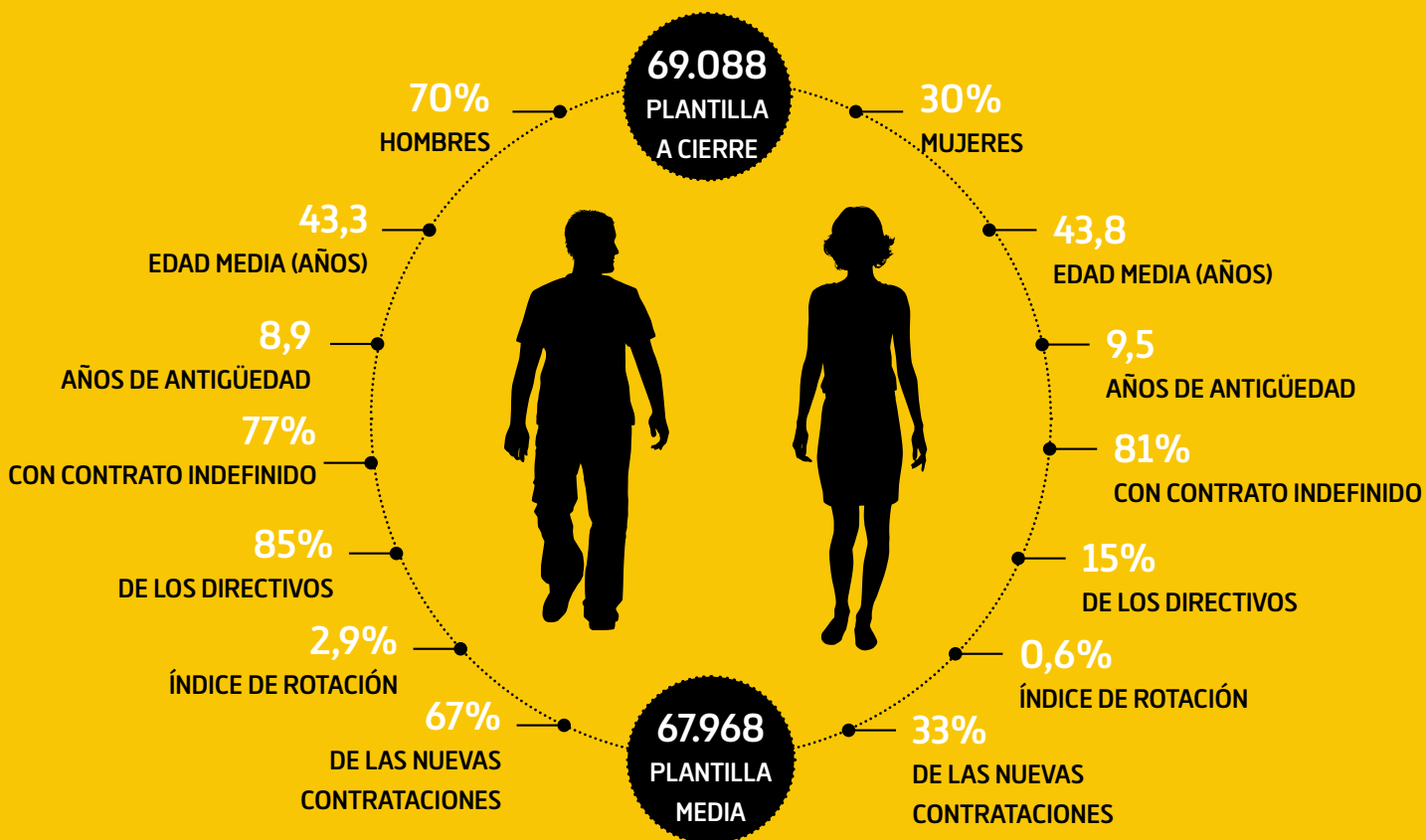
La **Universidad Corporativa de Ferrovial** es un claro exponente y referente de conocimiento desde su creación en 2007:

- 3.375 participantes anuales, un 14% más que en 2013.
- Cerca de 60.000 horas de formación en 2014, un 11% más que en 2013.
- Inauguración de la semana formativa en EE.UU. para dar cobertura a cerca de 700 empleados de este país.
- Programas dirigidos a dotar de conocimientos y habilidades en materia de desarrollo de negocio, como es la 3ª edición del programa *Building Relationships at the Boardroom*, cuyo objetivo principal es la creación de relaciones de valor con el cliente.
- Programas de desarrollo directivo enfocados tanto a mandos como a nuevos *managers*. Destaca el programa de Gestión Directiva en su XI Edición, por el que han pasado cerca de 350 mandos y se han presentado 80 proyectos de innovación.

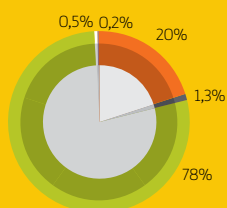
Cerca de **1,3 millones de horas de formación** en el conjunto de la compañía, con una inversión del 0,20% sobre la facturación.



# CAPITAL HUMANO

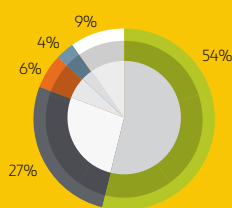


— Por negocio —



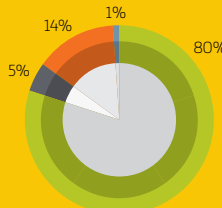
- Servicios
- Autopistas
- Construcción
- Aeropuertos
- Inmobiliaria
- Corporación

— Por países —



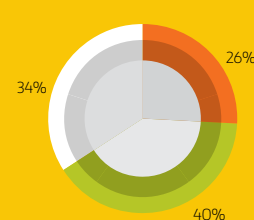
- España
- Reino Unido
- Polonia
- EE.UU. y Canadá
- Otros

— Por categoría —



- Operarios
- Administrativos
- Titulados
- Directivos

— Contrataciones —



- <30 años
- 30-45 años
- >45 años

— Índice de rotación —

**3,6%**

total

**1,09%**

<30 años

**1,54%**

30-45 años

**0,94%**

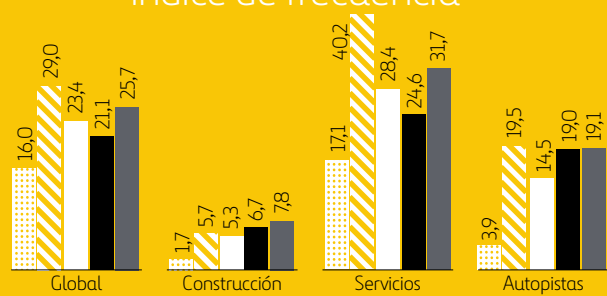
>45 años



## Seguridad y salud



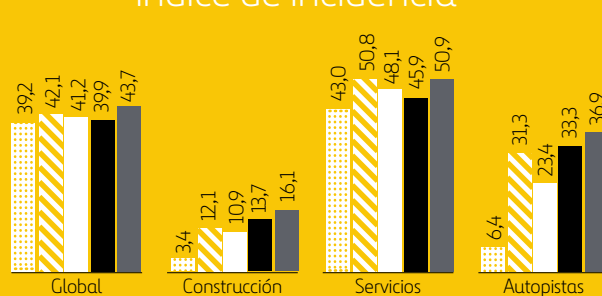
### Índice de frecuencia



● 2014 ● 2013 ● 2012  
 ■ mujeres ▨ hombres



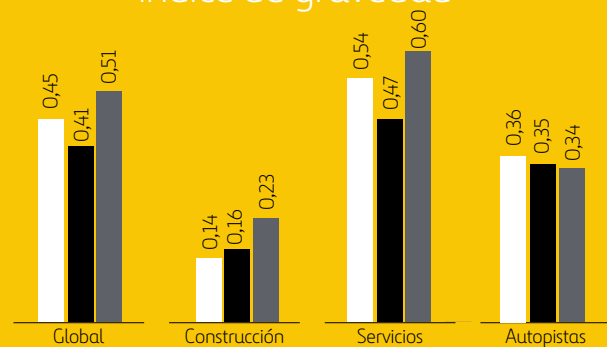
### Índice de incidencia



● 2014 ● 2013 ● 2012  
 ■ mujeres ▨ hombres



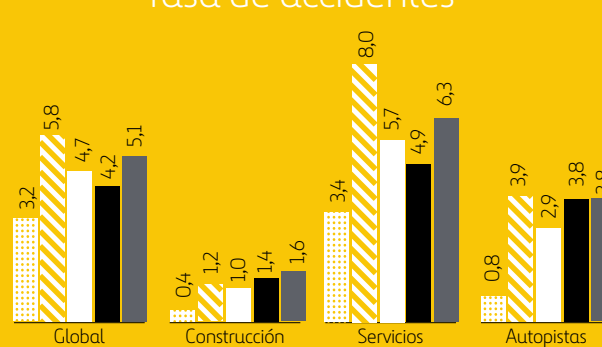
### Índice de gravedad



● 2014 ● 2013 ● 2012



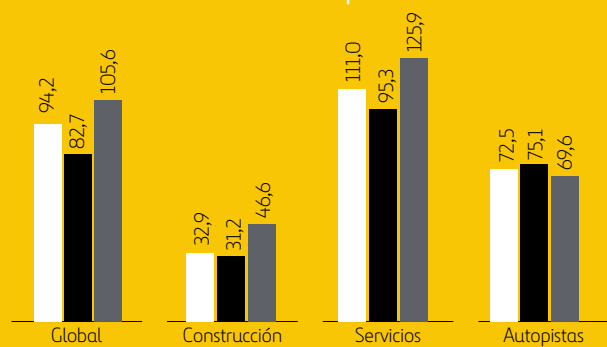
### Tasa de accidentes



● 2014 ● 2013 ● 2012  
 ■ mujeres ▨ hombres



### Tasa de días perdidos



● 2014 ● 2013 ● 2012

Índice de frecuencia: número de accidentes con baja ocurridos durante la jornada laboral por millón de horas trabajadas.

Índice de incidencia: número de accidentes con baja producidos durante la jornada laboral por cada mil personas expuestas.

Índice de gravedad: jornadas perdidas a consecuencia de los accidentes de trabajo por cada mil horas trabajadas.

Tasa de accidentes: número de accidentes en relación al tiempo total trabajado para la totalidad del colectivo de trabajadores. (El resultado es en tanto por doscientos mil).

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).

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 laborales. Para el cálculo de la tasa de absentismo se han contabilizado todos los días perdidos, incluidos los derivados de accidentes 'in itinere'. Cuando no ha sido posible la distribución de datos de accidentabilidad por género, se han incluido en el campo masculino.

## SEGURIDAD Y SALUD

Compromiso con la mejora permanente de la seguridad y la salud de los trabajadores a través del diseño e implantación de sistemas eficaces para prevenir y reducir los riesgos laborales en la empresas de Ferrovial.

Ferrovial desarrolla una intensa actividad en materia de seguridad y salud. La integración de las políticas de riesgos laborales en todas las actividades desarrolladas por la compañía es un objetivo estratégico. En consonancia, el personal directivo tiene su retribución salarial variable referenciada a un objetivo de seguridad y salud.

Ferrovial dispone de Sistemas de Gestión diseñados para cumplir con los requerimientos legales internacionales y adaptados a las diferentes actividades que se desarrollan en cada negocio. Estos sistemas son auditados periódicamente por entidades acreditadas que verifican el grado de adecuación a la normativa legal y su nivel de eficiencia. Además, están certificados siguiendo criterios OHSAS 18001:2007.

Los sistemas de gestión que se aplican permiten prevenir y minimizar riesgos laborales identificados por la compañía. Entre los más frecuentes figuran los derivados de golpes por objetos y equipos de trabajo, las lesiones derivadas de manipulación de cargas o posturales, conducción de vehículos y caídas, entre otros.

Ferrovial está desarrollando su Política de Seguridad Corporativa a través del análisis y evaluación exhaustivos de los riesgos a los que hace frente en su actividad global, con el fin de adoptar las medidas de seguridad necesarias para proteger al máximo a sus empleados.

La compañía dispone de un cuadro de mando que facilita el análisis y la detección de puntos críticos desde tres perspectivas: económica, estadística y técnica.

En 2014 ha desarrollado un plan a tres años para integrar el reporte de accidentabilidad de sus contratistas. En una primera fase, se han identificado los proyectos sobre los que el peso de la seguridad y salud es relevante. El control ejercido por Ferrovial sobre las empresas contratistas está al mismo nivel que el implantado para empleados y centros propios.

Así, a los trabajadores de contratistas, Ferrovial les informa y forma sobre los riesgos de seguridad y salud, y acerca de las medidas de prevención que deben utilizar, exigiendo el mismo nivel de cumplimiento que para empleados propios.

En 2014 se ha solicitado información sobre contratistas en algunos de los contratos representativos de Ferrovial de las divisiones de servicios, construcción y autopistas, obteniendo los siguientes datos estadísticos estimados en materia de salud y seguridad: i) Índice de frecuencia: 6,31 (siendo 6,52 para hombres y 1,93 para mujeres); ii) Tasa de accidentes: 1,26 (siendo 1,3 para hombres y 0,39 para mujeres); Índice de gravedad: 0,10.

Ferrovial por primera vez reporta datos de contratistas. No ha sido posible hacerlo sobre todo el perímetro y al analizar globalmente podría deducirse que el rendimiento de las contratistas mejora al de empleados. Sin embargo, al analizarlo por unidades de negocio se observa que mientras que en Construcción el dato propio y externo es homogéneo, en el caso de Servicios es mucho menor que el dato de empleados ya que la actividad reportada por Servicios corresponde a un perímetro pequeño y a una actividad de menor riesgo que la propia.

### Acciones de prevención de riesgos laborales

	SERVICIOS			AUTOPISTAS			CONSTRUCCIÓN		
	2014	2013	2012	2014	2013	2012	2014	2013	2012
Estudios de prevención de riesgos laborales	1.929	1.338	952	47	45	19	2.959	1.359	1.426
Planes de emergencia	593	574	276	18	16	23	396	180	184
Nº de visitas de los técnicos de prevención	29.309 <sup>1</sup>	7.185	6.313	295	265	453	15.348	4.479	5.750
Formación en prácticas laborales seguras (horas)	515.231	503.352	186.252	6.789 <sup>1</sup>	2.320	3.975	165.116	10.547	12.168
Formación a técnicos de prevención (horas)	24.851	31.070	20.912	389 <sup>2</sup>	2.244	1.448	9.438	2.760	5.385
Reconocimientos médicos a empleados	21.738	21.355	20.912	432	388	513	7.853	3.041	3.048
Porcentaje de Trabajadores Representados en Comités de Seguridad y Salud (%)	59,2	67,4	77,3	38,8	58,6	36,8	67,5	42,2	44,0
Porcentaje de trabajadores que está bajo un Sistema de Gestión de PRL verificado internamente/legalmente (%)	97,2	96,9	97,6	46,7	75,7	77,9	70,5	63,7	69,7
Porcentaje de trabajadores que está bajo un Sistema de Gestión de PRL certificado y verificado externamente (%)	98,0	96,1	96,6	28,2	35,6	50,0	70,5	63,7	69,7

Nota: En este cuadro han sido excluidas las unidades de negocio de Aeropuertos y Corporación por su escasa incidencia en cuanto a accidentes y por su bajo perfil de riesgo.

Construcción: Los incrementos producidos en el ejercicio 2014 se deben principalmente al aumento del perímetro de reporte; y en materia de formación, a la contabilización de las horas de formación de plantilla y contratistas impartidas en el centro de trabajo.

Autopistas: (1) Se ha incluido en 2014 toda la formación impartida en las concesiones y sus correspondientes actualizaciones. (2) En 2013 se realizaron las convalidaciones de dos Master de Prevención de Riesgos Laborales.

Servicios: (1) Se debe, principalmente, a la contabilización de las visitas de la empresa Enterprise adquirida por Amey. Por otra parte Steel ha contabilizado la permanencia de los técnicos exigidos por el cliente en el centro de trabajo.

Los acuerdos en esta materia cubiertos con las organizaciones sindicales son numerosos ya que los propios convenios del sector regulan de forma específica materias como la formación e información, protecciones colectivas, equipos de trabajo, etc. Además de lo anterior, en los centros con más de 50 trabajadores se constituyen comités de seguridad y salud paritarios que permiten una gestión eficiente de los riesgos laborales. Este modelo de gestión favorece que los trabajadores estén expuestos a un riesgo mínimo de contraer enfermedades graves de origen laboral como las procedentes de exposición biológica, ruido, etc. La tasa de enfermedad profesional global fue de 0,10 (0,12 y 0,07 para hombres y mujeres respectivamente).

Analizando cuantitativamente los datos de accidentes del año 2014 se aprecia un incremento coyuntural en contra de las tendencias de los últimos años en los ratios de la división Servicios. Para la mejora de las cifras, la división ha implementado las siguientes acciones específicas:

- Realizar estudios exhaustivos junto con empresas especializadas para la identificación de las causas y los centros en los que se ha producido el incremento de accidentabilidad.
- Mantener reuniones en los centros afectados para aplicar programas específicos de control del absentismo laboral, que contemplan un aumento del compromiso de la dirección, la realización de dinámicas formativas e informativas para mandos y empleados y un seguimiento estadístico mensual de la accidentabilidad por las direcciones regionales y gerencias.

Es destacable la ausencia de víctimas mortales en plantilla propia como consecuencia de accidentes con baja, pero hay que lamentar una víctima mortal por un accidente in itinere.

La tasa de absentismo del ejercicio fue 9,572.

### Campañas de Información y formación en seguridad y salud

Ferrovial ha realizado en 2014 campañas informativas y formativas, enfocadas a la mejora permanente de la seguridad y salud de los empleados y sus centros de trabajo.

- Ferrovial Servicios lanza la campaña “Zero Accidentes” en Portugal.
- Amey continúa con la campaña “Target Zero: let’s make it happen together”.
- Ferrovial Servicios España “2+: más conscientes, más seguros”.

### Reconocimiento y participación en eventos

- Steel, Ferrovial Servicios Chile, reconocida en materia de seguridad y salud por Codelco División andina.
- Ferrovial Agroman premiada por *The Royal Society for Prevention of Accidents* en Reino Unido con el Gold Award 2014.
- Ferrovial Agroman recibe 10 premios del Consejo Británico y de la iniciativa *Considerate Constructors Scheme*.
- Ferrovial Agroman recibe el premio “Pillar” al contratista general del año de la Asociación Regional de Contratistas Hispanos.
- Ferrovial Agroman ha sido reconocida por la Asociación de Contratistas Generales de América, Capítulo de Puerto Rico por su excelente programa y sobresalientes logros en el área de seguridad y salud durante 2013.
- Cadagua alcanza dos millones de horas trabajadas sin accidentes en la IDAM de Al Ghubrach en Omán.
- Ferrovial Agroman participa en el IV Congreso de Prevención de Riesgos Laborales del IRSHT de la Comunidad de Madrid.



# DERECHOS HUMANOS

Nuestro compromiso total con la ética y la integridad de las personas que conforman Ferrovial nos ha posicionado en el mercado como un referente de compañía seria y comprometida con sus *stakeholders*. Rafael del Pino, Presidente de Ferrovial.

En 2014, Ferrovial ha actualizado su Código de Ética Empresarial y una nueva Política de Derechos Humanos que formaliza el compromiso de la compañía con el respeto y la defensa de los mismos.

La política está alineada con el Código de Ética Empresarial de Ferrovial, con los principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas, la Declaración Universal de los Derechos Humanos, la guía de la OCDE para empresas multinacionales y las normativas de la Organización Internacional del Trabajo. Su objetivo es concienciar sobre los derechos humanos en toda la compañía y profundizar en la capacidad para gestionar cuestiones relativas a este tema. La Alta Dirección está comprometida con el cumplimiento de esta política.

Ferrovial velará para que sus empleados la conozcan y dispongan de los elementos necesarios para su cumplimiento. Esta política aplica a: Ferrovial y las sociedades filiales independientemente de su sector de negocio, ubicación geográfica o actividades; a los miembros de los órganos de administración (incluidos los consejos de vigilancia u órganos equivalentes) y a los empleados de cualquiera de las sociedades que componen la compañía.

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

Como firmante del Pacto Mundial de 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.

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

## Gestión responsable de 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.

## 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, 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.

## Sindicación y negociación colectiva

La práctica totalidad de los empleados está cubierta por las regulaciones colectivas laborales en los diferentes países. 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 72% de la plantilla está adherida a convenios colectivos.

### Principios del Pacto Mundial

#### 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

## Igualdad y no discriminación

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

El Código de Ética Empresarial, establece que todos los empleados disfrutarán de iguales oportunidades para el desarrollo de su carrera profesional con independencia de su edad, sexo, estado civil, raza, nacionalidad y creencias. Ferrovial se compromete a establecer una política efectiva de igualdad de oportunidades para que sus empleados desarrollen su actividad profesional sobre la base del principio de mérito. Las decisiones de promoción estarán siempre basadas en circunstancias y valoraciones de carácter objetivo.

El compromiso viene respaldado por:

- Distintivo de Igualdad para la Empresa a Ferrovial vigente hasta 2016.
- El plan de Igualdad firmado con los máximos organismos de las representaciones sindicales de los sectores en los que opera la compañía.
- Reuniones periódicas de las Comisiones de Seguimiento de los planes de Igualdad de los negocios sujetos a estos planes (Servicios, Construcción y Corporación).
- 30% de mujeres en plantilla, del colectivo directivo 15% son mujeres.
- La representación femenina en los órganos de gobierno de Ferrovial, Consejo de Administración, Comité de Dirección es del 12%.
- 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 diez compromisos firmes con un período de implantación que finaliza en el 2017.

## Trato respetuoso e interdicción de la discriminación

Ferrovial asume la responsabilidad de mantener un entorno de trabajo libre de toda discriminación y de cualquier conducta que implique un acoso de carácter personal. Todo trabajador ha de ser tratado de forma justa y con respeto por parte de sus superiores, subordinados y compañeros. Cualquier conducta abusiva, hostil u ofensiva, sea verbal o física, no será tolerada.

## Compromiso con los colectivos desfavorecidos

El compromiso con la igualdad de oportunidades lleva a la compañía a firmar diferentes acuerdos con Fundación Adecco, Plan Familia, entre otros, que permitan la integración de personas con discapacidad procedentes de entornos de exclusión social.

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. Esto se recoge en el convenio firmado con el Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad a través de la Fundación Integra.

## Acoso laboral

Durante 2014, la compañía ha actualizado el Procedimiento para la Prevención del Acoso Laboral, Sexual y/o por razón de sexo. El planteamiento se basa en el Código de Ética Empresarial, y tiene en cuenta lo recogido en la Ley Orgánica 3/2007 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 garantiza el derecho a la intimidad y la confidencialidad de los temas tratados y de las personas que intervienen en el mismo.

## 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 es bajo, ya que Ferrovial tiene la mayor parte de sus inversiones en países de la OCDE con un marco legal exigente en cuanto a protección de los derechos laborales.

## Formación y sensibilización

Como empresa internacional, empleador y contratante de servicios, Ferrovial se compromete a sensibilizar a su entorno, fomentando su conocimiento y promoviendo las buenas prácticas. Todos los cursos de formación que se imparten en los niveles directivos y administrativos sobre el Código de Ética de la compañía incluyen un módulo formativo en Derechos Humanos. En 2010 se puso en marcha un curso de formación online sobre el Código de Ética que ha sido realizado hasta la fecha por 4.675 empleados, con un total de 4.703 horas. Ferrovial aprovecha su participación en foros internacionales y en programas de formación para sensibilizar acerca de la necesaria implicación de las empresas en la protección de los Derechos Humanos. Prueba de ello fue la elección en 2012 de Ferrovial para ostentar la Secretaría del Comité Ejecutivo de Forética y su participación en el Comité Ejecutivo de la Red del Pacto Mundial.

### 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.



## 4.3. MEDIO AMBIENTE Y CAPITAL NATURAL

### ENTORNO

El resultado del Consejo Europeo de octubre de 2014, en el que se aprobaron los objetivos del paquete “Clima y Energía” para el horizonte 2030: 40% de reducción de emisiones (respecto de 1990), 27% de penetración de renovables en el mix energético europeo, y un 27% de eficiencia energética.

En los países donde Ferrovial opera se extienden y consolidan los denominados “mercados de biodiversidad”, siguiendo el ejemplo de esquemas pioneros desarrollados desde hace décadas en países como Estados Unidos, Alemania o Australia. Reino Unido, Francia o España están desarrollando ya sus propios esquemas normativos para facilitar el despegue de estos mecanismos de compensación del impacto ambiental; y es cuestión de tiempo que la Unión Europea establezca una normativa vinculante para los Estados Miembros. Por ello, desde Ferrovial se sigue con atención la evolución de estos mecanismos de mercado, con el fin de prepararse para responder a los retos que plantean y también aprovechar las oportunidades que puedan generarse a medio plazo.

El concepto de “economía circular” pretende mejorar la eficiencia de la economía y reducir el uso de recursos naturales en las actividades productivas. Aspectos como la reutilización, el reciclaje o la gestión avanzada de residuos, se encuentran en el centro de este concepto y tienen claras implicaciones en algunas de las actividades desarrolladas por Ferrovial (v.gr. gestión de residuos).

### ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD

Durante 2014 Ferrovial ha mantenido el liderazgo en sus sectores de actividad, en el ámbito de la responsabilidad y la sostenibilidad ambiental, según la opinión de los principales analistas e índices (Dow Jones Sustainability Index o Carbon Disclosure Project). Uno de los aspectos más valorados de la compañía es su capacidad para mantener el nivel de exigencia en la reducción del impacto ambiental en todas sus actividades, al tiempo que utiliza las capacidades y tecnologías desarrolladas para este objetivo, como palanca para la generación de ideas y modelos de negocio en un contexto de crisis ambiental a escala global.

Así, aspectos como la eficiencia en el uso de la energía y los recursos naturales, o la reducción de emisiones y vertidos, son una prioridad para reducir el impacto global de la organización, 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 inteligente de ciudades o la movilidad de bajas emisiones responden a expectativas de las sociedades más avanzadas, al tiempo que pueden generar valor sostenible para Ferrovial. Más recientemente, la conservación de la biodiversidad se considera también una línea prioritaria, apoyada en un mejor conocimiento científico y técnico.



Las actividades de Ferrovial están estrechamente relacionadas con algunas de las principales fuentes antrópicas de emisión de carbono. La movilidad de personas genera a escala global en el entorno el 25% de las emisiones totales y es la fuente que más ha crecido en las dos últimas décadas. Las ciudades y los edificios, por su parte, generan por encima del 30% de las emisiones globales de gases de efecto invernadero.

Por todo ello, un aspecto particularmente destacado de la estrategia de sostenibilidad de Ferrovial es la forma en la que la organización responde a los retos y oportunidades del cambio climático, a medio y largo plazo. Por un lado, manteniendo objetivos muy ambiciosos de reducción de emisiones (un 21,3% respecto de los niveles de 2009) que se van cumpliendo de forma holgada. 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. Y también es consciente de los grandes retos de próximas décadas, que requerirán grandes inversiones en soluciones innovadoras y complejas, para las que Ferrovial tiene capacidad, conocimientos y tecnologías que pueden abrir la puerta a nuevas oportunidades de negocio.

## OBJETIVOS A MEDIO Y LARGO PLAZO (2014-2020)

**Cambio climático:** Se han establecido objetivos a escala global, en el horizonte 2020. Así, Ferrovial se fijó una reducción del 21,3% de las emisiones frente al Importe Neto de la Cifra de Negocio (t CO<sub>2</sub>eq/millones €) para 2020 respecto del año base 2009. Se ha concretado un objetivo para 2014 de una reducción del 9,6% en términos relativos respecto al año base. Esto supondría mantener las emisiones del scope 1&2 y los consumos energéticos y eléctricos en los mismos niveles que en 2009, aún teniendo un 16,7% más de facturación.

Así, el objetivo para 2014, en términos comparables de facturación, ha sido alcanzar una reducción de Scope 1&2 en términos absolutos de 77407 tCO<sub>2</sub>eq respecto 2009 que corresponden 67344 tCO<sub>2</sub>eq y 10.063 tCO<sub>2</sub>eq a Scope1 y 2 respectivamente.

Como conclusión, en 2014, el objetivo se ha cumplido al reducirse las emisiones en 228.606 tCO<sub>2</sub>eq respecto al año base.

También se está impulsando la compra de electricidad procedente de fuentes renovables, siendo el objetivo para este año que el 100% de la electricidad comprada por Amey proceda de fuentes renovables.

**Eco-eficiencia:** Desarrollo de un método contrastado para el cálculo de la huella hídrica, con un alcance del 100% a escala global en 2016. En 2014, se ha concretado un objetivo de reducción de consumo de agua del 4,6% respecto al año 2013.

Asimismo, se ha adoptado el compromiso de implementar Planes de Movilidad en todas las sedes de Ferrovial y sus empresas para 2016.

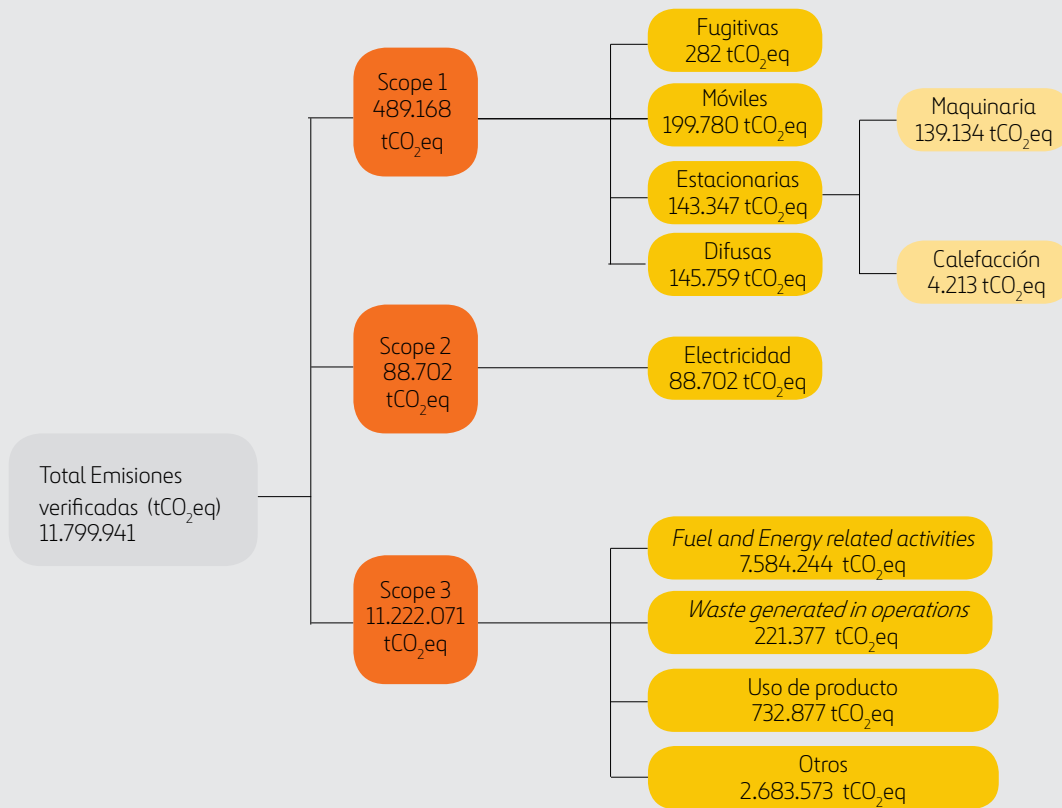
**Biodiversidad y Capital Natural:** El objetivo para 2016 es que el 100% de las ventas de Construcción y Autopistas se desarrollen bajo un esquema de evaluación cuantitativa del impacto sobre el capital natural.

# MEDIO AMBIENTE





Emisiones GEI (Scope 1&2&3&Biomasa) en términos absolutos, por tipo de fuente



La metodología de cálculo está basada principalmente en GHG Protocol (WRI&WBCSD) por ser la más aceptada, en el ámbito internacional, manteniendo además la conformidad con la ISO14064-1. Sin embargo, se han utilizado otras metodologías para tener en cuenta aspectos específicos del negocio, por ejemplo DEFRA y DECC para las operaciones en Reino Unido, y EPER para la estimación de las emisiones difusas de vertederos. Para el cálculo se considera el control operacional como perímetro.



## GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL

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.

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.
- Estrategia de Movilidad Sostenible para los trabajadores de Ferrovial. También se han incorporado acciones para la mejora de las flotas de vehículos.
- 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.

### Emisiones GEI (Scope 1&2)

Área de Negocio	Empresa	2014	2013	2012	2009 (base)
Servicios	Amey	128.927	130.563	123.285	147.608
	Ferrovial Servicios	249.633	258.244	266.770	404.274
Autopistas	Cintra	15.045	14.287	13.633	15.684
	Budimex	55.749	62.394	68.853	47.665
	Cadagua	27.862	48.107	48.062	63.221
Construcción	Ferrovial Agroman	69.053	50.255	50.283	74.934
	Webber	30.820	30.263	45.805	52.194
Corporación	Ferrovial	781	638	711	896
<b>Total t CO<sub>2</sub>eq</b>		<b>577.870</b>	<b>594.752</b>	<b>617.403</b>	<b>806.476</b>

Los cambios de perímetro respecto al año pasado se deben a que bajo la marca Amey se incluyen las emisiones correspondientes a Amey, Enterprise y AmeyCespa.

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.
- Electricidad: emisiones indirectas consecuencia del consumo de electricidad comprada a otras empresas que la producen o controlan.
- Equipos estacionarios: aquellos equipos fijos como grupos eléctricos, calderas, hornos, quemadores, turbinas, calentadores, incineradores, motores, flameadores, 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.

En el 2014, las emisiones en términos absolutos de Ferrovial, a escala global, han disminuido un 28% con respecto al año base 2009 y un 3% respecto al año anterior.

En general, las empresas continúan con la tendencia de disminuir sus emisiones en términos absolutos. La reducción de emisiones alcanzadas es fruto de las medidas implantadas en las áreas de negocio como:

- Establecimiento de criterios de eficiencia en la compra, *renting* o *leasing* de vehículos y maquinaria.
- Aumento de vehículos alternativos.
- Uso de combustibles alternativos.
- Planes de movilidad de empresa.
- Incorporación de medidas activas de eficiencia energética en los edificios de las sedes corporativas.
- La contratación de electricidad procedente de fuentes renovables. En este ejercicio el 16,7% de la electricidad consumida procede de fuentes renovables. Conviene destacar el caso de Amey cuyo consumo eléctrico en este ejercicio procede en su totalidad de fuentes renovables.
- Disminución de la actividad de secados térmicos que demandaban altos consumos energéticos de gas natural.

Como excepción, Ferrovial Agroman ha aumentado sus emisiones debido a que el tipo de obra realizada ha requerido un mayor consumo energético. Por otro lado, el ligero aumento de las emisiones en Cintra es consecuencia de que las últimas autopistas incorporadas se han puesto en funcionamiento en su totalidad.

### Evolución de las emisiones GEI (Scope 1&2) en términos relativos. (Financial Intensity)

t CO <sub>2</sub> eq/ Millones €				Reducción 14vs13	Reducción 14vs09
2014	2013	2012	2009 (base)		
66,25	73,84	80,57	107,94	-10,28	-38,62

El indicador de la tabla mide la evolución de las emisiones absolutas frente al volumen de actividad de la empresa, utilizando como mejor indicador el Importe Neto de la Cifra de Negocio (INCN). En 2014 Ferrovial ha reducido el indicador de intensidad relativo en un 38,62% respecto al 2009, lo que proporciona un margen suficiente para el cumplimiento de los objetivos 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, como la crisis económica en España.

El resultado es bueno. Tras analizar la evolución de las emisiones y de la facturación se observa que, en términos absolutos, las emisiones disminuyen a pesar del aumento de la facturación.

## Emisiones Biogenic CO<sub>2</sub>

De acuerdo con el IPCC (*Intergovernmental Panel on Climate Change*) y el estándar *Protocol for the quantification of greenhouse gas emissions from waste management activities*, el CO<sub>2</sub> procedente de la combustión del biogás captado y canalizado que es quemado en antorcha o en procesos de cogeneración debe ser reportado como cero.

Esto se debe a que este gas que procede de la descomposición de productos que contienen materia orgánica de origen animal o vegetal fue anteriormente capturado por los organismos vivos y, por tanto pertenece a un ciclo neutro de carbono.

Sin embargo, el protocolo recomienda la cuantificación y *reporting* del Biogenic CO<sub>2</sub>.

Biogenic CO <sub>2</sub> (t CO <sub>2</sub> eq)	2014	2013	2012	2009 (base)
Cadagua	53.339	50.160	16.672	1.191
Amey	6.979	6.564	6.979	7.436
Ferrovial Servicios	36.693	38.005	34.936	25.672
<b>Total</b>	<b>97.011</b>	<b>94.728</b>	<b>58.587</b>	<b>34.299</b>

## Emisiones GEI (Scope 3)

Ferrovial calcula el scope 3 siguiendo las pautas recogidas en *Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard* publicado por Green House Gas Protocol Initiative, el WRI y el WBCSD.

A renglón seguido se detallan las actividades, productos y servicios, con respecto a las que 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

## Emisiones GEI (Scope 3)

Categoría	2014	2013	2012
<i>Investments</i>	629.635	629.635	805.044
<i>Fuel and energy related activities</i>	7.584.244	8.842.849	9.434.307
<i>Capital Goods</i>	655.689	648.426	569.407
<i>End of life treatment of sold products</i>	171.155	53.617	52.703
<i>Purchased goods and services</i>	750.808	593.438	743.192
<i>Upstream transportation and distribution</i>	451.358	461.333	461.487
<i>Waste generated in operations</i>	221.377	306.389	212.976
<i>Employee commuting</i>	1.379	819	792
<i>Business travel</i>	11.539	7.015	6.606
<i>Use of sold products</i>	732.877	669.249	641.031
<i>Upstream leased</i>	2.009	1.022	1.405
<b>Total t CO<sub>2</sub>eq</b>	<b>11.222.071</b>	<b>12.213.793</b>	<b>12.928.949</b>

o adquiridos por la compañía en el año, en función de la información recogida en las Cuentas Anuales Consolidadas 2014.

- *Fuel and energy related activities*: dentro de este apartado se considera la energía que es necesaria para producir los combustibles y electricidad que la empresa consume y la pérdida de electricidad en el transporte.
- *Upstream transportation and distribution*: incluye las emisiones procedentes del transporte y la distribución de los principales productos adquiridos en el ejercicio.
- *Waste generated in operations*: Las emisiones en este apartado están relacionadas con los residuos generados por la actividad de la empresa que han sido reportados en 2014.
- *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 2014 por lo que se han considerado las emisiones de 2013.
- *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.

## DESEMPEÑO MEDIOAMBIENTAL

### Gestión de residuos

#### Residuos no peligrosos

Los residuos no peligrosos generados en 2014 ascienden a 622.588 toneladas. Esta cifra recoge los enviados a planta de tratamiento ya que los reciclados están recogidos dentro de otra categoría.

Se observa una ligera disminución respecto al año anterior con el mismo perímetro de *reporting* e incluyendo los residuos procedentes del parque de maquinaria en construcción. El resto del volumen producido en esta unidad de negocio se encuentra recogido en la cifra de RCDs.

	2014	2013	2012
Amey	422.154	577.982,14	699,41
Ferrovial Servicios	20.650,67	6.080,65	68,83
Cintra	1.160,73	680,2	1.045.002,84
Construcción	72	0	1402,4
Cadagua	178.543,60	183.997,52	141,2
Corporación	7,09	7,02	N.D
<b>Total (t)</b>	<b>622.588</b>	<b>768.748</b>	<b>3.356,85</b>

El objetivo de disminución de producción de residuos no peligrosos está estrechamente ligado al objetivo de aumento de material reciclado.

Esta es la fracción de los residuos sobre los que se tiene capacidad de gestión, ya que la producción como tal depende del tipo y número de contratos.

El incremento de un 5% del material reciclado respecto a la cifra de 2013 supone una disminución de 4.892 Tn en la generación de residuos para 2014, ampliamente alcanzado.

#### Residuos peligrosos

La mayoría de los residuos peligrosos generados proceden de las filiales internacionales de la compañía, 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)).

	2014	2013	2012
<b>Total (t)</b>	<b>73.245</b>	<b>14.557</b>	<b>3.542</b>

#### 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 habitualmente están encaminados a mejorar por un lado la gestión de estos residuos y por otro a minimizar su generación. En los últimos años Ferrovial Agroman y Amey se han marcado como objetivo 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.

La bajada en los volúmenes de RCDs gestionados se debe al desarrollo natural de un proceso de construcción. Siendo al principio de las obras cuando se realizan las tareas de demolición, con la consiguiente gestión de los residuos generados. Si no se han comenzado nuevos contratos es normal la disminución observada. La evolución anual de RCDs gestionados es:

	2014	2013
<b>Total (m³)</b>	<b>1.182.555</b>	<b>10.882.869</b>

#### Reciclaje

El volumen de material reciclado ha aumentado significativamente respecto al año 2013. El total de material reciclado asciende a 540.287 t.

Se ha establecido un objetivo de aumento de reciclaje de residuos del 5% anual tomando 2013 como año base.

	2014	2013	2012
<b>Total (t)</b>	<b>540.287,00</b>	<b>97.840,00</b>	<b>13.953,00</b>

#### Consumo de agua

Durante el año 2014 se observa un leve descenso en el consumo global de agua.

Este año se comenzó a diferenciar el caudal de agua según el origen del suministro. A lo largo de 2015 se trabajará para desarrollar una metodología que sienta las bases para implementar un sistema de cálculo de huella hídrica. Esto permitirá mejorar la información al respecto y desarrollar líneas de compensación integradas con aspectos sociales.

Consumo de agua	2014	2013	2012
Amey	104.617	51.600	85.261
Ferrovial Servicios	839.460,07	1.048.718	1.165.006
Cintra	53.339	62.092	58.667
Construcción	519.056,14	531.008	950.517
Cadagua	232.030	236.877	353.001
Corporación	3.375	3.237	3.364
<b>TOTAL (m³)</b>	<b>1.751.877,91</b>	<b>1.933.592</b>	<b>2.615.816</b>

#### Biodiversidad

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, Estados Unidos).

Adicionalmente, durante 2013 la compañía se comprometió 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”.

### 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 la misma. 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 2014, a nivel nacional se trabajó en 26 obras sometidas a Declaración de Impacto Ambiental, hubo restricciones debido a la existencia de fauna protegida en 12 de ellas, 19 estaban ubicadas en Espacios Naturales Protegidos y 15 tenían cursos de agua de alta calidad en sus proximidades.

A nivel internacional se identificaron trabajos en 5 zonas protegidas. En ninguna de ellas se dio un impactos significativos y cuentan con planes de acción específicos en algunos casos desarrollados junto a grupos críticos de interés como Natural England and Wildlife Trust, Peterborough City Council o Sheffield University. 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.

Por otro lado, con el objetivo de identificar posibles afecciones a masas de agua debidas a la captación por parte de Ferrovial, se ha puesto en marcha un proyecto para determinar la huella hídrica de sus operaciones e identificar posibles impactos en aquellas zonas con mayor estrés hídrico.

En relación a los vertidos, en algunos casos se han producido afecciones a masas de agua y hábitats relacionados en forma de vertidos accidentales puntuales al agua. Estos vertidos proceden principalmente de lodos de obra u otras sustancias que han causado turbidez así como lixiviados procedentes de vertederos que superaban los parámetros de vertido. Estos incidentes puntuales han sido motivo de apertura de expediente sancionador y en todos los casos se han tomado las medidas oportunas para subsanar los incidentes y mitigar sus efectos.



### Especies amenazadas

<i>Anthus pratensis</i>	Red Status (Birds of Conservation Concern in Ireland (BoCCB))
<i>Austroptamobius pallipes</i>	En Peligro (Lista Roja de la UICN)
<i>Canis lupus</i>	En Peligro (Livro Vermelho dos Vertebrados de Portugal)
<i>Caretta caretta</i>	En Peligro (Lista Roja de la UICN)
<i>Chersophilus duponti</i>	En Peligro (Livro Vermelho dos Vertebrados de Portugal)
<i>Chlidonias níger</i>	En Peligro (Libro Rojo de las Aves (ES))
<i>Coscinia romeii</i>	En Peligro (Libro Rojo de los Invertebrados de España)
<i>Fusconaia askewi</i>	En peligro (US Fish and Wildlife Service)
<i>Lutra lutra</i>	Near threatened (Lista Roja de la UICN)
	Protected (UK BAP priority species (JNCC))
<i>Numenius arquata</i>	Red Status (Birds of Conservation Concern in Ireland (BoCCB))
<i>Nyctalus azoreum</i>	En Peligro (Lista Roja de la UICN)
	En Peligro Crítico (Livro Vermelho dos Vertebrados de Portugal)
<i>Margaritifera margaritifera</i>	En Peligro (Lista Roja de la UICN)
<i>Motacilla cinerea</i>	Red Status (Birds of Conservation Concern in Ireland (BoCCB))
<i>Myotis daubentonii</i>	Protected (UK BAP priority species (JNCC))
<i>Oxyura leucocephala</i>	En Peligro (Lista Roja de la UICN)
	En Peligro (Libro Rojo de las Aves (ES))
	En Peligro (Catálogo Nacional de Especies Amenazadas (ES))
<i>Pipistrellus pygmaeus</i>	Protected (UK BAP priority species (JNCC))
<i>Pluvialis apricaria</i>	Red Status (Birds of Conservation Concern in Ireland (BoCCB))
<i>Salmo Salar</i>	En Peligro Crítico (Livro Vermelho dos Vertebrados de Portugal)



## 4.4. CAPITAL INTELLECTUAL: INNOVACIÓN

### OBJETIVO

Ferrovial considera que retos como la concentración de la población en grandes ciudades, el continuo incremento de la demanda energética y otros recursos como el agua, la globalización de los mercados o la compatibilización del desarrollo con la conservación del Medio Ambiente pueden convertirse en oportunidades y que la innovación es la herramienta con la que dar respuesta a estos desafíos y una de las principales fuentes de creación de riqueza sostenible para todos sus *stakeholders* y la sociedad en general.

M€	2014	2013	2012
Inversión en I+D	42,6	32,9	32,6

### MODELO

El Director General de Sistemas e Innovación lidera el Grupo Global de Innovación, cuya misión es definir la estrategia, coordinar los programas globales y contribuir al afianzamiento de la cultura de innovación. Cuenta con representantes de todas las líneas de negocio, (los directores de innovación) y funciones clave de recursos humanos.

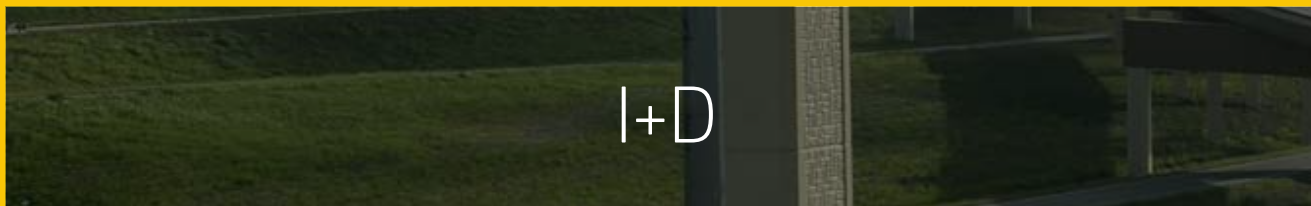
Ferrovial desarrolla programas de fomento de la cultura de innovación en toda la organización, facilitando la identificación e implantación de soluciones innovadoras en los negocios y clientes, de acuerdo con la estrategia y áreas prioritarias definidas. La compañía ha celebrado este año la segunda edición de Zuritanken, el programa de innovación para empleados, para resolver cuatro retos planteados por las unidades de negocio. Se recibieron 677 ideas, de las que el 45% fueron presentadas por equipos frente a un 15% de la primera edición. En 2014 se realizó el programa de emprendimiento corporativo Shuttle cuyo objetivo es descubrir propuestas de valor, validarlas en los mercados de Ferrovial y convertirlas en negocios. El programa refuerza el desarrollo del liderazgo emprendedor dentro de la compañía, entendiéndolo como la capacidad de transformar ideas en realidades y contribuir al desarrollo de talento.

Además de las iniciativas que Ferrovial desarrolla internamente, la compañía enriquece, por medio del intercambio con el exterior, los procesos de innovación a través de un ecosistema de socios formado por empresas, administraciones públicas, universidades y emprendedores bajo un modelo de innovación abierta. Ferrovial destaca el papel de los emprendedores, que aceleran el proceso innovador con tecnologías y modelos de negocio disruptivos, que por el alto nivel de riesgo, son más difíciles de desarrollar dentro de los límites de la empresa. Entre las distintas iniciativas de *startups* en las que la compañía participó el pasado año destacan: Madrid Smart Lab, Open Cities Challenge, Spain Startup, Pasion>ie, y IBM Smartcamp.

Ferrovial forma parte de redes empresariales internacionales, y ejerce su rol como miembro activo para el impulso de las políticas de investigación, desarrollo y innovación. Este año asumió la presidencia de ENCORD, y participó en Shift2Rail, la primera *Joint Technology Initiative* europea focalizada en infraestructuras de ferrocarril, además de participar en diversas convocatorias del programa Horizonte 2020.

Ferrovial ha sido galardonada, en la categoría de internacionalización, con el Premio Nacional de Innovación y Diseño que otorga el Ministerio de Economía y Competitividad, a través de la Secretaría de Estado de I+D+i. El premio se ha concedido por la presencia de la innovación en múltiples ámbitos de su actividad empresarial, su modelo de innovación abierta, su labor para fomentar el talento, así como el liderazgo de la compañía en proyectos europeos y mundiales.





## Estrategia

Un gobierno común para establecer el modelo de innovación abierta y abordar los desafíos y oportunidades.

Una comunidad que busca identificar a las personas relevantes y habilitar un clima cultural adecuado.

Una compañía que dispone de los recursos necesarios para su desarrollo, como información, financiación, ecosistema y programas que soportan el modelo.



Durante 2014 Ferrovial gestionó una inversión total en I+D de 42,6 millones de euros, en los más de 100 proyectos en curso.

## Foco

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

## Proyectos

### Servicios

Prestación eficiente de servicios urbanos y medioambientales, así como en el mantenimiento de infraestructuras.

- **Living Lab de Guadalajara:** espacio para el despliegue de nuevas tecnologías y prueba de su funcionamiento a través de la interacción real con los ciudadanos.
- **Modelo de optimización sistemas de separación de materiales:** medición y optimización del diseño y operación de las plantas de tratamiento mecánico de separación de residuos urbanos (en colaboración con el MIT).
- **City Street Scanning:** utilización de sensores y cámaras colocados en la ciudad y en flotas de vehículos para evaluar automáticamente las condiciones de las infraestructuras municipales.
- **Madrid Smart Lab:** programa de aceleración para emprendedores para probar soluciones que mejoran la vida de los habitantes de un distrito de Madrid.

### Autopistas

Uso de nuevas tecnologías para mejorar la caracterización de los usuarios, la realización de previsiones de tráfico más precisas, y el desarrollo de nuevos medios de pago por uso de la infraestructura.

- **Big Data:** proporciona nuevos datos de movilidad y hábitos de transporte para la toma de decisiones y la mejora de la gestión de las vías.
- **SATELISE:** aplicación para móviles para facilitar el pago del peaje.
- **Dynamic Pricing (Tarificación Dinámica):** optimización de los ingresos en las *managed lanes* de autopistas aplicando una tarificación variable en tiempo real.

### Construcción

Aplicación de técnicas para la mejora de la productividad, la movilidad y calidad en obras, y la seguridad y salud de las personas, mitigando el impacto ambiental.

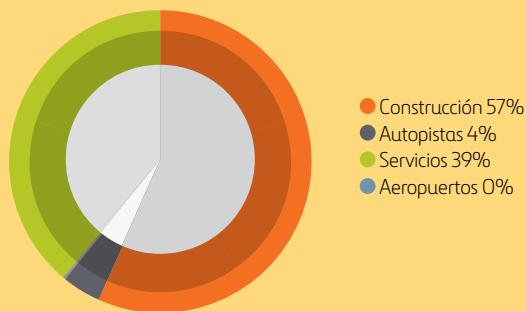
- **ÓPTICA:** utilización de drones para topografía avanzada y seguimiento de obras.
- **BIM:** aplicación de modelos 3D para el diseño y construcción de edificios y obra civil.
- **PRENDE:** servicio digital orientado a ciudadanos para concienciar sobre los beneficios de la rehabilitación energética de viviendas (galardonado con el premio EnerTic 2014).
- **Tunneling:** evaluación de los movimientos del terreno debido a la construcción de túneles y sus efectos sobre construcciones adyacentes (en colaboración con el MIT).

### Aeropuertos

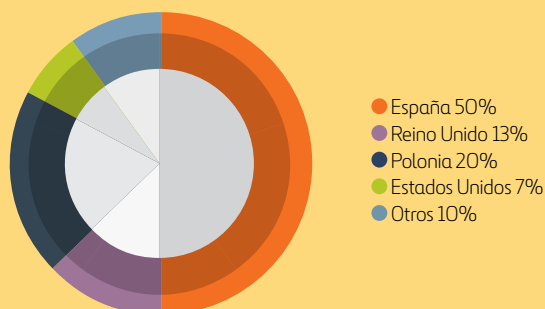
Mejora de la experiencia del pasajero y de las operaciones.

- **Not a step wasted - Power Floor:** paneles interactivos instalados en Heathrow que se iluminan con las pisadas y reducen el consumo energético.
- **Mobile Display Units:** pantallas de visualización de información para el usuario, controladas de forma centralizada sin necesidad de cables de alimentación.
- **Airfield Asset Inspector:** permite tecnificar la gestión de activos, la inspección de aeródromos y equipos de ingeniería del área de operaciones mediante un vehículo dotado de *tablet* con GPS de alta precisión.

#### Proveedores por división



#### Proveedores por origen



## 4.5. CAPITAL INDUSTRIAL: CADENA DE SUMINISTRO CALIDAD

### CADENA DE SUMINISTRO

Ferrovial tiene una cadena de suministro que sigue los Principios del Pacto Mundial y los estándares de cadena de suministro de FTSE4Good.

Para Ferrovial la gestión de la cadena de suministro es un tema fundamental incluido en el Plan 20.16. De los 62.612 proveedores, un 95% corresponde a la actividades de Construcción y Servicios.

Ferrovial trata de establecer relaciones de largo plazo con sus proveedores (entendiendo por proveedor tanto a suministradores, como arrendadores y subcontratistas).

#### Descripción de la cadena de suministro

En la división de Construcción la gran mayoría de las compras tienen como destino las obras en ejecución de cada momento. Una mínima parte va a las oficinas, departamentos y servicios que dan soporte a la ejecución de las mismas.

La cadena de suministro está integrada por la siguiente tipología de proveedores: Suministradores (fabricantes y distribuidores): proveedores de materiales y maquinaria; Subcontratistas: realizan la ejecución de unidades de obra. Aportan personal y medios de trabajo, pudiendo, además, aportar o no el suministro de materiales; Arrendadores de maquinaria y medios auxiliares (según el tipo de máquina y/o equipo aportan personal para su operación); Empresas de prestación de servicios distintos de unidades de obra (no se consideran subcontratistas): empresas de ingeniería, supervisión, servicios legales, seguridad, transportes, empresas de prestación de servicios públicos, etc.

En el sector existe un elevado número de proveedores con un alto grado de subcontratación, dependiendo del tipo y dimensión de la obra y del país en el que se realiza. También se da un elevado porcentaje de proveedores locales, ya que la construcción está muy ligada al lugar en el que se ejecuta cada obra y en algunos casos los requerimientos de cada mercado local. La tipología de proveedores es muy variada, desde grandes multinacionales con implantación mundial y altamente tecnificadas, hasta pequeños proveedores (principalmente subcontratistas) locales para trabajos menos cualificados.

Como consecuencia del inicio de actividades en nuevos países (Australia, Omán y Francia) y así como por crecimiento en los que ya Ferrovial estaba presente, se han producido cambios relevantes durante 2014.

Es importante resaltar que el desarrollo del negocio a nivel internacional en grandes proyectos, se realiza en muchos de los casos mediante UTE o Joint Ventures con socios locales, que aportan el conocimiento del mercado local de proveedores, y facilitan desde el primer momento un acceso rápido a estos proveedores. Como consecuencia de lo anterior, a medida que se han ido contratando en nuevos mercados, el sistema de evaluación y seguimiento de la

calidad de proveedores ha ampliado su cobertura. A su vez, es necesario tener en cuenta los propios sistemas de calidad de nuestros socios, lo que en ocasiones se traduce en un sistema de seguimiento específico y a medida de cada UTE.

En la división de Servicios, se ha diseñado un plan de integración de los procesos que conforman el ciclo de aprovisionamiento. Este plan considera el proceso completo de la cadena de suministro, desde la gestión de la necesidad hasta el pago y traslado de esta compra/subcontratación al cliente final, con el objetivo de dar traslado y cumplimiento de sus necesidades y demandas.

La gestión de la necesidad se canaliza a través de un sistema automatizado en el que, en función de la categoría de producto/familia y/o de su importe, los pedidos se centralizan en el Departamento de Aprovisionamiento o bien se realizan a proveedores con acuerdos marco negociados previamente. Estos acuerdos establecen las mejores condiciones para ambas partes y consideran a los proveedores como socios de largo plazo.

En la división de Servicios no ha habido cambios significativos en la cadena de suministro a lo largo de 2014, excepto una mayor centralización de las compras y el establecimiento de acuerdos comunes para España. En 2015 se prevén cambios sustanciales debido al proyecto tecnológico de integración del ciclo de aprovisionamiento.

### Política Global de Compras

Afecta a todas las empresas de Ferrovial. Está basada en unos principios de obligado cumplimiento tanto antes de efectuar la compra, como durante y después. Durante todo el proceso impera el principio de integridad, basado en el Código de Ética Empresarial y las políticas de Responsabilidad Corporativa. En algunos negocios existen políticas específicas de compras que complementan y desarrollan la política corporativa.

### Comité de compras globales

Creado en 2011. Está liderado por el CIO (Chief Information Officer) de Ferrovial, y compuesto por los responsables de Compras de las distintas divisiones. Su objetivo es asegurar la coordinación, seguimiento y control sobre las actividades globales de compras en Ferrovial, con los siguientes retos: aprovechar las sinergias entre negocios; compartir las buenas prácticas; mejorar la función global de compras; facilitar el conocimiento mutuo.

### Código ético para compradores

Vigente en las divisiones de Construcción y Servicios, marca las líneas generales de actuación para el trabajo cotidiano en compras, basado en una relación rigurosa, ética y eficaz. Es complementario al Código de Ética Empresarial de Ferrovial y aplicable a todo el personal de las Direcciones de Compras en las que está vigente, a los que se forma para su conocimiento y se exige su cumplimiento.

### Cláusula de Responsabilidad Corporativa

Ferrovial incluye una Cláusula de Responsabilidad Corporativa en los contratos con el proveedor que 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; además de estudiar una posible colaboración con Ferrovial para la realización de proyectos conjuntos de ayuda a colectivos desfavorecidos en algunos contratos.

### Perfil del proveedor

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, basado en los principios del Pacto Mundial y los estándares de FTSE-4Good. La mayor parte de las compras se realizan en países OCDE o en países de ingresos medios/altos y altos (según Banco Mundial).

Para Ferrovial la contratación de empresas locales es predominante en todos los mercados en los que opera, aproximadamente el 97% son proveedores locales en cada país.

En Construcción, la política de compras parte de un procedimiento organizativo general, con principios y normas básicas, y posteriormente se desarrolla a nivel de cada país, regulando el proceso completo. En el caso de Servicios, tanto en España como en Reino Unido la mayoría de los proveedores son locales, siempre teniendo en cuenta el interés de la compañía. 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 el objeto de aprovechar las ventajas competitivas de otros mercados.

### Selección y evaluación continua de proveedores

La División de Construcción realiza un control y seguimiento de la calidad de sus proveedores, mediante evaluaciones realizadas por los jefes de obra a la finalización de los suministros/trabajos. También pueden ser anuales para suministros o trabajos de larga duración o cuando se producen incidencias, tan pronto como estas 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 y comportamiento medioambiental.

Se considera que se ha producido una incidencia cuando la puntuación media de la evaluación no llega a lo establecido según los parámetros. "Proveedor rechazado" es aquel que ha tenido tres incidencias en un año o una incidencia "muy grave".

En servicios, que se encuentra en periodo de transición, se han elaborado unos procesos provisionales de selección y evaluación de proveedores. Fundamentalmente se diferencian dos fases:

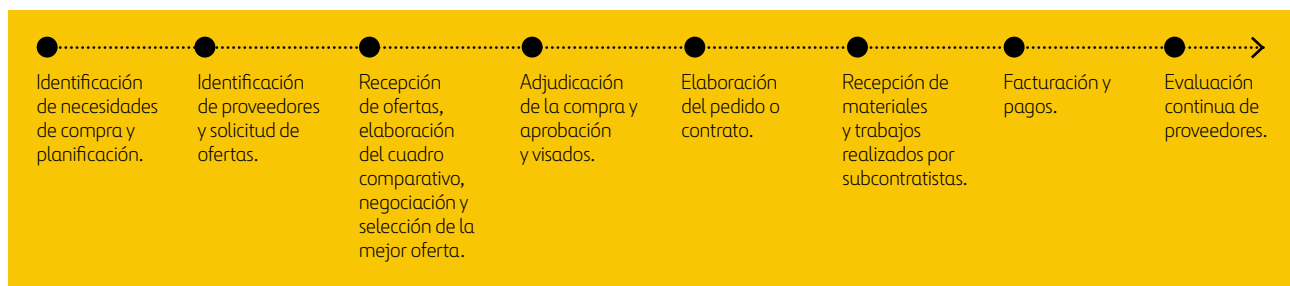
- Selección: los proveedores deben estar dados de alta en el portal de comunicación con Ferrovial Servicios. Cada proveedor debe tener una capacidad demostrada para realizar los suministros o servicios.
- Evaluación: En caso de incumplimiento del pedido/contrato, o bien si se producen problemas significativos por parte del proveedor durante el desarrollo del mismo, el responsable del centro realiza una evaluación de la calidad recibida, cumplimentando la Ficha de Evaluación de Proveedor/Subcontratista. Si el Departamento de Aprovisionamiento y Flota recibe tres Fichas de Evaluación de un proveedor con incidencias en el plazo de un año, a contar desde la fecha de recepción de la primera, se le retirara

la homologación, siendo imposible contratar con este proveedor durante tres años. El Departamento de Aprovisionamiento y Flota puede prohibir la contratación de cualquier proveedor por causas de interés de empresa.

Por último, en el caso de proveedores con acuerdo marco, de alto impacto en la organización, así como negociaciones representativas, desde el Departamento de Compras se evalúan aspectos como solvencia técnica, económica, así como el resto de criterios estándar junto con la satisfacción o no del cliente, para la selección de los proveedores licitadores.

	2014	2013	2012
Proveedores evaluados	6.724	6.038	8.402
Proveedores rechazados	346	540	773
Proveedores con incidencias	475	592	381

#### Proceso de compras



#### Estándares sostenibles 2014

Control de origen de la madera	Desde 2005, todos los pedidos y contratos de compras incluyen cláusulas que establecen la obligación contractual de suministrar materiales de origen garantizado. Ferrovial exige a sus proveedores de madera que suministren información y garantías sobre el origen de sus materiales. La Compañía 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).
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. En Construcción se creó, en 2012, 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 reciclaje de estos productos.
Compras verdes	Ferrovial presta atención a los aspectos ecológicos de las actividades de construcción, en especial 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.

## CALIDAD

### Sistemas de gestión

Todas las áreas de negocio tienen implantados en sus contratos sistemas de calidad y medio ambiente. La mayoría de estos sistemas se encuentran certificados conforme a la norma ISO 9001 y 14001.

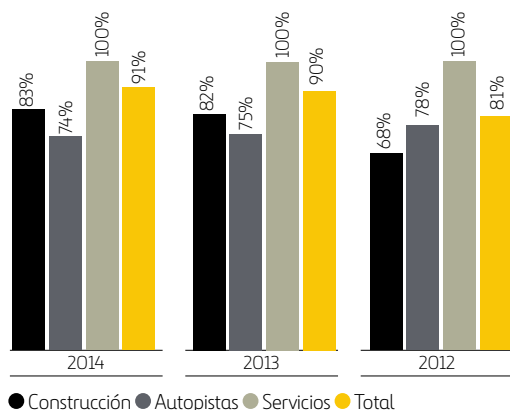
En el 2014, la media del porcentaje de la actividad certificada en calidad y medio ambiente ha sido de 91% y 90%, respectivamente.

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.

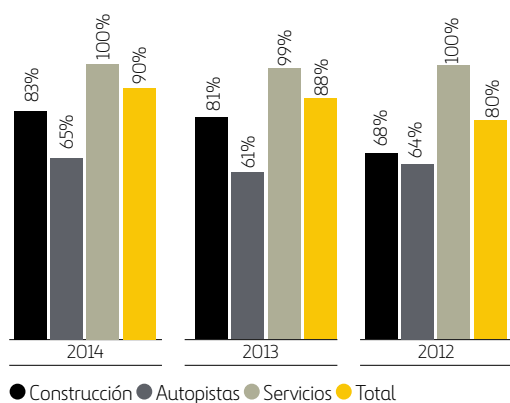
### Otros certificados

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

#### Actividad Certificada (ISO 9001)



#### Certificada (ISO 14001)



### Reclamaciones

Todos los negocios disponen de procedimientos internos que establecen la metodología para detectar, identificar, registrar y controlar las reclamaciones realizadas por los clientes sobre los productos o servicios. Se analizan las mismas y se plantean acciones de mejora.

Desde la Dirección de Calidad y Medio Ambiente de Ferrovial se gestionan las reclamaciones que no han sido atendidas satisfactoriamente en los negocios y que el cliente canaliza a través de Ferrovial solicitando una solución. En 2014, se recibieron dos reclamaciones relacionadas con incidencias surgidas en viviendas (Edificación) que ya están cerradas.

En 2014, el conjunto de las empresas de Ferrovial ha recibido un total de 1436 reclamaciones emitidas por clientes y usuarios. El 98% de ellas se ha cerrado en el año en curso.

### Satisfacción del cliente

Ferrovial tiene como objetivo mejorar de forma continuada el grado de satisfacción de los clientes. Para ello, en todos los negocios de Ferrovial se llevan a cabo encuestas de satisfacción al cliente, con carácter anual, bienal o trienal. Durante el año 2014 se realizaron encuestas en Cintra, Amey y Ferrovial Agroman. Los resultados se analizan para identificar y llevar a cabo acciones de mejora.

#### Satisfacción del cliente



### Atención al cliente

Existen canales para conocer las opiniones, dudas y/o reclamaciones de los clientes o usuarios. En ocasiones se integran en los departamentos de posventa o de atención al cliente o a través de su *call center*. En el caso de construcción o tratamiento de aguas, el cliente contacta directamente con la persona responsable del contrato. Existe un email para recibir reclamaciones, comentarios y dudas ([dca@ferrovial.com](mailto:dca@ferrovial.com)).

### Normateca y ambienteca

Ferrovial, a través de estas aplicaciones y de sus procedimientos internos, garantiza el cumplimiento con la normativa, legislación vigente y los acuerdos suscritos con sus clientes, dando cumplimiento a uno de los principios de su política. Esto permite que todas las áreas de negocio garanticen en todas las fases del ciclo de vida de los productos y servicios los impactos sobre la seguridad de los usuarios.

Normateca dispone de 20.906 normas. En este ejercicio se han incorporado 592 normas nuevas. Ambienteca dispone de 1.901 disposiciones, de las cuales 26 se han incorporado en el último año. Todos los sistemas son auditados internamente por equipos cualificados, independientes del área analizada. Se han realizado 1.339 auditorías internas de calidad y medio ambiente y se han revisado 2.475 centros de producción.

## 4.6. CAPITAL SOCIAL Y RELACIONAL: CONTRIBUCIÓN SOCIAL



Social Infrastructure  
Infraestructuras Sociales

### CONTRIBUCIÓN SOCIAL

Ferrovial, como gestor de infraestructuras, juega un papel fundamental en el desarrollo de las economías locales en las que opera.

Por la naturaleza de sus negocios Ferrovial es una pieza clave para la reducción de los desequilibrios territoriales, en tanto que la dotación de infraestructuras en una región condiciona su desarrollo económico.

#### Desarrollo Económico local

##### Generación de empleo

La compañía desarrolla su actividad en 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 situación 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.

##### Inversión local (LBG)

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 son España (38%), Reino Unido (23%) y EE.UU (23%), los países en los 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 que opera (ver nota 21 Situación Fiscal en Cuentas Anuales).

#### Inversión en la Comunidad

La estrategia de Ferrovial se basa en un modelo de inversión absolutamente alineado con la estrategia y modelo de negocio. De esta forma Ferrovial promueve Infraestructuras Sociales: eficientes, accesibles, limpias y humanas, cubriendo el ciclo completo de la infraestructura, en sus fases de diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento.

Existen cuatro áreas prioritarias de inversión definidas:

- **Infraestructuras sociales:** proyectos de cooperación al desarrollo en agua y saneamiento, en colaboración con una ONG de reconocida solvencia y con la participación de los empleados, tanto en América Latina y como en África.

- **Accesibilidad a espacios y edificios públicos:** adaptación de espacios y edificios públicos a personas con problemas de movilidad.
- **Restauración de monumentos históricos:** proyectos de reconstrucción y restauración de edificios de interés histórico.
- **Acción social en España:** rehabilitación de edificios para la distribución de alimentos a personas en riesgo de exclusión.

A la hora de la inversión, la compañía se basa en los siguientes criterios:

- **Continuidad de los proyectos a través de alianzas a medio y largo plazo con entidades del Tercer Sector** de contrastada reputación y transparencia. Ferrovial es parte activa en numerosas organizaciones de carácter multisectorial.
- **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.** Comunicación de experiencias y buenas prácticas en inversión social en foros y grupos de trabajo para servir como ejemplo a otras instituciones. Promueve campañas de sensibilización hacia problemas globales, realiza estudios del caso sobre su programa de Infraestructuras Sociales.
- **Fomento de la participación de los empleados** en el compromiso social de la empresa, a través del voluntariado corporativo especializado, dentro del Programa de Infraestructuras Sociales (IV Edición en 2014), así como implicándolos en iniciativas de *matching gift*, como el Programa “Juntos Sumamos”.

#### Programas e iniciativas destacadas:

##### **Programa Infraestructuras Sociales**

Ferrovial en 2011 lanzó el programa de Infraestructuras Sociales, un referente de buenas prácticas en la gestión de proyectos de acción social para otras empresas, 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 “Maji ni Uhai” (Agua es Vida en suahili).

La peculiaridad de la fórmula de colaboración que establece el Programa 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 compañía 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.

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; y aprobar cualquier variación del presupuesto superior al 10% y modificaciones técnicas al proyecto, entre otras.

Durante 2014, el Programa cuenta con nueve proyectos en Etiopía, Colombia, Perú y México en colaboración con las ONG Intermón Oxfam, Plan España, Ayuda en Acción, Ecología y Desarrollo, Amref Flying Doctors, Cesal, Acción Contra el Hambre y Asamblea Cooperación por la Paz. Estos proyectos suman más de 1,5 millones de euros, 83.124 beneficiarios y 26 voluntarios.

##### **Programa de donaciones “Juntos sumamos”**

Ferrovial desarrolla el Programa desde 2005, basado en compartir su compromiso con el de los empleados ante las necesidades globales de la sociedad y las violaciones de los Derechos Humanos. A través de la iniciativa, los empleados deciden destinar mensualmente una aportación a un proyecto social y Ferrovial dobla la cantidad recogida.

Desde su inicio el programa no ha dejado de crecer. Hasta la fecha, la compañía y sus empleados han donado cerca de 2 millones de euros a 22 proyectos.

En la convocatoria 2014, Ferrovial ha recibido 214 propuestas de colaboración de diferentes ONG. Tras un análisis de los criterios técnicos de solvencia y transparencia de la organización, se seleccionaron seis proyectos de los cuales, tras las votaciones de los empleados, se han elegido cuatro ganadores.

Consultar web: [www.ferrovial.com](http://www.ferrovial.com)

##### **Programa de Acción Social en España**

En España, la desigualdad y la fragilidad social está creciendo e intensificándose con la crisis. El aumento del desempleo hace que población que antes vivía en situación normalizada, ahora se encuentre empobrecida, en la antesala de la exclusión social y compitiendo por obtener una protección social y ayudas sociales cada vez más escasas. Ante esta situación, las organizaciones sociales se ven en la necesidad de adecuar y acondicionar ciertos locales de atención a usuarios, para ofrecer respuestas básicas de emergencia, como son la distribución de alimentos y la entrega de lotes de ayuda social.

En el marco del compromiso social de la compañía en España, Ferrovial contribuye a la rehabilitación y reacondicionamiento de locales de ONGs enfocadas en paliar las consecuencias de la crisis económica en colectivos desfavorecidos de la sociedad.

En 2014, Ferrovial ha apoyado el Proyecto de mejora de infraestructuras y acondicionamiento de locales para distribución de alimentos y atención a usuarios en Barcelona, Cantabria, Madrid y Murcia de la Federación Española de Bancos de Alimentos. El importe destinado al proyecto asciende a 100.000 euros.

# COMPROMISO SOCIAL

## MÉXICO: 1 proyecto

- Agua y Saneamiento en Oaxaca con Cesal

## COLOMBIA: 3 proyectos

- Agua y Saneamiento en Chocó con Ayuda en Acción
- Agua y Saneamiento en Córdoba con Acción contra el Hambre
- Agua y Saneamiento en Antioquia con Asamblea de Cooperación por la Paz

## PERÚ: 4 proyectos

- Agua y Saneamiento en Cajamarca con Plan España
- Agua y Saneamiento en Cuzco con ECODES
- Agua y Saneamiento en Ica con Cesal

## BOLIVIA: 1 proyecto

- Construcción de escuelas en Machareti con World Vision

## EE.UU.: 45 proyectos

- Massachusetts Institute of Technology (MIT): Innovative 7 proyectos de innovación
- National Math & Science Initiative

## BRASIL: 1 proyecto

- Congreso de DCD Converged Sao Paulo 2014

## ESPAÑA: 123 proyectos

- Participación en fundaciones: Teatro Real, Museo Guggenheim
- Acción social España: Cáritas Española
- Programas con el Centro de Innovación de Infraestructuras Inteligentes
- Fundación Adecco, Fundación Integra, Centro Especial de Empleo, Fundació Ampans
- Patrones de Green Business Council (Cambio climático y energía)
- Fundación Biodiversidad, Grefa y Conama
- Centro Recuperación Fauna Silvestre
- Patrono de la agencia provincial de energía de Alicante (defensa del medio ambiente en el ámbito energético)

## PORTUGAL: 2 proyectos

- Apoyo al atletismo adaptado





— Proyectos de apoyo a la comunidad —

233

— Inversión en la comunidad —

6,9 millones de euros

— Beneficiarios en proyectos sociales —

426.278



**INDIA: 1 proyecto**  
 ● Construcción de viviendas en Anantapur con Fundación Vicente Ferrer

**ETIOPÍA: 3 proyectos**  
 ● Agua y Saneamiento en Woeyta con Intermón Oxfam  
 ● Agua y Saneamiento en Afar con Amref  
 ● Asistencia a refugiados en Addis Abeba con Entreculturas

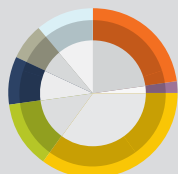
**POLONIA: 2 proyectos**  
 ● Cursos de seguridad vial para niños  
 ● Strefa Rodzica (Zona de padres en hospitales infantiles)

**REINO UNIDO: 45 proyectos**  
 ● Patrocinio del programa Innovate  
 ● Apoyo a Duke of Edinburgh (patrocinio del premio: donaciones y voluntariado corporativo, apoyo a jóvenes en riesgo de exclusión)  
 ● Community Involvement Days

**IRLANDA: 2 proyectos**  
 ● Entrenamiento ciclista en colegios

- Arte y cultura
- Asistencia a colectivos vulnerables
- Cooperación al desarrollo y ayuda humanitaria
- Educación y juventud
- Infancia y salud
- Innovación tecnológica
- Integración sociolaboral de colectivos vulnerables
- Medio ambiente

Por áreas



- Educación y juventud 20%
- Salud 2%
- Desarrollo económico 38%
- Medioambiente 14%
- Arte y cultura 9%
- Bienestar social 7%
- Otros 10%

Por negocios



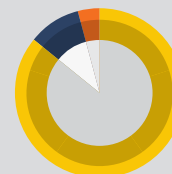
- Servicios 36%
- Autopistas 4%
- Construcción 14%
- Corporación 46%

Por países



- España 38%
- Reino Unido 23%
- EE.UU. 23%
- Perú 5%
- Otros 11%

Por contribución



- Dinero 87%
- Especie 9%
- Tiempo 4%

Datos según LBG. 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.

CREACIÓN DE VALOR	Millones de euros	Millones de euros	Millones de euros
<b>VALOR ECONÓMICO GENERADO</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>2012 (*)</b>
a) Ingresos:			
Cifra de ventas	8.802	8.166	7.686
Otros ingresos de explotación	9	10	17
Ingresos financieros	25	22	34
Enajenaciones de inmovilizado	0	108	115
Beneficios puesta en equivalencia	159	396	222
	<b>8.995</b>	<b>8.702</b>	<b>8.074</b>
<b>VALOR ECONÓMICO DISTRIBUIDO</b>			
b) Consumos y gastos <sup>(1)</sup>			
Consumo	1.131	1.181	1.299
Otros gastos de explotación	4.122	3.710	3.335
c) Salarios y beneficios a empleados			
Gastos de personal	2.575	2.351	2.142
d) Gastos financieros y dividendos			
Retribución al accionista <sup>(2)</sup>	278	476	734
Operaciones de autocartera <sup>(4)</sup>	235	0	
Gastos financieros	430	412	371
e) Impuestos			
Impuesto sobre sociedades <sup>(3)</sup>	131	127	108
	<b>8.899</b>	<b>8.257</b>	<b>7.989</b>
<b>VALOR ECONÓMICO RETENIDO</b>	<b>96</b>	<b>445</b>	<b>85</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 sobre Contribución Social.

(2) Acuerdo de Dividendo Flexible (NOTA D. ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS EJERCICIOS 2014 Y 2013)

(3) Impuesto sobre sociedades devengado sobre el resultado antes de ajuste de valor razonable.

(4) Reducción de capital mediante amortización de acciones en autocartera. (Nota D. Estado consolidado de cambios en el patrimonio neto de los ejercicios 2014 y 2013)



## CONTRIBUCIÓN FISCAL

El Consejo de Administración de Ferrovial, S.A. aprobó en 2004 el Código de Ética Empresarial, actualizado en 2014, que recoge, como uno de los principios básicos de comportamiento de la empresa y de sus empleados, el respeto a la legalidad vigente.

En desarrollo de este principio básico se aprueba la Política de Cumplimiento y Buenas Prácticas en Materia Tributaria, que: (i) formula expresamente el compromiso general de Ferrovial, S.A. y sus sociedades dependientes, de cumplir la normativa fiscal en España y en el resto de países en los que operan, y (ii) incorpora el desarrollo e implementación de las mejores prácticas en esta materia a las Reglas de Gobierno Corporativo de Ferrovial.

Esta Política incluye las recomendaciones del Código de Buenas Prácticas Tributarias impulsado por la Agencia Tributaria española, al que se adhirió la Sociedad en Noviembre de 2010, adaptándolas a las circunstancias específicas del Grupo.

1. Cumplimiento de las normas tributarias: El Grupo se propone cumplir sus obligaciones fiscales en todos los territorios en los que desarrolla su actividad empresarial, así como mantener una relación adecuada con las Administraciones tributarias correspondientes.

2. Buenas Prácticas en Materia Tributaria: Con el fin de incorporar a las Reglas de Gobierno Corporativo de Ferrovial el compromiso de cumplimiento así como las recomendaciones del Código de Buenas Prácticas Tributarias, el Grupo asume las siguientes prácticas:

a) Prevención del riesgo fiscal: Sin menoscabo de una buena gestión empresarial, el Grupo atenderá en el desarrollo de sus actividades a los principios de una ordenada y diligente política tributaria:

i) Fomentando prácticas encaminadas a la prevención y reducción de riesgos fiscales significativos.

ii) Minorando los conflictos derivados de la interpretación de la normativa aplicable, mediante el uso de instrumentos establecidos al efecto por los ordenamientos tributarios (consulta previa a las autoridades fiscales, acuerdos previos de valoración,...).

iii) Evitando la utilización de estructuras de carácter opaco con finalidades tributarias, entendiéndose por tales aquellas en las que, mediante la interposición de sociedades instrumentales localizadas en paraísos fiscales o territorios no cooperantes con las autoridades fiscales, estén destinadas a impedir el conocimiento por parte de las Administraciones tributarias competentes del responsable final de las actividades o el titular último de los bienes o derechos implicados.

b) Relaciones con las Administraciones tributarias: Las relaciones de la Sociedad con las Administraciones tributarias competentes estarán presididas por los principios de transparencia y confianza mutua, asumiendo el Grupo las siguientes buenas prácticas tributarias:

i) Colaborar con las Administraciones tributarias competentes en la detección y búsqueda de soluciones respecto de las prácticas fiscales fraudulentas que puedan desarrollarse en los mercados en los que Sociedad está presente, para erradicar las ya existentes y prevenir su extensión.

ii) Facilitar la información y documentación con trascendencia fiscal que soliciten las Administraciones tributarias competentes en el menor plazo y de la forma más completa posible.

iii) Hacer uso de todas las posibilidades que ofrece el 95 carácter contradictorio del procedimiento inspector, potenciando el acuerdo con las Administraciones tributarias competentes en todas las fases procedimentales en que ello sea factible.

c) Información al Consejo de Administración: Con anterioridad a la formulación de las cuentas anuales y a la presentación de la declaración del Impuesto sobre Sociedades, el responsable de los asuntos fiscales de Ferrovial informará al Consejo de Administración, directamente o a través de la Comisión de Auditoría y Control, sobre las políticas fiscales aplicadas por la Sociedad durante el ejercicio y, en particular, sobre el grado de cumplimiento de la Política de Cumplimiento y Buenas Prácticas en Materia Tributaria.

En el caso de operaciones o asuntos que deban someterse a la aprobación del Consejo de Administración, éste será informado de las consecuencias fiscales de las mismas cuando constituyan un factor relevante.

d) Información al mercado sobre el cumplimiento de la Política: El Informe Anual de Gobierno Corporativo de la Sociedad reflejará el efectivo cumplimiento de la presente Política.

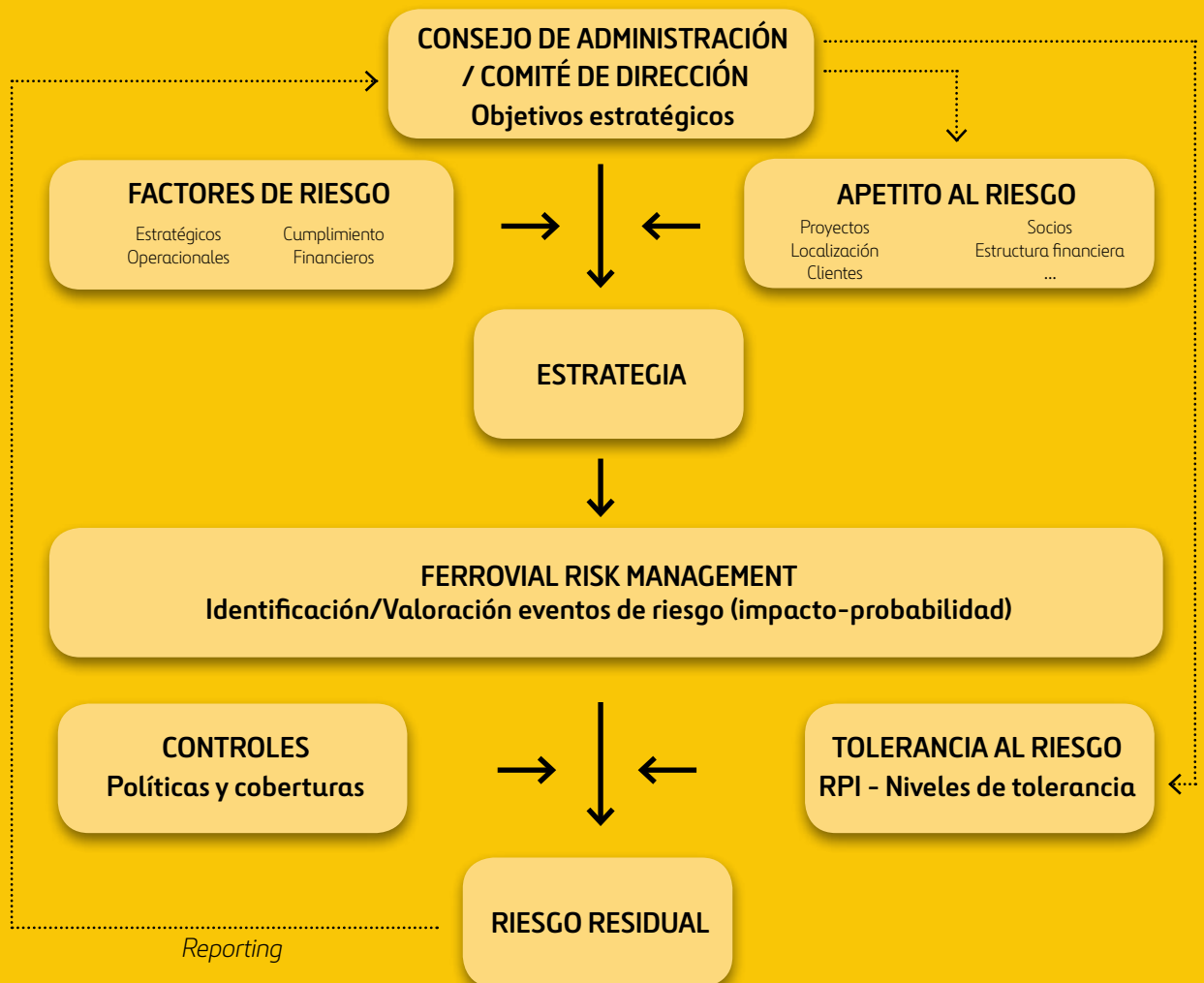
3. Difusión de la Política de Cumplimiento y Buenas Prácticas en Materia Tributaria: El Consejo de Administración de la Sociedad tiene atribuida la función de velar para que el Grupo cumpla las leyes y reglamentos que le sean aplicables, respete los usos y buenas prácticas de los sectores y territorios donde ejerza su actividad y observe los principios de responsabilidad social que voluntariamente hubieran asumido.

Al amparo de lo anterior, el Consejo de Administración de la Sociedad a través de su Presidente y Consejero Delegado y de sus Altos Directivos, impulsará el seguimiento por parte del Grupo de los principios y buenas prácticas tributarias.

# GESTIÓN DEL RIESGO

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

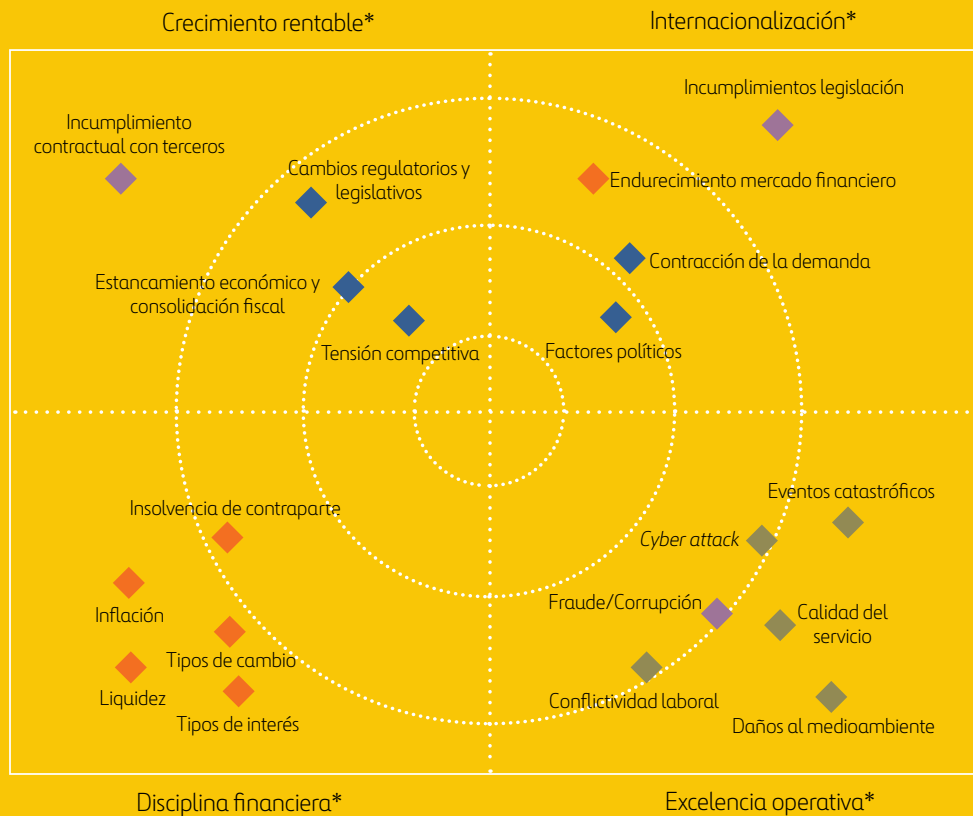
## Ferrovial Risk Management



El esquema de análisis parte de un catálogo de eventos de riesgo común para todas las áreas de negocio, que permite identificar los eventos de riesgo más relevantes. Mediante la aplicación de una métrica común, se realizan dos valoraciones de los eventos de riesgo identificados: una valoración inherente, antes de las medidas específicas de control implantadas para mitigar el riesgo, y una valoración residual, después de medidas específicas de control. Ello permite, además de determinar la importancia relativa de cada evento de riesgo en la matriz de riesgos, evaluar la eficacia de las medidas de control implantadas para la gestión de los mismos.



## Matriz de eventos de riesgos (Valoración residual)



\* Prioridades estratégicas

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



### Riesgos 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 y legislativo vigente, de las alianzas con socios y los asociados a la organización de la compañía y a la relación con los agentes externos.



### Riesgos operativos

Siguiendo la cadena de valor de cada negocio, se analiza la posible aparición de riesgos asociados a los procesos de producción, provisión del servicio y generación de ingresos y costes incurridos. Entre todos estos riesgos potenciales, se presta especial atención, entre otros, a los riesgos relacionados con deficiencias o retrasos en la prestación de servicios a clientes y usuarios, y a los riesgos laborales.



### Riesgos de cumplimiento

Se analizan los 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 financieros

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

# 5. RIESGOS

A continuación se describen los eventos de riesgo más relevantes junto con las principales medidas de control implantadas para mitigar su impacto potencial y/o su probabilidad de ocurrencia. Igualmente, se muestran qué áreas de actividad se verían más afectadas, en comparación con el resto, en el caso de materializarse el riesgo. Para más información sobre el Proceso de Gestión de Riesgos y sobre los eventos de riesgo más relevantes, consultar el apartado E del IAGC y las Cuentas Anuales.

	Evento de riesgo
Estratégicos	Tensión competitiva
	Factores políticos
	Estancamiento económico y consolidación fiscal
	Contracción de la demanda
	Cambios regulatorios y/o legislativos
Operativos	Cyber attack
	Conflictividad laboral
	Calidad del servicio
	Eventos catastróficos
	Daños al medioambiente

## Eventos de riesgo más relevantes

## Descripción/Medidas de control

				
Acciones de competidores actuales o entrada de nuevos competidores que perjudiquen las ventajas competitivas de la compañía o que impliquen presión sobre los precios de los bienes o servicios ofrecidos por la compañía	*	*	*	*
Estudio del entorno competitivo de las áreas geográficas objetivo. Procedimiento de aprobación de operaciones de inversión y desinversión. Limitación del riesgo aceptable por actividad y tipo de proyecto				
Cambios políticos que devienen en una situación política adversa a los intereses de la compañía, dificultando la gestión y la consecución del plan de negocio			*	*
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. Clausulado contractual que salvaguarda los derechos de la compañía en caso de incumplimiento por la contraparte				
Empeoramiento de las magnitudes macroeconómicas en los países en los que se ubica la actividad de Ferrovial e incremento de la presión fiscal sobre empresas y particulares	*	*	*	*
El desarrollo de la actividad de Ferrovial se realiza en áreas geográficas en las que existe y se prevé estabilidad en su situación socioeconómica y en su regulación fiscal				
Reducción de la capacidad financiera de los clientes y/o cambios en sus necesidades para los que la compañía no está preparada, que impacten negativamente en la continuidad o rentabilidad del negocio	*	*	*	*
Estudio continuado de oportunidades de negocio por actividad y área geográfica que permita anticipar cambios y/o reducciones en la demanda				
Cambios en la regulación o en la legislación que modifican el entorno jurídico y normativo en el que la compañía se desenvuelve, condicionando la capacidad de la compañía para gestionar y rentabilizar sus negocios			*	*
Vigilancia continuada del proceso regulatorio y legislativo que afecta a las actividades de la compañía para anticipar con la suficiente antelación los posibles cambios con el objeto de gestionarlos y aprovechar las oportunidades que de éstos puedan derivarse				
Actos de naturaleza criminal que, dirigidos o no contra la compañía, puedan afectar a sus activos y suponer la paralización prolongada de la operación			*	*
Monitorización y valoración de vulnerabilidad de sistemas críticos. Planes de contingencia y de recuperación de la operatividad. Política de seguridad de accesos				
Conflictos individuales o colectivos con empleados que perjudiquen la capacidad productiva de la compañía y/o la reputación corporativa		*		*
Política de Derechos Humanos. Código de ética empresarial, que garantiza el cumplimiento de la legislación en materia laboral y el respeto a los derechos y libertades de los trabajadores. Sistema de prevención de riesgos laborales de acuerdo con los requerimientos legales. Auditorías periódicas de los sistemas de prevención. Contacto continuado con los comités y organizaciones que representan a los trabajadores de la compañía				
Incumplimiento de los niveles de calidad y/o de los plazos de entrega comprometidos con terceros. Inadecuados sistemas de aseguramiento de la calidad de los bienes o servicios ofrecidos por la compañía	*	*	*	*
Política de Calidad. Sistema de gestión de calidad por área de negocio (ISO 9001) e implantación de indicadores claves que miden los niveles de calidad de ejecución de los proyectos y de la prestación de servicios. Plan de Auditoría que asegura el cumplimiento de los sistemas de calidad y los compromisos contractuales asumidos (plazos, niveles de servicio, etc)				
Acontecimiento inesperado que provoca daños a personas o cosas, localizado en o provocado por activos propiedad de la compañía y/o gestionados por la compañía, incluidas catástrofes naturales y actos de naturaleza terrorista o criminal	*	*	*	*
Sistema de seguridad y salud en el trabajo implantado en todas las áreas de actividad. Planes de contingencia por tipo de evento. Política de aseguramiento con coberturas y límites de indemnización que cubren las responsabilidades por accidentes, incluidos los supuestos de atentados terroristas o sabotajes a instalaciones e infraestructuras gestionadas por la compañía				
Actuaciones de la compañía que puedan impactar significativamente al medioambiente y en el entorno en el que se desarrollan las actividades	*	*		
Todas las áreas de negocio tienen implantados sistemas de gestión (ISO 14001 o EMAS), orientados hacia la gestión del riesgo ambiental, con procedimientos específicos para instalaciones industriales. Existe un programa de evaluaciones y auditorías medioambientales en cada área de negocio e indicadores integrados del comportamiento medioambiental en aquellas de mayor riesgo (Construcción y Servicios)				



**Evento de riesgo**

Financieros\*

Endurecimiento del mercado financiero

Insolvencia de contraparte

Tipos de cambio

Tipos de interés

Inflación

Liquidez

Cumplimiento

Fraude/Corrupción





Incumplimiento de la legislación

Incumplimiento contractual con terceros

\* La exposición al riesgo financiero y su gestión se trata de manera más detallada en las Cuentas Anuales consolidadas: NOTA 3 Gestión de Riesgos Financieros y Capital; NOTA 17. Provisiones; NOTA 18.1 Posición neta de tesorería; NOTA 22: Pasivos y Activos contingentes y compromisos.



## Eventos de riesgo más relevantes

Descripción/ Medidas de control				
Dificultad en la captación de fondos ajenos en condiciones razonables para la compañía para financiar su operación e inversión. Rebaja del <i>rating</i> de la compañía que dificulta y/o encarece la captación de fondos		*	*	
Monitorización de la calificación crediticia de Ferrovial, actualmente es BBB por S&P y BBB por Fitch, ambas con perspectiva estable en la categoría “Grado de inversión”. Financiación en el mercado de capitales como alternativa a la bancaria. Posición de liquidez alta, líneas y efectivo, que permite aprovechar las oportunidades de negocio				
Problemas de solvencia en contraparte financiera que dificulte o impidan la libre disposición de los recursos financieros depositados o invertidos por la compañía. Problemas de solvencia o de falta de liquidez en los clientes o terceros surgidos con posterioridad a la contratación, que perjudiquen las posiciones de cobro de la compañía	*	*	*	
Establecimiento de niveles de calidad crediticia que garanticen la recuperabilidad de las contrapartidas financieras con revisión periódica de los mismos. Análisis de la solvencia financiera de los clientes comerciales previo a la contratación para garantizar la recuperabilidad futura de las cuentas a cobrar. Seguimiento de la calidad de la deuda comercial, así como de la posibilidad de monetización de la misma o, en su caso, de su provisión				
Evolución desfavorable de los tipos de cambio de divisas con respecto al euro que perjudique los ingresos/derechos de cobro o los gastos/obligaciones de pago	*	*	*	*
Con el objeto de minimizar el impacto negativo en los flujos de caja y en la valoración de las inversiones de las variaciones del tipo de cambio del euro con las divisas con las que se opera, se dispone de un procedimiento de gestión del riesgo de divisas en flujos de caja. Igualmente se utilizan de mecanismos de cobertura, priorizándose la búsqueda de coberturas naturales				
Evolución desfavorable de los tipos de interés asociados a las obligaciones de créditos asumidos por la compañía		*	*	*
Establecimiento de niveles de cobertura óptimos que garanticen la optimización del coste de financiación y la alineación de su evolución a la generación de ingresos. El 85% de la deuda total se encuentra cubierta, bien por tipo fijo o por derivados financieros ( <i>interest rate swap</i> )				
Evolución desfavorable del ratio de inflación que impacte negativamente en la rentabilidad de las operaciones		*	*	*
Inclusión de clausulado contractual que garantiza la evolución de los ingresos de acuerdo con la inflación. Contratación de mecanismos de cobertura si se considera necesario				
Falta de liquidez para atender las inversiones y las operaciones corrientes de la compañía	*	*	*	*
Gestión eficiente del capital circulante. Monetización de activos financieros ( <i>factoring</i> y descuento). Priorización de líneas de financiación a largo plazo y gestión óptima de las líneas de liquidez a corto plazo. Gestión integral de la tesorería. Financiación en el mercado de capitales como alternativa a la bancaria. No existen vencimientos significativos de deuda para 2015				
Prácticas fraudulentas desarrolladas por empleados que, con o sin la ayuda de terceros, persiguen obtener un beneficio para la empresa o lucrarse a costa del patrimonio de la compañía, el de sus clientes o el de terceros afectados	*	*	*	*
Código de Ética Empresarial. Reglamento Interno de Conducta en materias relativas a los Mercados de Valores. Protocolo de Prevención de Delitos. Procedimiento corporativo para la Protección del Patrimonio y la Prevención del Fraude. Buzón de Denuncias. Política Anticorrupción				
Incumplimiento de la legislación mercantil, civil, laboral o penal, por la compañía o sus administradores. Quiebra de los marcos regulatorios a los que están sujetos las áreas de actividad	*	*	*	*
Principio básico de comportamiento ético de respeto a la legalidad vigente en cada lugar en el que Ferrovial esté radicada. Proceso de identificación, valoración y <i>reporting</i> de posibles incumplimientos legislativos y regulatorios, para la adopción de medidas correctoras				
Inobservancia de los compromisos contractuales asumidos con terceros (clientes, suministradores, entidades financieras, administraciones etc.) por parte de la compañía que pueden ocasionar sanciones o poner en peligro la continuidad de los proyectos y/o la posición financiera de la empresa	*	*	*	*
El proceso FRM permite detectar, valorar y monitorizar los riesgos de incumplimiento de las obligaciones asumidas con la suficiente antelación para tomar las medidas correctoras oportunas				

Los riesgos más relevantes materializados durante el ejercicio han sido:

- Concurso de acreedores (*Chapter 11*) en la concesión Indiana Toll Road (Estados Unidos) participada al 50% por Ferrovial.
- Modificación de la legislación fiscal aplicable a las empresas en España.
- Endurecimiento de la competencia en los mercados internacionales.



## RIESGOS FINANCIEROS

Como complemento a la descripción de las medidas de control implantadas para mitigar los riesgos financieros, a continuación se desarrolla de forma más detallada los objetivos y políticas de gestión en relación a los principales riesgos financieros: riesgo de tipo de interés, riesgo de tipo de cambio riesgo de precio de acción, riesgo de liquidez y riesgo de contrapartida financiera (riesgo de crédito). Dicho análisis se realiza distinguiendo las políticas aplicadas en sociedades de proyectos de infraestructuras del resto de sociedades, en aquellos casos en los que dicha diferencia es relevante. Adicionalmente se presenta una visión rápida sobre la actual exposición de Ferrovial a estos riesgos (en la nota 3 de las cuentas anuales consolidadas se presenta mayor detalle sobre el nivel de exposición a dichos riesgos).

### Riesgo de tipo de interés

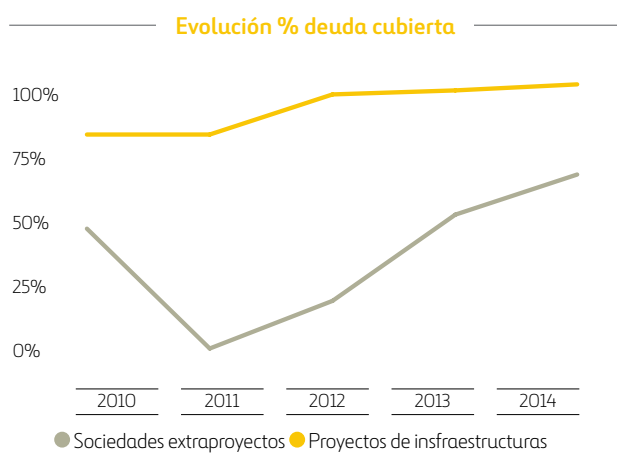
**Objetivo:** Minimizar la variación del capital por la desalineación entre el activo y pasivo del balance, unido a la optimización del gasto financiero.

**Políticas:** Ferrovial establece dos estrategias de tipo interés diferenciadas:

A nivel exProyectos (sociedades excluyendo proyectos), se busca alinear los flujos de ingresos que son cíclicos, tendiendo a financiarse a tipo variable.

A nivel Proyectos, se establecen estructuras de financiación a tipo fijo, ya sea mediante instrumentos de deuda a cupón fijo o por derivados que fijen el tipo de interés, por demanda de bancos y agencias de rating.

El detalle de las coberturas contratadas figura en la nota 11 de las cuentas anuales consolidadas.



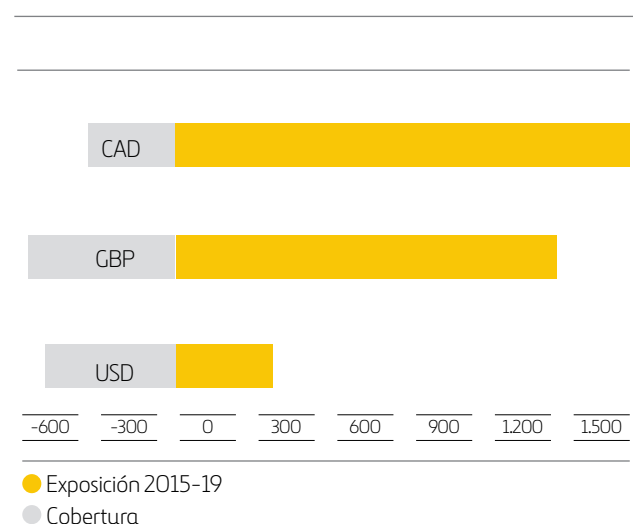
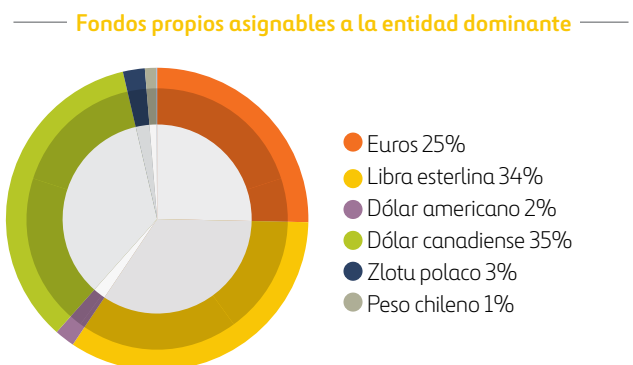
### Riesgo de tipo de cambio

**Objetivo:** Gestionar el flujo en divisas derivado de la operativa del negocio, donde los principales son:

- Dividendos a recibir (dólar canadiense y libra esterlina).
- Inversiones en nuevos negocios (dólar americano, canadiense y australiano, libra esterlina, monedas de latinoamérica, etc.).
- Pago del dividendo de la acción y deuda corporativa (euro).

**Políticas:** Ferrovial analiza la evolución de las monedas tanto en sus componentes fundamentales como la situación actual, estableciendo dos estrategias de divisa diferenciadas:

- A nivel exProyectos (sociedades excluyendo proyectos), Ferrovial establece un criterio de cobertura para los próximos años respecto a los dividendos a cobrar y aportaciones en fondos propios.
- A nivel Proyectos, se estructura la emisión de deuda en la divisa de los futuros ingresos y precobertura de las futuras aportaciones de fondos propios si son materiales o hay alto riesgo de depreciación. El detalle de las coberturas contratadas figura en la nota 11.



## Riesgo de precio de la acción

**Objetivo:** Gestionar la cobertura de planes de opciones y acciones emitidos como herramienta de incentivación a los empleados.

**Políticas:** Ferrovial mide el riesgo como la diferencia de valor entre los planes y los derivados contratados como cobertura (*swaps* sobre la acción de Ferrovial)

Las posibles desviaciones en nivel de cobertura entre las opciones y los *swaps* ha sido gestionada mediante la aplicación del exceso en cubrir nuevas emisiones de “*performance shares*” y ventas de un porcentaje de sobre cobertura. El detalle de las coberturas contratadas figura en la nota 11 de las cuentas anuales consolidadas.

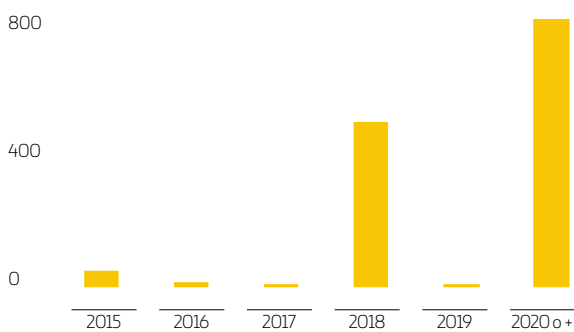
## Riesgo de liquidez

**Objetivo:** Asegurar la solvencia de la compañía, tanto en el cumplimiento de pagos a corto plazo, como a las importantes obligaciones a atender en el medio y largo plazo.

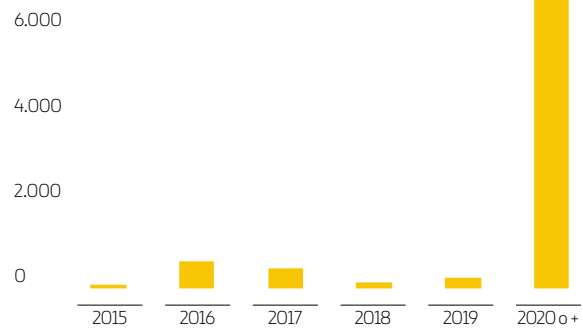
**Políticas:** Ferrovial establece una estricta estrategia en la gestión de la liquidez del grupo:

- A nivel exProyectos (sociedades excluyendo proyectos), Ferrovial revisa periódicamente sus previsiones de caja para los próximos meses respecto a cobros y pagos anticipados, manteniendo importantes líneas de crédito disponibles (750 M€). Adicionalmente se establecen acciones de refinanciación de deuda en las condiciones de mercado más beneficiosas.
- A nivel Proyectos, se asegura la solvencia del proyecto sin necesidad de aportaciones adicionales de capital, promoviendo la emisión de bonos y financiación bancaria a largo plazo, junto a líneas de liquidez. Igualmente se establecen acciones de refinanciación anticipada.

### Calendario vencimiento deuda exProyecto



### Calendario vencimientos deuda Proyecto



## Riesgo de contrapartida financiera (riesgo de crédito)

**Objetivo:** Gestionar el riesgo derivado de la negociación con entidades financieras en dos dimensiones:

- La disponibilidad de productos financieros necesarios para la operativa del negocio, tales como instrumentos de financiación, líneas de liquidez y productos bancarios (avales, garantías) que causan un importante consumo de capital para los bancos.
- La colocación de la caja en depósitos y otros productos con riesgo bancario.

**Políticas:** Ferrovial diversifica su exposición con entidades financieras tanto en activos (colocaciones) como en pasivos (líneas de liquidez, derivados).

Para las líneas de liquidez y derivados se emplean contrapartidas sólidas (bancos nacionales e internacionales con altos ratios de solvencia y capitalización)

Los requisitos de colocación de liquidez son similares a las existentes en corporaciones internacionales (rating BBB o superior, evitando concentración)

Adicionalmente, Ferrovial monitoriza periódicamente su exposición agregada con las principales entidades financieras junto a posibles cambios en su perfil crediticio.

### Exposición al riesgo de insolvencia de contraparte (riesgo de crédito)

M€	Saldo	CC.AA. Consolidadas
Inversiones en activos financieros incluidos en el saldo de tesorería y equivalentes (corto plazo)	3.844	nota 18
Activos financieros no corrientes	2.315	nota 10
Derivados	1.415	nota 11
Saldos relativos a clientes y otras cuentas a cobrar	1.726	nota 13

# 6. GOBIERNO CORPORATIVO

## 6.1. GOBIERNO CORPORATIVO

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

Ferrovial entiende los principios eficiencia, integridad y transparencia como esenciales para transmitir confianza, gestionar posibles riesgos y generar valor creciente para los accionistas. Del Gobierno Corporativo de Ferrovial durante el año, cabe destacar los siguientes hechos:

- Actualización del Código de Ética Empresarial.
- Aprobación de distintas políticas de buena conducta:
  - o Política de Derechos Humanos.
  - o Política de Responsabilidad Corporativa.
  - o Política de Medioambiente y Calidad (actualización).
  - o Política Anticorrupción.
  - o Política en materia de Competencia.

Todas ellas son accesibles desde [www.ferrovial.com](http://www.ferrovial.com), excepto la Política en materia de Competencia y la Política de Anticorrupción.

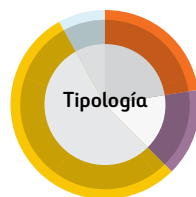
El funcionamiento de los órganos de dirección y el proceso de toma de decisiones del grupo se describe con detalle en el IAGC, destacando las funciones de la Junta General de Accionistas y el Consejo de Administración, como máximos órganos de gobierno de la compañía.

Ferrovial dispone de un Código de Ética Empresarial, aprobado por el Consejo de Administración en 2004 y actualizado en 2014, 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.

Con el objetivo de asegurar su cumplimiento, la Sociedad se ha dotado de:

- Buzón de sugerencias: creado en 2004, para la formulación de comentarios, propuestas y/o críticas. Es de uso interno y se encuentra alojado en la intranet corporativa. Todos los comentarios son analizados por diferentes áreas en función del tipo de sugerencia. En 2014 ha habido 40 comunicaciones.

### Sugerencias recibidas en 2014



- Comunicación 22%
- Otros 15%
- Recursos Humanos 55%
- Sistemas de información 8%



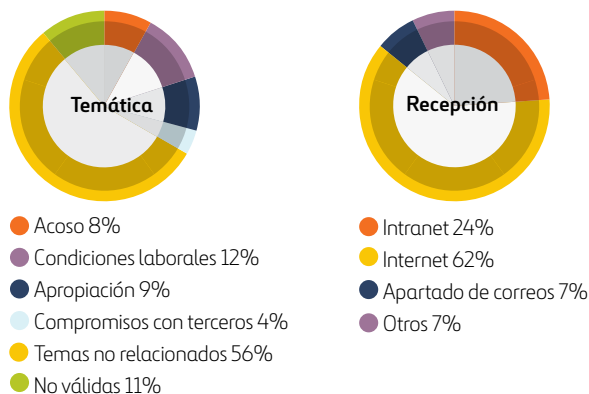
- Desestimada 0%
- Tramitada 60%
- En curso 40%

- **Canal Ético de Denuncias:** creado en 2009 como complemento a otros canales internos y para procurar el cumplimiento del Código de Ética, los procedimientos y los protocolos internos, y denunciar irregularidades, incumplimientos y comportamientos contrarios a la ética y la legalidad. Este canal es de acceso público y permite denunciar de forma anónima o nominativa a través de la web corporativa. Se han recibido 87 denuncias, de las cuales 52 son anónimas y 35 nominativas.

**Funcionamiento del Canal Ético de Denuncias**



**Denuncias recibidas en 2014**



Todas las denuncias dan lugar a una investigación por parte del Comité Gestor del Buzón de Denuncias, compuesto por el Director de Auditoría Interna y el Director General de Recursos Humanos. Se reúne al menos una vez al mes y cuando la situación lo requiera, el Comité Gestor u otra Dirección de Ferrovial puede proponer su convocatoria de manera urgente.

Existe 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 la necesidad de convocar al Comité Gestor de urgencia o instar los procedimientos que la compañía tiene establecidos para la resolución de la denuncia planteada.

Asimismo, Ferrovial cuenta con un Procedimiento corporativo para la protección de su patrimonio y la prevención del fraude, actualizado en 2012, con el objetivo de evitar cualquier conducta contraria a la legalidad y que pudiera perjudicar a la compañía.

La actualización del Código de Ética Empresarial de Ferrovial incluye un compromiso específico sobre el cumplimiento de determinadas leyes aplicables, entre las que destacan:

- **Relación con las Administraciones:** El negocio de Ferrovial depende en gran medida de las relaciones con las Administraciones de los países en que opera. En consecuencia, Ferrovial se compromete a mantener una comunicación abierta y honesta con sus socios gubernamentales. Los empleados que interactúen con las Administraciones en nombre de Ferrovial deberán asegurarse de que todas las comunicaciones, tanto directas como a través de intermediarios, sean precisas y cumplan con todas las leyes y los reglamentos aplicables, incluyendo las relativas a grupos de presión y anticorrupción.
- **Leyes Anticorrupción:** Ferrovial exige el cumplimiento de todas las leyes aplicables que prohíben el soborno, en especial el soborno de funcionarios, incluido el Código Penal español, la Ley de Prácticas Corruptas Extranjeras de EE. UU., la Ley de Soborno del Reino Unido u otra legislación de lucha contra la corrupción que pueda resultar de aplicación. Esta exigencia se ve reforzada por la nueva Política Anticorrupción que ha aprobado la compañía en 2014.
- **Uso de información privilegiada:** Ferrovial exige a sus empleados que utilicen su información sobre la compañía de manera discreta, profesional y únicamente a efectos de desempeñar sus funciones. Los empleados que estén sujetos al Código Interno de Conducta de Ferrovial S.A. y su Grupo de Empresas en materia relativa a los Mercados de Valores no podrán adquirir o vender (en beneficio propio o de persona relacionada) y no podrán recomendar a terceros la adquisición o la venta de títulos de Ferrovial, S.A. sus filiales o cualquier otra sociedad cotizada en cualquier mercado de valores con arreglo a información relevante no publicada, concepto que incluirá cualquier información que un inversor pueda considerar relevante para decidir comprar, vender o mantener títulos. Además, dichos empleados no podrán ceder información relevante no publicada a terceros que puedan adquirir o vender títulos basándose en ella.
- **Leyes contra el blanqueo de capitales:** Los empleados deberán cumplir con todas las leyes contra el blanqueo de capitales, mantener negocios solo con socios con buena reputación y recibir fondos solo de fuentes legítimas. Los empleados deberán tomar medidas razonables para detectar e impedir formas de pago inaceptables o sospechosas, e informar a sus superiores o denunciarlo a través de los cauces establecidos si albergan cualquier sospecha o inquietud al respecto.
- **Precisión en libros y registros:** Las filiales de Ferrovial en todo el mundo deben tener implantadas prácticas contables que contribuyan a garantizar la precisión de sus libros y registros.

La Política en materia de Competencia de Ferrovial impone el cumplimiento de todas las leyes sobre competencia aplicables, en particular las de España, Unión Europea y Estados Unidos de América.

Cada empleado es responsable de asegurarse de que no está infringiendo ninguna ley aplicable en la materia. Si se conoce o sospecha fundadamente que se ha cometido una infracción de la Política y tras consultar, en su caso, a la asesoría jurídica, deberá avisarse al superior o comunicarlo a través del Buzón de Denuncias, o cualquier otro sistema de información similar disponible.

Asimismo, se detallan las principales áreas de riesgo en virtud de las Leyes de Defensa de la Competencia de la mayoría de los países: fijación de precios entre competidores; reuniones de organizaciones profesionales; cláusulas de no competencia; boicots, fusiones y adquisiciones; reparto de mercados; cláusulas de exclusividad; y precios abusivos.

# GOBIERNO CORPORATIVO

## Gobierno Corporativo<sup>1</sup>

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.

### Eficiencia

- Evaluación independiente periódica del Consejo de Administración.
- Análisis periódico de las mejores prácticas y normativas de buen gobierno a escala nacional e internacional.

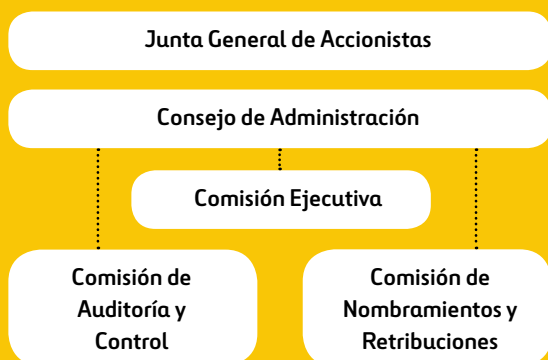
### Integridad

- 50% del Consejo de Administración formado por consejeros independientes.
- Cumplimiento de las recomendaciones del Código Unificado de Buen Gobierno.

### Transparencia

- Publicación del Informe Anual de Gobierno Corporativo.
- Publicación del Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros.
- Publicación con los resultados de las actividades de la Comisión de Auditoría y Control (Ver anexo: Informe de la Comisión de Auditoría y Control).

## Estructura



Ferrovial respeta los estándares y principios de las mejores prácticas nacionales e internacionales en materia de buen gobierno corporativo, adaptados a la naturaleza, estructura y evolución de la compañía.



**12**  
miembros



**1**  
*lead director*  
(Consejero Coordinador)



**50%**  
independientes



**3 años**  
reelección de  
los Consejeros



**8,3%**  
representación  
femenina en Consejo



**95,8%**  
de asistencia a Consejo  
sobre el total de votos



**5**  
reuniones en 2014  
de la Comisión de  
Auditoría y Control



**42,2%**  
derechos de voto en poder del  
Consejo de Administración

[1] Expone la situación en el ejercicio 2014 hasta la entrada en vigor de la Ley 31/2014, de 3 de diciembre, por la que se modifica la Ley de Sociedades de Capital para la mejora del gobierno corporativo.

## El Consejo de Administración

**PRINCIPALES FUNCIONES: Supervisar la actividad de Ferrovial, con objeto de velar por la consecución del objeto social procurando la protección de los intereses generales de la Sociedad y la creación de valor en beneficio de todos los accionistas.**

El Consejo se reserva, directamente o a través de sus Comisiones, el conocimiento de una serie de materias sobre las que deberá pronunciarse. Entre ellas:

- Aprobar las directrices estratégicas, los objetivos de gestión y el presupuesto anual de Ferrovial.
- Aprobar políticas en diversas materias.
- Nombramiento y cese del Consejero Delegado de la Sociedad.
- Decidir la retribución de los Consejeros Ejecutivos.
- Formular las cuentas anuales.
- Aprobar las inversiones u operaciones de carácter estratégico, salvo que su aprobación corresponda a la Junta General de Accionistas.
- Aprobar la constitución y adquisición de participaciones en sociedades domiciliadas en paraísos fiscales, o entidades de propósito especial, que puedan menoscabar la transparencia del grupo.
- Otorgar las dispensas y otras autorizaciones respecto a los deberes de los consejeros.

### Comisión Ejecutiva

#### PRINCIPALES FUNCIONES

- Seguimiento de la estrategia financiera, comercial e inversora de Ferrovial.
- Tiene delegadas todas las facultades que corresponden al Consejo de Administración, salvo las indelegables legal o estatutariamente.

### Comisión Nombramientos y Retribuciones

Formada por Consejeros Independientes.

#### PRINCIPALES FUNCIONES

- Proponer el nombramiento de Consejeros Independientes e informar sobre las propuestas de nombramiento del resto de Consejeros.
- Proponer al Consejero Coordinador y a los Consejeros que deben formar parte de cada una de las Comisiones.
- Analizar el proceso que permita la sucesión ordenada del Presidente y del Consejero Delegado.
- Informar sobre el nombramiento o destitución de los directivos con dependencia inmediata del Consejero Delegado.
- Proponer el sistema y la cuantía de las retribuciones anuales de los Consejeros.
- Informar sobre los contratos y la retribución de los altos directivos.

### Comisión Auditoría y Control

Formada por cuatro Consejeros Externos.

#### PRINCIPALES FUNCIONES

- Proponer el nombramiento de auditores externos de cuentas.
- Establecer medidas adecuadas para controlar la prestación de servicios de asesoramiento y consultoría por los auditores externos.
- Servir de canal de comunicación entre el Consejo y los auditores externos, y evaluar los resultados de cada auditoría.
- Proponer la selección, nombramiento, reelección o sustitución del director de auditoría interna.
- Supervisar los servicios de auditoría interna.
- Supervisar la información que el Consejo ha de aprobar.
- Auxiliar al Consejo en su labor de velar por la corrección y fiabilidad de la información financiera periódica.
- Analizar y evaluar los principales riesgos de los negocios y los sistemas establecidos para su gestión y su control.
- Establecer y supervisar un sistema que permita a cualquier empleado, de forma confidencial y, si así lo desea, anónima, comunicar situaciones inadecuadas en el seno de Ferrovial.
- Informar sobre la constitución y la adquisición de participaciones en sociedades domiciliadas en paraísos fiscales.
- Supervisar el cumplimiento de la normativa interna de gobierno corporativo y de conducta en los Mercados de Valores.
- Conocer y supervisar la eficacia del control interno de la Sociedad.

## 6.2. PRINCIPIOS Y POLÍTICAS DE RETRIBUCIONES

### PRINCIPIOS Y POLÍTICA DE REMUNERACIONES A LOS CONSEJEROS

La combinación de talento y compromiso constituye uno de los pilares de Ferrovial. Su política retributiva se configura con el objetivo de atraer, retener y comprometer a los mejores profesionales para lograr los objetivos a largo plazo de la compañía. En la construcción de esta política, se tiene en consideración el entorno económico, los resultados de la Sociedad, la estrategia, las exigencias legales y las mejores prácticas de mercado para fijar una política retributiva competitiva en los mercados de referencia en los que la compañía opera.

La política retributiva se fundamenta en los siguientes principios y criterios:

Principios:

- Creación de valor a largo plazo, alineando los sistemas retributivos con el Plan Estratégico.
- Atracción y retención de los mejores profesionales:
  - o Competitividad externa en la fijación de las retribuciones con referencias de mercado a través de análisis con sectores y compañías comparables.
  - o Participación periódica en planes vinculados a la acción y ligados a la consecución de determinadas métricas de rentabilidad.
- Logro responsable de objetivos de acuerdo con su política de gestión de riesgos.
- Transparencia.
- Equilibrio razonable entre los componentes de la retribución fija (corto plazo) y variable (anual y largo plazo), que refleje una adecuada asunción de riesgos combinada con el logro de los objetivos definidos.

Criterios internos para establecer la política de remuneración de los Consejeros Ejecutivos:

- Desglose de la retribución en componentes fijos y variables.
- Vinculación de la parte variable a la consecución de objetivos corporativos.
- Alineación con los objetivos de Ferrovial mediante:
  - o Participación periódica en planes vinculados a la acción y ligados a métricas de rentabilidad.
  - o Reconocimiento, en ciertos casos, de un concepto retributivo diferido.
  - o No asunción de compromisos por pensiones.
- La normativa legal aplicable.
- Los objetivos establecidos en el Plan Estratégico, que permiten, entre otros, establecer las métricas a las que se vincula la retribución variable anual y a medio/largo plazo.
- Los datos de mercado: Ferrovial sigue en materia retributiva las mejores prácticas del mercado y se apoya en estudios retributivos de firmas de reconocido prestigio.

El artículo 34 del Reglamento del Consejo establece respecto a la política de retribuciones de los Consejeros que:

- La retribución de los Consejeros Externos será la necesaria para remunerar convenientemente la dedicación que el cargo exija, sin comprometer su independencia.



- Las fórmulas variables garantizarán su relación con el desempeño profesional de los beneficiarios y no dependerán simplemente de factores externos.
- Se limitarán a los Consejeros Ejecutivos las fórmulas retributivas consistentes en la entrega de acciones, opciones, instrumentos referenciados al valor de la acción o vinculados al rendimiento de la Sociedad.
- El Consejo formulará un informe anual sobre las remuneraciones de sus consejeros, en los términos establecidos en la normativa vigente, que se difundirá y someterá a votación consultiva de la Junta como punto separado del orden del día.

Acceda al Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros en [www.ferrovial.com](http://www.ferrovial.com)

## PRINCIPIOS Y FUNDAMENTOS GENERALES DE LA POLÍTICA DE REMUNERACIONES DE LOS EMPLEADOS

Uno de los factores del compromiso de Ferrovial con sus empleados y con 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 uno de los negocios 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 19% 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, predefinidos, 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 operativos (resultado neto, flujo de caja, entre otros) 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 a 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 han realizado las operaciones correspondientes al 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.

## RETRIBUCIÓN FLEXIBLE

Ferrovial cuenta con un Plan de Retribución Flexible que ofrece la posibilidad de modificar el paquete retributivo actual de forma voluntaria y de acuerdo con 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 (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.

Retribuciones Consejeros Ejecutivos (miles de €)	Fija	Variable	Planes Vinculados a acciones <sup>(1)</sup>	Otros <sup>(2)</sup>	Total
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	1.175	2.128	2.054	6	5.363
Joaquín Ayuso García <sup>(3)</sup>	0	0	1.372	5	1.377
Íñigo Meirás Amusco	970	1.910	2.187	3	5.070
<b>TOTAL</b>	<b>2.145</b>	<b>4.038</b>	<b>5.613</b>	<b>14</b>	<b>11.810</b>

(1) En marzo de 2014, habiéndose cumplido íntegramente las condiciones acordadas, se ha abonado un número de acciones equivalente a las unidades asignadas en 2011, una vez practicadas las retenciones correspondientes. Se comunicó a la CNMV con fecha 18 de marzo de 2014.

(2) Corresponde a Primas Seguro de vida y Consejos otras sociedades filiales

(3) Joaquín Ayuso ha ejercido derechos sobre el Plan de Stock Options 2008. Este plan, del que conserva aún derechos, le fue otorgado cuando era Consejero Ejecutivo.

Retribuciones de la Alta Dirección (miles de €)	2014
Retribución fija	4.472
Retribución variable	5.360
Planes vinculados a acciones	10.771
Otros (*)	36
<b>TOTAL</b>	<b>20.639</b>

(\*) Corresponde a Consejos otras sociedades filiales y a primas de seguros

# 6.3. CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

## Presidente

### Rafael del Pino

**Ejecutivo y Dominical** ●

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (Universidad Politécnica de Madrid, 1981). MBA (Sloan School of Management, MIT, 1986). Presidente de Ferrovial desde 2000 y Consejero Delegado desde 1992. Presidente de Cintra entre 1998 y 2009. Miembro de MIT Corporation, del Consejo de Zurich Insurance Group, de los Consejos Asesores Internacionales de 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. Presidente de Dinamia Capital Privado y Consejero de Vocento, Maxam y de Deusto Business School. Ha sido presidente de Cepsa, 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). 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); Master 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 ASESQA; Vicepresidente de Autopista Trados 45 y de EULSA; Consejero de SMASSA, 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 Lecturer de Harvard Business School (2009-2010). Ha sido Consejero Delegado y Presidente de Bankinter y Consejero de TPI y de Dinamia.

### María del Pino

**Externo Dominical** ●

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

### Santiago Fernández Valbuena

**Independiente** ●

Licenciado en Económicas (Universidad Complutense de Madrid) y Doctor (PhD) y Master in Economics por la Northeastern University de Boston. Consejero de Ferrovial desde 2008. Director de Estrategia de Telefónica y Presidente de Fonditel y desde 2012 Consejero de Telefónica, S.A. Ha sido Presidente de Telefónica Latinoamérica, Director General de Estrategia, Finanzas y Desarrollo de Telefónica; Director General de Societé 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, SGILC, 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.

### Howard L. Lance

**Independiente**

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

## 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.

## 6.4. COMITÉ DE DIRECCIÓN

### 1 Íñigo Meirás Consejero Delegado

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

\* Ver CV en página anterior

### 2 Jaime Aguirre de Cárcer

#### Director General de Recursos Humanos

Licenciado en Derecho y Dirección de Empresas (ICADE-ICA). Entre 1990 y 2000 ocupó diversos cargos de responsabilidad en Schweppes, S.A. Entre otros, el de Co-Director General y Director de Recursos Humanos. Con anterioridad ocupó el puesto de Director de Recursos Humanos en Smithkline Beecham. Se incorporó a Ferrovial en 2000 como Director General de Recursos Humanos.

### 3 Alejandro de la Joya

#### Consejero Delegado de Ferrovial Agroman

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

### 4 Enrique Díaz-Rato

#### Consejero Delegado de Cintra

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

### 5 Álvaro Echániz

#### Consejero Delegado de Ferrovial Fisa (División Inmobiliaria)

Licenciado en Ciencias Empresariales. Se incorporó a Ferrovial con la adquisición de Agroman, empresa de la que fue Director Económico Financiero. Entre 1999 y septiembre de 2002 ha sido Director Económico Financiero de Cintra. Desde 2007 es Consejero Delegado de Ferrovial FISA.

### 6 Federico Flórez

#### Director General de Sistemas de Información e Innovación (CIIO)

Ingeniero Naval, Máster en Dirección de empresas y Dirección de informática, PAD IESE, Advanced Management Program INSEAD. Diplomado en diferentes cursos de alta dirección en Harvard, MIT y Cranfield. Ha desarrollado su carrera en empresas como IBM, Alcatel y Telefónica y CIO en el Banco de España. En abril de 2008 fue nombrado Director General de Sistemas de Información.

### 7 Jorge Gil

#### Consejero Delegado de Ferrovial Aeropuertos

Licenciado en Ciencias Empresariales y Derecho por ICADE. Consejero Delegado de Ferrovial Aeropuertos y miembro del Consejo de Administración de Heathrow Airport Holdings desde diciembre 2012. Se incorporó a Ferrovial en el año 2001 en Cintra donde ocupó la posición de Director de Desarrollo Corporativo y de Negocio, siendo Consejero, entre otras, de la 407 ETR, Chicago Skyway e Indiana Toll Road. En 2010 fue nombrado Director de Financiación y Mercados de Capitales de Ferrovial. Inició su carrera profesional en The Chase Manhattan Bank en las áreas de Corporate Finance y M&A.

### 8 Ernesto López Mozo

#### Director General Económico-Financiero

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid y MBA por The Wharton School de la Universidad de Pensilvania. En octubre de 2009 fue nombrado Director General Económico-Financiero de Ferrovial. Hasta su incorporación fue Director del Departamento de Finanzas de Telefónica, S.A., Director General de Finanzas y Control de Gestión de Telefónica Móviles y Director General de Control y Recursos de Telefónica Latinoamérica. Con anterioridad fue Vicepresidente para Renta Fija y Derivados en JP Morgan. Asimismo trabajó en el Departamento de Tesorería del Banco Santander. También trabajó en Obra Civil antes de obtener el título MBA. En octubre de 2009 fue nombrado Director General Económico-Financiero.

### 9 Santiago Olivares

#### Consejero Delegado de Ferrovial Servicios

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

### 10 Santiago Ortiz Vaamonde

#### Secretario General

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

### 11 María Teresa Pulido

#### Directora de Estrategia Corporativa

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



# 7. EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LOS NEGOCIOS EN 2015

## VARIABLES MACROECONÓMICAS

La economía mundial ha mantenido la senda de recuperación, y según el FMI en 2014 el crecimiento global ha ascendido a un 3,3%, el mismo que en 2013. Esta previsión recoge una mejora significativa de las economías de países desarrollados, dónde el crecimiento esperado para 2014 alcanza a un 1,8% frente al 1,3% de 2013. Para 2015 se espera un impulso adicional que lleve la tasa de crecimiento a un 3,5%, si bien esta previsión no está exenta de riesgos, por la fragilidad de algunas economías avanzadas y las bajas tasas de inflación esperada. La zona Euro ha dejado atrás la recesión económica alcanzando un crecimiento de un 0,8% frente a la tasa negativa de -0,5% obtenida en 2013.

A continuación se muestra las últimas estimaciones de crecimiento del FMI en los principales países en los que Ferrovial desarrolla actualmente sus negocios:

	Perspectivas FMI crecimiento 2015
Estados Unidos	3,6%
Reino Unido	2,7%
Canadá	2,3%
España	2,0%
Polonia	3,3%

Durante 2015 las principales incertidumbres estarían relacionadas con los estímulos del Banco Central Europeo y su impacto en el crecimiento en la zona euro, así como la aceleración del crecimiento en Estados Unidos y el impacto de la retirada paulatina de estímulos de la Reserva Federal.

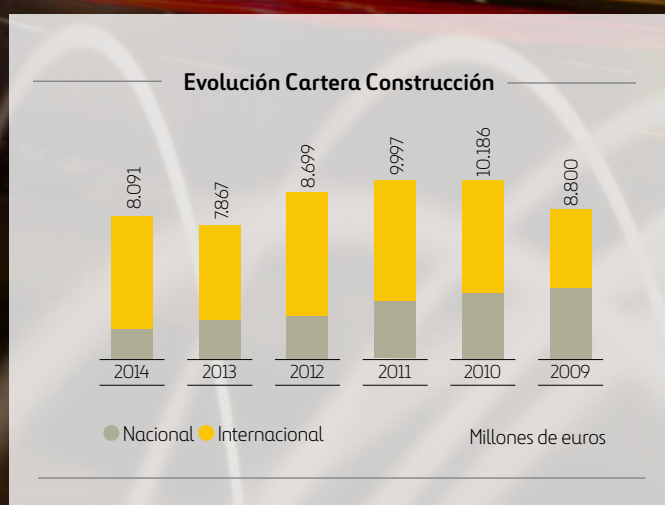
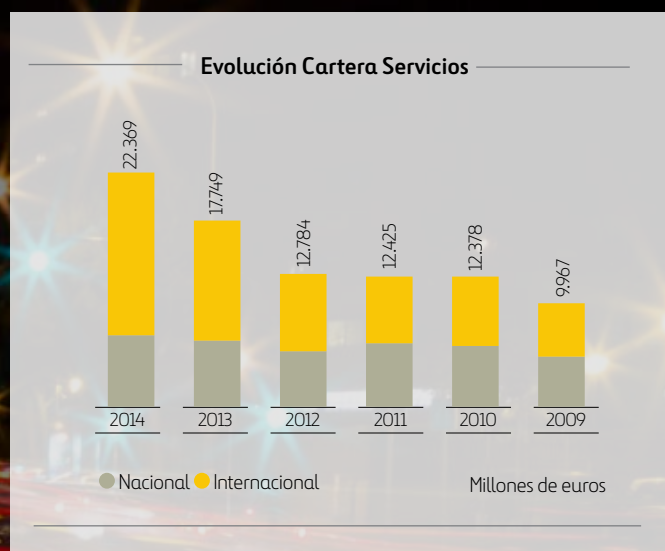
## SERVICIOS

A 31 de diciembre de 2014 la cartera de Ferrovial Servicios alcanzó un máximo situándose en 22.369 millones de euros, con un aumento de un 20% respecto al ejercicio anterior (15% excluyendo el efecto del tipo de cambio).

En Reino Unido, en 2015 será un año electoral que conllevará una ligera reducción del volumen de oportunidades licitadas en el ejercicio. No obstante, el éxito comercial obtenido en 2013 y especialmente en 2014 permite afrontar el año con optimismo. Asimismo, tendrá lugar la finalización del proceso de integración de Amey y Enterprise, completándose todas las actividades previstas en el plan de integración, y materializando las sinergias previstas tal y como ha venido sucediendo desde la compra de Enterprise en abril de 2013.

En España será un año marcado por las elecciones municipales, autonómicas y generales. Se espera que dichas elecciones tengan un impacto limitado tanto en la evolución de la cartera como en el nivel de contratación al no estar prevista la licitación de renovaciones importantes. A nivel de las principales variables operativas, y en línea con las mejores perspectivas para el país a nivel macro, la expectativa es de una recuperación de los volúmenes de residuos tanto urbanos como industriales.

En 2015 el foco se mantendrá en una continua apuesta por la diversificación geográfica. Por un lado, impulsando y consolidando el crecimiento a corto plazo en países donde el grupo ya tiene masa crítica



como Chile y Polonia. Por otro, incrementando la presencia en otras geografías como Australia y Estados Unidos, en las que ya estamos operando a través de contratos de mantenimiento de carreteras, y en las que también se trabaja en la identificación de posibles adquisiciones.

## AUTOPISTAS

Para 2015 se espera un comportamiento positivo del tráfico en las autopistas en explotación, por la mejora de la situación macroeconómica y las perspectivas de crecimiento en la mayoría de las geografías en las que Cintra tiene presencia. Esta evolución permitirá incrementar la rentabilidad de los diferentes activos en operación.

En lo que respecta a la 407ETR (activo principal de la cartera de Cintra), la gestión de la compañía está orientada a mantener el crecimiento en sus resultados, dividendos y solvencia financiera. Para ello, seguirá concentrando sus esfuerzos en mejorar las bases sobre las que aquellos se asientan: la experiencia del cliente y la percepción de la autopista por parte de la comunidad a la que sirve, así como en el incremento de la eficiencia de la operación del negocio.

Los proyectos de *Managed Lanes* en Estados Unidos tendrán un mayor impacto en los resultados de Cintra debido al primer año completo de funcionamiento de la autopista NTE, y a la puesta en marcha de la autopista LBJ.

Durante 2015 se espera avanzar en la solución relativa a la deuda de la autopista SH 130 y completar la restructuración de la deuda de Indiana Toll Road. En España queda pendiente la solución definitiva a las dos sociedades de autopistas, R4 y Madrid Levante, en concurso de acreedores desde el ejercicio 2012. En relación a Autema la Administración ha anunciado su intención de modificar el régimen contractual vigente. Actualmente Cintra está trabajando en la evaluación del impacto que dicho cambio concesional podría tener.

En el corto y medio plazo se observa un repunte en la actividad promotora en los mercados internacionales objetivo (Norteamérica, Europa, Australia y Latinoamérica). En 2015, Cintra seguirá licitando proyectos en aquellos países en los que cuenta con presencia como Estados Unidos, Canadá y Europa. Igualmente realizará seguimiento a las oportunidades que se presenten en nuevos mercados, como Australia o determinados países de Latinoamérica (principalmente, Colombia, Perú, México y Chile).

## CONSTRUCCIÓN

En lo que concierne al negocio de Construcción, durante 2015 se espera que la cifra de ingresos se mantenga estable, compensando el crecimiento de la actividad internacional una nueva reducción de la actividad en España. La cartera a cierre de diciembre de 2014 se ha incrementado hasta 8.091 millones de euros gracias al negocio internacional, que aportó un 76% del total, el máximo porcentaje histórico.

En España se prevé para 2015 una reducción de la actividad, ya que a pesar del inicio en 2014 de la recuperación económica y del incremento de la licitación pública, la situación del mercado sigue siendo inestable, habiéndose reducido la cartera a cierre de 2014 y siendo el enfoque de contratación selectivo, priorizando rentabilidad sobre volumen.

En el área internacional, las expectativas son positivas en los mercados estratégicos de la compañía.

En Norteamérica se prevé para 2015 la finalización de la tercera y última fase de la construcción del proyecto de la autopista LBJ en Texas, tras el éxito en 2014 de la inauguración con varios meses de antelación de la autopista NTE, también en Texas. Para el año 2015 está previsto el comienzo en la ejecución de nuevos proyectos licitados en 2014 y en los que Ferrovial es adjudicatario, como la autopista I-77 en North Carolina, o la 2ª Fase de la autopista 407 ETR East en Canadá, en el que la compañía ha sido designada *preferred bidder* a comienzos de 2015.

En Polonia la facturación crecerá por la favorable contratación en 2014 de carreteras asociadas al nuevo marco de Fondos Europeos 2014-20, y de obras para plantas de generación de energía e industriales, entre las que destaca la central de energía de Turow.

También aumentará la actividad en Reino Unido, apoyada en proyectos del nuevo plan de infraestructuras, habiéndose incrementado la cartera a cierre de 2014 gracias a proyectos como la ampliación de la Northern Line del Metro de Londres.

En Australia ha comenzado a finales de 2014 la ejecución efectiva del primer gran contrato, el tramo de Warrell Creek hasta Nambucca Heads de la Autopista del Pacífico, lo que posibilitará que el mismo aporte un buen nivel de producción en 2015.

En estos, y otros mercados en los que se cuenta con presencia estable como Latinoamérica (Chile, Colombia, Brasil, Perú o México) u Oriente Medio, la compañía tiene un importante *pipeline* de proyectos complejos de infraestructuras a licitar en 2015, que se ajustan a las capacidades y en los que, en muchos casos, se pueda aprovechar la ventaja competitiva de la colaboración con las divisiones inversoras del grupo, principalmente Cintra y Ferrovial Aeropuertos.

## AEROPUERTOS

El ámbito de las infraestructuras aeroportuarias se caracteriza actualmente por una dinámica privatizadora. En 2015 continuará la actividad de licitación.

Las últimas previsiones de IATA sobre el tráfico de pasajeros a nivel mundial apuntan a un crecimiento del 31% en el periodo 2013-2017, que dará continuidad a la evolución positiva de los últimos años.

Por lo que respecta a Heathrow, sus principales retos en 2015 se centrarán en:

- Implementar un plan de negocio que permita batir la exigente decisión regulatoria de la Civil Aviation Authority (CAA) para el quinquenio regulatorio 2014-2018.
- Mejora continua de operaciones, buscando la excelencia en la experiencia del pasajero, lo que permita seguir superando los actuales resultados ASQs (indicadores de satisfacción del pasajero).
- Aumentar las adhesiones y el apoyo a la propuesta de Heathrow de construcción de una tercera pista.

En 2015 Ferrovial Aeropuertos trabajará en la integración de los aeropuertos de Glasgow, Aberdeen y Southampton, en los que ha pasado de tener una participación indirecta del 25% a través de Heathrow Airport Holdings (HAH) a controlar directamente el 50% de su capital.

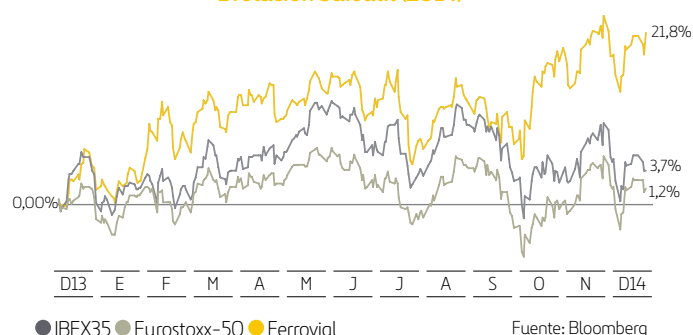
# 8. INFORMACIÓN ADICIONAL

Este apartado contiene la información relativa a:

- Comportamiento bursátil
- Retribución al accionista
- Capital social suscrito y estructura accionarial
- Acciones propias
- Periodo medio de pago
- Hechos posteriores

## COMPORTAMIENTO BURSÁTIL

### Evolución bursátil (2014)



Este gráfico representa las variaciones porcentuales, tanto de la compañía como de los índices. Muestra la Rentabilidad Total para el Accionista, incluyendo rentabilidad por dividendo.

### Resumen cotización 2014

	2014
Cotización a 31 de diciembre de 2014 (en euros)	16,43
Cotización máxima: ene - dic 2014	16,72
Cotización mínima: ene - dic 2015	13,34
Capitalización bursátil (en millones de euros)	12.029
Cotización media ponderada en 2014	15,06
Volumen medio diario en número de acciones	2.720.462

### Evolución comparada con sus índices de referencia\*

	1 año	3 años	5 años
Ferrovial	22%	118%	185%
IBEX - 35	9%	43%	15%
Eurostoxx-50	4%	49%	25%
Madrid Construcción y Materiales	9%	25%	-1%
Eurostoxx- Construcción y materiales	4%	54%	22%

\*Datos ajustados por pago de dividendos en todos los casos excepto el Índice de Madrid, Construcciones y Materiales

— Capitalización Bursátil FER —

# 12.029

millones de euros

— Evolución bursátil FER\* —

# +22%

\*Retorno total al accionista en 2014

## RETRIBUCIÓN AL ACCIONISTA (MILLONES DE EUROS)

En el siguiente gráfico se refleja la cantidad absoluta distribuida en concepto de pago de dividendos:

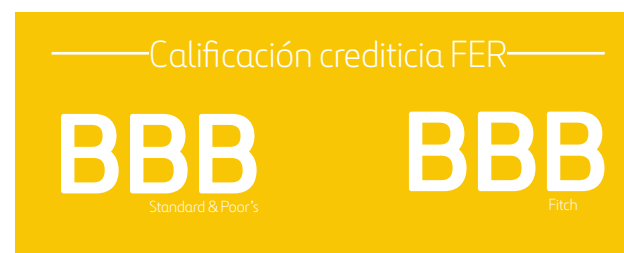


Ferrovial, en consonancia con la política implementada por otras compañías, nacionales e internacionales, quiere ofrecer a sus accionistas una alternativa en la retribución que reciben de la Sociedad, a través del Dividendo Flexible (*Scrip Dividend*), que, sin limitar su posibilidad de percibir la totalidad de la retribución anual en efectivo si así lo desean, les permite recibir acciones de la Sociedad con la fiscalidad propia de las acciones liberadas.

La Junta General de Accionistas (JGA) del pasado 26 de junio de 2014 aprobó que este nuevo sistema de retribución sustituyera al tradicional pago de dividendo complementario del ejercicio 2013, en un pago de 0,291 euros/acción que fue pagado en julio de 2014. Un 44,32% de titulares de los derechos de asignación gratuita optaron por recibir nuevas acciones de Ferrovial.

También aprobado en la JGA, el pasado mes de noviembre de 2014 se efectuó el segundo programa "Ferrovial Dividendo Flexible", equivalente al dividendo a cuenta de 2014, el cual supuso una retribución de 0,381€/acción. En esta ocasión, los titulares de un 44,55% de los derechos de asignación gratuita optaron por recibir nuevas acciones de Ferrovial.

Adicionalmente, y dentro de su estrategia de retribución al accionista, la Sociedad adquirió durante 2014, 15.067.543 acciones propias que fueron posteriormente amortizadas.



En julio de 2014, la agencia de calificación crediticia Fitch revisó al alza la calificación de la deuda corporativa de Ferrovial S.A. de BBB- a BBB con perspectiva "Estable".

## CAPITAL SOCIAL SUSCRITO Y ESTRUCTURA ACCIONARIAL

A 31 de diciembre de 2014, el capital social es de 146.477.834,80€ y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. Está integrado por 732.389.174 acciones ordinarias, de una única clase y valor nominal de veinte céntimos de euro (0,20€) cada una de ellas.

A 31 de diciembre de 2014, Karlovy, S.L., es titular de una participación del 41,118% del capital social de Ferrovial, S.A (directamente de un 0,002% e indirectamente, a través Portman Baela, S.L., del 41,116%). 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.

La prima de emisión de la sociedad asciende a 31 de diciembre de 2014 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 1.215 millones de euros. Ambas partidas tienen la consideración de reservas de libre disposición.



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.



\*Basado en la valoración de analistas fundamentales de Ferrovial a 31 diciembre 2014, que han publicado en los últimos 90 días

## ACCIONES PROPIAS / PROGRAMA DE RECOMPRA DE ACCIONES

A continuación se muestran las principales operaciones de autocartera realizadas por la compañía durante el 2014.

I. Operación realizada/ Objetivo	Número de acciones	% De capital	Nominal (millones euros)	Importe pagado (millones euros)	Número de acciones aplicadas al objetivo	Total número de acciones 31.12.2014
Compra de autocartera para posterior reducción de capital mediante su amortización aprobada por la Junta General de Accionistas de 26 de Junio	15.067.543	2,05%	3,01	235 M	-15.067.543	-
Compra de autocartera para hacer frente a los sistemas de retribución con entrega de acciones	3.583.801	0,49%	0,72	56 M	-3.583.801	-
Acciones recibidas como pago del dividendo flexible (*)	245.821	0,03%	0,05	-		245.821
<b>II. SALDO FINAL 31 DIC. 2014</b>						<b>245.821</b>

(\*) Acciones recibidas como pago del dividendo flexible de la autocartera que tenía la sociedad en el momento de la distribución de dividendos. El valor de mercado de las acciones propias a fecha de cierre de 2014 asciende a 4 ME.

## PERIODO MEDIO DE PAGO

### Obligación de información en relación al pago de proveedores establecida en la disposición adicional tercera de la Ley 15/2010

En cumplimiento del deber de informar el periodo medio de pago a proveedores, establecido en la disposición adicional tercera de la ley 15/2010 (conforme a la nueva redacción dada por la disposición final segunda de la ley 31/2014 de reforma de la ley de Sociedades de Capital), la Sociedad informa que el periodo medio de pago a proveedores de todas las sociedades del Grupo domiciliadas en España ha sido de 53 días.

No habiendo emitido a la fecha de la formulación de estas cuentas anuales el Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, la resolución requerida en el apartado 4 de dicha disposición adicional tercera por la que se desarrolle la metodología para el cálculo del periodo medio de pago, a efectos de dicho cálculo se han considerado los días transcurridos desde la fecha de emisión de la factura y la fecha de pago, sin haber descontado el plazo de gestión que habitualmente transcurre entre la recepción de la factura y su registro contable.

## HECHOS POSTERIORES

El pasado 24 de enero de 2015 la Generalitat de Cataluña notificó a Autema, su intención de modificar el régimen concesional del proyecto establecido en virtud del Decreto 137/1999. La explicación de dicha modificación se encuentra explicada en la nota 34 de las Cuentas Anuales Consolidadas.





# 9. INFORMACIÓN NO FINANCIERA

## 9.1. PRINCIPIOS DE REPORTE

Ferrovial, en su interés por seguir las últimas tendencias de *reporting*, elabora su información no financiera siguiendo distintos estándares reconocidos internacionalmente, como son el Marco Conceptual del IIRC (*International Integrated Reporting Council*), la “Guía para la elaboración del Informe de Gestión de las entidades cotizadas” de la CNMV, la Norma AA1000 y Guía GRI en su última versión (G4).

### **Marco Conceptual del IIRC (*International Integrated Reporting Council*)**

Ferrovial ha trabajado en un modelo integrado de su información económica, social y ambiental siguiendo los principios del “Marco Conceptual para la preparación del informe Integrado” del *International Integrated Reporting Council* (IIRC).

### **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. Para más información véase el apartado Asuntos Materiales de este capítulo.

**Relevancia:** La información debe ser la requerida por las partes interesadas. Es decir, asegura que se informa de todos aquellos aspectos materiales cuya omisión o distorsión pudiera influir en las decisiones o acciones de sus grupos de interés. Para más información véase la Tabla de Indicadores GRI-G4.

**Capacidad de respuesta:** A lo largo del presente informe se incluye la información relativa a la respuesta dada por Ferrovial a las expectativas de los grupos de interés.

### **Guía GRI4**

El informe sigue la versión 4 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. Existe un índice de contenidos e indicadores GRI. Ferrovial se ha autodeclarado “Comprehensive”, según los requisitos de la Guía GRI.

### **Principios de la Guía GRI**

- Definición del contenido de Informe:

- **Materialidad:** aspectos que reflejen los impactos significativos, sociales, ambientales y económicos de la organización o que podrían ejercer una influencia sustancial en las decisiones de los grupos de interés.

- Participación de los grupos de interés: identificar a los grupos de interés y describir en la memoria cómo ha dado respuesta a sus expectativas e intereses.
- Contexto de sostenibilidad: presentar el desempeño dentro del contexto más amplio de la sostenibilidad.
- Exhaustividad: la cobertura debe permitir que los grupos de interés puedan evaluar el desempeño de la organización informante.

- Definición de la calidad del Informe:

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

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.

## PERÍMETRO DE LA INFORMACIÓN

Ferrovial está constituida por la sociedad cabecera, Ferrovial S.A. y sus sociedades dependientes. Para el reporte de la información no financiera, se incluyen a todas aquellas empresas en las que Ferrovial tiene el control, el cual se presume cuando la participación de Ferrovial es superior al 50% (para información detallada de las compañías incluidas en el perímetro directo consultar el perímetro de las Cuentas Anuales Consolidadas que detallan en sus Anexos la relación de las sociedades dependientes). En estos casos, se reporta el 100% de la información, es decir, sin aplicar el porcentaje de participación de cada una de las empresas.

Asimismo, siguiendo con las indicaciones de la guía GRI en su versión G4, Ferrovial aporta información de los indicadores y aspectos materiales de “fuera de la organización” en la medida de lo posible, siempre y cuando dicha información tenga la suficiente calidad y siempre de forma separada. Ferrovial considera que los impactos más relevantes son los relativos a la autopista 407 ETR (Toronto y Canadá) y a HAH (Reino Unido).

## PROCESO DE CONSOLIDACIÓN

Desde 2007, Ferrovial cuenta con un sistema de *reporting* y consolidación de información relativa al ámbito de la Responsabilidad Corporativa (información no financiera).

Dicho sistema sirve para mejorar la calidad de la información y facilitar el *reporting*, interno y externo. La información es utilizada para diversos fines como el Informe Anual, la gestión de los distintos índices y *ratings* de sostenibilidad, 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.

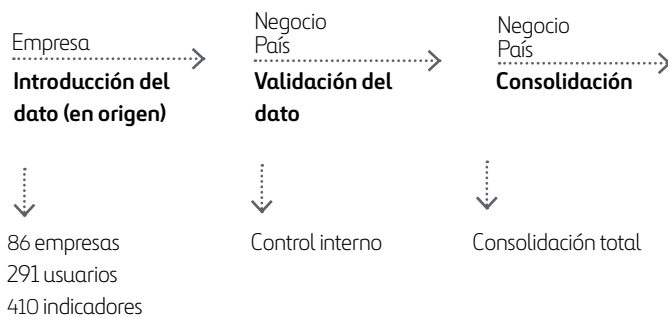
Este proceso permite trabajar sobre dos ejes:

- 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

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 2014.



## 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 2014 no afectan a la comparabilidad de la información respecto a los de 2013. 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 (actualmente en su versión G4) y de la norma AA1000AS.



## GRUPOS DE INTERÉS

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 como 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 de forma cada vez más rápida. La compañía está comprometida con la transparencia en la información al mercado, a través de una 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.

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 centra sus esfuerzos en transmitir a sus *stakeholders* el estándar de su responsabilidad corporativa, basado en los principios del Pacto Mundial. Hoy, la compañía es un referente a nivel internacional por el compromiso con los grupos de interés, plasmado en el reconocimiento de los principales índices de sostenibilidad como el DJSI, FTSE4Good o el CDP.

Un mecanismo de diálogo formal para medir la percepción de aquellos “cuya opinión cuenta” es de vital importancia para el desarrollo de las operaciones y la sostenibilidad de la compañía.

El negocio de Ferrovial depende en gran medida de las relaciones con las Administraciones de los países en que opera. Ante esta realidad, en diciembre de 2014, el Consejo de Administración de la compañía aprobó el Nuevo Código de Ética Empresarial que incluye un apartado específico para la relación con las Administraciones; Ferrovial se compromete a mantener una comunicación abierta y honesta con sus socios gubernamentales. Los empleados que interactúen con las Administraciones en nombre de Ferrovial deberán asegurarse de que todas las comunicaciones, tanto directas como a través de intermediarios, son precisas y cumplen con todas las leyes y los reglamentos aplicables, incluyendo las relativas a grupos de presión y anticorrupción.

Ferrovial ostenta cargos de responsabilidad en organismos impulsores de la RC a nivel nacional e Internacional como: SERES, Forética, Red Española del Pacto Mundial, AEC (Asociación Española para la Calidad) entre otras. **Para más detalle, consultar la web: [www.ferrovial.com](http://www.ferrovial.com).**

A lo largo del 2014, se ha realizado una monitorización periódica de los grupos de interés, tanto internos como externos, se ha intensificado el diálogo con cada uno de ellos y se ha realizado una actualización de su matriz de materialidad a través de encuestas. La relación con cada grupo de interés se detalla en el siguiente cuadro. **Para más detalle, consultar la web: [www.ferrovial.com](http://www.ferrovial.com).**



Terminal SA del aeropuerto de Heathrow, Westtulo de embarque, Londres, Reino Unido

## ASUNTOS MATERIALES

Ferrovial destaca como asuntos relevantes todos aquellos que podrían ejercer una influencia sustancial en las evaluaciones y decisiones de los grupos de interés, afectando la capacidad de satisfacer las necesidades del presente sin comprometer a las generaciones futuras. Es decir, 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 permiten tomar decisiones frente a la organización con la cual se relacionan.

Realizar un análisis de materialidad es uno de los requisitos fundamentales del GRI en su versión G4 para elaborar el Informe de Sostenibilidad. También se debe realizar el análisis para seguir las recomendaciones del marco conceptual del Informe Integrado del IIRC. En ambos casos, esto permite situar a los grupos de interés (internos y externos) en el eje del proceso.

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.

Ferrovial actualiza cada dos años su matriz de materialidad. Por la naturaleza de sus actividades considera que los temas relevantes no varían lo suficiente como para actualizarla con mayor frecuencia. Además, cuenta con un Plan Estratégico de Responsabilidad Corporativa (Plan 20.16) cuyos objetivos van íntimamente ligados a los resultados del análisis de materialidad.

El proceso consta de tres fases que combinan los factores antes comentados:

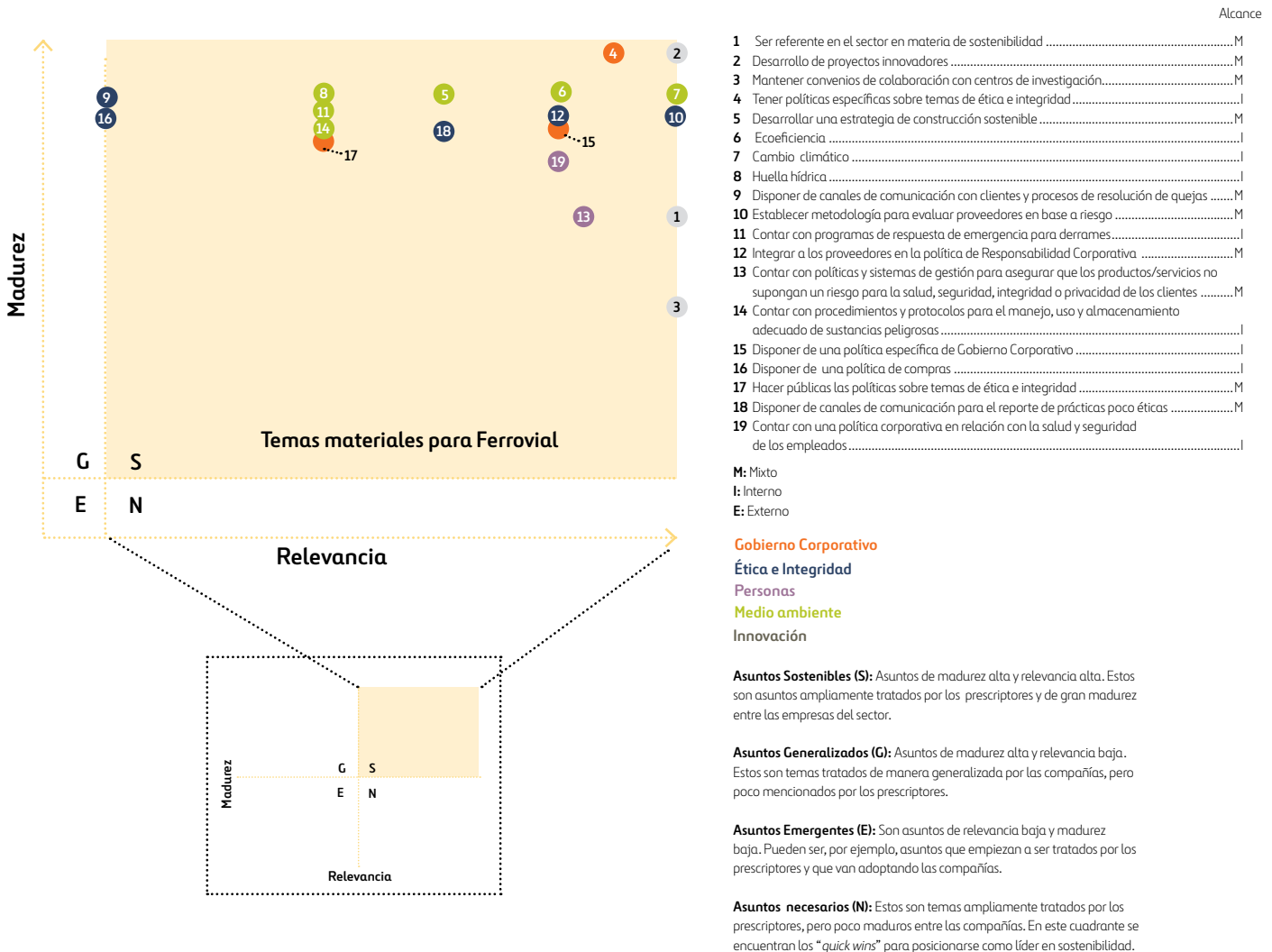
- En primer lugar, se identifican las principales tendencias y las prácticas sostenibles más relevantes en el sector y se establece la relevancia que estos tienen para los expertos. Con ello se obtiene la versión básica de la matriz de materialidad.

- En segundo lugar, se tiene en cuenta la matriz de riesgos elaborada internamente por la Dirección responsable en la que se reflejan las distintas tipologías de los mismos: estratégicos, operativos, de cumplimiento y financieros, permitiendo identificar los eventos de riesgo más relevantes para la reputación de Ferrovial. Esta matriz permite valorar los temas obtenidos en la fase anterior y matizar las puntuaciones.
- Se enriquece el eje de la relevancia a partir de la opinión de los *stakeholders* concretos con conocimiento amplio de la compañía.

Para esta última fase se realizó una encuesta de percepción a algunos grupos de interés identificados por la compañía con el fin de obtener su valoración sobre distintos temas materiales para Ferrovial, que se priorizaron en función de las opiniones de los encuestados.

La encuesta se realizó a través de internet entre 100 personas -40 de ellas empleados de la compañía y 60 *stakeholders* externos-, y se obtuvo un 52% de respuestas. Para la selección de los externos se buscó a personas que conocían bien la compañía y que tuvieran contacto con distintos responsables internos. Empleados y *stakeholders* recibieron la misma ponderación a la hora de valorar los resultados.

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



## PLAN ESTRATÉGICO DE RC (2014-2016)

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

El plan está en vigor de 2014 a 2016. Este Plan recoge las cuestiones que interesan a los inversores, las valoraciones de los principales índices de sostenibilidad y la revisión de buenas prácticas en el sector. El Plan parte de la matriz de materialidad consensuada con los *stakeholders* internos, representantes de todas las áreas corporativas de la compañía y, posteriormente, se refrenda con una encuesta de percepción a los grupos de interés externos. Todo ello sirve para definir seis áreas y líneas estratégicas en materia de RC.

### Plan 20.16

#### Áreas

#### Líneas de actuación

<b>Gobierno Corporativo</b>	Transparencia en la información al mercado Actuación en los mercados de valores Mejoras organizativas en los órganos de gobierno
<b>Ética e Integridad</b>	Códigos de conducta Derechos Humanos Cadena de suministro
<b>Personas</b>	Atracción y retención del talento Formación y desarrollo Salud y seguridad laboral Diversidad e igualdad de oportunidades
<b>Medio ambiente</b>	Cambio climático Ecoeficiencia Biodiversidad
<b>Sociedad</b>	Comunidad Huella social Voluntariado
<b>Innovación</b>	I+D sostenible Fomento del emprendimiento

## POLÍTICA DE RESPONSABILIDAD CORPORATIVA

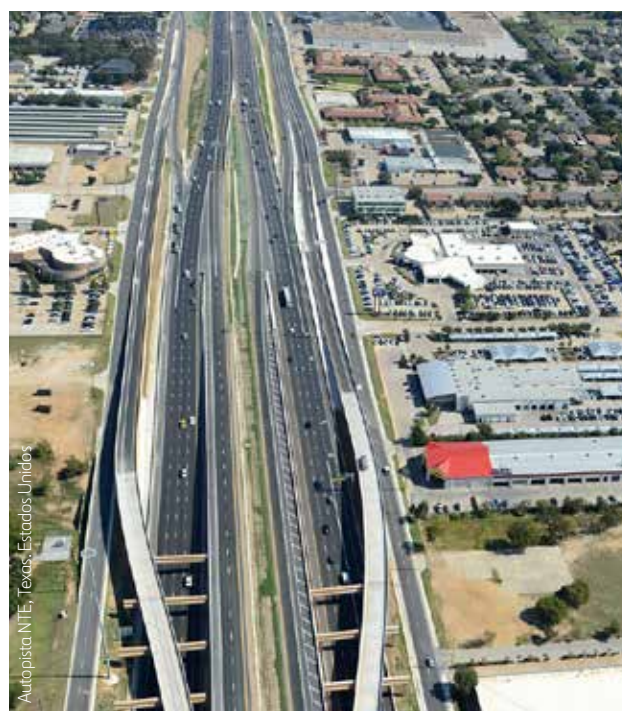
Ferrovial entiende la Responsabilidad Corporativa como un compromiso voluntario para participar en el desarrollo económico, social y medioambiental de las comunidades donde opera.

Por ello, como empresa global de infraestructuras y servicios, se plantea como objetivo contribuir a la sociedad, mejorando la calidad de vida de los ciudadanos, al tiempo que aporta valor a sus accionistas, empleados y demás grupos de interés.

Esta política se fundamenta en los principios del Pacto Mundial y en acuerdos y resoluciones internacionalmente aceptados cuyos contenidos abordan materias de Responsabilidad Corporativa.

Corresponde al Consejo de Administración de Ferrovial velar por los principios de Responsabilidad Corporativa que voluntariamente ha asumido la organización.

1. La ética y responsabilidad en todas sus actuaciones.
2. El respeto a los derechos humanos fundamentales.
3. La transparencia y la aplicación de las mejores prácticas de gobierno corporativo.
4. La contribución al desarrollo socioeconómico.
5. La reducción del impacto ambiental, la lucha contra el cambio climático y la gestión eficiente de recursos.
6. El fomento de prácticas responsables en la cadena de suministro.
7. La protección de la salud y seguridad de sus trabajadores, así como la promoción de la igualdad, la conciliación y la diversidad.
8. La innovación como elemento de competitividad y generación de valor.
9. El diálogo con los grupos de interés.
10. La solvencia financiera y el enfoque a largo plazo.



# 9.2. INDICADORES GRI-G4

CONTENIDOS BÁSICOS GENERALES GRI G4			
ESTRATEGIA Y ANÁLISIS		Página	Revisión
G4-1	Inclúyase una declaración del responsable principal de las decisiones de la organización (la persona que ocupe el cargo de director ejecutivo, presidente o similar) sobre la relevancia de la sostenibilidad para la organización y la estrategia de esta con miras a abordar dicha cuestión	4-5	✓
G4-2	Describa los principales efectos, riesgos y oportunidades	12-15, 68-73	✓
PERFIL DE LA ORGANIZACIÓN		Página	Revisión
G4-3	Nombre de la organización	Nota 1.1 de las Cuentas Anuales Consolidadas de Ferrovial 2014	✓
G4-4	Marcas, productos y servicios más importantes de la organización	12-14	✓
G4-5	Lugar donde se encuentra la sede de la organización	Nota 1.1 de las Cuentas Anuales Consolidadas de Ferrovial 2014	✓
G4-6	Indique en cuántos países opera la organización y nombre aquellos países donde la organización lleva a cabo operaciones significativas o que tienen una relevancia específica para los asuntos de sostenibilidad objeto de la memoria	10-11	✓
G4-7	Naturaleza del régimen de propiedad y su forma jurídica	Nota 1.1 de las Cuentas Anuales Consolidadas de Ferrovial 2014	✓
G4-8	Indique a qué mercados se sirve (con desglose geográfico, por sectores y tipos de clientes y destinatarios)	10-11	✓
G4-9	Determine la escala de la organización, indicando: - número de empleados; - número de operaciones; - ventas netas o ingresos netos; - capitalización, desglosada en términos de deuda y patrimonio (para las organizaciones del sector privado); y cantidad de productos o servicios que se ofrecen	9-11, 86	✓
G4-10	a Número de empleados por contrato laboral y sexo b Número de empleados fijos por tipo de contrato y sexo c Tamaño de la plantilla por empleados, trabajadores contratados y sexo d Tamaño de la plantilla por región y sexo e Indique si una parte sustancial del trabajo de la organización lo desempeñan trabajadores por cuenta propia reconocidos jurídicamente, o bien personas que no son empleados ni trabajadores contratados, tales como los empleados y los empleados subcontratados por los contratistas f Comuníquese todo cambio significativo en el número de trabajadores	40-42	✓ <sup>2</sup>
G4-11	Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos	46	✓
G4-12	Describa la cadena de suministro de la organización	58-59	✓
G4-13	Comuníquese todo cambio significativo que haya tenido lugar durante el periodo objeto de análisis en el tamaño, la estructura, la propiedad accionarial o la cadena de suministro de la organización	Nota 2.1 de las Cuentas Anuales Consolidadas de Ferrovial 2014	✓
Participación en iniciativas externas			
G4-14	Indique cómo aborda la organización, si procede, el principio de precaución	68-73	✓
G4-15	Elabore una lista de las cartas, los principios u otras iniciativas externas de carácter económico, ambiental y social que la organización suscribe o ha adoptado	memoria2014.ferrovial.com/es	✓
G4-16	Elabore una lista de las asociaciones y las organizaciones de promoción nacional o internacional a las que la organización pertenece y en las cuales: - ostente un cargo en el órgano de gobierno; - participe en proyectos o comités; - realice una aportación de fondos notable, además de las cuotas de membresía obligatorias; - considere que ser miembro es una decisión estratégica	memoria2014.ferrovial.com/es	✓
ASPECTOS MATERIALES Y COBERTURA		Página	Revisión
G4-17	a Elabore una lista de las entidades que figuran en los estados financieros consolidados de la organización y otros documentos equivalentes b Señale si alguna de las entidades que figuran en los estados financieros consolidados de la organización y otros documentos equivalentes no figuran en la memoria	179-184	✓
G4-18	a Describa el proceso que se ha seguido para determinar el contenido de la memoria y la cobertura de cada Aspecto b Explique cómo ha aplicado la organización los Principios de elaboración de memorias para determinar el Contenido de la memoria	90-95	✓
G4-19	Elabore una lista de los Aspectos materiales que se identificaron durante el proceso de definición del contenido de la memoria	94	✓
G4-20	Indique la cobertura dentro de la organización de cada Aspecto material	94	✓
G4-21	Indique la Cobertura fuera de la organización de cada Aspecto material	94	✓
G4-22	Describa las consecuencias de las reformulaciones de la información facilitada en memorias anteriores y sus causas	91	✓
G4-23	Señale todo cambio significativo en el Alcance y la Cobertura de cada Aspecto con respecto a memorias anteriores	91	✓
PARTICIPACIÓN DE LOS GRUPOS DE INTERÉS		Página	Revisión
G4-24	Elabore una lista de los grupos de interés vinculados a la organización	92 memoria2014.ferrovial.com/es	✓
G4-25	Indique en qué se basa la elección de los grupos de interés con los que se trabaja	92	✓
G4-26	Describa el enfoque de la organización sobre la participación de los grupos de interés, incluida la frecuencia con que se colabora con los distintos tipos y grupos de partes interesadas, o señale si la participación de un grupo se realizó específicamente en el proceso de elaboración de la memoria	93-94 memoria2014.ferrovial.com/es	✓
G4-27	Señale qué cuestiones y problemas clave han surgido a raíz de la participación de los grupos de interés y describa la evaluación hecha por la organización, entre otros aspectos mediante su memoria. Especifique qué grupos de interés plantearon cada uno de los temas y problemas clave	94	✓
PERFIL DE LA MEMORIA		Página	Revisión
G4-28	Periodo objeto de la memoria (por ejemplo, año fiscal o año calendario)	Ejercicio 2014	✓
G4-29	Fecha de la última memoria (si procede)	Ejercicio 2013	✓
G4-30	Ciclo de presentación de memorias (anual, bienal, etc)	Anual	✓
G4-31	Facilite un punto de contacto para solventar las dudas que puedan surgir en relación con el contenido de la memoria	Contraportada	✓
ÍNDICE DE GRI		Página	Revisión
G4-32	a Indique qué opción «de conformidad» con la Guía ha elegido la organización b Facilite el Índice de GRI de la opción elegida c Facilite la referencia al informe de Verificación externa si la memoria se ha sometido a tal verificación	90, 96-102, 106-107	✓
VERIFICACIÓN			
G4-33	a Describa la política y las prácticas vigentes de la organización con respecto a la verificación externa de la memoria b Si no se mencionan en el informe de verificación adjunto a la memoria de sostenibilidad, indique el alcance y el fundamento de la verificación externa c Describa la relación entre la organización y los proveedores de la verificación d Señale si el órgano superior de gobierno o la alta dirección han sido partícipes de la solicitud de verificación externa para la memoria de sostenibilidad de la organización	Informe de verificación anual realizado por un auditor independiente siguiendo la normativa de contratación del Consejo de Administración.	✓
GOBIERNO		Página	Revisión
G4-34	Describa la estructura de gobierno de la organización, sin olvidar los comités del órgano superior de gobierno. Indique qué comités son responsables de la toma de decisiones sobre cuestiones económicas, ambientales y sociales	82-83, 95 Informe Anual de Gobierno Corporativo p. 10-30	✓
G4-35	Describa el proceso mediante el cual el órgano superior de gobierno delega su autoridad a la alta dirección y a determinados empleados en cuestiones de índole económica, ambiental y social	95 Informe Anual de Gobierno Corporativo p. 10-30	✓
G4-36	Indique si existen en la organización cargos ejecutivos o con responsabilidad en cuestiones económicas, ambientales y sociales, y si sus titulares rinden cuentas directamente ante el órgano superior de gobierno	95 Informe Anual de Gobierno Corporativo p. 10-30	✓
G4-37	Describa los procesos de consulta entre los grupos de interés y el órgano superior de gobierno con respecto a cuestiones económicas, ambientales y sociales. Si se delega dicha consulta, señale a quién y describa los procesos de intercambio de información con el órgano superior de gobierno	76, 93-94 Informe Anual de Gobierno Corporativo p. 10-30	✓
G4-38	Describa la composición del órgano superior de gobierno y de sus comités	79, 82-83 Informe Anual de Gobierno Corporativo p. 10-30	✓



G4-39	Indique si la persona que preside el órgano superior de gobierno ocupa también un puesto ejecutivo De ser así, describa sus funciones ejecutivas y las razones de esta disposición	Informe Anual de Gobierno Corporativo p.21	✓
G4-40	Describa los procesos de nombramiento y selección del órgano superior de gobierno y sus comités, así como los criterios en los que se basa el nombramiento y la selección de los miembros del primero	79 Informe Anual de Gobierno Corporativo p.19-20	✓
G4-41	Describa los procesos mediante los cuales el órgano superior de gobierno previene y gestiona posibles conflictos de intereses Indique si los conflictos de intereses se comunican a los grupos de interés	Informe Anual de Gobierno Corporativo. p.32	✓
<b>PAPEL DEL ÓRGANO SUPERIOR DE GOBIERNO A LA HORA DE ESTABLECER LOS PROPÓSITOS, LOS VALORES Y LA ESTRATEGIA DE LA ORGANIZACIÓN</b>		<b>Página</b>	<b>Revisión</b>
G4-42	Describa las funciones del órgano superior de gobierno y de la alta dirección en el desarrollo, la aprobación y la actualización del propósito, los valores o las declaraciones de misión, las estrategias, las políticas y los objetivos relativos a los impactos económico, ambiental y social de la organización	Informe Anual de Gobierno Corporativo. p.10-30	✓
<b>EVALUACIÓN DE LAS COMPETENCIAS Y EL DESEMPEÑO DEL ÓRGANO SUPERIOR DE GOBIERNO</b>			
G4-43	Señale qué medidas se han adoptado para desarrollar y mejorar el conocimiento colectivo del órgano superior de gobierno con relación a los asuntos económicos, ambientales y sociales	El Consejo de Administración es informado anualmente de los temas relacionados con la gestión medioambiental de la compañía así como el seguimiento del Plan estratégico en materia de Responsabilidad Corporativa. Además, El Consejo se reserva, directamente o a través de sus Comisiones, el conocimiento de una serie de materias sobre las que deberá pronunciarse. Entre ellas, aprobar políticas en diversas materias. En 2014 ha aprobado una serie de políticas en materia de buena conducta así como la actualización del Código de Ética Empresarial. Informe Anual de Gobierno Corporativo, p.26	✓
G4-44	a Describa los procesos de evaluación del desempeño del órgano superior de gobierno en relación con el gobierno de los asuntos económicos, ambientales y sociales Indique si la evaluación es independiente y con qué frecuencia se lleva a cabo Indique si se trata de una autoevaluación b Describa las medidas adoptadas como consecuencia de la evaluación del desempeño del órgano superior de gobierno en relación con la dirección de los asuntos económicos, ambientales y sociales; entre otros aspectos, indique como mínimo si ha habido cambios en los miembros o en las prácticas organizativas	Informe Anual de Gobierno Corporativo, p.19-20, 51	✓ <sup>2</sup>
<b>FUNCIONES DEL ÓRGANO SUPERIOR DE GOBIERNO EN LA GESTIÓN DEL RIESGO</b>			
G4-45	a Describa la función del órgano superior de gobierno en la identificación y gestión de los impactos, los riesgos y las oportunidades de carácter económico, ambiental y social Señale también cuál es el papel del órgano superior de gobierno en la aplicación de los procesos de diligencia debida b Indique si se efectúan consultas a los grupos de interés para utilizar en el trabajo del órgano superior de gobierno en la identificación y gestión de los impactos, los riesgos y las oportunidades de carácter económico, ambiental y social	Informe Anual de Gobierno Corporativo, p.33-36 68-73	✓
G4-46	Describa la función del órgano superior de gobierno en el análisis de la eficacia de los procesos de gestión del riesgo de la organización en lo referente a los asuntos económicos, ambientales y sociales		✓
G4-47	Indique con qué frecuencia analiza el órgano superior de gobierno los impactos, los riesgos y las oportunidades de índole económica, ambiental y social		✓
<b>FUNCION DEL ÓRGANO SUPERIOR DE GOBIERNO EN LA ELABORACIÓN DE LA MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD</b>			
G4-48	Indique cuál es el comité o el cargo de mayor importancia que revisa y aprueba la memoria de sostenibilidad de la organización y se asegura de que todos los Aspectos materiales queden reflejados	Consejo de Administración.	✓
<b>FUNCIONES DEL ÓRGANO SUPERIOR DE GOBIERNO EN LA EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO ECONÓMICO, AMBIENTAL Y SOCIAL</b>			
G4-49	Describa el proceso para transmitir las preocupaciones importantes al órgano superior de gobierno	95	✓
G4-50	Señale la naturaleza y el número de preocupaciones importantes que se transmitieron al órgano superior de gobierno; describa asimismo los mecanismos que se emplearon para abordarlas y evaluarlas	95	✓
<b>RETRIBUCIÓN E INCENTIVOS</b>			
G4-51	a Describa las políticas de remuneración para el órgano superior de gobierno y la alta dirección b Relacione los criterios relativos al desempeño que afectan a la política retributiva con los objetivos económicos, ambientales y sociales del órgano superior de gobierno y la alta dirección	Informe Anual sobre Remuneraciones a los Consejeros, p. 2-4	✓
G4-52	Describa los procesos mediante los cuales se determina la remuneración Indique si se recurre a consultores para determinar la remuneración y si estos son independientes de la dirección Señale cualquier otro tipo de relación que dichos consultores en materia de retribución puedan tener con la organización	Informe Anual sobre Remuneraciones a los Consejeros, p. 5-7	✓
G4-53	Explique cómo se solicita y se tiene en cuenta la opinión de los grupos de interés en lo que respecta a la retribución, incluyendo, si procede, los resultados de las votaciones sobre políticas y propuestas relacionadas con esta cuestión	Informe Anual sobre Remuneraciones a los Consejeros, p. 5-7	✓
G4-54	Calcule la relación entre la retribución total anual de la persona mejor pagada de la organización en cada país donde se lleven a cabo operaciones significativas con la retribución total anual media de toda la plantilla (sin contar a la persona mejor pagada) del país correspondiente	Ver anexo.	✓
G4-55	Calcule la relación entre el incremento porcentual de la retribución total anual de la persona mejor pagada de la organización en cada país donde se lleven a cabo operaciones significativas con el incremento porcentual de la retribución total anual media de toda la plantilla (sin contar a la persona mejor pagada) del país correspondiente	Ver anexo.	✓
<b>ÉTICA E INTEGRIDAD</b>		<b>Página</b>	<b>Revisión</b>
G4-56	Describa los valores, principios, estándares y normas de la organización, tales como códigos de conducta o códigos éticos	8, 46, 76	✓
G4-57	Describa los mecanismos internos y externos de asesoramiento en pro de una conducta ética y lícita, y para consultar los asuntos relacionados con la integridad de la organización, tales como líneas telefónicas de ayuda o asesoramiento	76, 77	✓
G4-58	Describa los mecanismos internos y externos de denuncia de conductas poco éticas o ilícitas y de asuntos relativos a la integridad de la organización, tales como la notificación escalonada a los mandos directivos, los mecanismos de denuncia de irregularidades o las líneas telefónicas de ayuda	77	✓

**CONTENIDOS BÁSICOS ESPECÍFICOS GRI G4**

**DIMENSIÓN ECONÓMICA**

Aspectos materiales identificados (matriz de materialidad, Plan 20.16 y mapa de riesgos)	Indicador	Página	Alcance	Revisión
<b>Desempeño económico (48, 49, 66, Cuentas Anuales Consolidadas)</b>				
Crecimiento rentable Transparencia en la información al mercado Actuación en los mercados de valores	G4-EC1	Valor económico directo generado y distribuido	66	Ferrovial ✓
	G4-EC2	Consecuencias económicas y otros riesgos y oportunidades para las actividades de la organización que se derivan del cambio climático y otros asuntos de sostenibilidad	48-49	Ferrovial ✓ <sup>1</sup>
	G4-EC3	Cobertura de las obligaciones de la organización derivadas de su plan de prestaciones	Nota 16 de las Cuentas Anuales Consolidadas de Ferrovial 2014 Nota 294 de las Cuentas Anuales Consolidadas de Ferrovial 2014	Ferrovial ✓
	G4-EC4	Ayudas económicas otorgadas por entes del gobierno	Nota 19 de las Cuentas Anuales Consolidadas de Ferrovial 2014	Ferrovial ✓
<b>Presencia en el mercado (40, 59)</b>				
Establecer metodología para evaluar proveedores en base a riesgo Diversidad e igualdad de oportunidades Cadena de suministro	G4-EC5	Relación entre el salario inicial desglosado por sexo y el salario mínimo local en lugares donde se desarrollan operaciones significativas	La relación entre el salario inicial y el salario mínimo local es la siguiente en los países con presencia significativa: España: 1,06 Reino Unido: 1 Estados Unidos: 1,38 Polonia: 1,82	Ferrovial ✓
	G4-EC6	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	40, 59	Ferrovial ✓ <sup>3</sup>
<b>Consecuencias económicas indirectas (62-66)</b>				
Huella social Comunidad Voluntariado Corporativo	G4-EC7	Desarrollo e impacto de la inversión en infraestructuras y los tipos de servicios	62-66	Ferrovial ✓
	G4-EC8	Impactos económicos indirectos significativos y alcance de los mismos	62-66	Ferrovial ✓
<b>Prácticas de adquisición (59)</b>				
Cadena de suministro	G4-EC9	Porcentaje del gasto en los lugares con operaciones significativas que corresponde a proveedores locales	59	Ferrovial ✓ <sup>4</sup>

**DIMENSIÓN AMBIENTAL**

Aspectos materiales identificados	Indicador	Página	Alcance	Revisión
<b>Materiales (Anexo)</b>				
Desarrollar una estrategia de construcción sostenible. Ecoeficiencia. Contar con procedimientos y protocolos para el manejo, uso y almacenamiento adecuado de sustancias peligrosas	G4-EN1	Materiales por peso, valor o volumen	Ver anexo.	Según nota. ✓ <sup>5</sup>
	G4-EN2	Porcentaje de los materiales utilizados que son materiales reciclados	Ver anexo.	Ferrovial ✓ <sup>6</sup>
<b>Energía (Anexo)</b>				
Ecoeficiencia. Cambio climático. Ser referente en el sector en materia de sostenibilidad	G4-EN3	Consumo energético interno	Ver anexo.	Ferrovial ✓ <sup>7</sup>
	G4-EN4	Consumo energético externo	El consumo energético derivado del consumo de electricidad y de las pérdidas debidas al transporte de la electricidad ha ascendido a 1.935.826,41 GJ.	Ferrovial ✓ <sup>7</sup>
	G4-EN5	Intensidad energética	La intensidad energética ha ascendido a 827,28 GJ/INCN	Ferrovial ✓ <sup>7</sup>
	CRE1	Intensidad energética en edificios	No aplicable al tratarse de un indicador asociado a real estate, cuya actividad no es significativa para Ferrovial.	Ferrovial -
	G4-EN6	Reducción del consumo energético	El consumo energético con respecto a 2013 se ha reducido un 10,25%.	Ferrovial ✓ <sup>7</sup>
	G4-EN7	Reducciones de los requisitos energéticos de los productos y servicios	En la prestación de sus servicios, Ferrovial da respuesta a los requerimientos energéticos solicitados por sus clientes de la forma más eficiente posible.	Ferrovial -
<b>Agua (54, 55, Anexo)</b>				
Huella hídrica	G4-EN8	Captación total de agua según la fuente	54	Ferrovial excepto Budimex ✓ <sup>8,9</sup>
	G4-EN9	Fuentes de agua que han sido afectadas significativamente por la captación de agua	55	Ferrovial ✓
	G4-EN10	Porcentaje y volumen total de agua reciclada y reutilizada	Ver anexo.	Según nota. ✓ <sup>10</sup>
	CRE2	Intensidad de consumo de agua en edificios	No aplicable al tratarse de un indicador asociado a real estate, cuya actividad no es significativa para Ferrovial.	Ferrovial -

Biodiversidad (55)					
Biodiversidad	G4-EN11	Instalaciones operativas propias, arrendadas, gestionadas que sean adyacentes, contengan o estén ubicadas en áreas protegidas y áreas no protegidas de gran valor para la biodiversidad	55	División de Construcción	✓
	G4-EN12	Descripción de los impactos más significativos en la biodiversidad de áreas protegidas o áreas de alta biodiversidad no protegidas, derivados de las actividades, los productos y los servicios	55	Ferrovial	✓
	G4-EN13	Hábitats protegidos o restaurados	55	Ferrovial	✓
	G4-EN14	Número de especies incluidas en la lista roja de la uicn y en listados nacionales de conservación cuyos hábitats se encuentran en áreas afectadas por las operaciones, según el nivel de peligro de extinción de la especie	55	Ferrovial	✓
Emisiones (51, 52, 53, anexo)					
Cambio climático Daños al medioambiente Ser referente en el sector en materia de sostenibilidad	G4-EN15	Emisiones directas de gases de efecto invernadero (alcance 1)	51-52	Ferrovial	✓ <sup>7,9,11</sup>
	G4-EN16	Emisiones indirectas de gases de efecto invernadero al generar energía (alcance 2)	51-52	Ferrovial	✓ <sup>7,9,11</sup>
	G4-EN17	Otras emisiones indirectas de gases de efecto invernadero (alcance 3)	53	Especificado en p.53	✓ <sup>7,12</sup>
	G4-EN18	Intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero	52	Ferrovial	✓ <sup>7</sup>
	CRE3	Intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero desde los edificios	No aplicable al tratarse de un indicador asociado a real estate, cuya actividad no es significativa para Ferrovial.	Ferrovial	-
	CRE4	Intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero desde los edificios de nueva construcción y actividad reurbanística	No aplicable al tratarse de un indicador asociado a real estate, cuya actividad no es significativa para Ferrovial.	Ferrovial	-
	G4-EN19	Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero	52 y anexo.	Ferrovial	✓
	G4-EN20	Emisiones de sustancias que agotan el ozono	Ver anexo.	Amey y Corporación	✓
	G4-EN21	Nox, sox y otras emisiones atmosféricas significativas	Ver anexo.	Ferrovial	✓ <sup>7,13</sup>
Efluentes y residuos (54, 55, anexo)					
Contar con programas de respuesta de emergencia para derrames Daños al medioambiente	G4-EN22	Vertido total de aguas, según su calidad y destino	A lo largo de 2014, el caudal depurado con incidencias en Cadagua ha sido de 18.136.254 m <sup>3</sup> .	Cadagua	✓ <sup>16</sup>
	G4-EN23	Peso total de los residuos, según tipo y método de tratamiento	54 y anexo.	Ferrovial	✓ <sup>7,9,15</sup>
	G4-EN24	Número y volumen totales de los derrames significativos	A lo largo de 2014, se han contabilizado 13 derrames significativos, todos ellos en la División de Construcción (3 en España, 6 en Reino Unido y 4 en Estados Unidos)	Ferrovial Agroman SA, Reino Unido y Estados Unidos.	✓ <sup>16</sup>
	G4-EN25	Peso de los residuos transportados, importados, exportados o tratados que se consideran peligrosos en virtud de los anexos i, ii, iii y viii del convenio de basilea2, y porcentaje de residuos transportados internacionalmente	Información no disponible.	Ferrovial	-
	G4-EN26	Identificación, tamaño, estado de protección y valor de biodiversidad de las masas de agua y los hábitats relacionados afectados significativamente por vertidos y escorrentía procedentes de la organización	55	División de Construcción	✓
Degradación, contaminación y recuperación de suelos					
No material.	CRE5	Suelos y otros activos recuperados y con necesidad de recuperación para el uso del suelo existente o previsto según la normativa legal	Información no disponible.		-
Productos y servicios (Anexo)					
Desarrollar una estrategia de construcción sostenible.	G4-EN27	Grado de mitigación del impacto ambiental de los productos y servicios	Ver anexo.	Ferrovial Agroman	✓ <sup>1</sup>
	G4-EN28	Porcentaje de los productos vendidos y sus materiales de embalaje que se recuperan al final de su vida útil, por categorías de productos	La actividad de la empresa no incluye la producción de bienes destinados a la venta con embalajes	Ferrovial	✓
Cumplimiento regulatorio (Cuentas Anuales Consolidadas)					
Incumplimiento de la legislación	G4-EN29	Valor monetario de las multas significativas y número de sanciones no monetarias por incumplimiento de la legislación y la normativa ambiental	El importe total de las multas pagadas en el ejercicio por incumplimiento de la legislación medioambiental ha sido de 29.277 €. Este importe no incluye la responsabilidad civil asociada (indemnizaciones). Nota 22 de Cuentas Anuales Consolidadas de Ferrovial 2014	Ferrovial	✓
Transporte (53)					
Cambio climático	G4-EN30	Impactos ambientales significativos del transporte de productos y otros bienes y materiales utilizados para las actividades de la organización, así como del transporte de personal	53 El impacto más significativo del transporte de productos, materiales y personal son las emisiones de gases de efecto invernadero derivadas del mismo. Dichas emisiones están recogidas como parte del Scope 3 en las categorías de "Business travel" y "Upstream transportation and distribution".	Ferrovial	✓
General					
Ecoeficiencia.Cambio climático	G4-EN31	Desglose de los gastos y las inversiones ambientales	El total de inversiones y gastos ambientales del ejercicio 2014 ha ascendido a 35.092.722 y se desglosa en los siguientes conceptos principales: - Seguros de Responsabilidad Ambiental: 540.593 € - Gestión de Residuos: 8.186.210 € - Certificaciones: 283.936 € - Formación: 137.724 € - Gastos de personal: 15.939.222 € - Inversión en equipos: 5.205.339 € - Proyectos varios: 4.799.697 €	Ferrovial	✓

Evaluación ambiental de los proveedores (59, 60)					
Disponer de una política de compras. Establecer metodología para evaluar proveedores en base a riesgo. Integrar a los proveedores en la política de Responsabilidad Corporativa	C4-EN32	Porcentaje de nuevos proveedores que se examinaron en función de criterios ambientales	59, 60	Ferrovial	✓ <sup>1</sup>
	C4-EN33	Impactos ambientales negativos significativos, reales y potenciales, en la cadena de suministro, y medidas al respecto	En la división de Construcción, se ha analizado el impacto negativo en el plano ambiental, como riesgos potenciales y trabajos deficientes. Las medidas adoptadas en todos los casos han ido desde expulsión de la obra y/o rechazo del proveedor, hasta apercebimientos para la adopción de mejoras en los casos menos relevantes.	Ferrovial	✓
Mecanismos de reclamación en materia ambiental					
No reportado.	C4-EN34	Número de reclamaciones ambientales que se han presentado, abordado y resuelto mediante mecanismos formales de reclamación	Información no disponible.	Ferrovial	-
DIMENSIÓN SOCIAL					
Aspectos materiales identificados (matriz de materialidad, Plan 20.16 y mapa de riesgos)	Indicador		Página	Alcance	Revisión
PRÁCTICAS LABORALES Y TRABAJO DIGNO					
Empleo (42, anexo)					
Atracción y retención del talento. Diversidad e igualdad de oportunidades.	C4-LA1	Número y tasa de contrataciones y rotación media de empleados, desglosados por grupo etario, sexo y región	42 Ver anexo.	Ferrovial	✓ <sup>3,17</sup>
	C4-LA2	Prestaciones sociales para los empleados a jornada completa que no se ofrecen a los empleados temporales o a media jornada, desglosadas por ubicaciones significativas de actividad	Los beneficios sociales se ofrecen por igual a los empleados con jornada completa y con jornada parcial. En algunos casos, es necesario tener una antigüedad mínima de un año para acceder a determinadas prestaciones sociales.	Ferrovial	✓ <sup>18</sup>
	C4-LA3	Índices de reincorporación al trabajo y de retención tras la baja por maternidad o paternidad, desglosados por sexo	Ferrovial considera que este no es un aspecto de riesgo debido a que los países en los que está presente cuentan con legislación protectora al respecto y, por ello, no se gestiona de forma específica esta información.	Ferrovial	✓ <sup>1</sup>
Relaciones entre los trabajadores y la dirección					
Derechos Humanos	C4-LA4	Plazos mínimos de preaviso de cambios operativos y posible inclusión de estos en los convenios colectivos	Ferrovial sigue los periodos de preaviso establecidos en la normativa laboral o los recogidos, en su caso, en los convenios aplicables a cada negocio, no habiéndose definido periodos mínimos de preaviso a nivel corporativo.	Ferrovial	✓
Salud y seguridad en el trabajo (43, 44, 45)					
Salud y seguridad laboral. Contar con una política corporativa en relación con la salud y seguridad de los empleados	C4-LA5	Porcentaje de trabajadores que está representado en comités formales de seguridad y salud conjuntos para dirección y empleados, establecidos para ayudar a controlar y asesorar sobre programas de seguridad y salud laboral	44	Ferrovial	✓
	CRE6	Porcentaje de las operaciones de la organización verificadas según un sistema de gestión de seguridad y salud internacionalmente reconocido	44	Ferrovial	✓ <sup>3</sup>
	C4-LA6	Tipo y tasa de lesiones, enfermedades profesionales, días perdidos, absentismo y número de víctimas mortales relacionadas con el trabajo por región y por sexo	43, 44	Ferrovial	✓ <sup>19, 20, 21</sup>
	C4-LA7	Trabajadores cuya profesión tiene una incidencia o un riesgo elevados de enfermedad	45	Ferrovial	✓
	C4-LA8	Asuntos de salud y seguridad cubiertos en acuerdos formales con los sindicatos	45	Ferrovial	✓
Capacitación y educación (40, 41)					
Formación y desarrollo	C4-LA9	Promedio de horas de capacitación anuales por empleado, desglosado por sexo y por categoría laboral	40, 41	Ferrovial	✓ <sup>22</sup>
	C4-LA10	Programas de gestión de habilidades y de formación continua que fomentan la empleabilidad de los trabajadores y les ayudan a gestionar el final de sus carreras profesionales	Todos los programas de formación y desarrollo se encaminan a la mejora de la empleabilidad del candidato, en los casos en los que se establecieron planes de prejubilación o reorganizaciones (i.e.ERTE) se pueden negociar planes específicos de formación como otros planes de acompañamiento al empleo (outplacement).	Ferrovial	✓
	C4-LA11	Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones regulares del desempeño y de desarrollo profesional, desglosado por sexo y por categoría profesional	41	Ferrovial	✓ <sup>22</sup>
Diversidad e igualdad de oportunidades (42, 82, 83, Informe Anual de Gobierno Corporativo)					
Diversidad e igualdad de oportunidades	C4-LA12	Composición de los órganos de gobierno y desglose de la plantilla por categoría profesional y sexo, edad, pertenencia a minorías y otros indicadores de diversidad	42, 82-83 Informe Anual de Gobierno Corporativo p.10-11	Ferrovial	✓ <sup>23</sup>
Igualdad de retribución entre mujeres y hombres					
Diversidad e igualdad de oportunidades	C4-LA13	Relación entre el salario base de los hombres con respecto al de las mujeres, desglosada por categoría profesional y por ubicaciones significativas de actividad	La dirección de la compañía y en particular la Dirección de Compensación y Beneficios vela por el cumplimiento de los requisitos de confidencialidad y por la fijación de su política retributiva con criterios de equidad interna y externa.	Ferrovial	✓ <sup>2</sup>
Evaluación de las prácticas laborales de los proveedores (59, 60)					
Disponer de una política de compras. Establecer metodología para evaluar proveedores en base a riesgo. Integrar a los proveedores en la política de Responsabilidad Corporativa	C4-LA14	Porcentaje de nuevos proveedores que se examinaron en función de criterios relativos a las prácticas laborales	59, 60	Ferrovial	✓ <sup>1</sup>
	C4-LA15	Impactos negativos significativos, reales y potenciales, en las prácticas laborales en la cadena de suministro, y medidas al respecto	En lo que respecta a prácticas laborales y de seguridad y salud, las incidencias van desde temas de incumplimientos en las obligaciones en formación a sus trabajadores, mantenimiento inadecuado de maquinaria, falta de entrega de documentación de seguridad requerida e incumplimiento de instrucciones dadas por el jefe de obra. Las medidas adoptadas en todos los casos han ido desde expulsión de la obra y/o rechazo del proveedor, hasta apercebimientos para la adopción de mejoras en los casos menos relevantes.	Ferrovial	✓
Mecanismos de reclamación sobre las prácticas laborales (77)					
Disponer de canales de comunicación para el reporte de prácticas poco éticas	C4-LA16	Número de reclamaciones sobre prácticas laborales que se han presentado, abordado y resuelto mediante mecanismos formales de reclamación	77	Ferrovial	✓ <sup>24</sup>

DERECHOS HUMANOS					
Inversión (46, 47, 59)					
Derechos Humanos	C4-HR1	Número y porcentaje de contratos y acuerdos de inversión significativos que incluyen cláusulas de derechos humanos o que han sido objeto de análisis en materia de derechos humanos	46, 59 Durante el ejercicio 2014, no ha habido acuerdos de inversión significativos que incluyan cláusulas relativas a derechos humanos.	Ferrovial	✓
	C4-HR2	Horas de formación de los empleados sobre políticas y procedimientos relacionados con aquellos aspectos de los derechos humanos relevantes para sus actividades, incluido el porcentaje de empleados capacitados	47	Ferrovial	✓
No discriminación (77)					
Códigos de conducta Derechos humanos Diversidad e igualdad de oportunidades Tener políticas específicas sobre temas de ética e integridad	C4-HR3	Número de casos de discriminación y medidas correctivas adoptadas	77	Ferrovial	✓ <sup>24</sup>
Libertad de asociación y negociación colectiva (47, 48)					
Derechos humanos Conflictividad laboral	C4-HR4	Identificación de centros y proveedores significativos en los que la libertad de asociación y el derecho de acogerse a convenios colectivos pueden infringirse o estar amenazados, y medidas adoptadas para defender estos derechos	47-48	Ferrovial	✓
Trabajo infantil (47, 48)					
Derechos humanos	C4-HR5	Identificación de centros y proveedores con un riesgo significativo de casos de explotación infantil, y medidas adoptadas para contribuir a la abolición de la explotación infantil	47-48	Ferrovial	✓
Trabajo forzoso (47, 48)					
Derechos humanos	C4-HR6	Centros y proveedores con un riesgo significativo de ser origen de episodios de trabajo forzoso, y medidas adoptadas para contribuir a la eliminación de todas las formas de trabajo forzoso	47-48	Ferrovial	✓
Medidas de seguridad					
Derechos humanos	C4-HR7	Porcentaje del personal de seguridad que ha recibido capacitación sobre las políticas o procedimientos de la organización en materia de derechos humanos relevantes para las operaciones	Los vigilantes de seguridad de la sede de Ferrovial son contratados a través de una empresa que ha certificado que dichas personas han recibido la formación correspondiente.	Sede Ferrovial	✓ <sup>1</sup>
Derechos de la población indígena					
Derechos humanos Comunidad	C4-HR8	Número de casos de violación de los derechos de los pueblos indígenas y medidas adoptadas	Durante el ejercicio 2014, no se han detectado casos de violación de los derechos de los pueblos indígenas.	Ferrovial	✓
Evaluación					
Derechos humanos	C4-HR9	Número y porcentaje de centros que han sido objeto de exámenes o evaluaciones de impactos en materia de derechos humanos	Durante el ejercicio 2014, 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	✓
Evaluación de los proveedores en materia de derechos humanos (59, 60)					
Disponer de una política de compras. Establecer metodología para evaluar proveedores en base a riesgo. Integrar a los proveedores en la política de Responsabilidad Corporativa	C4-HR10	Porcentaje de nuevos proveedores que se examinaron en función de criterios relativos a los derechos humanos	59, 60	Ferrovial	✓ <sup>1</sup>
	C4-HR11	Impactos negativos significativos en materia de derechos humanos, reales y potenciales, en la cadena de suministro, y medidas adoptadas	En el plano social, se han analizado aspectos por incumplimiento en la entrega de documentación y por falta en los pagos a sus propios proveedores. Las medidas adoptadas en todos los casos han ido desde expulsión de la obra y/o rechazo del proveedor, hasta apercebimientos para la adopción de mejoras en los casos menos relevantes.	Ferrovial	✓
Mecanismos de reclamación en materia de derechos humanos (77)					
Disponer de canales de comunicación para el reporte de prácticas poco éticas	C4-HR12	Número de reclamaciones sobre derechos humanos que se han presentado, abordado y resuelto mediante mecanismos formales de reclamación	77	Ferrovial	✓ <sup>24</sup>
SOCIEDAD					
Comunidades locales (62-66)					
Huella social. Comunidad.	C4-S01	Porcentaje de centros donde se han implantado programas de desarrollo, evaluaciones de impactos y participación de la comunidad local	62-66	Ferrovial	✓ <sup>1</sup>
	C4-S02	Centros de operaciones con efectos negativos significativos, posibles o reales, sobre las comunidades locales	62-66 Durante 2014, no se han detectado situaciones en las que las actividades de Ferrovial hayan generado efectos negativo significativo en las comunidades locales.	Ferrovial	✓
	CRE7	Número de personas que han sido desplazadas y/o reasentadas voluntaria e involuntariamente desglosado por proyecto	En 2014, no se han detectado operaciones con este tipo de impactos en las comunidades locales.	Ferrovial	✓
Lucha contra la corrupción (47, 68-74, 77)					
Tener políticas específicas sobre temas de ética e integridad. Fraude/Corrupción	C4-S03	Número y porcentaje de centros en los que se han evaluado los riesgos relacionados con la corrupción y riesgos significativos detectados	68-74	Ferrovial	✓ <sup>1</sup>
	C4-S04	Políticas y procedimientos de comunicación y capacitación sobre la lucha contra la corrupción	47	Ferrovial	✓
	C4-S05	Casos confirmados de corrupción y medidas adoptadas	77	Ferrovial	✓ <sup>2</sup>
Política pública					
Hacer públicas las políticas sobre temas de ética e integridad Disponer de una política específica de Gobierno Corporativo	C4-S06	Valor de las contribuciones políticas, por país y destinatario	El Código Ético de Conducta de Ferrovial señala los niveles de aprobación que tiene que pasar cualquier tipo de pago a terceros, e indica que "Ferrovial proscribire los sobornos a autoridades y funcionarios públicos y prohíbe a sus empleados dar a terceros o recibir de terceros pagos indebidos de cualquier tipo, ni regalos, dádivas o favores que estén fuera de los usos del mercado o que, por su valor, sus características o sus circunstancias, razonablemente puedan alterar el desarrollo de las relaciones comerciales, administrativas o profesionales en que intervengan sus empresas".	Ferrovial	✓ <sup>2</sup>
Prácticas de competencia desleal (Cuentas Anuales Consolidadas)					
Incumplimiento de la legislación	C4-S07	Número de demandas por competencia desleal, prácticas monopolísticas o contra la libre competencia y resultado de las mismas	Ferrovial ha sido objeto de dos sanciones (una de ellas recurrida) y un expediente de vigilancia por parte de la Comisión Nacional de la Competencia. Nota 17 de las Cuentas Anuales Consolidadas de Ferrovial 2014 Nota 22.1 de las Cuentas Anuales Consolidadas de Ferrovial 2014	Ferrovial	✓

Cumplimiento regulatorio (Cuentas Anuales Consolidadas)					
Incumplimiento de la legislación	G4-S08	Valor monetario de las multas significativas y número de sanciones no monetarias por incumplimiento de la legislación y la normativa	Nota 17 de las Cuentas Anuales Consolidadas de Ferrovial 2014 Nota 22.1 de las Cuentas Anuales Consolidadas de Ferrovial 2014	Ferrovial	✓
Evaluación de la repercusión social de los proveedores (59, 60)					
Disponer de una política de compras. Establecer metodología para evaluar proveedores en base a riesgo. Integrar a los proveedores en la política de Responsabilidad Corporativa	G4-S09	Porcentaje de nuevos proveedores que se examinaron en función de criterios relacionados con la repercusión social	59,60	Ferrovial	✓ <sup>1</sup>
	G4-S010	Impactos negativos significativos y potenciales para la sociedad en la cadena de suministro, y medidas adoptadas	En el plano social, se han analizado aspectos por incumplimiento en la entrega de documentación y por falta en los pagos a sus propios proveedores. Las medidas adoptadas en todos los casos han ido desde expulsión de la obra y/o rechazo del proveedor, hasta apercebimientos para la adopción de mejoras en los casos menos relevantes.	Ferrovial	✓
Mecanismos de reclamación por impacto social (77)					
Disponer de canales de comunicación para el reporte de prácticas poco éticas	G4-S011	Número de reclamaciones sobre impactos sociales que se han presentado, abordado y resuelto mediante mecanismos formales de reclamación	77	Ferrovial	✓
RESPONSABILIDAD SOBRE PRODUCTOS					
Salud y seguridad de los clientes (68-74, Informe Anual de Gobierno Corporativo)					
Contar con políticas y sistemas de gestión para asegurar que los productos/servicios no supongan un riesgo para la salud, seguridad, integridad o privacidad de los clientes	G4-PR1	Porcentaje de categorías de productos y servicios significativos cuyos impactos en materia de salud y seguridad se han evaluado para promover mejoras	68-74 Informe Anual de Gobierno Corporativo p. 33-36	Ferrovial	✓ <sup>1</sup>
	G4-PR2	Número de incidentes derivados del incumplimiento de la normativa o de los códigos voluntarios relativos a los impactos de los productos y servicios en la salud y la seguridad durante su ciclo de vida, desglosados en función del tipo de resultado de dichos incidentes	A 31 de diciembre de 2014, Ferrovial tiene abiertas 153 reclamaciones por incidentes de este tipo. Nota 17 de las Cuentas Anuales Consolidadas de Ferrovial 2014 Nota 22.1 de las Cuentas Anuales Consolidadas de Ferrovial 2014	Ferrovial	✓
Etiquetado de los productos y servicios (61, anexo)					
Calidad del servicio Contar con políticas y sistemas de gestión para asegurar que los productos/servicios no supongan un riesgo para la salud, seguridad, integridad o privacidad de los clientes. Disponer de canales de comunicación con clientes y procesos de resolución de quejas Incumplimiento de la legislación	G4-PR3	Tipo de información que requieren los procedimientos de la organización relativos a la información y el etiquetado de sus productos y servicios, y porcentaje de categorías de productos y servicios significativos que están sujetas a tales requisitos	61	Ferrovial	✓ <sup>1</sup>
	G4-PR4	Número de incumplimientos de la regulación y de los códigos voluntarios relativos a la información y al etiquetado de los productos y servicios, desglosados en función del tipo de resultado	No se han identificado incumplimientos en esta materia.	Ferrovial	✓
	G4-PR5	Resultados de las encuestas para medir la satisfacción de los clientes	61	Cintra, Amey y Ferrovial Agroman	✓
	CREB	Tipo y número de certificaciones, clasificaciones y sistemas de etiquetado en materia de sostenibilidad para las nuevas construcciones, gestión, ocupación y reconstrucción	Ver anexo.	Ferrovial Agroman	✓
Comunicaciones de Mercadotecnia (Cuentas Anuales Consolidadas)					
Incumplimiento de la legislación	G4-PR6	Venta de productos prohibidos o en litigio	Debido a la naturaleza y actividades de Ferrovial, no se comercializan productos/servicios prohibidos, cuestionados u objeto de debate social.	Ferrovial	✓
	G4-PR7	Número de casos de incumplimiento de la normativa o los códigos voluntarios relativos a las comunicaciones de mercadotecnia, tales como la publicidad, la promoción y el patrocinio, desglosados en función del tipo de resultado	Nota 17 de las Cuentas Anuales Consolidadas de Ferrovial 2014 Nota 22.1 de las Cuentas Anuales Consolidadas de Ferrovial 2014	Ferrovial	✓
Privacidad de los clientes					
Calidad del servicio Contar con políticas y sistemas de gestión para asegurar que los productos/servicios no supongan un riesgo para la salud, seguridad, integridad o privacidad de los clientes	G4-PR8	Número de reclamaciones fundamentadas sobre la violación de la privacidad y la fuga de datos de los clientes	Durante el ejercicio 2014, no se han recibido reclamaciones sobre la violación de la privacidad y la fuga de datos personales de nuestros clientes.	Ferrovial	✓
Cumplimiento regulatorio (Cuentas Anuales Consolidadas)					
Incumplimiento de la legislación	G4-PR9	Costo de las multas significativas por incumplir la normativa y la legislación relativas al suministro y el uso de productos y servicios	Nota 17 de las Cuentas Anuales Consolidadas de Ferrovial 2014 Nota 22.1 de las Cuentas Anuales Consolidadas de Ferrovial 2014	Ferrovial	✓

(1) Se informa cualitativamente.

(2) Se informa cualitativamente sobre la Política existente.

(3) No se incluye información relativa a contratistas ni subcontratistas.

(4) Los proveedores locales no centralizados contratados localmente se clasifican como proveedores locales. No se informa de la proporción de gasto sino del porcentaje de proveedores locales.

(5) Se informa del papel comprado en el grupo; la madera comprada en Ferrovial Agroman UK, Amey, Budimex y FB Serwis; el material consumido más relevante en la División de Construcción (hormigón), en Amey y en Budimex (asfalto).

(6) No se informa de los materiales reciclados usados en construcción, mantenimiento y servicios.

(7) Los datos reportados de 2014 incluyen estimaciones en función de la mejor información disponible a la fecha de preparación del Informe, por lo que su seguridad es limitada, siendo mayor la incertidumbre en los datos de emisiones de Scope 3.

(8) La información hace referencia exclusivamente al agua captada de la red pública y la compra de agua a terceros. Los principales consumos se han estimado a partir de precios medios de consumo de agua.

(9) La revisión de esta información ha consistido en la comprobación del proceso de compilación de los datos reportados por las empresas del grupo y el análisis de su evolución respecto al ejercicio anterior.

(10) La información hace referencia a Cadagua SA, Ferrovial Servicios España, Ferrovial Agromán SA, Webber y Ferrovial Construcciones Gestaio y Manutención.

(11) Los datos de emisiones de Scope 1 y 2 de 2013 se han recalculado en función de la mejor información disponible en 2014. Esta actualización ha supuesto una disminución del 0,21 %.

(12) Los datos de emisiones de Scope 3 de 2013 se han recalculado en función de la mejor información disponible en 2014. Esta actualización ha supuesto una disminución del 24 %.

(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) No se informa de la calidad y el destino de los vertidos.

(15) No se desglosa por método de tratamiento.

(16) No se informa sobre el volumen total de los derrames.

(17) La tasa de rotación hace referencia exclusivamente a las bajas voluntarias.

(18) No se desglosa por región.

(19) La información relativa a contratistas es parcial y está sujeta a estimaciones por lo que no puede considerarse representativa. La revisión ha consistido en la comprobación del proceso de compilación de los datos reportados por las empresas del grupo.

(20) La información relativa a contratistas no se desglosa por región.

(21) La información relativa a plantilla propia no se desglosa por región.

(22) No se desglosa por género ni por categoría profesional.

(23) No se desglosa por pertenencia a minorías ni por otros indicadores de diversidad.

(24) Se informa de las denuncias recibidas a través del Buzón de Denuncias corporativo de España.

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

	Ratio
TOTAL Ferrovial	180,95
EEUU	8,45
ESPAÑA	18,38
POLONIA	20,66
REINO UNIDO	39,63

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

Se reporta el ratio como diferencia porcentual entre el incremento de la retribución anual media y el incremento de la retribución de la persona mejor pagada con el objetivo de evitar distorsiones debidas a cambios de signo. Este ratio genera distorsiones en los casos en los que contempla la promoción o nueva incorporación de los primeros ejecutivos de cada país así como cuando se consideran sistemas retributivos plurianuales basados en el comportamiento de la acción.

	Ratio
TOTAL Ferrovial	5,14 %
EEUU	6,17 %
ESPAÑA	19,23 %
POLONIA	2,87 %
REINO UNIDO	19,53 %

#### G4-EN1. MATERIALES POR PESO, VALOR O VOLUMEN

	2013	2014
Papel (kg)	828.631,00	596.291,12
Madera (m <sup>3</sup> )	73.760,00	320.298,50
Asfalto (t)	2.074.705,00	890.000,00
Hormigón (t)	7.001.862,00	7.747.000,00
Maderas tropicales (m <sup>3</sup> )	6,76	2,67
Madera de origen garantizado (%)	73,00	100,00

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

	2013	2014
Porcentaje de papel con sello FSC	32%	38%
Porcentaje de papel reciclado	40%	36%

**G4-EN3. CONSUMO ENERGÉTICO INTERNO**

		2013	2014
Combustibles utilizados en fuentes Estacionarias y Móviles (GJ)	Diesel	4.375.311,03	4.014.658,47
	Fuel	17.856,57	90.487,73
	Gasolina	314.437,24	326.871,24
	GN	2.234.349,98	1.786.842,66
	LPG	4.277,35	969,86
	Propano	2.673,20	10.192,16
Consumo de Energía adquirida según fuentes primarias (GJ)	Carbón	729.385	706.067
	Gasoil	124.347	121.260
	Gas	749.889	623.986
	Biomasa	48.384	51.758
	Residuos	10.934	9.929
Consumo de Electricidad procedente de Fuentes No Renovables (kWh)	Resto	349.147	346.847
	Servicios	73.677.253,00	62.882.917,84
	Construcción	143.157.389,36	139.870.131,36
	Autopistas	28.302.112,88	30.517.690,86
Consumo de Electricidad procedente de Fuentes Renovables (kWh)	Corporación	1.344.562,00	1.231.267,00
	Servicios	18.524.301,70	25.797.308,00
	Construcción	38.007.908,80	13.462.171,00
	Autopistas	0,00	0,00
	Corporación	0,00	0,00

Energía generada	2012	2013	2014
Energía Eléctrica por recuperación de biogás	493.857	520.751	482.034
Energía térmica por valorización de biogás	134.060	187.632	136.964
Energía eléctrica generada en plantas de Tratamiento de Agua	23.494	106.124	114.192
Energía eléctrica generada en secado térmico	264.626	142.376	13.617
<b>TOTAL</b>	<b>916.037</b>	<b>956.883</b>	<b>746.808</b>

**G4-EN10. PORCENTAJE Y VOLUMEN TOTAL DE AGUA REICLADA Y REUTILIZADA**

	2013	2014
Consumo de agua reutilizada (m³)	3.322.274,00	3.143.717,00

**G4-EN19. REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO**

	2012	2013	2014
<b>EMISIONES EVITADAS POR ACTIVIDAD DE TRIAJE Y CAPTACION BIOGAS</b>			
GEl evitadas por la actividad de triaje (t CO <sub>2</sub> eq)	343.907	338.093	491.507
GEl evitadas por la captación de biogás (t CO <sub>2</sub> eq)	628.857	935.316	953.942
<b>EMISIONES EVITADAS POR GENERACION DE ENERGIA</b>			
En vertederos (t CO <sub>2</sub> eq)	43.394	45.563	40.932
En plantas de Tratamiento de Agua (t CO <sub>2</sub> eq)	23.913	20.624	10.332
<b>EMISIONES EVITADAS POR COMPRA DE ELECTRICIDAD PROCEDENTE DE FUENTES RENOVABLES</b>			
Electricidad comprada a terceros (t CO <sub>2</sub> eq)	12.938	20.379	17.338
<b>TOTAL</b>	<b>1.053.009</b>	<b>1.359.976</b>	<b>1.514.051</b>

**G4-EN20. EMISIONES DE SUSTANCIAS QUE AGOTAN EL OZONO**

Consumo de refrigerantes (kg)	FM100	HFC227ea	R22	R407C	R410A
Amey	2,00	9,00		8,00	3,00
Ferrovial			138,00	3,02	4,45

Las emisiones asociadas a estos consumos son 281,81 t CO<sub>2</sub>eq



**G4-EN21. NOX, SOX Y OTRAS EMISIONES ATMOSFÉRICAS SIGNIFICATIVAS**

Emisiones procedentes de calderas				
NOx (Tn)	CO (Tn)	COVNM (Tn)	SOx (Tn)	Partículas (Tn)
122,95	49,03	12,07	167,26	32,87
Emisiones procedentes de vehículos de automoción				
CO (Tn)	COVNM (Tn)	NOx (Tn)	Partículas (Tn)	
1.247,26	164,89	749,72	94,69	
Emisiones procedentes de Electricidad				
NOx (Tn)	CO (Tn)	COVNM (Tn)	SOx (Tn)	Partículas (Tn)
20,03	8,44	0,15	29,58	1,68
Emisiones procedentes de maquinaria móvil utilizada en obras de construcción				
CO (g/Kg)	COVNM (g/Kg)	NOx (g/Kg)	Partículas (g/Kg)	
2.165,32	273,73	1.801,88	119,54	

**G4-EN23. PESO TOTAL DE LOS RESIDUOS, SEGÚN TIPO Y MÉTODO DE TRATAMIENTO**

	2013	2014
Residuos producidos de construcción y demolición	10.882.869,00	1.182.554,78
Total de tierras de excavación	20.199.553,00	9.446.621,55
Tierra vegetal reutilizada	12.910,00	989.773,00
Material enviado a vertedero fuera del ámbito de la obra	3.102.299,00	1.751.227,88
Material reutilizado en obra	6.812.610,00	6.176.211,39
Material enviado a otra obra o relleno autorizado	5.375.738,00	6.830.360,30

**G4-EN27. GRADO DE MITIGACIÓN DEL IMPACTO AMBIENTAL DE LOS PRODUCTOS Y SERVICIOS**

**CRE8. Tipo y número de certificaciones, clasificaciones y sistemas de etiquetado en materia de sostenibilidad para las nuevas construcciones, gestión, ocupación y reconstrucción.**

Durante el ejercicio 2014, se ha trabajado en las siguientes obras con certificación energética:

	Descripción	Certificación
Tres Cantos	Viviendas	Leed
La Coruña	Sede Disashop	Leed Platino
Tres Cantos	CPD BBVA	Leed Plata

**G4-LA1. NÚMERO Y TASA DE CONTRATACIONES Y ROTACIÓN MEDIA DE EMPLEADOS, DESGLOSADOS POR GRUPO DE EDAD, SEXO Y REGIÓN**

A lo largo de 2014, el número total de nuevas contrataciones ha sido de 16.913, lo cual se corresponde con una tasa de contratación total del 24% con respecto a la plantilla a cierre del ejercicio. Por género y grupo de edad, el desglose es el siguiente:

	Hombres	Mujeres
Menores de 30	4,49%	1,96%
Entre 30 y 45	6,71%	3,06%
Mayores de 45	5,27%	2,99%

# 9.3 INFORME DE VERIFICACIÓN



Deloitte Advisory, S.L.  
Plaza Pablo Ruiz Picasso, 1  
Torre Picasso  
28020 Madrid  
España  
Tel.: +34 915 14 50 00  
Fax: +34 915 14 51 80  
www.deloitte.es

## Informe de Revisión Independiente de la Información de Responsabilidad Corporativa incluida en el Informe Anual Integrado 2014 de Ferrovial

### Alcance de nuestro trabajo

Hemos realizado la revisión de la Información de Responsabilidad Corporativa (IRC) incluida en el Informe Anual Integrado 2014 (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 "9.1 Principios de reporte". Nuestro trabajo ha consistido en revisar:

- La adaptación de la IRC a la Guía para la elaboración de Memorias de Sostenibilidad de GRI versión 4 (en adelante Guía G4), así como a los contenidos correspondientes al ejercicio 2014 propuestos en dicha guía y en el Suplemento Sectorial de Construcción e Inmobiliaria.
- La información proporcionada en la IRC relativa a la aplicación de los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta establecidos en la norma AA1000 *Accountability Principles Standard 2008 de AccountAbility* (AA1000APS).

### 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 2014 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 "9.1 Principios de reporte".
- Revisión de la información relativa a los enfoques de gestión aplicados a cada grupo de contenidos.
- Análisis de la adaptación de los contenidos de la IRC a los recomendados en la Guía G4 de GRI y comprobación de que los indicadores incluidos en el IAI se corresponden con los recomendados por dicha Guía.
- Comprobación, mediante pruebas de revisión en base a la selección de una muestra, de la información cuantitativa y cualitativa correspondiente a los contenidos e indicadores GRI y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información de Ferrovial.

### Responsabilidades de Ferrovial y de Deloitte

- La preparación del IAI, así como el contenido del mismo, es responsabilidad 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 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 proporcionada es también menor. El presente informe no puede entenderse como un informe de auditoría.
- El equipo de trabajo ha estado formado por profesionales expertos en revisiones de Informes de Responsabilidad Corporativa y, específicamente, en el desempeño económico, social y medioambiental, y en procesos de participación de grupos de interés.

## Conclusiones

En la tabla de Indicadores GRI-G4 se detallan los contenidos revisados, las limitaciones al alcance de la revisión y se identifican aquellos contenidos que no cubren todos los aspectos recomendados por la Guía G4, incluyendo los contenidos del Suplemento Sectorial de Construcción e Inmobiliaria. Como 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 el capítulo "9.1 Principios de reporte" del IAI, de acuerdo con la norma AA1000 APS 2008:

- **Inclusividad:** participación de los grupos de interés que permite su involucración en el desarrollo de un enfoque responsable de la sostenibilidad.
- **Relevancia:** proceso de determinación de la materialidad que supone un entendimiento de los asuntos materiales o relevantes para el Grupo Ferrovial y sus grupos de interés.
- **Capacidad de respuesta:** acciones y compromisos concretos con los que se responde a los aspectos materiales identificados.

## Observaciones y Recomendaciones

Adicionalmente, hemos presentado a la Dirección de Ferrovial nuestras recomendaciones relativas a los aspectos de mejora en la gestión y la información de la RC y en la aplicación de los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta. A continuación se resumen las recomendaciones más significativas, las cuales no modifican las conclusiones expresadas en el presente informe:

### Inclusividad y relevancia

Durante el ejercicio 2014 Ferrovial ha actualizado su matriz de asuntos materiales incorporando fuentes adicionales de información, como el mapa de riesgos de la organización y los resultados de las encuestas a algunos de sus grupos de interés. Ferrovial debería seguir trabajando en adaptar su metodología para poder obtener información diferenciada de los distintos negocios y países en los que tiene presencia significativa, combinando así la visión global con la local.

Por otro lado, Ferrovial ha estado trabajando en la definición de iniciativas relacionadas con el Plan Estratégico de RC (Plan 20.16). El próximo reto consiste en concretar algunos objetivos e indicadores específicos para facilitar el seguimiento periódico del desempeño de cada una de las iniciativas por el Comité de RC.

### Capacidad de respuesta

En 2014 Ferrovial ha dado un paso importante en la integración de la información financiera y no financiera a través de la inclusión de la información de RC en el Informe de Gestión del ejercicio. En línea con este avance, Ferrovial debe continuar profundizando en la medición de los impactos de la gestión de los aspectos sociales y medioambientales en la generación del valor del negocio y en la adaptación del control interno y del calendario al sistema integrado de reporte, sobre todo en lo que a información ambiental se refiere.

De acuerdo con los objetivos marcados, Ferrovial ha aprobado en diciembre de 2014 nuevas políticas relacionadas con derechos humanos, competencia y anticorrupción, así como una nueva actualización del Código de Ética Empresarial. Para conseguir una adecuada implantación de estas políticas, Ferrovial debe trabajar en la difusión y formación a todos los empleados de la organización en este ámbito, así como evaluar su implantación y grado de cumplimiento, de acuerdo con los planes previstos.


Por otro lado, en 2014 se ha reportado por primera vez información de siniestralidad de las empresas contratistas de Ferrovial, respondiendo así a las demandas de algunos grupos de interés. La aplicación de criterios homogéneos en todas las empresas del grupo y una mayor trazabilidad de la información contribuirán a aumentar la calidad y el perímetro de reporte de la misma.

Deloitte Advisory, S.L.



Helena Redondo

Madrid, 24 de febrero de 2015

 AA1000  
Licensed Assurance Provider  
000 14

# CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

---





A	ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA DE LOS EJERCICIOS 2014 Y 2013	111
B	CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DE LOS EJERCICIOS 2014 Y 2013	112
C	ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL DE LOS EJERCICIOS 2014 Y 2013	112
D	ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS EJERCICIOS 2014 Y 2013	113
E	ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJO DE CAJA DE LOS EJERCICIOS 2014 Y 2013	114
	NOTAS A LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS DEL EJERCICIO 2014	
1	ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN	115
2	BASES DE PRESENTACIÓN Y POLÍTICAS CONTABLES	115
3	GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS Y CAPITAL	120
4	INFORMACIÓN FINANCIERA POR SEGMENTOS	123
5	FONDO DE COMERCIO Y ADQUISICIONES	127
6	ACTIVOS INTANGIBLES	129
7	INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	130
8	INMOVILIZADO MATERIAL	131
9	INVERSIONES EN ASOCIADAS	132
10	ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES	137
11	DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE	138
12	EXISTENCIAS	141
13	CLIENTES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR	142
14	PATRIMONIO NETO	144
15	INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	146
16	DÉFICIT DE PENSIONES	147
17	PROVISIONES	148
18	POSICIÓN NETA DE TESORERÍA	150
19	OTRAS DEUDAS	156
20	DEUDAS POR OPERACIONES DE TRÁFICO	156
21	SITUACIÓN FISCAL	156
22	PASIVOS CONTINGENTES, ACTIVOS CONTINGENTES Y COMPROMISOS	160
23	DETERIOROS Y ENAJENACIONES DE INMOVILIZADO	165
24	INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	165
25	GASTOS DE PERSONAL	165
26	RESULTADO FINANCIERO	166
27	RESULTADO POR ACCIÓN	167
28	FLUJO DE CAJA	167
29	RETRIBUCIONES AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	169
30	SISTEMAS RETRIBUTIVOS VINCULADOS A LAS ACCIONES	171
31	INFORMACIÓN SOBRE OPERACIONES CON VINCULADAS	173
32	SITUACIONES DE CONFLICTO DE INTERÉS	176
33	HONORARIOS AUDITORES	176
34	ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE	176
35	COMENTARIOS A LOS ANEXOS	176

## A. ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA DE LOS EJERCICIOS 2014 Y 2013

Activo (Millones de euros)	Nota	2014	2013
Activos no corrientes		19.426	17.212
Fondo de comercio de consolidación	5	1.982	1.893
Activos intangibles	6	223	229
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	7	9.290	7.639
Inversiones inmobiliarias		6	37
Inmovilizado material	8	451	483
Inversiones en asociadas	9	3.317	3.562
Activos financieros no corrientes	10	2.324	1.880
Cuentas a cobrar de proyectos de infraestructuras		1.467	1.341
Inversiones a largo plazo en sociedades asociadas		375	71
Caja restringida en proyectos de infraestructura y otros activos financieros		405	377
Resto de cuentas a cobrar		76	92
Impuestos diferidos	21	1.438	1.344
Derivados financieros a valor razonable largo plazo	11	395	144
Activos corrientes		6.048	5.628
Activos clasificados como mantenidos para la venta		2	2
Existencias	12	357	325
Cientes y otras cuentas a cobrar	13	2.244	2.212
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		1.716	1.645
Otros deudores		454	470
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		74	98
Tesorería y equivalentes	18	3.439	3.070
Sociedades de proyectos de infraestructuras		396	279
Caja restringida		59	41
Resto de tesorería y equivalentes		337	238
Sociedades ex-proyectos		3.043	2.791
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	11	5	18
Total activo		25.473	22.840

Pasivo y Patrimonio neto (Millones de euros)	Nota	2014	2013
Patrimonio neto	14	6.021	6.074
Patrimonio neto atribuible a los accionistas		5.672	5.719
Patrimonio neto atribuible a los socios externos		349	355
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	15	987	503
Pasivos no corrientes		13.030	11.230
Déficit de pensiones	16	101	107
Provisiones a largo plazo	17	1.378	1.350
Deuda financiera	18	8.707	7.496
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		7.331	6.403
Obligaciones y deudas de sociedades ex-proyectos		1.375	1.093
Otras deudas	19	202	208
Impuestos diferidos	21	1.310	1.117
Derivados financieros a valor razonable	11	1.332	952
Pasivos Corrientes		5.435	5.033
Deuda financiera	18	1.368	1.303
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		1.276	1.228
Deudas con entidades de crédito sociedades ex-proyectos		92	75
Derivados financieros a valor razonable	11	100	67
Deudas por operaciones de tráfico	20	3.493	3.245
Acreedores comerciales		2.979	2.657
Pasivos por impuestos sobre las ganancias corrientes		56	60
Otras deudas no comerciales		458	528
Provisiones para operaciones de tráfico	17	475	417
Total Pasivo y Patrimonio Neto		25.473	22.840

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 2014.

## B. CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADAS DE LOS EJERCICIOS 2014 Y 2013

Millones de euros	Nota	Antes de ajustes Valor Razonable	2014 (*) Ajustes Valor Razonable	Total 2014	Antes de ajustes Valor Razonable	2013 (*) Ajustes Valor Razonable	Total 2013
Cifra de ventas		8.802	0	8.802	8.166	0	8.166
Otros ingresos de explotación		9	0	9	10	0	10
<b>Total Ingresos de explotación</b>	24	8.811	0	8.811	8.176	0	8.176
Consumos		1.131	0	1.131	1.181	0	1.181
Gastos de personal	25	2.575	0	2.575	2.351	0	2.351
Otros gastos de explotación		4.122	0	4.122	3.710	0	3.710
<b>Total gastos de explotación</b>		7.828	0	7.828	7.242	0	7.242
Resultado bruto de explotación		983	0	983	934	0	934
Dotaciones a la amortización de inmovilizado		244	0	244	233	0	233
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado		738	0	738	701	0	701
Deterioros y enajenación de inmovilizado	23	0	5	5	108	18	126
<b>Resultado de explotación</b>		738	5	743	809	18	827
Resultado financiero financiación		-373	0	-373	-337	0	-337
Resultado derivados y otros resultados financieros		-11	-9	-20	-7	7	0
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras		-384	-9	-393	-344	7	-337
Resultado financiero financiación		-33	0	-33	-53	0	-53
Resultado derivados y otros resultados financieros		-4	53	49	-15	72	57
Resultado financiero sociedades ex -proyectos		-37	53	16	-68	72	5
<b>Resultado financiero</b>	26	-421	44	-377	-412	79	-333
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	9	159	-20	138	396	-21	375
<b>Resultado consolidado antes de impuestos</b>		476	28	504	793	76	869
Impuesto sobre sociedades	21	-138	-14	-152	-127	-41	-168
<b>Resultado consolidado procedente de actividades continuadas</b>		337	15	352	666	35	701
Resultado neto operaciones discontinuadas		0	0	0	0	0	0
<b>Resultado consolidado del ejercicio</b>		337	15	352	666	35	701
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos		49	0	50	22	5	26
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante		387	15	402	688	39	727
Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante (Básico / Diluido)	27			0,55 / 0,55			0,99 / 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).

## C. ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL DE LOS EJERCICIOS 2014 Y 2013

Millones de euros	2014	2013
a) Resultado consolidado del ejercicio	352	701
Atribuido a la Sociedad Dominante	402	727
Atribuido a socios externos	-50	-26
b) Ingresos y Gastos reconocidos directamente en patrimonio	106	-44
Sociedades Integración Global	27	224
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	-85	499
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)	-13	-15
Diferencias de conversión	113	-33
Efecto impositivo	12	-228
Sociedades Puesta en Equivalencia	79	-267
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	-56	109
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)	-58	-25
Diferencias de conversión	173	-311
Efecto impositivo	20	-40
c) Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias	5	11
Sociedades Integración Global	0	-4
Sociedades Puesta en Equivalencia/Discontinuadas	5	15
<b>a+b+c) total resultado global</b>	463	668
Atribuido a la Sociedad Dominante	471	541
Atribuido a socios externos	-7	127

(\*) 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).

Las Notas 1 a 35 forman parte del Estado Consolidado de Cambios en el Patrimonio Neto a 31 de diciembre de 2014.



## D. ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS EJERCICIOS 2014 Y 2013

Millones de euros	Capital Social	Prima de Emisión	Prima de Fusión	Acciones Propias	Ajustes cambios de valor	Resultados Acumulados y otras reservas	Atribuido a los Accionistas	Atribuido a Socios Externos	Total Patrimonio Neto
Saldo a 31.12.2013	147	1.202	1.454	0	-1.052	3.968	5.719	355	6.074
Resultado consolidado del ejercicio						402	402	-50	352
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio					69		69	42	111
Total ingresos y gastos reconocidos	0	0	0	0	69	402	471	-7	463
Acuerdo dividendo flexible	2					-278	-275		-275
Otros dividendos							0	-37	-37
Operaciones de autocartera	-3		-235			3	-235		-235
Retribución al accionista	0	0	-235	0	0	-275	-510	-37	-547
Ampliaciones/reducciones capital							0	55	55
Otras transacciones con accionistas						-13	-13	0	-13
Otros movimientos			-1	-4		10	6	-17	-11
Otras transacciones	0	0	-1	-4	0	-7	-8	38	31
Saldo a 31.12.2014	146	1.202	1.218	-4	-983	4.092	5.672	349	6.021

Millones de euros	Capital Social	Prima de Emisión	Prima de Fusión	Acciones Propias	Ajustes cambios de valor	Resultados Acumulados y otras reservas	Atribuido a los Accionistas	Atribuido a Socios Externos	Total Patrimonio Neto
Saldo a 31.12.2012	147	1.202	1.638	0	-866	3.539	5.660	121	5.780
Resultado consolidado del ejercicio						727	727	-26	701
Ingresos y gastos reconocidos en el patrimonio					-186		-186	153	-33
Total ingresos y gastos reconocidos	0	0	0	0	-186	727	541	127	668
Dividendos			-183			-293	-477	-14	-491
Ampliaciones/reducciones capital						0	0	116	116
Otras transacciones con accionistas						-6	-6	0	-6
Transacciones con accionistas	0	0	-183	0	0	-299	-483	103	-380
Variaciones de perímetro							0		0
Otros movimientos						0	0	5	5
Saldo a 31.12.2013	147	1.202	1.454	0	-1.052	3.968	5.719	355	6.074

Las Notas 1 a 35 forman parte del Estado Consolidado de Cambios en el Patrimonio Neto a 31 de diciembre de 2014.

## E. ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJO DE CAJA DE LOS EJERCICIOS 2014 Y 2013

Millones de euros	Nota	dic-14	dic-13
Resultado Neto atribuible a la sociedad dominante		402	727
Ajustes al resultado		581	207
<i>Minoritarios</i>		-50	-26
<i>Impuesto</i>		152	168
<i>Resultado por equivalencia</i>		-138	-375
<i>Resultado financiero</i>		377	333
<i>Deterioro y enajenación inmovilizado</i>		-5	-126
<i>Amortizaciones</i>		244	233
Pago de Impuesto		-19	-82
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros		-116	-20
Cobro dividendos proyectos Infraestructuras		582	465
Flujo de operaciones	28	1.429	1.296
Inversión en inmovilizado material/inmaterial		-115	-96
Inversión proyectos Infraestructuras		-365	-704
Inversión por adquisiciones de sociedades/sociedades por puesta en equivalencia		-390	-507
Inversión caja restringida largo plazo		-29	-229
Desinversión proyectos Infraestructuras		0	0
Desinversión/venta sociedades		11	564
Flujo de inversión	28	-888	-972
Flujo antes de financiación		541	324
Flujo de capital procedente de socios externos		59	117
<i>Dividendo flexible</i>		-275	0
<i>Compra de Autocartera</i>		-235	0
<i>Resto remuneración al accionista</i>		-62	-525
Remuneración al accionista		-572	-525
Otros movimientos de fondos propios		0	0
Flujo financiación propia		-513	-408
Intereses pagados		-311	-318
Intereses recibidos		16	21
Aumento endeudamiento financiero		827	1.636
Disminución endeudamiento financiero		-292	-1.104
Variación endeudamiento mantenidos para la venta		0	0
Flujo de financiación	28	-273	-173
Variación tesorería y equivalentes	18	268	152
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo		3.070	2.967
Tesorería y equivalentes al final del periodo		3.439	3.070
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes		-101	48

Las Notas 1 a 35 forman parte del Estado Consolidado de Cambios en el Patrimonio Neto a 31 de diciembre de 2014.

## F. NOTAS A LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS DEL EJERCICIO 2014

### 1. Actividades de la sociedad y perímetro de consolidación

#### 1.1. Actividades de la Sociedad

El Grupo consolidado Ferrovial, en adelante Ferrovial, está constituido por la sociedad dominante Ferrovial, S.A., y sus sociedades dependientes, que se detallan en el Anexo II. El domicilio social se encuentra en Madrid en la calle Príncipe de Vergara, 135.

A través de estas sociedades, Ferrovial desarrolla sus negocios con presencia en las siguientes áreas de actividad, que constituyen a su vez sus segmentos de información conforme a lo indicado en la NIIF 8:

- **Construcción:** Diseño y ejecución de todo de tipo de obras tanto públicas como privadas, destacando la ejecución de infraestructuras públicas.
- **Servicios:** Mantenimiento y conservación de infraestructuras, instalaciones y edificios; recogida y tratamiento de residuos y prestación de otro tipo de servicios públicos.
- **Autopistas:** Desarrollo, financiación y explotación de autopistas de peaje.
- **Aeropuertos:** Desarrollo, financiación y explotación de aeropuertos.

En la página “web” [www.ferrovial.com](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) sociedad titular del aeropuerto de Heathrow en Londres (Reino Unido) y al 43,23% en ETR 407 Sociedad titular de la autopista ETR 407 en Toronto (Canadá), que se consolidan por el método de puesta en equivalencia desde el ejercicio 2011 y 2010, respectivamente. Con el objeto de dar 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

Durante el ejercicio 2014, un consorcio participado en un 50% por Ferrovial Aeropuertos y un 50% por un fondo de infraestructuras de la firma de inversión Macquaire, alcanzó un acuerdo con Heathrow Airport Holdings (HAH) para la adquisición de los aeropuertos británicos de Aberdeen, Glasgow y Southampton, a través de una sociedad de nueva creación denominada AGS Airports. La operación, que se anunció el pasado mes de octubre, fue completada el pasado 18 de diciembre, y ha supuesto una inversión por parte de Ferrovial de 360 millones de euros, de los cuales 50 millones se han desembolsado en concepto de capital en la sociedad conjunta creada, y 310 millones en concepto de préstamo otorgado a la sociedad que ha adquirido los activos.

Desde la perspectiva de la participación en HAH, la operación ha supuesto la distribución de un dividendo extraordinario por parte de HAH, que al porcentaje de participación de Ferrovial en dicha sociedad alcanza los 214 millones de euros y el reconocimiento de una plusvalía que, tras la eliminación del 50% asignable al porcentaje que Ferrovial tiene en la nueva sociedad, ha supuesto un impacto en la cuenta de pérdidas y ganancias de Ferrovial de 51 millones de euros. Dicho impacto ha sido reconocido dentro del resultado por puesta en equivalencia aportado por HAH (ver nota 9).

### 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, modificaciones e interpretaciones adoptadas por la Unión Europea de aplicación obligatoria por primera vez en el ejercicio 2014.*

El 1 de enero de 2014 entró en vigor en la Unión Europea el nuevo paquete de normas de consolidación (NIIF 10, NIIF 11, NIIF 12, NIC 27 (revisada) y NIC 28 (revisada)). No obstante, tal y como se indicó en la nota 2.3.a) de las cuentas anuales del ejercicio 2013, el Grupo se acogió a la opción de aplicar anticipadamente estas normas en el mencionado ejercicio, por lo que el impacto de la primera aplicación de las mismas se reflejó en dichas cuentas anuales, con efectos 1 de enero de 2013 y con aplicación retroactiva.

A continuación se detallan el resto de modificaciones e interpretaciones adoptadas por la Unión Europea de aplicación obligatoria por primera vez en el ejercicio anual iniciado a partir del 1 de enero de 2014, cuya aplicación no ha tenido un efecto significativo en estas cuentas anuales consolidadas:

Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones		Aplicación obligatoria ejercicios iniciados a partir de:
Aprobadas para su uso en la UE		
Modificación de NIC 19	Planes de Beneficios Definidos: Aportaciones de los Empleados	1 julio de 2014
Mejoras anuales	Ciclos 2010-2012 y 2011-2013	1 julio de 2014
Pendientes de aprobación para su uso en la UE		
NIIF 9	Instrumentos Financieros	1 enero de 2018
NIIF 15	Ingresos de contratos con clientes	1 enero de 2017
Mejoras anuales	Ciclo 2012-2014	1 enero de 2016
Modificación a NIIF 10 y NIC 28	Venta o Aportación de Activos entre un Inversor y su Asociada o Negocio Conjunto	1 enero de 2016
Modificación a NIC 27	El Método de la Participación en los Estados Financieros Separados	1 enero de 2016
Modificación a NIIF 11	Contabilización de Adquisiciones de Participaciones en Operaciones Conjuntas	1 enero de 2016
Modificación a NIC 16 y NIC 38	Clarificación de métodos aceptables de amortización y depreciación	1 enero de 2016
Modificación a NIC 1	Iniciativa de información a revelar	1 enero de 2016

De todas estas normas y modificaciones, la única que podría tener un impacto significativo en los estados financieros del grupo es la NIIF 9, cuya entrada en vigor está prevista el 1 de enero de 2018, y cuyo posible impacto está siendo analizado actualmente.

## 2.4. Criterios de consolidación

Durante los ejercicios 2014 y 2013, 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 695, 108 y 861 millones de euros (589, 60 y 885 millones de euros en 2013).
- Se consolidan por el método de puesta en equivalencia, aquellas sociedades sobre las que Ferrovial S.A. mantiene influencia significativa o control conjunto en aquellos casos en los que no se cumplen con los requerimientos de la NIIF 11 para ser clasificados como “Operaciones conjuntas”.

Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones		Aplicación obligatoria ejercicios iniciados a partir de:
De aplicación obligatoria :		
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
CINIIF 21	Gravámenes	1 enero de 2014

2.3.b) *Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones de aplicación obligatoria en ejercicios posteriores a 2014:*

Las nuevas normas, modificaciones e interpretaciones con posible impacto en el Grupo que han sido aprobadas por el IASB y que todavía no son de obligado cumplimiento son las siguientes:

- 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 59 millones de euros después de impuestos y minoritarios (40 millones de euros en 2013). 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 2.

## 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 “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 si 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
NTE Mobility Partners, LLC	USA	52	Explotación	2014	Global
NTE Mobility Partners Seg 3 LLC (1)	USA	43	Construcción	2013	Global
LBJ Express (2)	USA	52	Explotación	2014	Global
I-77 Mobility Partners LLC (4)	USA	50	Construcción	2014	Global
M-203 Alcalá O' Donell	España	30	Construcción	2005	Global
Autopista Madrid Sur	España	65	Explotación	2004	Global
Autopista Madrid-Levante (3)	España	36	Explotación	2006	Global
Autopista del Sol	España	55	Explotación	1999	Global
Euroscut Algarve	Portugal	30	Explotación	2004	Global
Euroscut Azores	Portugal	30	Explotación	2011	Global
Eurolink Motorway Operations	Irlanda	30	Explotación	2005	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 ó 52 años desde la firma del convenio

(3) La duración de la concesión se podrá ampliar cuatro años si se cumplen ciertos parámetros de calidad del servicio

(4) El periodo de la concesión es de 50 años a partir de la finalización de las obras de construcción, estimadas en 44 meses a partir del cierre financiero

No se incluye en esta tabla la concesión ETR-407 ya que dicha sociedad no aplica la CNIIF 12.

#### 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 2014 y 2013 el importe de la remuneración financiera recogida como ventas asciende a 185 y 149 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 76 y 77 millones de euros.

Se detallan a continuación los principales contratos de concesión de autopistas de peaje existentes a las que se aplica el método de cuenta a cobrar, así como la duración de dichos contratos, estado de las mismas y método de consolidación aplicado:

#### Concesiones de Autopistas de peaje a los que se aplica el modelo cuentas 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	Portugal	30	Explotación	2001	Global
Eurolink M3	Irlanda	45	Explotación	2007	Global
407 East Extension (1)	Canadá	30	Construcción	2012	PEE
A334 Autovía de Alanzora	España	30	En Proyecto	2012	PEE
A66 Benavente - Zamora	España	30	Construcción	2012	PEE

(1) El periodo 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	Año de inicio	Método Cons.
Concesionaria de Prisiones Lledoners	España	32	2008	Global
Conc. Prisiones Figueras S.A.U.	España	32	2011	Global
Aparcamiento Budimex	Polonia	30 años y 4 meses	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%. Adicionalmente detallamos los siguientes contratos:

Sociedad Concesionaria	País	Años concesión	Año de inicio	Método Cons.
Hospital Valdecilla Cantabria	España	20	2014	Global
Ecoparc de Can' Mata	España	14	2011	Global
Gestión Medioambiental de Toledo	España	22	2010	Global
Planta tratamiento Residuos Waterbeach	Reino Unido	28	2008	Global
Planta tratamiento Residuos Milton Keynes	Reino Unido	18	2013	Global
Toll Road IM08 DDS	Polonia	6	2014	Global

#### 2.5.4. Otras partidas del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias

##### 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.

##### Medición del valor razonable

El Grupo únicamente utiliza el criterio de reconocimiento a valor razonable en la valoración de los derivados financieros. En dicha valoración, se considera el riesgo de crédito de las partes que participan en el contrato. El impacto del riesgo de crédito se registrará contra resultados salvo que los derivados cumplan las condiciones para ser considerados coberturas eficientes, en cuyo caso se registrará contra reservas. El Grupo utiliza técnicas de valoración apropiadas en función de las circunstancias y del volumen de datos disponibles para cada elemento, tratando de maximizar el uso de elementos observables relevantes y evitando el uso de elementos no observables. En la medición del valor razonable, el Grupo establece una jerarquía del valor razonable que clasifica en los siguientes tres niveles los datos de entrada de las técnicas de valoración utilizadas:

- Nivel 1: Los datos son precios cotizados idénticos.
- Nivel 2: Datos distintos de los precios cotizados pero observables para los activos o pasivos de forma directa o indirecta.
- Nivel 3: datos de entrada no observables para el activo o pasivo.

Tal y como se detalla en la Nota 11 Derivados financieros, todos los derivados financieros del Grupo se encuadran en el Nivel 2.

#### Subvenciones de capital no reintegrables

Las subvenciones de capital no reintegrables se valoran por el importe concedido, registrándose en el estado consolidado de situación financiera en el epígrafe de Ingresos a distribuir en varios ejercicios (véase Nota 15), y se imputan al resultado del ejercicio de manera gradual en proporción a la depreciación experimentada durante el periodo por los activos financiados con dichas subvenciones, asignándose a la misma línea de amortizaciones. Desde el punto de vista del flujo de caja el importe de las subvenciones cobradas en el ejercicio se presenta neteando el importe de las inversiones realizadas.

#### 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 (grado de avance). Cualquier pérdida esperada en el contrato de construcción es reconocida como tal inmediatamente.

El grupo sigue habitualmente el criterio del examen del trabajo ejecutado, que se puede llevar a la práctica por la existencia en todos los contratos generalmente de una definición de todas y cada una de las unidades de obra y el precio al que se certifica cada una de estas, existiendo herramientas presupuestarias para el seguimiento de las desviaciones. Al final de cada mes se obtiene la medición de las unidades realizadas de cada una de las obras, registrando como ingreso la producción del mes. Los costes de ejecución de las obras se reconocen contablemente en función de su devengo, reconociendo como gasto los realmente incurridos en la ejecución de las unidades de obra realizadas, así como los que pudiéndose incurrir en el futuro deban ser imputados a las unidades de obra ahora ejecutadas. Este criterio general no se ha aplicado históricamente en las obras realizadas por Budimex, 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 ha aplicado 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 CINIIF 12 en la base a la cual se clasifican los activos afectos a dichos contratos en dos tipos: activo intangible cuenta a cobrar (se podría dar el caso de modelos mixtos) (ver 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.

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 2014 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 estimación disponible al 31 de diciembre de 2014 y 2013 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. Las políticas seguidas por el grupo en la gestión de estos riesgos se desarrollan con detalle en el Informe de Gestión.

A continuación se presenta datos específicos sobre la exposición del Grupo a cada uno de estos riesgos así como análisis de sensibilidad a la variación de las diferentes variables y una breve referencia relativa a la gestión de cada uno de los riesgos.



### 3.1. Exposición a variaciones en los tipos de interés

La cobertura que realiza el grupo del riesgo de exposición a variaciones en los tipos de interés, se articula 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 Financieros a Valor Razonable. Mediante dichas coberturas se intenta optimizar el gasto financiero soportado por el Grupo.

En la tabla adjunta se presenta un detalle de la deuda del grupo indicando el porcentaje de dicha deuda que se considera cubierta (bien por tipo fijo o por derivados). El 100% de los activos, tales como tesorería y equivalentes y caja restringida a largo plazo vinculada a la deuda, no se encuentra cubierto.

Millones de euros

Deudas	2014			
	Total Deuda Bruta	% deuda cubierta	Deuda neta expuesta	Impacto resultado +100 p.b.
Sociedades Exproyectos	1.467	60%	584	6
Autopistas (*)	6.920	90%	689	7
Construcción	148	93%	11	0
Servicios	341	88%	40	0
Proyectos de Infraestructuras	7.410	90%	740	7
<b>Deuda total</b>	<b>8.877</b>	<b>85%</b>	<b>1.324</b>	<b>13</b>

Deudas	2013			
	Total Deuda Bruta	% deuda cubierta	Deuda neta expuesta	Impacto resultado +100 p.b.
Sociedades Exproyectos	1.168	47%	620	6
Autopistas (*)	7.209	88%	837	8
Construcción	150	93%	11	0
Servicios	271	84%	43	0
Proyectos de Infraestructuras	7.631	88%	892	9
<b>Deuda total</b>	<b>8.799</b>	<b>83%</b>	<b>1.511</b>	<b>15</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.

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 2014, produciría un mayor gasto financiero en cuenta de resultados estimado de 13 millones de euros, de los que 7 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 -8 millones de euros.

Adicionalmente, es necesario considerar cambios en la valoración de los derivados financieros contratados, que aparecen indicados en la Nota 11 de la presente memoria.

Respecto a estos instrumentos de cobertura de tipo de interés, una disminución lineal de 100 puntos básicos en las curvas de tipo de interés

existentes en mercado a 31 de Diciembre de 2014, produciría en lo que se refiere a las coberturas eficientes, un impacto de -355 millones de euros netos en los fondos propios de la sociedad dominante (-159 en sociedades consolidadas por puesta en equivalencia y -196 millones en sociedades de integración global).

### 3.2. Exposición a variaciones de tipo de cambio

En la gestión del riesgo de tipo de cambio, Ferrovial establece coberturas para cubrir los flujos previstos en los próximos años tanto por dividendos a cobrar como aportaciones a fondos propios en nuevos proyectos. Dichas coberturas se realizan mediante la contratación de forwards (ver nota 11 para más detalle) o mediante la utilización de depósitos en divisas.

El valor de los activos, pasivos, intereses minoritarios y fondos propios asignables a la entidad dominante denominados por tipo de divisa, ajustados por los forwards de tipo de cambio, anteriormente indicados, correspondientes a cada divisa, se desglosa en la siguientes tabla para diciembre de 2014:

Millones euros Moneda	2014			
	Activos	Pasivos	FFPP Soc. Dominante	Socios Externos
Euro	9.854	8.322	1.433	100
Libra esterlina	4.685	2.748	1.938	0
Dólar americano	7.749	7.429	117	203
Dólar canadiense	1.791	-187	1.979	0
Zloty Polaco	1.020	841	133	46
Peso Chileno	188	119	69	0
Otros	186	181	5	0
<b>Total grupo</b>	<b>25.473</b>	<b>19.452</b>	<b>5.672</b>	<b>349</b>

A continuación se presentan los tipos de cambio de cierre de 2014 y 2013 de las principales monedas en las que opera el grupo, utilizados para la conversión de las partidas de balance:

Tipo de cambio de cierre	Variación 14/13 (*)		
	2014	2013	(*)
Libra esterlina	0,7766	0,8323	-6,69%
Dólar americano	1,2100	1,3789	-12,25%
Dólar canadiense	1,4054	1,4655	-4,10%
Zloty Polaco	4,2826	4,1566	3,03%
Peso Chileno	734,0600	724,3900	1,33%

(\*)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 2014 ha sido de 262 millones de euros para la sociedad dominante y 24 millones de euros para los socios externos. De los mencionados 262 millones de euros, 102 millones de euros corresponden a la evolución del dólar canadiense y 152 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 -471 millones de euros, de los que el 46% correspondería al impacto de la libra esterlina y el 47% al del dólar canadiense. Dicha variación del Euro supondría un impacto en el total de los activos de -1.735 millones de euros de los que el 50% provendría de las inversiones en dólar americano, el 30% de la libra esterlina y el 11% del dólar canadiense.

Adicionalmente el desglose del resultado neto atribuible a la sociedad dominante por cada tipo de divisa para 2014 y 2013 se recoge en el siguiente cuadro.

Millones de euros Moneda	Rdo. Neto	
	2014	2013
Euro	92	85
Libra esterlina (**)	225	506
Dólar americano	34	44
Dólar canadiense	64	67
Zloty Polaco	25	49
Peso Chileno	1	4
Otros	-40	-27
Total Grupo	402	727

(\*\*) El resultado en libras incluye las plusvalías generadas por las desinversiones en HAH en 2013.

A continuación se presentan los tipos de cambio medios de 2014 y 2013 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		
	2014	2013	Variación 14/13 (***)
Libra esterlina	0,8023	0,8494	-5,55%
Dólar americano	1,3209	1,3304	-0,71%
Dólar canadiense	1,4624	1,3767	6,22%
Zloty Polaco	4,1954	4,2148	-0,46%
Peso Chileno	756,3258	664,9500	13,74%

(\*\*\*) 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 -34 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:

	2014	2013	Variación
Inversiones en activos financieros (1)	1.132,8	1.019,6	113,2
Activos financieros no corrientes	2.323,6	1.880,2	443,4
Derivados Financieros Netos (pasivo)	-1.031,5	-893,3	-138,2
Cientes y otras cuentas a cobrar	2.244,0	2.212,2	31,8

(1) Incluidos en Tesorería y Equivalentes

En la gestión de este riesgo, Ferrovial hace un seguimiento continuado del rating de las diferentes contrapartes, estableciendo criterios de diversificación, requisitos mínimos de rating para las contrapartidas financieras y seguimiento y selección del riesgo de crédito de los clientes.

### 3.4. Exposición a riesgo de liquidez

El Grupo ha establecido los mecanismos necesarios que recogen las previsiones de generación y necesidades de caja previstas, para asegurar la solvencia, tanto de los diferentes cobros y pagos a corto plazo como a las obligaciones a atender a largo plazo.

#### 3.4.a. Ex Proyectos

A 31 de diciembre de 2014 se dispone de una tesorería y equivalentes por importe de 3.103 millones de euros (2.851 millones de euros en 2013). Adicionalmente se disponían a dicha fecha de líneas de crédito no dispuestas por importe de 951 millones de euros (937 millones de euros en 2013).

#### 3.4.b. Proyectos de infraestructura

A 31 de diciembre de 2014 se dispone de una tesorería y equivalentes (incluyendo caja restringida a corto plazo) por importe de 396 millones de euros (279 millones de euros en 2013). Adicionalmente se disponían a dicha fecha de líneas de créditos no dispuestos por importe de 706 millones de euros (914 millones de euros en 2013) principalmente con el objeto de cubrir necesidades de inversión comprometida.

### 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 utilizados para cubrir riesgos de apreciación de sistemas retributivos ligados a la evolución de la acción cuyo detalle se indica en la Nota 11 de la presente memoria.

Estos equity swaps al no ser considerados derivados de cobertura su valor de mercado produce un impacto en la Cuenta de Resultados, en este sentido, un incremento o disminución de 1 euro en el valor de la acción de Ferrovial, supondría un impacto de unos 9 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, están vinculados a tarifas que varían directamente en función de la inflación. Esto es aplicable tanto a los tarifas de los contratos de autopistas como de los aeropuertos de HAH, consolidados por puesta en equivalencia.

Por lo tanto, un escenario de aumento de la inflación repercutiría en un aumento de la valoración de este tipo de activos.

A diferencia de los activos de la compañía, los derivados financieros contratados en HAH cuyo objetivo es convertir deuda a tipo fijo en deuda indexada a la inflación, desde un punto de vista contable, se valoran a valor razonable con cambios en resultados ya que se consideran derivados no eficientes. En este sentido un aumento de 100 p.b en toda la curva de inflación tendría un impacto en el resultado neto de Ferrovial a su porcentaje de -159 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 -129 millones de euros.

### 3.7. Gestión de capital

El grupo busca la relación entre deuda y capital que permita optimizar el coste salvaguardando la capacidad de seguir gestionando sus actividades recurrentes así como la capacidad de seguir creciendo en nuevos proyectos con el objetivo de crear valor para los accionistas.

En cuanto al nivel de deuda financiera, Ferrovial tiene como objetivo mantener un bajo nivel de endeudamiento, a nivel de deuda excluidos proyectos, que le permita sostener un nivel de rating de "investment grade o grado de inversión". Para el cumplimiento de dicho objetivo tiene establecido una política financiera clara y acorde, donde una métrica relevante hace referencia al mantenimiento de un ratio Deuda Neta (deuda bruta menos caja) exproyectos sobre Resultado Bruto de Explotación más dividendos procedentes de proyectos no superior a 2 veces.

A 31 de diciembre de 2014, la Posición Neta de Tesorería es positiva (mayor activo que pasivo) por lo que la diferencia respecto al ratio

máximo establecido es muy relevante. A efectos de dicho ratio el concepto de Deuda Neta ex proyectos es el definido en la Nota 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.

#### 4. Información financiera por segmentos

El Consejo de Administración de la sociedad analiza la evolución del Grupo fundamentalmente desde una perspectiva de negocio. Desde dicha perspectiva el Consejo evalúa el rendimiento de los segmentos de Construcción, Autopistas, Aeropuertos y Servicios. A continuación se presentan de forma detallada el balance y la cuenta de pérdidas y ganancias por segmentos de negocio para los ejercicios de 2014 y 2013. 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 2014 (millones de euros)

Activo	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto	Total
Activos no corrientes	752	14.484	1.379	2.779	32	19.426
Fondos de comercio	184	369	0	1.430	0	1.982
Activos intangibles	5	7	0	206	5	223
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	4	9.345	0	310	-369	9.290
Inversiones inmobiliarias	5	0	0	0	0	6
Inmovilizado material	97	20	0	323	10	451
Inversiones en asociadas	6	2.198	1.057	56	0	3.317
Activos financieros no corrientes	218	1.445	315	356	-11	2.324
Impuestos diferidos	233	747	6	97	355	1.438
Derivado financieros a valor razonable largo plazo	0	353	0	0	42	395
Activos corrientes	4.000	1.091	693	1.918	-1.655	6.048
Activos clasificados como mantenidos para la venta	1	0	0	2	0	2
Existencias	139	11	0	31	176	357
Clientes y otras cuentas a cobrar	966	306	9	1.316	-352	2.244
Tesorería y equivalentes	2.894	771	685	569	-1.480	3.439
Créditos con empresas del grupo	1.334	368	409	67	-2.178	0
Resto	1.560	403	276	501	699	3.439
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	0	4	0	0	1	5
<b>Total Activo</b>	<b>4.751</b>	<b>15.576</b>	<b>2.072</b>	<b>4.697</b>	<b>-1.623</b>	<b>25.473</b>

Pasivo y Patrimonio neto	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto	Total
Patrimonio neto	1.072	3.291	1.956	1.406	-1.704	6.021
Patrimonio neto atribuible a los accionistas	1.085	2.998	1.956	1.396	-1.763	5.672
Patrimonio neto atribuible a los socios externos	-13	293	0	10	59	349
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	3	956	0	28	0	987
Pasivos no corrientes	568	9.645	95	1.616	1.106	13.030
Déficit de pensiones	2	0	0	99	0	101
Otras provisiones	188	717	0	321	152	1.378
Deuda financiera	166	6.859	0	883	800	8.707
Deudas con empresas del grupo	2	0	0	498	-500	0
Resto	164	6.859	0	385	1.300	8.707
Otras deudas	11	140	29	51	-29	202
Impuestos diferidos	181	679	67	200	183	1.310
Derivados financieros a valor razonable	20	1.251	0	62	0	1.332
Pasivos corrientes	3.109	1.684	20	1.647	-1.024	5.435
Deuda financiera	27	1.326	20	397	-402	1.368
Deudas con empresas del grupo	9	65	17	339	-430	0
Resto	18	1.261	2	58	28	1.368
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	1	68	0	8	22	100
Deudas por operaciones de tráfico	2.665	290	1	1.183	-645	3.493
Provisiones para operaciones de tráfico	416	0	0	58	0	475
<b>Total Pasivo y Patrimonio Neto</b>	<b>4.751</b>	<b>15.576</b>	<b>2.072</b>	<b>4.697</b>	<b>-1.623</b>	<b>25.473</b>

Balance de situación por segmentos de negocio: Ejercicio 2013 (millones de euros)

Activo	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto	Total
Activos no corrientes	767	12.605	1.263	2.582	-5	17.212
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	1.410	0	230	-1	1.880
Impuestos diferidos	236	591	1	114	401	1.344
Derivados financieros a valor razonable largo plazo	0	143	0	0	1	144
Activos corrientes	3.715	1.004	704	1.663	-1.458	5.628
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	1.132	-340	2.212
Tesorería y equivalentes	2.580	569	697	502	-1.278	3.070
Créditos con empresas del grupo	1.254	93	686	115	-2.149	0
Resto	1.326	476	11	387	871	3.070
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>4.245</b>	<b>-1.463</b>	<b>22.840</b>

Pasivo y Patrimonio neto	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto	Total
Patrimonio neto	840	3.273	1.873	1.233	-1.145	6.074
Patrimonio neto atribuible a los accionistas	836	2.991	1.873	1.222	-1.203	5.719
Patrimonio neto atribuible a los socios externos	4	282	0	11	58	355
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	4	469	0	30	0	503
Pasivos no corrientes	532	8.241	95	1.607	755	11.230
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
Pasivos corrientes	3.107	1.626	-2	1.375	-1.073	5.033
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	932	-749	3.245
Provisiones para operaciones de tráfico	366	0	0	51	0	417
<b>Total Pasivo y Patrimonio Neto</b>	<b>4.482</b>	<b>13.609</b>	<b>1.966</b>	<b>4.245</b>	<b>-1.463</b>	<b>22.840</b>

## Cuenta de Pérdidas y Ganancias por segmentos de negocio: Ejercicio 2014 (millones de euros)

	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto	Total
Cifra de ventas	3.942	432	9	4.401	18	8.802
Otros ingresos de explotación	2	0	0	6	0	9
Total ingresos de explotación	3.943	432	9	4.408	18	8.811
Consumos	777	3	0	337	14	1.131
Gastos de personal	610	61	6	1.845	54	2.575
Otros gastos de explotación	2.208	111	16	1.839	-52	4.122
Total gastos de explotación	3.595	175	22	4.020	16	7.828
Resultado bruto de explotación	349	257	-12	387	2	983
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	37	75	0	128	5	244
Resultado explotación antes deterioro y enajenación inmovilizado	312	182	-13	260	-3	738
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	7	0	-2	0	5
Resultado de explotación	312	189	-13	258	-3	743
Resultado financiero financiación	-9	-345	0	-19	0	-373
Resultado derivados y otros resultados financieros	0	-8	0	-12	0	-20
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-9	-353	0	-31	0	-393
Resultado financiero financiación	26	5	13	-12	-64	-33
Resultado derivados y otros resultados financieros	6	-4	1	-9	56	49
Resultado financiero resto de sociedades	31	2	14	-22	-9	16
Resultado financiero	22	-352	14	-53	-9	-377
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	-12	60	70	20	0	138
Resultado consolidado antes de impuestos	322	-103	71	226	-12	504
Impuesto sobre beneficios	-112	8	1	-24	-24	-152
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas	210	-95	72	202	-37	352
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	0	0	0	0
Resultado consolidado del ejercicio	210	-95	72	202	-37	352
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-17	69	0	0	-3	50
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	192	-25	72	202	-39	402

## Cuenta de Pérdidas y Ganancias por segmentos de negocio: Ejercicio 2013 (millones de euros)

	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto	Total
Cifra de ventas	4.064	429	8	3.656	9	8.166
Otros ingresos de explotación	3	0	0	7	0	10
Total ingresos de explotación	4.067	429	8	3.663	9	8.176
Consumos	912	3	0	250	15	1.181
Gastos de personal	596	59	6	1.635	56	2.351
Otros gastos de explotación	2.216	91	11	1.456	-64	3.710
Total gastos de explotación	3.724	153	17	3.341	7	7.242
Resultado bruto de explotación	343	276	-8	321	2	934
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	28	75	0	127	3	233
Resultado explotación antes deterioro y enajenación inmovilizado	314	202	-9	195	-1	701
Deterioros y enajenación de inmovilizado	46	6	40	39	-6	126
Resultado de explotación	360	208	32	234	-7	827
Resultado financiero financiación	-9	-312	0	-16	0	-337
Resultado derivados y otros resultados financieros	0	-8	0	8	0	0
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-9	-319	0	-9	0	-337
Resultado financiero financiación	22	3	4	-29	-52	-53
Resultado derivados y otros resultados financieros	14	1	4	-1	39	57
Resultado financiero resto de sociedades	35	4	8	-31	-13	5
Resultado financiero	26	-315	8	-39	-12	-333
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	-1	65	297	14	0	375
Resultado consolidado antes de impuestos	385	-42	336	209	-20	869
Impuesto sobre beneficios	-137	-1	21	-58	6	-168
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas	248	-42	358	151	-14	701
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	0	0	0	0
Resultado consolidado del ejercicio	248	-42	358	151	-14	701
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-31	57	0	-1	2	26
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	217	15	358	150	-12	727

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	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Construcción	0	0	28	30	1	1	0	0
Autopistas	915	983	3	2	0	1	0	0
Servicios	43	23	75	49	16	467	9	12
<b>Total</b>	<b>958</b>	<b>1.005</b>	<b>106</b>	<b>81</b>	<b>17</b>	<b>469</b>	<b>9</b>	<b>12</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	2014			2013			Var.
	Ventas externas	Ventas entre segmentos	Total	Ventas externas	Ventas entre segmentos	Total	
Construcción	3.099	843	3.942	3.213	851	4.064	-3%
Autopistas	428	4	432	422	7	429	1%
Aeropuertos	9	1	9	8	0	8	13%
Servicios	4.396	6	4.401	3.646	11	3.656	20%
Resto y ajustes	62	-45	18	58	-49	9	94%
<b>Total</b>	<b>7.993</b>	<b>809</b>	<b>8.802</b>	<b>7.347</b>	<b>820</b>	<b>8.166</b>	<b>8%</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 resultado 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		Resultado neto		Activos totales		Ventas	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
España	101	87	11	17	7.771	8.053	2.709	2.590
Reino Unido	42	443	225	424	4.037	3.488	3.030	2.611
E.E.U.U.	912	990	34	44	7.966	5.918	1.310	1.337
Canadá	0	0	64	67	2.277	2.309	100	40
Polonia	8	0	25	49	1.022	1.006	1.203	1.138
Resto	27	48	42	126	2.400	2.066	451	450
<b>Total</b>	<b>1.091</b>	<b>1.567</b>	<b>402</b>	<b>727</b>	<b>25.473</b>	<b>22.840</b>	<b>8.802</b>	<b>8.166</b>

Además 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.

## 5. Fondo de comercio y adquisiciones

A continuación se presenta un cuadro con la evolución del Fondo de Comercio durante el ejercicio 2014:

Millones de euros	Saldos al 31/12/2013	Trasposos	Tipo cambio	Otros movimientos	Saldos al 31/12/2014
Servicios	1.366	0	64	0	1.430
Amey	896	0	64	2	962
Servicios España	440	-7	0	0	432
Resto Servicios	30	7	0	-2	36
Construcción	172	0	12	0	184
Webber	101	0	14	0	115
Budimex	71	0	-2	0	69
Autopistas	355	0	13	0	369
Euroscut Algarve	15	0	0	0	15
Ausol	70	0	0	0	70
Autema	175	0	0	0	175
Chicago Skyway	96	0	13	0	109
<b>Total</b>	<b>1.893</b>	<b>0</b>	<b>89</b>	<b>0</b>	<b>1.982</b>

## 5.1. Adquisiciones realizadas en el ejercicio

Durante el ejercicio 2014 no se han producido adquisiciones que hayan supuesto la generación de Fondos de Comercio adicionales.

Hay que destacar que durante el ejercicio 2014 se ha obtenido información adicional, no disponible a fecha de formulación de las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2013, relativa a los estados financieros de las sociedades Enterprise y Steel Ingeniería a fecha de incorporación al perímetro del Grupo. Dicha información adicional ha supuesto la modificación, por importes no significativos, de los fondos de comercio surgidos en dichas adquisiciones y que se detallan en las Cuentas Anuales de dicho ejercicio. Dado que los impactos no han sido significativos no se ha re-expresado la información comparable del ejercicio 2013 y las modificaciones se muestran en la columna "Otros movimientos" de la tabla anterior, y se han realizado, conforme a lo establecido en NIIF 3 p 45, en el plazo de doce meses desde la fecha de adquisición. Dicho plazo se encuentra ya cerrado a fecha de elaboración de los presentes estados financieros consolidados, por lo que se consideran definitivos.

## 5.2. Test de deterioro de los fondos de comercio

## A. Fondos de Comercio de Servicios (Amey y Ferrovial Servicios España):

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 Ferrosfer, formando también en su conjunto una unidad generadora de efectivo, denominada Ferrovial Servicios España, a efectos de realización del test de deterioro del fondo de comercio proveniente de la compra de Cespa.

Para realizar el test de deterioro del fondo de comercio de Amey y Ferrovial Servicios España, por importe de 962 y 432 millones de euros al

31 de diciembre de 2014 respectivamente (896 y 440 millones de euros al 31 de diciembre de 2013, 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 cada sociedad.

Para el descuento de los flujos se utiliza una tasa de descuento basada en el coste medio ponderado del capital (WACC) para ese tipo de activos. Ferrovial utiliza para valorar compañías una tasa libre de riesgo tomando como referencia habitualmente el bono soberano a 10 años en función de la localización y una prima de mercado del 5,5% basándose en estudios recientes sobre primas históricas exigidas a largo plazo (principalmente Dimson, Marsh & Staunton, Ibbotson y Damodaran). En relación a la tasa libre de riesgo, señalar que la compañía piensa que la cotización actual de los bonos soberanos en algunos países puede estar distorsionada a la baja. Para los test de deterioro se ha utilizado como tasa libre de riesgo una tasa normalizada del 2,99% en el Reino Unido (Amey) y del 3,35% para España (Ferrovial Servicios España), lo que supone un ajuste al alza frente a la cotización de los bonos soberanos a 31 de diciembre de 2014 de 123 puntos básicos en el Reino Unido y 174 puntos básicos en España. 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.). Las tasas de descuento (WACC) utilizadas para calcular el test de deterioro son 7,3% en el Reino Unido y 7,6% en España (frente a las tasas del año anterior de 7,7% y 8,3%, respectivamente).

Los flujos proyectados están basados en las últimas estimaciones aprobadas por la compañía, las cuales tienen en cuenta la evolución histórica reciente. Los principales factores que afectan a las proyecciones de flujo de efectivo de la división de Servicios son las proyecciones de ingresos y los márgenes previstos sobre los mismos. Dichas proyecciones se basan en cuatro componentes fundamentales:

- La cartera de contratos existentes, que determina con seguridad un alto porcentaje de los ingresos en los próximos años. La cartera en 2014 ha crecido de forma relevante, un 20,1% en el Reino Unido y un 2,9% en España.

- b) La consecución de nuevos contratos, que se calcula aplicando un ratio de éxito (basado en datos históricos de la compañía y expectativas del mercado) sobre la estimación de los contratos que se van a licitar los próximos años.
- c) La estimación de los márgenes futuros, que se basa en los márgenes históricos de la compañía ajustados por determinados factores que pueden afectar a los mercados a futuro. A este respecto, señalar que el resultado de explotación de Ferrovial Servicios España y Amey se ha comportado durante 2014 por encima de lo estimado en el Presupuesto, que sirvió como punto de partida del modelo del test deterioro del pasado ejercicio.
- d) La tasa de crecimiento a perpetuidad (“g”), dato basado en las perspectivas de los mercados y sectores en los que opera la compañía. La hipótesis utilizada en ambos casos es del 2%, cifra similar a las estimaciones de inflación a largo plazo de España y Reino Unido sin considerar el crecimiento real de la economía.

La valoración de Amey que se desprende del modelo de test de deterioro es un 376% superior a su valor contable. En el caso de Ferrovial Servicios España, el exceso es de un 39%.

Para estos fondos de comercio se realizan adicionalmente análisis de sensibilidad, principalmente en relación al margen bruto de explotación, a la tasa de descuento y crecimiento a perpetuidad, con el objetivo de asegurarse de que posibles cambios en la estimación no tienen repercusión en la posible recuperación de los fondos de comercio registrados.

En concreto se ha realizado un escenario pesimista con un crecimiento a perpetuidad del 1% (en lugar del 2%) y una reducción del margen bruto de explotación de 100 puntos básicos. La valoración que se desprende en este escenario presenta un holgura frente al valor contable del 253% en Amey y del 12% en Ferrovial Servicios España.

Partiendo de esta premisa, se informa que la valoración se igualaría al valor en libros en caso de que la reducción del margen respecto al caso base fuese de 556 puntos básicos para Amey y 185 puntos básicos para Ferrovial Servicios España, dejando la hipótesis del crecimiento a perpetuidad en el 1%.

Por último, señalar que en un escenario donde se mantengan los márgenes y se asuma un crecimiento a perpetuidad nulo (frente al 2%), no existiría deterioro.

#### *B. Fondos de comercio de Construcción (Webber y Budimex):*

El importe de los fondos de comercio de Webber y Budimex asciende, al 31 de diciembre de 2014, a 115 y 69 millones de euros, respectivamente (101 y 71 millones de euros al 31 de diciembre de 2013).

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 2014 es un 292% 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 8,2% (frente a 8,4% en Diciembre 2013), y una tasa de crecimiento a perpetuidad del 2% (al igual que en Diciembre

2013). En el WACC anterior se ha utilizado una tasa libre de riesgo normalizada del 2,32%, que supone un pequeño ajuste al alza de 15 puntos básicos frente la cotización del bono americano a 10 años a 31 de diciembre de 2014.

Los flujos proyectados están basados en las últimas estimaciones aprobadas por la compañía, los cuales tienen en cuenta la evolución histórica reciente. Los principales factores que afectan a las proyecciones de flujo de efectivo de Webber son las proyecciones de ingresos y los márgenes de explotación previstos sobre los mismos. Dichas proyecciones se basan en cuatro componentes fundamentales, similares a los descritos en el apartado anterior de Servicios (la cartera de contratos existentes, la consecución de nuevos contratos, la estimación de los márgenes futuros y la tasa de crecimiento a perpetuidad). Cabe señalar que los márgenes de explotación proyectados son más reducidos que los históricos de los últimos años. Respecto a la tasa de crecimiento a perpetuidad se ha utilizado el 2%, cifra similar a las estimaciones de inflación a largo plazo en Estados Unidos sin considerar el crecimiento real de la economía.

En el caso de Webber, la valoración que se desprende del modelo del test de deterioro es un 21% superior a su valor contable.

Para el fondo de comercio de Webber se ha realizado un análisis de sensibilidad, especialmente con relación al margen de explotación, a la tasa de descuento y crecimiento a perpetuidad, con el objetivo de asegurarse de que posibles cambios en la estimación, no tienen repercusión en la posible recuperación de los fondos de comercio registrados.

En concreto se ha realizado un escenario pesimista con un crecimiento a perpetuidad del 1% y una reducción del margen de explotación de 50 puntos básicos. La valoración que se desprende en este escenario presenta un holgura del 7% frente al valor contable.

Partiendo de esta premisa, se informa que la valoración se igualaría al valor en libros en caso de que la reducción del margen respecto al caso base fuese de 106 puntos básicos, dejando la hipótesis del crecimiento a perpetuidad (“g”) en el 1%.

Por último, indicar que en un escenario en el que se mantengan los márgenes y se asuma un crecimiento a perpetuidad nulo (frente al 2%) no existiría deterioro.

En cuanto al cumplimiento de las proyecciones del plan de negocio cabe señalar que en el ejercicio 2014 Webber ha mejorado de forma holgada el margen de explotación del Presupuesto que sirvió de punto de partida del modelo del test de deterioro del pasado ejercicio.

#### *C. Fondos de comercio Autopistas:*

El fondo de comercio de la actividad de Autopistas asciende a 31 de diciembre de 2014 a 369 millones de euros (355 millones de euros al 31 de diciembre de 2013). Dicho fondo de comercio tiene su origen en la operación de fusión realizada en 2009 entre Ferrovial S.A y Cintra S.A., y corresponde a la adquisición del porcentaje de participación de los accionistas minoritarios de Cintra. La asignación del fondo de comercio generado por la diferencia entre el precio de adquisición de dicha participación y su valor en libros, se hizo calculando la diferencia entre el valor razonable de las principales acciones en sociedades concesionarias que en dicho momento tenía Cintra S.A y el valor en libro de las mismas, ajustada por el porcentaje adquirido.

El valor recuperable de las autopistas ha sido calculado como el mayor entre el valor razonable menos los costes estimados de venta o el valor en uso. Para calcular el valor recuperable de sociedades concesionarias con una estructura financiera independiente y una duración limitada, se



realiza una valoración descontando los flujos esperados para el accionista hasta el final de la concesión. El grupo cree que para reflejar el valor en uso deben utilizarse modelos que consideren toda la vida concesional al tratarse de activos con fases muy diferenciadas de inversión y crecimiento, y existe visibilidad para utilizar un plan económico financiero específico para cada una durante la vida de la concesión. No se estima en estas valoraciones, por tanto, ningún valor residual. Las proyecciones han sido actualizadas en función de la evolución histórica y peculiaridades de cada activo, utilizando herramientas de modelización a largo plazo para estimar tráfico, mantenimiento extraordinario, etc.

El principal factor que afecta a las proyecciones de flujo de efectivo de las autopistas son las proyecciones de ingresos. Dichas proyecciones dependen de la evolución del tráfico y de las tarifas. Las tarifas dependen a su vez de la inflación o cualquier otro índice establecido en el acuerdo concesional para actualizar las tarifas.

Para elaborar las proyecciones de tráfico se utilizan herramientas de modelización a largo plazo donde se tienen en cuenta datos procedentes de fuentes públicas (o externas) y el comportamiento esperado del activo en base al histórico de tráfico. Primero se estima el crecimiento esperado de vehículos en el corredor, que depende del crecimiento de la población y la motorización (señalar que el crecimiento de vehículos pesados suele crecer en línea con el PIB Nacional). Una vez estimado el tráfico del corredor, se calcula el nivel de captación de la autopista de peaje.

El punto de partida de las proyecciones o modelos de valoración es el Presupuesto del año siguiente aprobado por la dirección. Si existe alguna desviación en los tráfico del año en curso se tienen en cuenta al revisar el Presupuesto inicial y las proyecciones a largo plazo. Señalar a modo ilustrativo que los ingresos reales de las autopistas que tienen asignados fondo de comercio en 2014 mejoraron en todos los casos el Presupuesto.

Para determinar la tasa de descuento, señaladas en la tabla inferior, se utiliza 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 de mercado del 5,5%. A continuación se muestra una tabla con la tasa de descuento utilizada para cada activo en 2014 y 2013:

	Tasa descuento (coste del equity ó Ke)	
	2014	2013
Chicago Skyway	7,7%	8,1%
Autema	7,4%	9,1%
Algarve	9,3%	10,7%
Ausol	8,5%	10,9%

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 del accionista.

En Ausol y Algarve el valor en libros es positivo y en ambos casos existe holgura, siendo la valoración un 126% superior al valor en libros en Ausol y un 73% en Algarve.

En el caso de Autema y Chicago Skyway, dado que a 31 de Diciembre de 2014, los valores contables consolidados de ambas autopistas son negativos, además del análisis de valoración de las acciones de ambos proyectos, se ha realizado una valoración de los activos de los proyectos antes de deuda, contrastando dicha valoración con el valor contable más el fondo de comercio asignable de forma homogénea. En el caso de Chicago resultado del test de deterioro implica una valoración un 53% superior al valor contable comparable y en el caso de Autema un 8% superior.

En Chicago Skyway, es importante recalcar que el proyecto está expuesto a riesgo de refinanciación porque parte de su deuda que empieza a vencer en 2017, asumiéndose en el test de deterioro la refinanciación de la misma. En Autema, los flujos están sujetos a menor variación ya que es un proyecto sin riesgo de demanda en el que se cobra una parte importante, hasta completar una cifra predeterminada, directamente de la entidad concedente. En relación a esta concesión y tal y como se indica en la nota 34 relativa a acontecimientos posteriores al cierre, la entidad concedente ha comunicado el pasado 24 de enero de 2015 a la sociedad concesionaria la intención de modificar el régimen concesional aplicable actualmente.

## 6. Activos intangibles

El saldo a cierre de 2014 de los activos intangibles asciende a 223 millones de euros (229 millones de euros en 2013), sin que se hayan producido variaciones significativas.

En este epígrafe se recogen fundamentalmente derechos de carácter contractual que han surgido en el proceso de adquisición de determinadas compañías en el segmento de Servicios, en concreto:

- Valoración de la cartera de contratos y las relaciones con clientes surgido en 2013 como consecuencia de la adquisición de Enterprise (Reino Unido) por importe de 104 millones de euros (114 millones de euros a diciembre de 2013).
- Derechos de concesión por importe de 87 millones de euros a diciembre de 2014 (92 millones a diciembre de 2013) de los que los más significativos son, el surgido en 2005 como consecuencia del contrato de gestión y asistencia técnica en el metro de Londres, y el derecho surgido en 2010 a operar una planta de residuos en Reino Unido con motivo de la adquisición de Donarbon.

Adicionalmente existen registradas en el grupo en este epígrafe aplicaciones informáticas por importe de 21 millones de euros (19 millones de euros en diciembre de 2013).

No se han producido pérdidas o reversiones de deterioros de estos activos durante el ejercicio 2014.

## 7. Inversiones en proyectos de infraestructuras

El siguiente cuadro muestra los saldos y movimientos de la inversión en proyectos de infraestructuras por proyecto para el ejercicio 2014:

Millones de euros	Saldo al 01/01/2014	Adiciones	Retiros	Variaciones de perímetro y Traspasos	Efecto tipo de cambio	Saldos al 30/12/2014
Autopistas España	2.609	11	-5	0	0	2.615
Autopistas USA	4.439	902	-1	0	758	6.098
Resto Autopistas	979	2	0	0	0	982
Inversión Autopistas	8.027	915	-6	0	758	9.695
Amortización acumulada	-504	-57	0	0	-14	-575
Provisiones por deterioro	-162	0	7	11	0	-144
Inversión neta Autopistas	7.361	858	1	11	744	8.976
Inversión resto Proyectos de infraestructura	390	43	-1	21	0	453
Amortización resto Proyectos de infraestructura	-114	-23	1	-4	0	-139
Total Inversión neta Resto Proyectos de infraestructura	277	20	0	17	0	314
<b>Total Inversión</b>	<b>8.417</b>	<b>958</b>	<b>-7</b>	<b>21</b>	<b>758</b>	<b>10.147</b>
<b>Total Amortización y Provisión</b>	<b>-779</b>	<b>-80</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>-14</b>	<b>-858</b>
<b>Total Inversión Neta</b>	<b>7.639</b>	<b>878</b>	<b>1</b>	<b>28</b>	<b>744</b>	<b>9.290</b>

Las variaciones más significativas en 2014 son las siguientes:

La evolución del tipo de cambio ha supuesto un aumento de los saldos de balance de estos activos de 744 millones de euros (-206 millones en 2013), en su totalidad provocada por la evolución del cambio del euro frente al dólar en las autopistas americanas.

Por lo que respecta a las autopistas de Estados Unidos excluido el tipo de cambio, se han producido incrementos de activos significativos en las autopistas North Tarrant Express 379 millones de euros (373 millones de euros en 2013), la cual ha sido inaugurada a cierre del presente ejercicio; la extensión de la autopista North Tarrant Express Extension por 69 millones de euros (36 millones de euros en 2013) y LBJ por 455 millones de euros (564 millones de euros en 2013), estas últimas actualmente en construcción. Dentro del total de la inversión correspondiente a estas autopistas, existe un saldo a 31 de diciembre de 2014 de 1.236 millones de euros (2.167 millones de euros en 2013) de inmovilizado en curso.

Por otra parte, en Resto de Proyectos de Infraestructuras se encuentran los contratos de concesiones otorgadas en la división de Servicios que tienen la calificación de activos intangibles de acuerdo a la CINIIF 12 fundamentalmente asociadas a la Autovía de Aragón Sociedad Concesionaria, S.A. por una inversión neta de 148 millones de euros (158 millones en 2013), y a diversas plantas de tratamiento integral de residuos, situadas principalmente en Barcelona, Toledo y Murcia (Ecoparc de Can Mata, S.L.U. , Gestión Medioambiental de Toledo, S.A. y Servicios Urbanos de Murcia, S.A.) entre otros, por un valor neto de 162 millones de euros (115 millones en 2013).

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.

En el caso de las sociedades proyecto, todos sus activos concesionales están garantizando la deuda existente (ver Nota 18). Los intereses activados al respecto en el año 2013 aparecen detallados en la Nota 26.

El movimiento de estos activos durante 2013 fue el siguiente:

Millones de euros	Saldo al 01/01/2014	Total Adiciones	Total Retiros	Variaciones de perímetro y Traspasos	Efecto tipo de cambio	Saldos al 30/12/2014
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
Inversión Autopistas	7.114	983	-2	144	-211	8.027
Amortización acumulada	-450	-58	0	0	4	-504
Provisiones por deterioro	-159	-7	0	4	1	-162
Inversión neta Autopistas	6.505	917	-2	148	-206	7.361
Inversión resto Proyectos de infraestructura	311	23	-3	60	-1	390
Amortización resto Proyectos de infraestructura	-61	-21	3	-35	1	-114
Total Inversión neta Resto Proyectos de infraestructura	250	2	0	25	0	277
<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>

## 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 2014	Terrenos y Construcciones	Instalaciones Técnicas y Maquinarias	Otras instalac., utillaje y mobiliario	Total
Millones de euros				
Inversión: Saldo al 01.01.2014	151	816	626	1.593
Altas	10	48	48	106
Bajas	-2	-31	-37	-69
Variaciones de perímetro y trasposos	-3	-7	-3	-13
Efecto tipo de cambio	6	18	3	27
Saldos al 31.12.2014	162	844	637	1.643
Amortización acumulada y deterioros al 01.01.2014	-30	-623	-457	-1.110
Dotación amortización	-5	-61	-46	-113
Bajas	1	24	24	49
Variaciones de perímetro y trasposos	1	-1	0	-1
Efecto tipo de cambio	-1	-11	-2	-14
Deterioros Inmovilizado Material	0	0	-3	-3
Saldos al 31.12.2014	-35	-672	-485	-1.192
Valor neto contable 31.12.2014	127	172	152	451

Las variaciones más significativas en 2014 son las siguientes:

Adiciones:

Del total de adiciones por 106 millones de euros, las más significativas se han producido en el segmento de Servicios por 75 millones de euros en relación a inversiones realizadas destinadas a la ampliación de capacidad de vertederos, a la instalación de nuevas plantas de transferencia y tratamiento de residuos, así como a la renovación de elementos de limpieza y transporte asociados a los contratos vigentes. Por otra parte, en el segmento de Construcción, se han realizado adquisiciones por un total de 28 millones de euros, en relación a la maquinaria específica de obra.

Adicionalmente a lo anterior, durante el ejercicio 2014 el impacto de la variación del tipo de cambio del euro frente al dólar y a la libra han supuesto un incremento en el inmovilizado material de 27 millones de euros.

Bajas o Retiros:

Se producen 69 millones de euros en bajas o retiros del inmovilizado material, producidas fundamentalmente por retiros de elementos totalmente amortizados u obsoletos, sin que por ello se haya registrado un impacto significativo en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada. En concreto, 14 millones de euros se registran en la división de construcción y 44 millones de euros en la división de servicios.

Otros desgloses relativos a Inmovilizado Material:

El inmovilizado no afecto a explotación no es relevante en los saldos finales consolidados. Existe una provisión por deterioros de otro inmovilizado por 67 millones de euros (64 millones en 2013), asociado fundamentalmente a la división de Servicios.

El grupo tiene formalizadas pólizas de seguros para cubrir los posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de su inmovilizado material, así como las posibles reclamaciones que se le puedan presentar por el ejercicio de su actividad, entendiéndose que dichas pólizas cubren de manera suficiente los riesgos a los que están sometidos.

El detalle del inmovilizado en curso asciende a 12 millones de euros (29 millones de euros en 2013) asociado a la división de Servicios en su totalidad.

Al 31 de diciembre de 2014, dentro del epígrafe de inmovilizaciones materiales se incluye un importe de 110 millones de euros (75 millones en 2013) que corresponde al valor neto contable de activos pignorados en la división de servicios (asociados a la Planta de tratamiento de residuos de York en Reino Unido por 86 millones euros) y Cespa S.A. por 18 millones de euros) como garantía de pasivos financieros contratados con entidades de crédito.

Movimientos durante 2013 Millones de euros	Terrenos y Construcciones	Instalaciones Técnicas y Maquinarias	Otras instalac., utillaje y mobiliario	Total
Inversión: Saldo al 01.01.2013	131	773	677	1.581
Altas	6	38	38	82
Bajas	-1	-39	-41	-81
Variaciones de perímetro y traspasos	16	49	-45	21
Efecto tipo de cambio	-2	-5	-3	-10
Saldos al 31.12.2013	151	816	626	1.593
Amortización acumulada y deterioros al 01.01.2013	-28	-585	-461	-1.074
Dotación amortización	-6	-63	-44	-113
Bajas	-	35	31	66
Variaciones de perímetro y traspasos	3	-12	29	20
Efecto tipo de cambio	-	3	3	7
Deterioros Inmovilizado Material	-	-	-15	-15
Saldos al 31.12.2013	-30	-623	-457	-1.110
Valor neto contable 31.12.2013	120	193	170	483

## 9. Inversiones en asociadas

El detalle de la inversión en sociedades puestas en equivalencia al cierre del ejercicio 2014 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%).

2014 Millones de euros	HAH (25%)	407ETR (43,23%)	Resto	Total
Saldo 31.12.13	1.261	2.260	41	3.562
Variaciones de % de participación	0	0	0	0
Participación en el resultado	74	54	10	138
Dividendos cobrados y devoluciones de fondos propios	-341	-216	-9	-566
Diferencias de cambio	81	90	2	173
Eliminación resultados con asociadas	51		-51	0
Otros	-63	0	74	10
Saldo 31.12.14	1.062	2.188	66	3.317

La evolución de este epígrafe se explica fundamentalmente por el reparto de dividendos, neteado en parte por la participación en el resultado positivo del ejercicio (138 millones de euros), y por la depreciación del euro frente a la libra esterlina y al dólar canadiense principalmente, que provoca un impacto positivo de 173 millones de euros.

Dada la importancia de las inversiones en HAH y de la 407 ETR, se presenta a continuación un detalle del balance y de la cuenta de Pérdidas y Ganancias de ambas sociedades, homogeneizados a los principios contables de Ferrovial y comentarios sobre su evolución a lo largo del ejercicio 2014.

Igualmente, dado que ambas participaciones fueron revalorizadas en el momento en que se produjo la pérdida de control, en cumplimiento de lo establecido en el p.40 y siguientes de la NIC 28, anualmente se realiza un análisis sobre la posible existencia de indicios de deterioro.

### 9.1 Detalles de información relativa a HAH

#### a. Análisis de Deterioro

Respecto a la valoración de este activo es importante destacar que las diferentes operaciones de venta de participaciones en esta sociedad realizadas en los últimos ejercicios son un claro indicador sobre no existencia de deterioro. En concreto, en la última operación de venta del 8,65% de HAH, realizada por Ferrovial en el ejercicio 2013, el precio por el que se realizó la transacción es un 37% superior al valor en libros consolidado en la actualidad y un 17% si ajustásemos el impacto, de la venta de los aeropuertos de Glasgow, Southampton y Aberdeen.

La evolución en 2014 ha sido positiva, destacando la mejora del tráfico y EBITDA del 0,7% y 2,6% respectivamente frente al Presupuesto utilizado como base en el test de deterioro en el ejercicio anterior, y un crecimiento del RAB en el año del 1,9%, situándose en 14.860 millones de libras.

A pesar de ello y considerando que la plusvalía registrada en el momento de la pérdida de control fue asignada fundamentalmente a fondo de comercio, se ha realizado un test de deterioro de la inversión.

Las principales hipótesis utilizadas para la valoración del activo a efectos del test de deterioro han sido las siguientes:

- Para los próximos cinco años hasta 2018 se ha considerado el último plan de negocio aprobado por la compañía. Dicho plan se basa en la rentabilidad por activos fijada por el regulador para el quinquenio del 5,35%, lo que supone una bajada anual de tarifas de -1,5% (factor "x") + inflación (RPI) hasta diciembre de 2018.

- En cumplimiento de lo establecido en la NIC 36 párrafo 44, no se ha considerado el desarrollo de los posibles planes de ampliación de capacidad del aeropuerto de Heathrow (proyecto tercera pista). No obstante, la compañía considera que las proyecciones a largo plazo de demanda en el sureste de Inglaterra soportan la necesidad de nuevas pistas o de realizar fuertes inversiones alternativas y que Heathrow es probablemente la alternativa más factible para satisfacer el citado incremento de demanda. A este respecto, señalar que la Comisión designada por el Gobierno Británico para analizar las opciones de ampliación de capacidad (Davies Commission) emitirá su informe final en el verano de 2015 y que de las tres alternativas que actualmente está barajando dos pasan por la ampliación de la capacidad del aeropuerto de Heathrow.
- El valor de la inversión se ha calculado descontando los flujos de caja futuro según el plan de negocio siguiendo la metodología Adjusted Present Value (APV) hasta 2038 y con un múltiplo de ese año de 1,10xRAB. La tasa de descuento desapalancada (Ku) asciende a 7,2% y el escudo fiscal generado por la deuda se descuenta al coste de la deuda.

El resultado de dicha valoración es superior al valor contable. Adicionalmente se han realizado sensibilidades a las principales variables (tasa de descuento, inflación a largo plazo y múltiplo de salida) y en todos los casos el importe de la valoración es superior al valor en libros.

En base a las valoraciones realizadas, a la evolución positiva del activo en el ejercicio y a las referencias de valor de las últimas transacciones realizadas por terceros, se ha concluido que no existen indicios de deterioro en el ejercicio.

#### b. Evolución Balance de Situación y Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2014-2013

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 2014.

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 2014 son 1 EUR=0,7766 GBP (0,8323 en 2013) para saldos de balance y 1 EUR=0,8023 GBP (0,8494 en 2013) para Pérdidas y Ganancias.

#### Balance de Situación

HAH (100%) Mill. GBP	2014	2013	Var.	HAH (100%) Mill. GBP	2014	2013	Var.
Activos no corrientes	16.433	17.268	-835	Patrimonio neto	978	2.019	-1.041
Fondo de comercio	2.753	2.753	0	Pasivos no corrientes	14.860	14.357	503
Inmov. en Proy. de infraestructuras	13.460	14.277	-817	Provisiones para pensiones	228	121	107
Activos financieros no corrientes	26	28	-2	Deuda financiera	12.385	11.967	418
Activos por superávit de pensiones	0	0	0	Impuestos diferidos	896	1.073	-177
Impuestos diferidos	0	0	0	Derivados financieros	1.334	1.178	156
Derivados financieros	172	174	-2	Otros pasivos no corrientes	17	19	-2
Otros activos no corrientes	23	37	-13	Pasivos corrientes	1.369	1.487	-118
Activos corrientes	774	595	179	Deuda financiera	929	878	51
Clientes y cuentas a cobrar	426	288	138	Deudas operaciones de tráfico	412	573	-161
Derivados financieros	2	135	-133	Derivados financieros	1	2	-1
Tesorería y equivalentes	336	162	174	Otros pasivos corrientes	26	34	-8
Otros activos corrientes	10	10	0				
<b>Total Activo</b>	<b>17.207</b>	<b>17.863</b>	<b>-656</b>	<b>Total Pasivo</b>	<b>17.207</b>	<b>17.863</b>	<b>-656</b>

- Inmovilizado en Proyectos de Infraestructuras

El epígrafe de Inmovilizado en Proyectos de infraestructuras experimenta, respecto al ejercicio anterior, una variación neta de -817 millones de libras. La principal reducción corresponde a la salida de los activos correspondientes a los aeropuertos no designados, cuya desinversión se explica en las Notas 1.2 y 9.3, por -987 millones de libras. Asimismo, el cargo por amortización del año asciende a -644 millones de libras.

En sentido contrario, se producen adiciones por 724 millones de euros, correspondientes principalmente a las inversiones a la nueva Terminal 2 del aeropuerto de Heathrow y el sistema de equipajes. Asimismo, se han capitalizado gastos financieros por importe de 90 millones de libras.

- Patrimonio Neto

El patrimonio neto asciende a 31 de diciembre de 2014 a 978 millones de libras y experimenta un decrecimiento de 1.041 millones de libras respecto al ejercicio anterior. De forma adicional al resultado del ejercicio de 401 millones de libras, cabe señalar como principales movimientos el impacto negativo de -206 millones de libras registrado en reservas por derivados eficientes y planes de pensiones y el reparto de dividendos a sus accionistas por importe de -1.075 millones de libras.

El 25% de los fondos propios de la participada no se corresponden con el valor contable de la participación, ya que esta incluye también el importe de la plusvalía generada al valorar a valor razonable la participación retenida, tras la operación de desinversión del 5,88% de esta sociedad llevada a cabo en octubre de 2011. Dicha revalorización fue asignada como mayor valor del fondo de comercio. De esta manera, para obtener el valor en libros de Ferrovial, sería necesario incrementar el 25% de los fondos propios anteriormente presentados (244 millones de libras), en el importe de la mencionada revalorización (581 millones de libras), lo que supone un total de 825 millones de libras, que convertidas al tipo de cambio de cierre (1 EUR = 0,7766 GBP) equivalen a los 1.062 millones de euros de participación.

- Deuda financiera

La deuda financiera de HAH (corto y largo plazo) se sitúa a 31 de diciembre de 2014 en 13.314 millones de libras, lo que supone un incremento de 469 millones de libras respecto al ejercicio anterior (12.845 millones de libras a 31 de diciembre de 2013). Este aumento se debe principalmente al efecto combinado de:

- Emisión de bonos por 1.525 millones de libras, compensado por el vencimiento de un bono de 750 millones de euros, que ha supuesto un pago de -513 millones de libras.
- Disminución del epígrafe debido a la venta de los aeropuertos no designados (Notas 1.2 y 9.3) por -353 millones de libras.
- Incremento de deuda bancaria por 100 millones de libras y amortizaciones en las revolving facilities por -91 millones de libras, la Heathrow Finance term facility por -85 millones de libras y el préstamo BEI por -39 millones de libras.
- Reducción de -66 millones de libras como consecuencia de ajustes de valor razonable de los bonos emitidos en divisa y otros impactos por -9 millones de libras.

- Derivados financieros a valor razonable

La cartera de derivados de HAH cuenta a 31 de diciembre de 2014 con unos notacionales totales de 11.295 millones de libras, entre los que se incluyen derivados de tipo de interés (IRS) por un notional de 2.263 millones de libras, cross currency swaps (cobertura de bonos emitidos en moneda extranjera) por un notional de 3.767 millones de libras y derivados indexados a la inflación (ILS) por un notional de 5.266 millones.

La variación de la valoración neta (posición de activo y de pasivo) de estos instrumentos financieros ha supuesto un incremento de pasivo de 290 millones de libras en el ejercicio. De esta variación, -87 millones de libras corresponden a un impacto negativo en reservas, produciéndose también ajustes por valor razonable en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias de -146 millones de libras debido principalmente a los cross currency swaps (si bien estos 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), interest rate swaps e index linked swaps, debidos principalmente al descenso de tipos de interés y de las expectativas de inflación. El resto de la variación corresponde principalmente al gasto por financiación de -131 millones de libras y a pagos netos de 74 millones de libras.

#### Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2014-2013

En la tabla adjunta se presenta la evolución de la cuenta de resultados de HAH en los ejercicios 2014 y 2013.

HAH (100%) Mill. GBP	2014	2013	Var.
Ingresos de explotación	2.692	2.473	218
Gastos de explotación	-1.151	-1.104	-47
Resultado bruto de explotación	1.541	1.369	172
Dotaciones a la amortización	-616	-484	-133
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenaciones	925	885	39
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	0	0
Resultado de explotación	924	886	39
Resultado financiero	-860	-730	-131
Resultado antes de impuestos	64	156	-92
Impuesto sobre beneficios	-21	141	-162
Resultado operaciones continuadas	43	297	-254
Resultado operaciones discontinuadas	358	482	-124
Resultado neto	401	779	-378
Resultado asignable a Ferrovial (Mill. Euros)	74	297	-222

Dentro de los resultados del ejercicio 2014, son de señalar determinados impactos positivos no recurrentes, destacando el impacto generado por los ajustes de valor razonable por derivados de -61 millones de libras después de impuestos (-19 millones de euros en el resultado neto asignable a Ferrovial). Asimismo, en la línea actividades discontinuadas se incluye fundamentalmente la plusvalía obtenida por la venta de los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton (318 millones de libras para el 100% de HAH). El impacto en las cuenta de resultados de Ferrovial por esa operación, recogido dentro de la línea puesta en equivalencia, es de 51 millones de euros, una vez ajustada la cifra al 25% de participación y tras la eliminación del 50% asignable al porcentaje que Ferrovial tiene en la nueva sociedad que ha adquirido dichos aeropuertos, tal y como se indica en la nota 1.2 sobre cambios en el perímetro de consolidación.

## 9.2 Detalles de información relativa a 407 ETR

### a. Análisis de deterioro

Respecto a la valoración de esta concesión, es importante destacar que durante 2014 la autopista se ha comportado mejor que lo que estaba estimado en el Presupuesto utilizado como base partida del test de deterioro en el ejercicio anterior a nivel de tráfico, ingresos y resultado bruto de explotación. Este activo ha mejorado sistemáticamente las previsiones de tráfico en los últimos años y esto, junto al hecho de contar con un mecanismo de flexibilidad tarifaria, hace que el comportamiento de los ingresos y el EBITDA haya sido positivo incluso durante la etapa de crisis.

Teniendo en cuenta la evolución comentada y el hecho de que la plusvalía registrada en el momento de la pérdida de control fue asignada a mayor valor de la concesión y es objeto de amortización, conforme a lo indicado en el párrafo 40 de la NIC 28, no se ha considerado necesario realizar un

test de deterioro detallado. Señalar que en cualquier caso que tanto la valoración interna que realiza Ferrovial de esta concesión, como la valoración media que realizan los analistas de Bolsa que siguen Ferrovial (alrededor de 20 analistas) es en todos los casos superior al doble de su valor contable.

b. Evolución Balance de Situación y Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2014-2013 relativa a este grupo de sociedades a 31 de diciembre de 2014 y 2013.

Estos datos corresponden al 100% de la compañía y están presentados en millones de dólares canadienses. Los tipos de cambio utilizados en 2014 son 1 EUR=1,4054 CAD (1,4655 en 2013) para saldos de balance y 1 EUR=1,4624 CAD (1,3767 en 2013) para Pérdidas y Ganancias.

#### Balance de Situación 2014-2013

407 ETR (100%) Mill. CAD	2014	2013	Var.	407 ETR (100%) Mill. CAD	2014	2013	Var.
Activos no corrientes	4.468	4.540	-72	Patrimonio neto	-2.202	-1.694	-508
Inmov. en Proy. de infraestructuras	3.984	3.992	-7	Pasivos no corrientes	6.355	6.538	-183
Activos financieros no corrientes	312	326	-14	Deuda financiera	5.904	6.123	-219
Impuestos diferidos	184	226	-42	Impuestos diferidos	451	415	37
Otros activos no corrientes	-13	-4	-9	Otros pasivos no corrientes	0	0	0
Activos corrientes	735	527	208	Pasivos corrientes	1.050	224	826
Clientes y cuentas a cobrar	150	156	-6	Deuda financiera	966	151	815
Tesorería y equivalentes	585	371	213	Deudas operaciones de tráfico	83	72	11
Total Activo	5.203	5.067	136	Total Pasivo	5.203	5.067	136

Se describen a continuación las principales variaciones experimentadas en el balance de situación de la 407 ETR a 31 de diciembre de 2014, frente al ejercicio anterior:

- Deuda financiera: El conjunto de deuda financiera aumenta con respecto a Diciembre de 2013 en 596 millones de dólares provocado principalmente por la emisión de bonos en el mes de mayo por importe nominal de 250 millones de dólares (Serie 14-A1 con vencimiento en 2024) y por la disposición de líneas de crédito por importe de 300 millones de dólares. Adicionalmente y sin impacto en el total de la deuda financiera existe una reclasificación de largo plazo a corto plazo por el vencimiento de bonos en Junio de 2015 de la serie 10-A1 por importe de 500 millones de dólares.
- Patrimonio neto: El patrimonio neto experimenta una reducción de 508 millones de dólares respecto al ejercicio anterior, correspondiendo a la incorporación del resultado positivo del ejercicio por 223 millones de dólares y a la reducción consecuencia del pago del dividendo a los accionistas por importe de 730 millones de dólares.

El 43% de los fondos propios de la participada no se corresponden con el valor contable consolidado de la participación, ya que esta incluye también el importe de la plusvalía generada al valorar a valor razonable la participación retenida, tras la operación de desinversión del 10% de esta sociedad llevada a cabo en 2010, asignada a mayor valor de la concesión, así como el fondo de comercio originado en 2009 por la fusión entre Ferrovial S.A. y Cintra Infraestructuras, S.A.. De esta manera, para obtener el valor en libros consolidado de Ferrovial, es necesario incrementar el 43% de los fondos propios anteriormente presentados (945 millones de dólares canadienses), en el importe de la mencionada revalorización y del fondo de comercio (2.702 y 1.319 millones de dólares canadienses respectivamente) que supone un total de 3.076 millones de dólares canadienses, que convertidos al tipo de cambio de cierre (1 EUR = 1,4054 CAD) equivalen a los 2.188 millones de euros de participación.

#### Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2014-2013

En la tabla adjunta se presenta la evolución de la cuenta de resultados de 407 ETR en los ejercicios de diciembre 2014 y diciembre 2013:

407 ETR (100%) Mill. CAD	2014	2013	Var.
Ingresos de explotación	888	801	86
Gastos de explotación	-152	-136	-16
Resultado bruto de explotación	736	665	71
Dotaciones a la amortización	-78	-63	-16
Resultado de explotación	657	602	55
Resultado financiero	-355	-265	-90
Resultado antes de impuestos	303	338	-35
Impuesto sobre beneficios	-80	-89	9
Resultado neto	223	249	-26

La principal variación en la cuenta de resultados se produce en la línea del Resultado Financiero (-90 millones dólares) como consecuencia de un efecto negativo en los ajustes a valor razonable por importe de -37 millones de dólares (-16 millones de euros atribuibles a Ferrovial) correspondientes a los SIPS (Synthetic Inflation Protected Securities), instrumento híbrido entre un bono nominal y un bono 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. Al mismo tiempo se produce otro empeoramiento por importe de -53 millones de dólares, principalmente por el aumento de los intereses a pagar correspondientes a las nuevas emisiones de bonos con respecto a Diciembre de 2013.

### 9.3 Resto de sociedades asociadas

#### Adquisición de AGS Airports

Tal y como se comenta en la nota 1.2 relativa a variaciones de perímetro, la principal variación del ejercicio 2014 es la participación en el 50% del capital de AGS Airports, sociedad que ha adquirido a HAH los aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton.

El acuerdo de accionistas firmado con el otro socio, establece que las actividades relevantes para la gestión diaria de los aeropuertos se deben decidir por mayoría cualificada, siendo necesario el acuerdo entre ambos socios, lo que pone de manifiesto la existencia de control conjunto entre las partes. Adicionalmente es reseñable que los aeropuertos son gestionados a través de una entidad separada con personalidad jurídica propia, en la que los socios no tienen un control directo sobre los activos ni los pasivos por lo que no tiene la calificación de “operación conjunta”. En base a lo anterior y en aplicación de la NIIF 11 se ha concluido la existencia negocio conjunto y la participación se consolidará por el método de puesta en equivalencia.

Como se comenta en la mencionada nota la inversión de Ferrovial en el proyecto ha sido de 360 millones de euros, de los cuales 310 millones se han desembolsado en concepto de préstamo otorgado a AGS Airports, registrado por lo tanto dentro del epígrafe Activos Financieros no Corrientes (ver nota 10) y 50 millones se han desembolsado en concepto de capital en la sociedad conjunta.

El valor por el que la participación figura registrada en este epígrafe, -5 millones (ver siguiente tabla) corresponde a los 50 millones mencionados, neteados por el impacto de la plusvalía eliminada procedente de la venta de dichos activos desde HAH, -51 millones de euros (se elimina la plusvalía en la parte que corresponde a la participación adquirida por Ferrovial), así como las pérdidas generadas desde la fecha de compra, -4 millones de euros fundamentalmente por costes de adquisición. Respecto al valor negativo de la inversión, se ha decidido registrar las posibles pérdidas del proyecto por encima del valor en libros del activo ya que conforme a lo indicado en el párrafo 38 de la NIC 28, es necesario considerar la exposición global al activo que, en este caso, incluye los 310 millones de préstamo anteriormente mencionados

En cuanto a las principales magnitudes del balance de la sociedad adquirida, destacan los activos en proyectos de infraestructuras por 592 millones de libras y una diferencia de 542 millones de euros que habrá que asignar a valor de activos o fondo de comercio. Respecto a los pasivos, la Sociedad cuenta con 495 millones de deuda bancaria y 489 de préstamos recibidos de sus socios. Dado que la transacción se cerró en diciembre de 2014, el proceso de asignación de la diferencia antes comentada, no ha sido finalizado a la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales.

El detalle del resto de inversiones en sociedades asociadas se presenta en la siguiente tabla:

Millones de euros	División	% participación	2014
Emesa - Calle 30	Servicios	50%/10%	10
Carillion Amey Limited	Servicios (Amey)	49,9%	8
ALC (Superholdco) Ltd	Servicios (Amey)	5%	8
Modern Housing Solutions	Servicios (Amey)	33%	6
Otras participaciones Amey	Servicios (Amey)	(*)	0
FMM Company LLC	Servicios	49%	6
Inusa Ing. Urbana, S.A.	Servicios	35%	5
Reciclaje y Compostaje Piedra Negra	Servicios	49%	4
International Water Treatment	Construcción	38%	0
A66 Benavente-Zamora	Autopistas	25%	10
407 East Development Group General Partnership	Autopistas	50%	5
Indiana Toll Road	Autopistas	50%	0
Nea Odos	Autopistas	33,34%	0
Central Greece	Autopistas	33,34%	0
Serranopark	Autopistas	50%	0
AGS	Aeropuertos	50%	-5
Otras	Resto	-	17
Provisión	Autopistas	-	-7
Total			66

(\*) Ver detalle en anexo II

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 tres negocios conjuntos en los que participa Amey con otros socios para prestar determinados servicios de mantenimiento de viviendas y vehículos para el Ministerio de Defensa.

Adicionalmente Amey tiene otras participaciones en sociedades puestas en equivalencia cuyo valor es cero, sobre las que además de la participación tiene determinados préstamos concedidos para su financiación, incluidos en el epígrafe de inversiones a largo plazo en sociedades asociadas (ver nota 10). Sobre estas sociedades, existen determinadas provisiones por aquellas pérdidas incurridas en los proyectos por encima del capital invertido, con el límite de los mencionados préstamos o compromisos de inversión (ver nota 17).

Además de las sociedades comentadas anteriormente, existen otras cinco sociedades asociadas cuyo valor en libros es cero. De acuerdo con la NIC 28, si la participación en pérdidas de la asociada iguala o excede su participación en ésta, el inversor dejará de reconocer su participación en las pérdidas adicionales, salvo que existan obligaciones legales o implícitas que justifiquen el registro de un pasivo por las pérdidas adicionales una vez reducido el valor de la inversión a cero.



La principal sociedad con patrimonio neto negativo y cuya inversión aparece registrada a valor cero, es la sociedad titular de la autopista Indiana Toll Road, en la que Ferrovial tiene una participación del 50%. Desde el ejercicio 2013, la sociedad mantenía negociaciones con los financiadores de su deuda actual (a 31 de diciembre de 2014, deuda contable de 5.087 millones de euros que incluye el valor por el que se ha materializado el derivado). Fruto de esas negociaciones, la sociedad, sus accionistas y los acreedores llegaron a un preacuerdo el pasado 22 septiembre de 2014 por el que la misma entraba en un proceso acordado de concurso de acreedores (chapter 11 prepackaged). Dicho preacuerdo fue ratificado por el tribunal responsable del concurso el 28 de octubre. Conforme al mismo, se ha decidido iniciar un proceso de venta de los activos de la compañía hasta agosto 2015, si dicho proceso se completa Ferrovial percibiría por su participación en la compañía entre 40 y 50 millones de dólares. En el caso de que llegado el plazo mencionado no se hubiese producido la venta, Ferrovial podrá elegir entre mantenerse en el capital de la compañía con una deuda reestructurada con un porcentaje de participación del 2,125%, o vender su participación por un precio de 40 millones de dólares.

El desglose de las sociedades asociadas con el detalle del valor consolidado de las mismas y sus principales magnitudes puede consultarse en el Anexo II.

#### 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.

Las sociedades más significativas en la que teniendo una participación inferior al 20% se aplica el método de puesta en equivalencia son, la sociedad Madrid Calle 30, y Amey Ventures Investment Limited (AVIL) debido a que, si bien Ferrovial solamente ostenta una participación indirecta del 10% y tiene la facultad de elegir a un miembro del Consejo de Administración en ambos casos, conserva la posibilidad de bloquear decisiones importantes en materias que no son de carácter protectorio.

No existen sociedades significativas en las que teniendo una participación superior al 20% no se aplique el método de puesta en equivalencia.

Las garantías otorgadas por sociedades del Grupo en favor de sociedades por puesta en equivalencia se desglosan en la Nota 22.

El movimiento de los saldos de este epígrafe del balance de situación durante el ejercicio 2013 es el siguiente:

2013	Millones de euros	HAH (25%)	407ETR (43,23%)	Resto	Total
Saldo 31.12.12		1.604	2.678	41	4.322
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
Saldo 31.12.13		1.261	2.260	41	3.562

#### 10. Activos financieros no corrientes

Se detallan a continuación los movimientos al 31 de diciembre de 2014:

Movimientos durante 2013 Millones de euros	Cuentas a cobrar proyectos de infraestructuras	Inversiones a largo plazo en sociedades asociadas	Caja restringida en proyectos de infraestructuras y otros activos financieros	Resto de cuentas a cobrar a largo plazo	Total
Saldo al 01/01/2014	1.341	71	377	91	1.880
Adiciones	229	1	67	21	317
Retiros	-83	-5	-71	-40	-199
Trasposos y otros	-27	-8	0	5	-31
Variaciones de perímetro	0	310	0	-5	306
Efecto tipo de cambio	8	6	32	5	52
Saldo al 31/12/2014	1.467	375	405	76	2.324

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 2014 y 2013:

Sociedad concesionaria	País	Años de concesión	Año de inicio	Saldos a 31/12/2014			Saldos a 31/12/2013		
				Cuenta a cobrar a largo plazo	Cuenta a cobrar a corto plazo (Nota 13)	Total 2014	Cuenta a cobrar a largo plazo	Cuenta a cobrar a corto plazo (Nota 13)	Total 2013
Autopista Terrasa Manresa	España	50	1986	544	38	582	513	84	596
Auto-Estradas Norte Litoral	Portugal	30	2001	279	52	331	286	50	336
Eurolink M3	Irlanda	45	2007	206	31	237	216	29	245
<b>Autopistas</b>				<b>1.029</b>	<b>120</b>	<b>1.149</b>	<b>1.015</b>	<b>162</b>	<b>1.177</b>
Concesionaria de Prisiones Lledoners	España	32	2008	72	1	73	73	1	74
Concesionaria de Prisiones Figueras	España	32	2011	120	4	124	127	0	127
<b>Budimex Parking Wrocław</b>	Polonia	30	2012	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>5</b>
<b>Construcción</b>				<b>202</b>	<b>5</b>	<b>207</b>	<b>205</b>	<b>1</b>	<b>206</b>
Hospital de Cantabria	España	20	2006-2013	37	7	44	0	0	0
Plantas de tratamiento de residuos en España	España	15-22	2010-2012	43	12	55	31	9	40
Plantas de tratamiento de residuos en Reino Unido	Reino Unido	18-28	2008-2013	156	0	156	86	3	92
<b>Servicios</b>				<b>236</b>	<b>20</b>	<b>255</b>	<b>121</b>	<b>12</b>	<b>133</b>
<b>Total Grupo</b>				<b>1.467</b>	<b>145</b>	<b>1.611</b>	<b>1.341</b>	<b>175</b>	<b>1.516</b>

- La partida “Caja restringida en proyectos de infraestructura y otros activos financieros” corresponde fundamentalmente a depósitos realizados en las sociedades concesionarias de autopistas, cuyo uso está limitado a determinados objetivos dentro del contrato concesional, bien pago de inversiones futuras, gastos operativos, o servicio de la deuda. En la Nota 18 relativa a Posición Neta de Tesorería se encuentran detallados los principales saldos y variaciones registradas en esta partida.
- La partida “Préstamos con asociadas” recoge fundamentalmente el préstamo concedido a AGS para la compra de los aeropuertos no designados descrito en las Notas 1.2 y 9, por importe de 310 millones de euros, así como préstamos participativos a empresas asociadas por importe de 38 millones de euros (46 millones de euros en 2013) y otros créditos ordinarios a empresas asociadas por 21 millones de euros (25 millones de euros en 2013).
- Por último, la partida “Resto de cuenta a cobrar” comprende:
  - 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 24 millones de euros (44 millones en 2013).
  - Otros créditos comerciales fundamentalmente con diversas administraciones públicas, en relación con contratos a largo plazo por importe de 38 millones de euros (36 millones de euros a 31 de diciembre de 2013).
  - Depósitos y fianzas a largo plazo por importe de 7 millones de euros (5 millones de euros a diciembre de 2013).
  - Préstamos concedidos por sociedades del Grupo a socios externos al grupo, por importe de 7 millones de euros (7 millones de euros a 31 de diciembre de 2013).

Se presenta a continuación a efectos informativos el movimiento de estas partidas para el ejercicio 2013:

Movimientos durante 2013 Millones de euros	Cuentas a cobrar proyectos de infraestructuras	Inversiones a largo plazo en sociedades asociadas	Caja restringida en proyectos de infraestructuras y otros activos financieros	Resto de cuentas a cobrar a largo plazo	Total
Saldo al 01/01/2013	1.334	71	148	121	1.674
Altas	52	13	79	11	155
Bajas	-48	-13	-1	-7	-69
Traspasos	0	0	0	-32	-32
Variaciones de perímetro	4	0	160	0	164
Efecto tipo de cambio	-1	-1	-9	-1	-12
Saldo al 31/12/2013	1.341	71	377	91	1.880

## 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 2014 y 2013, así como el vencimiento de los noacionales con los que están vinculados (se presentan los vencimientos de noacionales con signo positivo y los aumentos futuros ya contratados con signo negativo):

Millones de euros	Valor razonable		Vencimientos nomenclaturales					TOTAL
	Saldos al 31/12/14	Saldos al 31/12/13	2015	2016	2017	2018	2019 y posteriores	
<b>Saldos en el Activo</b>	400	162	478	52	-2	-2	308	833
Index linked Swaps Autopistas	351	141	-3	-2	-2	-2	58	49
Interest Rate Swaps Corporativos	17	1	250	0	0	0	250	500
Equity swaps	30	4	122	54	0	0	0	176
Derivados tipo cambio Corporativos	1	4	109	0	0	0	0	109
Resto derivados	0	12	0	0	0	0	0	0
<b>Saldos en el Pasivo</b>	1.431	1.019	1.555	78	455	68	3.464	5.619
Equity swaps (*)	0	16	0	0	0	0	0	0
Interest Rate Swaps Autopistas	1.318	948	35	37	436	48	3.237	3.792
Interest Rate Swaps Corporativos	0	5	0	0	0	0	0	0
Derivados tipo cambio Corporativos	22	2	933	0	0	0	0	933
Resto derivados	91	48	587	41	19	20	227	894
<b>Saldos Netos (Pasivo)</b>	-1.031	-857	2.033	130	452	66	3.772	6.452

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 31/12/14	Saldos al 31/12/13	2015	2016	2017	2018	2019 y posteriores	
<b>Saldos en el Activo</b>	400	162	22	27	11	12	328	400
Index linked Swaps Autopistas	351	141	4	6	8	10	323	351
Interest Rate Swaps Corporativos	17	1	4	3	3	2	5	17
Equity swaps	30	4	13	17	0	0	0	30
Derivados tipo cambio Corporativos	1	4	1	0	0	0	0	1
Resto derivados	0	12	0	0	0	0	0	0
<b>Saldos en el Pasivo</b>	1.431	1.019	176	127	277	360	490	1.431
Equity swaps (*)	0	16	0	0	0	0	0	0
Interest Rate Swaps Autopistas	1.318	948	130	115	267	351	455	1.318
Interest Rate Swaps Corporativos	0	5	0	0	0	0	0	0
Derivados tipo cambio Corporativos	22	2	22	0	0	0	0	22
Resto derivados	91	48	25	13	10	9	35	91
<b>Saldos netos (pasivo)</b>	-1.031	-857	-155	-101	-266	-348	-162	-1.031

(\*) Los elementos señalados son los principales derivados no considerados cobertura contable dentro de los derivados contratados por el grupo, según se indica en la presente Nota.

A continuación se presenta una descripción de los principales tipos de derivados y sus variaciones más significativas en el ejercicio.

#### *Derivados de Autopistas*

##### Interest Rate Swaps Autopistas

Para cubrir el riesgo de tipo de interés en los proyectos de infraestructuras de autopistas, las sociedades titulares de los mismos tienen contratadas coberturas de tipo de interés sobre la deuda de proyectos, estableciendo un tipo de interés fijo o creciente, por un nominal total de 3.792 millones de euros a 31 de diciembre de 2014.

En su conjunto, la valoración a valor razonable de estas coberturas ha pasado de -948 millones de euros a diciembre de 2013 a -1.318 millones de euros en el presente ejercicio, debido principalmente al descenso generalizado de los tipos de interés a largo plazo.

Dado que estos derivados se consideran eficientes, estas variaciones de su valor razonable han supuesto un impacto en reservas de -244 millones de euros (-183 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 -162 millones de euros en el resultado financiero y una salida de caja neta de 104 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 208 millones de euros (124 millones después de impuestos atribuibles a la sociedad dominante).

Interest Rate Swaps Corporativos

El Grupo tiene contratados, en relación con las emisiones de bonos realizadas en 2013, derivados de tipo de interés por un notional de 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 (notional de 250 millones) cumple las condiciones para el tratamiento como cobertura contable.

Equity Swaps

Con el objeto de cubrir el posible impacto patrimonial que para la sociedad puede significar el ejercicio de los sistemas de retribución vinculados a la acción concedidos a sus empleados, Ferrovial tiene contratadas permutas financieras (equity swaps).

El funcionamiento de estos contratos es el siguiente:

- La base de cálculo la constituye un número determinado de acciones de Ferrovial y un precio de referencia que normalmente es el precio de cotización el día del otorgamiento.
- Durante el plazo de vigencia del contrato, Ferrovial paga intereses equivalentes a un determinado tipo de interés (EURIBOR más un margen a aplicar sobre el resultado de multiplicar el número de acciones por el precio de ejercicio) y recibe los dividendos correspondientes a dichas acciones.
- En el momento del vencimiento, si la acción se ha revalorizado, Ferrovial recibe la diferencia entre la cotización y el precio de referencia. En caso contrario, Ferrovial abonaría dicho diferencial a la entidad financiera.

Al cierre de ejercicio 2014, estos derivados cuentan con un notional de 12,6 millones de acciones, que en base al precio de ejercicio de los equity swaps (precio al que se tienen que liquidar con las entidades financieras) supone un notional total de 176 millones de euros.

Derivados de tipo de cambio Corporativos

Corresponden a coberturas de riesgo de tipo de cambio corporativas, destinadas fundamentalmente a cubrir la volatilidad de flujos futuros en moneda extranjera (principalmente libra esterlina y dólar americano). Su notional asciende a 933 millones de euros a 31 de diciembre de 2014, de los cuales 537 millones corresponden al dólar americano y 396 millones a la libra esterlina, y tienen vencimiento a corto plazo

b) Principales impactos en resultado y patrimonio

Se muestra a continuación el movimiento contable de los principales derivados contratados en sociedades por integración global, detallando valor razonable a 31 de diciembre de 2014 y 2013 y sus impactos en reservas, resultado y otras partidas de balance.

Tipo de Instrumento Millones de euros	Valor razonable			Impactos							Total
	Saldo al 31/12/2014	Saldo al 31/12/2013	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)		
Index linked Swaps Autopistas	351	141	210	208	0	0	-2	0	4	210	
Interest Rate Swaps Autopistas	-1.318	-948	-370	-244	0	-162	104	-93	25	-370	
Interest Rate Swaps Corporativos	17	-3	21	0	22	0	4	0	-6	21	
Equity swaps	30	-12	43	0	38	0	6	0	-2	43	
Derivados tipo cambio Corporativos	-21	1	-23	-17	12	0	36	-53	0	-23	
Otros derivados	-91	-36	-55	-32	-9	-11	-9	0	6	-55	
<b>Total</b>	<b>-1.031</b>	<b>-857</b>	<b>-174</b>	<b>-85</b>	<b>63</b>	<b>-172</b>	<b>139</b>	<b>-146</b>	<b>28</b>	<b>-174</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).
- 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 2014 y 2013 (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 63 millones de euros presentados en la tabla anterior, un impacto negativo de -19 millones de euros correspondiente al valor razonable del bono emitido por Ferrovial, S.A. en el mes de mayo 2013 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 44 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 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 2014 y 2013 es la siguiente:

	Saldo 31/12/2014	Saldo 31/12/2013	Variación 2014-2013
Existencias comerciales	203	183	20
Materias primas y otros aprovisionamientos	104	105	-1
Gastos iniciales e instalaciones generales	50	37	13
Total	357	325	32

De las existencias comerciales registradas a 31 de diciembre de 2014, 168 millones de euros corresponden a la actividad de Inmobiliaria (152 millones de euros en 2013), en concepto de terrenos y solares en Polonia y España por 90 millones de euros (86 millones de euros en 2013), así como a promociones inmobiliarias en distinto grado de avance por importe de 78 millones de euros (64 millones en 2013).

En cuanto a materias primas y otros aprovisionamientos, 74 millones corresponden a la división de construcción fundamentalmente a través de sus filiales de Webber por importe de 32 millones de euros (37 millones en 2013) y Budimex por importe de 14 millones de euros (21 millones de euros en 2013). Adicionalmente, la división de Servicios tiene registradas a cierre de 2014, 29 millones de euros, fundamentalmente a través de su filial Amey por importe de 27 millones de euros (13 millones de euros en 2013).

Finalmente, en lo que respecta a los gastos iniciales e instalaciones generales a 31 de diciembre de 2014, se encuentran registrados principalmente en la división de construcción, por un importe de 46 millones de euros (33 millones de euros en 2013).

### 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 2014 y 2013 es como sigue:

Conceptos (Millones de euros)	Saldos al 31/12/2014	Saldos al 31/12/2013	Variación 2014-2013
Clientes	1.212	1.268	-56
Obra Ejecutada Pendiente de Certificar	751	637	114
Clientes, retenciones por garantía	59	57	2
Provisiones	-306	-317	11
<b>Total Clientes por ventas y prestación de servicios</b>	<b>1.716</b>	<b>1.645</b>	<b>72</b>

El epígrafe de Clientes por ventas y prestaciones de servicios ha experimentado un incremento de 72 millones de euros, pasando de un saldo de 1.645 millones de euros a 31 de diciembre de 2013 a 1.716 millones de euros a 31 de diciembre de 2014. Esta variación se explica fundamentalmente por el incremento de la actividad de Servicios en el Reino Unido (145 millones de euros, de los cuales 35 millones de euros corresponden al efecto del tipo de cambio). Por otro lado, este incremento se ve parcialmente compensado por la disminución de la actividad de Construcción en España (-55 millones de euros).

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2014 se encuentran deducidos del epígrafe "Clientes por ventas y prestaciones de servicios" 118 millones de euros (160 millones a 31 de diciembre de 2013), 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.

A continuación se detallan las principales deudas que existen con clientes, desglosando por tipo de deudor.

	Construcción		Servicios		Resto y Ajustes		Total	
Públicos	305	38%	816	70%	15	n.a.	1.136	66%
Privados	146	18%	287	25%	19	n.a.	452	26%
Grupo y Asociadas	356	44%	64	5%	-291	n.a.	128	7%
<b>Total</b>	<b>807</b>	<b>100%</b>	<b>1.167</b>	<b>100%</b>	<b>-258</b>	<b>n.a.</b>	<b>1.716</b>	<b>100%</b>

En base a este detalle se puede observar que el 66% de los clientes del grupo son administraciones públicas, correspondiendo el resto a clientes privados.

Para la gestión del riesgo de crédito derivado de dicho tipo de clientes, el grupo tiene establecidas medidas tanto previas a la contratación tales como consultas a registros de morosidad, ratings, estudios de solvencia, etc, como durante la ejecución de las obras (seguimiento de incidencias contractuales, impagos, etc.).

La variación de la provisión de tráfico ha sido como sigue:

Movimiento de la provisión Millones de Euros	2014	2013
Saldo inicial	317	394
Variaciones de perímetro	0	1
Cargos a la cuenta de resultados	-5	-69
Dotaciones	20	21
Reversiones	-26	-90
Aplicaciones	-9	-6
Efecto tipo de cambio	-1	-1
Trasposos y otros	-3	-2
<b>Saldo final</b>	<b>306</b>	<b>317</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 2014 y 2013 es como sigue:

Conceptos Millones de euros	Saldos al 31/12/2014	Saldos al 31/12/2013	Variación 2014-2013
Anticipos entregados a proveedores	105	68	37
Deudores varios	114	104	10
Cuentas a cobrar proyectos de infraestructuras	145	175	-30
Créditos con Administraciones Públicas	90	123	-33
<b>Total otros deudores</b>	<b>454</b>	<b>470</b>	<b>-16</b>

Respecto a los anticipos a proveedores, las variaciones más significativas se producen en la actividad de Servicios en el Reino Unido, por importe de 17 millones de euros, y en Budimex, por importe de 14 millones de euros.

En el epígrafe Deudores varios se encuentran recogidas fundamentalmente las deudas cuyo origen es distinto de la actividad habitual, por importe de 78 millones de euros (80 millones a diciembre de 2013). 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 Administradores 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 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 2014 y de 2013:

Millones de euros	31/12/14	31/12/13	Variación
Obra ejecutada pendiente de certificar (Nota 13.a)	751	637	114
Obra certificada por anticipado (Nota 20)	-774	-616	-158
Contratos registrados por grado de avance, neto	-23	21	-44
Retenciones (Nota 13.a)	59	57	2
Anticipos (Nota 20)	-239	-158	-82
Importe neto de anticipos y retenciones	-180	-100	-80

Como se menciona en el apartado a) de esta nota, el incremento de la actividad de Servicios en el Reino Unido ha supuesto un aumento de Obra ejecutada pendiente de certificar de 88 millones de euros, así como un incremento de Obra certificada por anticipado de 22 millones de euros. Descontado el efecto del tipo de cambio estos incrementos hubiesen ascendido a 64 y 15 millones de euros respectivamente. La variación adicional en la Obra Certificada por Anticipado proviene de contratos de Construcción. Por último, se han producido incrementos significativos en los anticipos recibidos de Budimex (40 millones de euros) y en la actividad internacional de Construcción (44 millones de euros), debido a la obtención de nuevas adjudicaciones.

## 14. Patrimonio neto

Se detallan a continuación los principales impactos netos de impuestos que afectan a la variación en el patrimonio neto durante el ejercicio 2014 y que explican las variaciones del mismo entre diciembre 2013 y diciembre 2014:

	2014		Total Patrimonio Neto
	Atribuido a los Accionistas	Atribuido a Socios Externos	
<b>Patrimonio Neto a 31.12.2013</b>	<b>5.719</b>	<b>355</b>	<b>6.074</b>
Resultado consolidado del ejercicio	402	-50	352
Ingresos y gastos reconocidos en el patrimonio Sdades. Int. Global	-16	42	27
<i>Impacto en reservas de instrumentos de cobertura</i>	-94	18	-76
<i>Impacto en reservas de planes de prestación definida</i>	-10	0	-10
<i>Diferencias de conversión</i>	89	24	113
Ingresos y gastos reconocidos en el patrimonio Sdades. P. Equivalencia	79	0	79
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	-46	0	-46
Impacto en reservas de planes de prestación definida	-48	0	-48
Diferencias de conversión	173	0	173
Importes transferidos a la Cuenta de Resultados Sdades. Int. Global	0	0	0
Importes transferidos a la Cuenta de Resultados Sdades. P. Equivalencia	5	0	5
<b>Total ingresos y gastos reconocidos directamente en patrimonio</b>	<b>471</b>	<b>-7</b>	<b>463</b>
Acuerdo dividendo flexible/Dividendos	-275	-37	-312
Operaciones de autocartera	-235	0	-235
Retribución al accionista	-510	-37	-547
Ampliaciones y reducciones de capital	0	55	55
Otras transacciones con accionistas	-13	0	-13
Otros movimientos	6	-17	-11
Otras transacciones	-8	39	31
<b>Patrimonio Neto a 31.12.14</b>	<b>5.672</b>	<b>349</b>	<b>6.021</b>

A continuación se detallan los principales movimientos en fondos propios durante el ejercicio 2014, cuya evolución ha supuesto una disminución de 47 millones de euros en el patrimonio atribuible a los accionistas.

- Resultado consolidado del ejercicio de 402 millones de euros para la sociedad dominante.

Los ingresos y gastos reconocidos en patrimonio corresponden a:

- Instrumentos de cobertura: Reconocimiento de las diferencias de valor de los instrumentos derivados contratados designados como coberturas, en su parte eficiente, detallados en la Nota 11 y cuyo impacto ha sido de -94 millones de euros netos de impuestos para la sociedad dominante en las sociedades consolidadas por integración global y -46 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 -58 millones de euros netos de impuestos (-10 millones de euros en sociedades consolidadas por integración global (Amej) y -48 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 incrementado su valor frente al euro, destacando el efecto del dólar canadiense (102 millones de euros) y la libra esterlina (152 millones de euros), monedas en las que el grupo concentra su mayor exposición en términos de patrimonio neto. El impacto del resto de monedas es de 9 millones de euros. Del total de la variación de este epígrafe (262 millones de euros), 173 millones de euros corresponden a sociedades por puesta en equivalencia (principalmente 407 ETR y Heathrow Airports Holdings) y 89 millones de euros a sociedades por integración global.
- Importes transferidos a la Cuenta de Resultados: recoge la materialización en la cuenta de pérdidas y ganancias de las reservas de derivados correspondientes a la desinversión en los aeropuertos no designados (5 millones de euros).
- Dividendo Flexible: La Junta General Ordinaria de Accionistas de Ferrovial, S.A. celebrada 26 de junio de 2014 aprobó, en lugar del dividendo tradicional en metálico, un sistema de retribución flexible a los accionistas, por el cual estos pueden, a libre elección, optar por recibir acciones liberadas de nueva emisión de la Sociedad, mediante la suscripción de una ampliación de capital con cargo a reservas, o por recibir un importe en efectivo mediante la transmisión a la Sociedad (si no lo hubiesen hecho en el mercado) de los derechos de asignación gratuita correspondientes a las acciones que posean. Fruto de dicho acuerdo a lo largo del ejercicio 2014 se han ejecutado dos ampliaciones de capital con las siguientes características:
  - En julio de 2014, se emitieron 5.911.393 nuevas acciones con cargo a reservas por su valor nominal de 0,20 euros por acción, lo que supone un aumento de capital de 1.182.278,6 euros, y se compraron derechos de suscripción gratuita por importe de 118,8 millones de euros, lo que implica un pago por acción de 0,291 euros.
  - En noviembre de 2014, se emitieron 8.035.069 nuevas acciones con cargo a reservas por su valor nominal de 0,20 euros por acción, lo que supone un aumento de capital de 1.607.013,8 euros, y se compraron derechos de suscripción gratuita por importe de 156,2 millones de euros, lo que implica un pago por acción de 0,381 euros.
El importe que por este concepto aparece en la anterior tabla corresponde a -275 millones de euros.



- **Compra de autocartera:** La Junta General de Accionistas de Ferrovial S.A celebrada el 26 de junio aprobó, un plan de compra de autocartera cuyo objeto era la posterior reducción de capital mediante su amortización. Esta operación se describe en los apartados a) y c) siguientes.
- **Ampliaciones de capital de socios externos:** Aumento de fondos propios atribuibles a socios externos de 55 millones de euros, principalmente en las sociedades americanas de Cintra LBJ, NTE 1-2, NTE 3A-3B y SH-130.

A continuación se presenta una explicación de cada una de las partidas del Patrimonio Neto tal y como se presenta en el Estado Consolidado de Cambios en el Patrimonio Neto:

#### a) Capital Social

A 31 de diciembre de 2014 el capital social asciende a 146.477.834,8 millones de euros y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. Está integrado por 732.389.174 acciones ordinarias, de una única clase y con un valor nominal de veinte céntimos de euro (0,20€) cada una. Las variaciones producidas en el ejercicio y que se detallan en la siguiente tabla corresponden con las operaciones de aumento y reducción de capital mencionadas en el anterior apartado.

Acciones	Número	Nominal
Apertura	733.510.255	146.702.051
Dividendo flexible	13.946.462	2.789.292
Reducción de capital	-15.067.543	-3.013.509
Acciones final	732.389.174	146.477.835

A 31 de diciembre de 2014, la sociedad que posee más de un 10% de Ferrovial, S.A. es Karlovy, S.L., que es titular de una participación del 41,118% del capital social de Ferrovial, S.A (directamente de un 0,002% e indirectamente, a través Portman Baela, S.L., del 41,116%). Las acciones de la Sociedad Dominante están admitidas a negociación en el Mercado Continuo (SIBE) y en las bolsas españolas, gozando todas ellas de iguales derechos políticos y económicos.

#### b) Prima de emisión y prima de fusión

La prima de emisión de la sociedad asciende a 31 de diciembre de 2014 a 1.202 millones de euros y la prima de fusión, procedente de la fusión de Grupo Ferrovial S.A. con Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. (actualmente Ferrovial, S.A.) en 2009, tiene un saldo de 1.215 millones de euros. Ambas partidas tienen la consideración de reservas de libre disposición.

#### c) Acciones propias

Como se ha indicado anteriormente, la Junta General de Accionistas de Ferrovial S.A celebrada el 26 de junio aprobó, un plan de compra de autocartera por importe máximo de 350 millones de euros y cuyo objeto era la posterior reducción de capital mediante su amortización. Fruto de dicho acuerdo, a lo largo del ejercicio 2014 se han comprado 15.067.543 acciones propias a un precio medio de 15,6 euros por acción, lo que implica un desembolso total de 235 millones de euros, y posteriormente se ha acordado una reducción de capital por el mismo número de acciones, lo que implica una disminución de la cifra de capital social por valor de 3 millones de euros. El impacto de esta operación se ha registrado contra reservas de libre disposición (prima de fusión) por importe de -235 millones de euros,

Adicionalmente a estas operaciones, durante el ejercicio 2014 se han adquirido un total de 3.583.801 acciones, correspondientes a un 0,4893 % del capital y con valor nominal total de 0,7 millones 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 56 millones de euros y fueron entregadas a un valor de 48 millones de euros, produciéndose un resultado de -8 millones de euros en el patrimonio de la sociedad.

A 31 de diciembre de 2014 se dispone de 245.821 acciones propias, con un valor de 4 millones de euros. Estas acciones corresponden a las recibidas como pago del dividendo flexible de la autocartera que tenía la sociedad en el momento de la distribución de dividendos.

#### d) Ajustes por cambio de valor

En el epígrafe denominado "ajustes por cambio de valor" del Estado consolidado de cambios en el patrimonio neto, cuyo saldo a 31 de diciembre de 2014 es de -983 millones de euros, se incluye principalmente el importe acumulado en reservas de los ajustes por valoración de derivados (-891 millones de euros), planes de pensiones (-387 millones de euros) y diferencias de conversión (1 millones de euros).

En relación con lo exigido en la NIC 1 relativa al desglose de "ingresos y gastos reconocidos directamente en patrimonio", es importante destacar que el único epígrafe que conforme a la normativa contable no puede ser objeto de transferencia a futuro de la cuenta de pérdidas y ganancias es el relativo a planes de pensiones.

#### e) Resultados acumulados y otras reservas

Dentro de este epígrafe se incluyen resultados acumulados de ejercicios anteriores y otras reservas por un importe total de 4.088 millones de euros (3.968 millones en 2013). Dentro de estas, se encuentran reservas no distribuibles de la sociedad dominante, corresponden a la reserva legal por importe de 29 millones de euros y a la reserva por capital amortizado por 3 millones de euros. Esta última ha sido dotada en el presente ejercicio

como consecuencia de la reducción de capital social llevada a cabo en el ejercicio y descrita en el apartado c) Acciones propias anterior, y cumple lo establecido en el artículo 334 de la Ley de Sociedades de Capital en el supuesto de reducción de capital sin derecho de oposición de acreedores.

#### f) Propuesta de aplicación de resultados

Está previsto que el Consejo de Administración proponga a la Junta General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad que se convoque oportunamente, la siguiente aplicación de resultado de FERROVIAL, S.A., sociedad individual:

Resultado de FERROVIAL, S.A., sociedad individual (euros)	23.037.210,99
Aplicación (euros)	
A Reservas Voluntarias (euros)	23.037.210,99

La Reserva legal se encuentra totalmente constituida.

#### g) Sociedades ajenas al grupo con participaciones significativas en filiales

A 31 de diciembre de 2014, 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
US 460 Mobility Partners, LLC	30%	American Infrastructure-VA, Inc.
<b>Servicios</b>		
Steel Ingeniería, S.A.	30%	Inversiones Vizcaya, Ltd.
Gestión Medioambiental de Toledo, S.A.	40%	Consortio de Servicios Públicos Medioambientales de la Provincia de Toledo
Smart Hospital Cantabria, S.A.	15%	Siecsa Construcción y Servicios, S.A.
Ingeniería Ambiental Granadina, S.A.	20%	Ayuntamiento de Granada
Ecoparc del Mediterrani, S.A.	32%-20%	Urbaser – Tractament i Selecció de Residus, S.A.
<b>Autopistas</b>		
Autopista del Sol, C.E.S.A.	20%	Unicaja
Autopista Terrassa-Manresa, S.A.	23,72%	Acesa (Autopista Concesionaria Española, S.A.)
Eurolink Motorway Operation N4/N6 Ltd.	34%	DIF Infra 3 M4 Ireland Ltd.
Inversora de Autopistas de Levante, S.L.	40%	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	26,4576%-15,9424-6,6%	LBJ Blocker (APG)- Meridiam Infrastructure S.a.r.l. (MI LBJ)- Dallas Police and Fire Pension System
NTE Mobility Partners Holding LLC	33,33% - 10%	Meridiam Infrastructure S.a.r.l. - Dallas Police and Fire Pension System
NTE Mobility Partners SEG 3 Holding LLC	13,94%-10%-25,96%	Meridiam Infrastructure NTE 3A/3B LLC-Dallas Police and Fire Pension System-NTE Segments 3 Blocker, Inc. (APG)
NTE Mobility Partners SEG 2-4 LLC	25%	Meridiam Infrastructure S.a.r.l
SH 130 Concession Company, LLC	35%	Zachry Toll Road 56 LLP
Skyway Concession Company Holding LLC	45%	MIG Chicago Holdings LLC
I-77 Mobility Partners Holding LLC	10%	Aberdeen Infrastructures Investments Interstate 77 LLC

#### 15. Ingresos a distribuir en varios ejercicios

El importe total de este epígrafe a cierre del ejercicio 2014 asciende a 987 millones de euros (503 millones de euros en 2013), de los que 980 millones de euros corresponden a subvenciones de capital recibidas de las administraciones cedentes en proyectos de infraestructuras, fundamentalmente en la división de Autopistas por 956 millones de euros y en la división de servicios por 22 millones de euros.

La principal variación del ejercicio se produce en las sociedades LBJ Infrastructure Group y NTE Mobility Partner, filiales de Cintra en EEUU, que han recibido subvenciones adicionales en el ejercicio por importe de 289 y 110 millones de euros respectivamente.

Adicionalmente se ha producido un incremento en las sociedades de Estados Unidos de 85 millones de euros debido a la apreciación del dólar con respecto al euro.

Estas subvenciones de capital se imputan al resultado del ejercicio con el mismo criterio con el que se amortizan los activos a los que están afectas. El impacto en el flujo de caja de estas subvenciones se presenta neteando la cifra de inversiones.

## 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 101 millones de euros (107 millones de euros al 31 de diciembre de 2013). De dicho importe, 99 millones de euros (105 millones de euros al 31 de diciembre de 2013) corresponden a planes de prestación definida del Grupo Amey en el Reino Unido.

Planes de prestación definida grupo Amey Millones de euros	2014	2013
Pasivo reconocido en balance		
Obligación al cierre del ejercicio	1.003	878
Valor razonable de activos afectos al final del ejercicio	904	772
Déficit de pensiones Amey	99	105

El Grupo Amey tiene 10 planes de prestación definida cubriendo un total de 8.575 trabajadores y 9 planes de aportación definida cubriendo un total de 12.591 empleados. Los movimientos más significativos durante 2014 que provocan una mejora del déficit de 6 millones de euros son:

- Impacto por pérdidas y ganancias actuariales de -13 millones de euros que supone un aumento del déficit de pensiones (mayor pasivo) reconocido contra patrimonio neto: Por la parte de las obligaciones se produce el empeoramiento de hipótesis actuariales por la disminución de la tasa de descuento. 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 +23 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 18 millones de euros.
- Impacto positivo en pérdidas y ganancias por importe de +3 millones de euros que suponen una disminución del déficit de pensiones (menor pasivo) y que se detalla en el apartado b) de la presente Nota.
- Impacto negativo por efecto de tipo de cambio de -7 millones de euros.

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 2014 dichas reducciones y liquidaciones ascendieron a 29 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	2014	2013
Ganancias/pérdidas actuariales en obligaciones	-69	-35
Ganancias/pérdidas actuariales en activos por la diferencia entre la rentabilidad esperada al inicio del ejercicio y la rentabilidad real	56	21
Impacto en patrimonio reconocido	-13	-15

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	2014	2013
Principales hipótesis		
Incremento salarial	2,40%	2,00%
Tasa de descuento	3,60%	4,40%
Tasa inflación esperada	3,10%	3,30%
Rentabilidad esperada activos	3,60%	4,40%
Mortalidad (años)	86-91	86-91

Las hipótesis de mortalidad utilizadas para el Grupo Amey en el cálculo de las obligaciones por pensiones están basadas en las Tablas Actuariales de Mortalidad, y viene a ser el equivalente a estimar una esperanza de vida de entre 86 y 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 2014 y 2013:

Planes de prestación definida grupo Amey Millones de euros	2014	2013
Activos afectos al plan (Valor razonable)		
Instrumentos de capital	317	304
Instrumentos de deuda	358	175
Inmuebles	56	39
Efectivo y Otros	173	255
<b>Total activos afectos al plan</b>	<b>904</b>	<b>772</b>

#### 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	2014	2013
Impacto en resultados antes impuestos		
Coste de los servicios del ejercicio corriente	-6	-6
Coste por intereses	-39	-35
Rendimiento esperado de los activos	35	31
Otros	14	-1
<b>Total incluido en cuenta de resultados</b>	<b>3</b>	<b>-12</b>

La línea de "Otros" en resultados antes de impuestos recoge el ingreso extraordinario de 14 millones de euros consecuencia de la modificación de las hipótesis actuariales de dos planes de pensiones al establecer un techo máximo de incremento salarial que provoca una disminución del déficit de pensiones.

#### c) Revisiones actuariales completas

En el Grupo Amey se realizan valoraciones actuariales completas cada tres años, dependiendo del plan, habiéndose realizado las últimas revisiones para todos los planes entre 2013 y 2014. En base a dicha revisión, se han reducido las aportaciones extraordinarias a aportar para los próximos años.

Para el ejercicio 2015 las aportaciones ordinarias acordadas con los fideicomisarios han ascendido a 5 millones de euros. Mientras que las contribuciones extraordinarias pasarán de 18 millones de euros en 2014 a 17 millones de euros en 2015.

#### d) Análisis de Sensibilidades

En cuanto al análisis de sensibilidades, se adjunta el impacto en la cuenta de Pérdidas y Ganancias y Fondos Propios, de una variación en la Tasa de Descuento de 50 puntos básicos.

Planes de prestación definida grupo Amey Análisis de sensibilidad Tasa de Descuento (+ / - 50 p.b)	Impacto anual en pérdidas y ganancias		Impacto anual balance	
	Antes impuestos	Después impuestos	Antes impuestos	Después impuestos
+ 50 p.b.	3,7	3,0	87,4	69,9
- 50 p.b.	-3,3	-2,7	-100,3	-80,4

#### 17. Provisiones

Las provisiones registradas en el Grupo consolidado pretenden cubrir los riesgos derivados de las distintas actividades en las que éste opera. Para su registro, se utilizan las mejores estimaciones sobre los riesgos e incertidumbres existentes y sobre su posible evolución.

Se desglosan en esta nota todas aquellas partidas relativas a provisiones que aparecen desglosadas de forma separada en el pasivo del balance. Además de estas partidas, existen otras provisiones que se presentan neteando determinadas partidas de activo y que se desglosan en las notas referidas a dichos activos en concreto.

El movimiento del saldo de provisiones a largo y corto plazo que se desglosa de forma separada en el pasivo del balance ha sido:

	Vertederos	Expropiaciones	Reposición y mejora CINIIF 12	Pleitos e impuestos	Otros Riesgos a largo plazo	Total provisiones no corrientes	Provisiones a corto plazo	Total
Saldo al 1 de enero de 2014	94	488	125	474	169	1.350	417	1.767
Variaciones de perímetro	0	0	0	0	0	0	0	0
Dotaciones:	9	0	25	41	38	113	157	270
<i>Por resultado de explotación</i>	6	0	19	38	26	89	157	245
<i>Por resultado financiero</i>	3	0	6	3	0	12	0	12
<i>Por resultado de sociedades consolidadas por puesta en equivalencia</i>	0	0	0	0	12	12	0	12
Reversiones:	-3	0	0	-49	-47	-99	-98	-198
<i>Por resultado de explotación</i>	-3	0	0	-49	-47	-99	-98	-198
Incrementos / (Disminuciones) con contrapartida en activos concesionales	0	9	25	0	0	34	0	34
Trasposos y otros	0	0	-8	-16	-5	-29	-10	-39
Diferencia de tipo de cambio	0	0	3	0	7	10	9	19
Saldo al 31 de diciembre de 2014	100	497	170	451	162	1.378	475	1.853

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 497 millones de euros, fundamentalmente en la autopista R4 – Madrid Sur (452 millones de euros a 31 de diciembre de 2013, 446 millones de euros a 2013). El incremento registrado durante el ejercicio, con contrapartida en el mayor valor de los activos de la sociedad concesionaria, 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 166 millones de euros a diciembre de 2014, de los cuales 105 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 175 millones de euros (195 millones de euros a diciembre 2013), de los cuales 163 millones de euros (190 millones de euros a 31 de diciembre de 2013) corresponden a la división de Construcción, para hacer frente a posibles responsabilidades derivadas de los contratos de obra.
- Provisiones por reclamaciones de carácter tributario (276 millones de euros, 277 millones de euros a diciembre 2013) derivadas de tasas, tributos o impuestos locales o estatales, debido a las diferentes interpretaciones que pudieran darse a las normas fiscales en los diferentes países donde opera el grupo.

#### Provisiones para otros riesgos a largo plazo

Se recogen en este epígrafe provisiones para cubrir determinados riesgos a largo plazo, distintos de los asignables a pleitos o a reclamaciones de carácter tributario, como responsabilidades por ejecución de contratos, garantías otorgadas con riesgo de ejecución y otros conceptos similares, por importe de 155 millones de euros a 31 de diciembre de 2014 (169 millones de euros a 31 de diciembre de 2013). En esta partida se recogen fundamentalmente los siguientes conceptos:

- La opción de compra cruzada del 30% de Steel Ingeniería, por importe de 17 millones de euros. En el momento de la firma del contrato de compraventa del 70% de la sociedad adquirido en el ejercicio 2013, vendedor y comprador cruzaron opciones de venta y de compra idénticas por el 30% restante, cuyo periodo de ejercicio de esta opción de compra está comprendido entre el 1 de abril de 2016 y el 30 de junio del mismo año, y su precio es determinable en función de criterios objetivos de consecución de EBIT por parte de la sociedad, por lo que en el momento de la adquisición se consideró que esta opción de compra en realidad constituía únicamente un aplazamiento de pago del mencionado 30%, y no una participación minoritaria de un socio externo, registrándose por tanto como una provisión para riesgos y gastos.

- Registro de las provisiones a largo plazo por pérdidas derivadas de determinados contratos, puestas de manifiesto tras la realización del proceso de asignación del precio de la compra de Enterprise, por importe de 27 millones de euros a diciembre de 2014 (51 millones de euros a 31 de diciembre de 2013).
- Provisiones por pérdidas en sociedades consolidadas por puesta en equivalencia que exceden la inversión en dicha sociedad, conforme a lo dispuesto en NIC28 p 29 y 30, por importe de 39 millones de euros, de los cuales 12 millones corresponden a la división de Construcción y 26 a la división de Servicios.
- Provisión de 6 millones de euros por los compromisos de inversión existentes en la autopista Euroscut Azores para los ejercicios 2015 a 2017, contenidos en los compromisos mencionados en la Nota 22.3 y 23.
- Provisión de 6 millones de euros por avales con riesgo de ejecución de la autopista M203 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 416 millones de euros (366 millones de euros a 2013).

#### 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 2014	Deuda bancaria/Bonos	Tesorería y equivalentes y caja restringida	Posición Neta Externa	Intragrupo	Total
Ex proyectos	-1.467	3.103	1.636	-4	1.632
Sociedades proyectos	-8.608	741	-7.866	4	-7.862
<b>Total</b>	<b>-10.074</b>	<b>3.844</b>	<b>-6.230</b>	<b>0</b>	<b>-6.230</b>

#### 18.1. Proyectos de infraestructuras

##### a) Tesorería y equivalentes y caja restringida

Los contratos de financiación de los proyectos de infraestructuras establecen en ocasiones la obligación de constituir determinadas cuentas restringidas cuya disponibilidad está limitada para hacer frente a determinadas obligaciones en el corto o en el largo plazo relativas al pago del principal o intereses de la deuda así como al mantenimiento y operación de la infraestructura.

Dicha caja restringida se clasifica a corto o a largo plazo en función de si la misma se debe de mantener restringida por un periodo inferior o superior a un año. En todo caso, dichos fondos son invertidos en productos financieros de alta liquidez y que devengan intereses variables. El tipo de producto financiero en el que hay que invertir dichos fondos también está limitado en base a los requisitos de los contratos de financiación o en caso de no existir restricciones en un contrato de financiación, en base a la política de colocación de excedentes de grupo.

Los saldos a corto plazo se incluyen en el balance dentro de la partida de tesorería y equivalentes, mientras que los saldos a largo plazo se incluyen dentro de la partida de activos financieros.

Se produce un incremento global neto en la caja restringida a largo plazo y corto plazo de 47 millones de euros con respecto a diciembre de 2013, de los cuales, 32 millones se justifican por la depreciación del euro frente al dólar americano (ver nota 2).

En cuanto a la partida de resto de tesorería y equivalentes corresponde a cuentas bancarias y a inversiones de alta liquidez sujetas a riesgo de tipo de interés.

##### b) Deuda de proyectos de infraestructuras

###### b.1) Desglose por proyectos, variaciones significativas en el ejercicio y principales características de la deuda

A continuación se presenta el desglose de la deuda por proyectos, la separación entre bonos y deuda bancaria, corto y largo plazo y las variaciones en el ejercicio.

Millones de euros	31.12.2014			31.12.2013			Variación 2014 - 2013		
	Bonos	Deuda bancaria	Total	Bonos	Deuda bancaria	Total	Bonos	Deuda bancaria	Total
Largo plazo	2.309	5.022	7.331	2.029	4.374	6.403	280	648	928
- Autopistas Americanas	2.211	2.430	4.642	1.930	1.805	3.735	281	625	907
- Autopistas Españolas		1.144	1.144		1.150	1.150	0	-6	-6
- Autopistas Portuguesas	98	666	764	99	692	791	-1	-26	-27
- Resto de Autopistas		309	309		326	326	0	-17	-17
- Construcción		144	144		147	147	0	-3	-3
- Servicios		329	329		254	254	0	75	75
Corto plazo	1	1.275	1.276	0	1.228	1.228	1	47	48
- Autopistas Españolas		1.198	1.198		1.156	1.156	0	42	42
- Resto		77	77		72	73	0	5	4
Total	2.310	6.297	8.608	2.029	5.602	7.631	281	695	977

La deuda de proyectos de infraestructura aumenta en 977 millones de euros con respecto a diciembre de 2013, variación que se produce fundamentalmente por las siguientes razones:

- Incremento de la deuda provocado por la depreciación del euro frente al dólar americano (ver nota 3), que ha supuesto un mayor valor de la misma por importe de 560 millones de euros a 31 de diciembre de 2014.
- Mayor disposición de la deuda ya formalizada a cierre del ejercicio 2013 por 297 millones de euros, de los cuales 99 millones de euros corresponden a la autopista LBJ, 187 millones de euros en North Tarrant Express Managed Lanes – NTE la cual ha entrado en explotación a cierre del presente ejercicio y 51 millones de euros corresponde a la autopista SH-130.

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 0,233%+ 0,28%), (ii) una serie B por importe de 961 millones de USD con vencimiento final en el año 2026 (LIBOR 3 meses del 0,233%+ 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 y vencimientos en 2017 y 2026, respectivamente. El tipo fijo de este derivado es creciente a lo largo de la vida del mismo. El tipo fijo asegurado medio de la operación asciende a 4,82% para la serie A y 5,66% para la serie B. Los tipos fijos asegurados en 2014 son del 5,8155% y del 3,0656%, respectivamente. Adicionalmente, posee financiación sindicada bancaria subordinada por un importe dispuesto a 31 de diciembre de 2014 de 187,5 millones de USD (150 millones de USD Principal, 28,1 millones de USD intereses capitalizados y 9,4 millones por la capitalización de la última liquidación del swap) vigente hasta el año 2035 (LIBOR 6 meses del 0,330%+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 2014 con vencimiento final en 2038 (LIBOR 6 meses 0,326%+1,55%); un Tramo B de liquidez que asciende a 35 millones de USD dispuesto en su totalidad (LIBOR 6 meses 0,326%+1,55%). Además, cuenta con un tramo de deuda TIFIA (The Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act) dispuesto en su totalidad a 31 de diciembre de 2013 para financiar parte de la construcción por 527,10 millones de USD (430 millones de USD Principal y 97,1 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 711,6 millones de USD y tipos fijos entre el 5,17% y el 5,22% cuyo vencimiento se sitúa en 2038.

Tal y como se indicaba en las Cuentas Anuales Consolidadas de 2013, debido a la evolución negativa del tráfico respecto al previsto en el cierre financiero, la sociedad inició a finales del ejercicio 2013 un proceso de reestructuración de su deuda, a este respecto, la sociedad hizo un pago parcial del cupón que vencía el 30 junio del 2014, llegando a un acuerdo de “waiver” con las entidades financieras por el cual se retrasaba el pago del resto de los intereses hasta diciembre de 2014. Vencido dicho plazo el acuerdo de “waiver” se ha renovado hasta enero de 2016 permaneciendo las condiciones del resto de la deuda sin variación -a excepción de la capitalización de los intereses devengados- y continuando mientras tanto el proceso de renegociación abierto. Los intereses cuyo pago se ha retrasado en virtud de dicho waiver ascienden a 43,1 millones de dólares, de los cuales 30,8 millones de dólares corresponden a los intereses no liquidados del swap y 12,3 millones de euros corresponden a los intereses de la deuda. En base a dicho “waiver” y a la situación actual de la concesión, la deuda de la misma se mantiene clasificada como deuda a largo plazo y el derivado asociado se considera como cobertura contable.

- North Tarrant Express Managed Lanes – NTE

La financiación del proyecto se realiza a través de una emisión de bonos PAB (Private Activity Bonds) por 400 millones de USD con vencimiento final en 2039 (a un tipo fijo del 7,50% 60 millones de USD con vencimiento final 2031 y de un fijo de 6,875% para 340 millones de USD con vencimiento final 2039). Cuenta también con un préstamo TIFIA otorgado por el Gobierno federal de EEUU 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 2014 asciende a 674,3 millones de USD a un tipo fijo del 4,52% (629,5 millones de USD Principal, 44,8 millones de USD intereses capitalizados), con vencimiento final en 2050.

- NTE Mobility Partners Seg 3 LLC

Durante el mes de septiembre 2013 se alcanzó el cierre financiero del contrato de concesión de la ampliación de la autopista North Tarrant Express (NTE) en Texas. La deuda se ha estructurado mediante la emisión de 274 millones de USD en Private Activity Bonds (PABs), con

vencimientos a 25 y 30 años (tipo fijo del 7,00% sobre 128 millones de USD y 6,75% sobre 146 millones USD) y un préstamo TIFIA de 531 millones de USD a un tipo fijo del 3,84% no dispuesto a cierre del ejercicio.

- LBJ  
La sociedad concesionaria está financiada a través de una emisión de bonos PAB (Private Activity Bonds) por 615 millones de USD con vencimiento final en 2040 (tipo fijo del 7,00% sobre 473 millones de USD de los que 418,9 tienen vencimiento final 2040 y 54,5 tienen vencimiento final 2034 y 7,50% sobre 142 millones de USD de los cuales 91 tienen vencimiento final 2032 y 51 tienen vencimiento final en 2033). Cuenta también con un préstamo TIFIA otorgado por el Gobierno federal de EEUU por valor de 850 millones de USD con un perfil de repago a 35 años desde la puesta en operación, cuyo importe dispuesto a 31 de diciembre de 2014 asciende a 860,5 millones de USD a un tipo fijo del 4,22% (797,5 millones de USD de Principal y 63,0 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 351,3 millones de euros y (ii) AUSOL II con un nocional de 122,9 millones de euros, ambos con vencimiento final en 2016 y con un tipo de EURIBOR 6 meses 0,178%+ 3,25%. Adicionalmente, Ausol tiene un derivado con un nocional de 246,12 millones de euros y un tipo fijo del 3,7975%, 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 0,172%+ 1,40%. Ambos tramos están dispuestos en su totalidad, siendo su vencimiento final en el año 2035. Adicionalmente la sociedad tiene concedida una línea de liquidez de 80 millones de euros de la que ha dispuesto 62,49 millones de euros (tipo EURIBOR 6 meses 0,172%+ 1,40%). Cabe señalar asimismo que esta sociedad cuenta con un derivado de 606 millones de euros de nocional, tipo asegurado del 4,735% y con vencimiento en 2035.
- Inversora A. Sur / A. R-4 Madrid Sur  
La deuda neta asociada a este activo asciende a 630,3 millones de euros, de los cuales 69 millones de euros son intereses capitalizados (64 millones de euros de la deuda y 5,5 millones por la capitalización de la última liquidación del swap, con un tipo de interés interbancario EONIA del 0,144% + 3,80% para la deuda y EONIA del 0,144% con márgenes del 1% y del 2,00% para los swaps). 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 567,2 millones de euros de los cuales 45,1 millones de euros son intereses capitalizados (40,7 millones de euros de la deuda y 4,4 millones de euros por la capitalización de la última liquidación del swap, con un tipo de interés interbancario EONIA del 0,144% + 3,10% para la deuda y márgenes del +1,00% al 2% para el derivado). 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 100,9 millones de euros y vencimiento final en 2025 (a un tipo fijo del 6,50%).
- Euroscut Azores  
Financiación bancaria sindicada con vencimiento final en 2033, por un importe vivo a 31/12/2014 asciende a 345,6 millones de euros (a un tipo de interés EURIBOR 6 meses 0,303%+ 0,80%). En relación a esta deuda, la concesionaria tiene contratado un derivado con un nocional de 298,5 millones de euros, que garantiza un tipo fijo del 4,115% y cuyo vencimiento es en 2033.
- Auto-Estradas Norte Litoral  
Estructura financiera basada en un préstamo sindicado por un importe vivo de 256,8 millones de euros, con vencimiento final en el año 2026 (a un tipo de interés EURIBOR 6 meses 0,3125%+ 1,25%). Adicionalmente, la sociedad cuenta con un derivado de 192,6 millones de euros de nocional y un tipo fijo del 3,69%, con vencimiento en 2026.

Autopistas Irlandesas:

- Eurolink M4-M6  
Su financiación se estructura en un préstamo del BEI por importe vigente de 90,61 millones de euros y vencimiento final en el año 2027 (EURIBOR 3 meses 0,082% +0,19 %+1,5% de garantía BEI ) así como una financiación bancaria por importe de 47,19 millones de euros con vencimiento final en el año 2027 a un tipo EURIBOR 6 meses 0,153% +1,525%). Asimismo, esta concesionaria tiene contratados derivados con un nocional de 103,2 millones de euros y unos tipos fijos del 5,04%, 5,1875%, 5,245% y 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 13,8 millones de euros, con un margen del 1,50% y 2,00% respectivamente.



- **Eurolink M3**

Sindicado bancario cuyo importe vivo a 31 de diciembre de 2014 es de 198,5 millones de euros con vencimiento final en 2025 (EURIBOR a 6 meses 0,305% +0,85). Cabe señalar asimismo que la sociedad cuenta con un derivado de 98,9 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 2014	Valor Razonable 2013	Saldo Contable 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020 o más	Total Vencimientos
Obligaciones proyectos de Infraestructuras		2.539	2.102	2.310	0	0	363	3	151	1.805	2.323
Autopistas		2.539	2.102	2.310	0	0	363	3	151	1.805	2.323
	USD	2.440	2.003	2.211	0	0	363	0	146	1.713	2.222
	EUR	99	99	99	0	0	1	3	5	92	101
Deudas con entidades de crédito proyectos de infraestructuras		6.297	5.602	6.297	85	572	64	138	90	4.230	5.178
Autopistas		5.808	5.180	5.808	68	528	52	68	73	3.884	4.675
	USD	2.441	1.814	2.441	0	0	0	1	1	2.480	2.482
	EUR	3.367	3.367	3.367	68	528	52	67	72	1.405	2.192
Construcción		148	150	148	3	5	2	2	2	137	149
	EUR	148	150	148	3	5	2	2	2	137	149
Servicios		341	271	341	14	39	10	68	15	209	354
	GBP	120	75	120	2	2	3	57	1	63	128
	EUR	221	197	221	12	36	8	11	14	145	227
Total deuda financiera proyectos de infraestructuras		8.836	7.705	8.608	85	572	428	141	241	6.035	7.501

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 630 y 567 millones de euros (606 y 549 millones de euros respectivamente en 2013) porque, tal y como se menciona en la Nota 22, 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 2014 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable (fundamentalmente intereses devengados no pagados y aplicación del método del coste amortizado). Los vencimientos de la deuda no incluyen intereses. El valor razonable recogido en la tabla anterior es calculado como sigue:

- Para obligaciones a tipo fijo, sujetas a cambios de valor por variaciones de los tipos de interés de mercado: al estar cotizados en un mercado activo, se utiliza la valoración en dicho mercado.
- Para deuda con entidades de crédito contratadas a tipo fijo, igualmente sujetas a cambios de valor por variaciones de los tipos: como descuento de los flujos futuros de la deuda a un tipo de interés de mercado, calculado mediante un modelo de valoración interno.
- Por último, para la deuda con entidades de crédito contratada a un tipo de interés variable: se considera que no existen diferencias significativas entre el valor razonable de esta y su valor contable por lo que se incluye este último.

## b.3) Información sobre límites y disponible de proyectos de infraestructuras

A continuación se desglosa un cuadro comparativo que permite analizar el importe de deuda no dispuesta al cierre del ejercicio:

Millones de euros	2014				2013			
	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda contable	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda contable
Autopistas	8.756	8.195	561	8.118	8.052	7.300	752	7.209
Autopistas Estados Unidos	5.204	4.705	499	4.652	4.471	3.802	669	3.743
Autopistas Españolas	2.368	2.350	18	2.342	2.347	2.319	29	2.306
Resto de autopistas	1.184	1.140	44	1.124	1.234	1.180	54	1.160
Construcción	149	149	0	148	152	152	0	150
Servicios	499	354	145	341	444	282	162	271
Total deuda financiera	9.405	8.699	706	8.608	8.648	7.734	914	7.631

Las discrepancias existentes entre el total de la deuda dispuesta y de la deuda contable a 31 de diciembre de 2014 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 706 millones disponibles (914 millones a 31 de diciembre de 2012), 499 millones corresponden fundamentalmente a deudas no dispuestas para financiar autopistas en construcción en Estados Unidos. Cabe mencionar que este importe disponible está asociado exclusivamente a los proyectos, de acuerdo a la propia naturaleza y funcionamiento de los mismos, tal y como se comenta a continuación.

#### b.4) Garantías y covenants de la deuda de proyectos

La deuda clasificada como deuda de proyectos corresponde a deuda sin recurso a los accionistas de los proyectos o con recurso limitado a las garantías otorgadas. Las garantías otorgadas por filiales de Ferrovial en relación a la deuda de estos proyectos se describen en la Nota 22 de pasivos contingentes. Aquellos préstamos otorgados a sociedades de proyectos como operaciones puente para una posterior ampliación de capital de los socios, y que están completamente garantizados por éstos (denominados Equity Bridge Loans), se clasifican como Deuda excluidos proyectos de infraestructuras (ver Nota 18.2 a continuación).

A fecha 31 de diciembre de 2014 todas las sociedades concesionarias de autopistas cumplen con los *covenants* vigentes, excepto en:

- Autopistas R4 y Madrid Levante por encontrarse la deuda vencida ya que se encuentran en proceso de concurso de acreedores desde el ejercicio 2012 tal y como se comenta anteriormente.
- SH-130. Tal y como se comenta en el punto b.1 anterior, el acuerdo de “waiver” en relación al pago de los intereses de la deuda se ha renovado hasta enero de 2016 permaneciendo las condiciones del resto de la deuda sin variación y continuando mientras tanto el proceso de renegociación abierto.

### 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	2014			2013			Variación 2014- 2013
	Largo plazo	Corto plazo	Total	Largo plazo	Corto plazo	Total	
Deuda Corporativa	0	0	0	24	0	24	-24
Bonos y Obligaciones	1.298	29	1.327	985	25	1.010	317
Préstamos puente Financiación de Proyectos	14	0	14	0	0	0	14
Resto	63	63	126	84	50	134	-8
<b>Total deudas financieras excluidos proyectos de infraestructuras</b>	<b>1.375</b>	<b>92</b>	<b>1.467</b>	<b>1.093</b>	<b>75</b>	<b>1.168</b>	<b>299</b>

#### Deuda corporativa, Bonos y Obligaciones y préstamos puente de financiación de proyectos

Se produce un aumento neto del endeudamiento por 299 millones de euros, correspondiente fundamentalmente, a la emisión con fecha 9 de julio de 2014 del tercer bono corporativo por un importe de 300 millones de euros, con un plazo de amortización de hasta 10 años y a un precio de 113 puntos básicos sobre midswaps, con un cupón del 2,5% pagadero anualmente.

De esta forma, la deuda ex proyectos se compone fundamentalmente de tres bonos corporativos emitidos el 30 de enero de 2013, el 29 de mayo de 2013 y el 9 de julio del ejercicio 2014 por importe nominal de 500, 500 y 300 millones de euros y vencimientos en 2018, 2021 y 2024 respectivamente (ver nota a.2 a continuación).

Con respecto a los Préstamos Puente de Financiación de Proyectos por 14 millones de euros, se corresponden a la financiación de la Planta de tratamiento de residuos de Milton Keynes en el presente ejercicio la cual se considera con recurso al estar garantizada por los socios.

#### Resto

En la línea de Resto se encuentran fundamentalmente los créditos bancarios y leasing financiero de la división de Servicios por 42 millones de euros y 39 millones de euros respectivamente (41 millones de euros y 42 millones de euros en 2013) y de la división de Construcción por 27 millones de euros y 6 millones de euros respectivamente (15 millones de euros y 8 millones de euros en 2013).

## a.2) Vencimientos por divisa y valor razonable de la deuda excluidos proyectos de infraestructuras

Deuda financiera	Divisa	Valor razonable 2014	Saldo contable 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020 o más	Total vencimientos
Deuda Corporativa y bonos		1.421	1.327	1	0	0	500	0	800	1.301
	EUR	1.421	1.327	1	0	0	500	0	800	1.301
Resto		140	140	50	32	10	2	8	10	113
	EUR	70	70	18	10	10	1	1	2	41
	GBP	49	49	31	19	0	0	0	0	50
	PLZ	14	14	0	3	1	0	2	8	14
	CLP	7	7	1	1	0	1	5	0	8
Total deuda financiera excluidos proyectos de infraestructuras		1.561	1.467	51	32	10	502	8	810	1.414

Las diferencias existentes entre el total de vencimientos de la deuda bancaria y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2014 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 2014 se estima en 1.561 millones de euros (1.187 millones de euros a 31 de diciembre de 2013).

Respecto a los vencimientos de 2015 ascienden a 51 millones de euros y corresponden fundamentalmente a la deuda asociada a sociedades del grupo Amey por 31 millones de euros. Los vencimientos de la deuda no incluyen intereses.

## a.3) Información sobre límites y disponible

A continuación se presenta un cuadro comparativo que permite analizar el importe de deuda financiera no dispuesta al cierre del ejercicio:

Millones de euros	2014				2013			
	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda consolidada	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda consolidada
Deuda Corporativa	2.051	1.301	750	1.327	1.675	1.030	645	1.034
Resto	314	113	201	140	403	111	292	134
Total deuda financiera	2.365	1.414	951	1.467	2.078	1.141	937	1.168

Las diferencias existentes entre el total de la deuda bancaria y de la deuda contable a 31 de diciembre de 2014 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 750 millones de euros, sin disponer, con vencimiento en 2019.

## a.4) Rating corporativo

Las agencias de calificación financiera Standard&Poors y Fitch han emitido su opinión sobre la calificación financiera de la deuda corporativa de Ferrovial a diciembre 2014, situándose en un BBB y BBB con perspectiva estable respectivamente y, por tanto, dentro de la categoría de "Grado de inversión".

## b) Tesorería y equivalentes del resto de sociedades

El criterio seguido a efectos de la clasificación de Tesorería y Equivalentes tanto a corto plazo como a largo plazo es el mismo que el seguido en las Cuentas Anuales del 2013, correspondiendo 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 se encuentran constituidas una serie de cuentas restringidas por 97 millones de euros, compuestas fundamentalmente por 58 millones de euros en la división corporativa vinculados a determinados contratos de derivados "equity swaps", así como 21 millones en la división de construcción como garantía de pasivos financieros contratados con entidades de crédito.

## 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 151 millones de euros (146 millones de euros a 31 de diciembre de 2013), de los cuales 99 millones corresponden a la división de Autopistas, 38 millones corresponden a la división de Servicios y 11 millones a la división de Construcción.
- Depósitos y fianzas a largo plazo por importe de 22 millones de euros (23 millones de euros a 31 de diciembre de 2013).
- Pasivos comerciales a largo plazo de la actividad de Servicios en el Reino Unido por importe de 11 millones de euros (9 millones de euros a 31 de diciembre de 2013).

## 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 2014 y 2013:

Conceptos	Saldos al 31/12/2014	Saldos al 31/12/2013	Variación 2014-2013
Acreedores comerciales	1.746	1.661	85
Obra certificada por anticipado (Nota 13.c)	774	616	158
Anticipos de clientes (Nota 13.c)	239	158	82
Retenciones realizadas a proveedores	220	222	-2
Total Acreedores comerciales	2.979	2.657	322

La partida de acreedores comerciales experimenta un incremento de 85 millones de euros respecto al saldo registrado a 31 de diciembre de 2013, como consecuencia de un doble efecto: de un lado el incremento de actividad de Servicios en Reino Unido por importe de 156 millones de euros, y de otro lado una disminución de los acreedores comerciales de la división de Construcción por importe de 78 millones de euros.

Respecto a los incrementos de la Obra certificada por Anticipado y de los Anticipos, éstos se encuentran descritos en la Nota 13 c) Otra información complementaria de contratos de construcción y otros contratos registrados por el método del grado de avance.

El importe en libros de las cuentas de acreedores comerciales se aproxima a su valor razonable.

### b) Obligación de información en relación al pago de proveedores establecida en la disposición adicional tercera de la Ley 15/2010

En cumplimiento del deber de informar el periodo medio de pago a proveedores, establecido en la disposición adicional tercera de la ley 15/2010 (conforme a la nueva redacción dada por la disposición final segunda de la ley 31/2014 de reforma de la ley de Sociedades de Capital), la Sociedad informa que el periodo medio de pago a proveedores de todas las sociedades del Grupo domiciliadas en España ha sido de 53 días.

No habiendo emitido a la fecha de la formulación de estas cuentas anuales el Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, la resolución requerida en el apartado 4 de dicha disposición adicional tercera por la que se desarrolle la metodología para el cálculo del periodo medio de pago, a efectos de dicho cálculo se han considerado los días transcurridos desde la fecha de emisión de la factura y la fecha de pago, sin haber descontado el plazo de gestión que habitualmente transcurre entre la recepción de la factura y su registro contable.

### c) Otras deudas no comerciales

El detalle del epígrafe “Otras deudas no comerciales” es el siguiente:

Conceptos	Saldos al 31/12/2014	Saldos al 31/12/2013	Variación 2014-2013
Remuneraciones pendientes de pago	154	150	4
Deudas con Hacienda Pública	235	328	-92
Otros acreedores	69	50	18
Total Otras deudas no comerciales	458	528	-70

En epígrafe Remuneraciones pendientes de pago se recogen las retribuciones del personal devengadas y no pagadas durante el ejercicio, por importe de 154 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 beneficio antes de impuestos y gasto por impuesto ajustado

El beneficio antes de impuestos del ejercicio ha ascendido a 504 millones de euros. Para llegar al resultado fiscal (507 millones de euros) es necesario ajustar los siguientes conceptos que por su naturaleza corresponden a ingresos o gastos que no generan tributación:

- Eliminación de los resultados de las sociedades integradas por puesta en equivalencia que conforme a la normativa contable se presentan ya netos de su impacto fiscal por importe de 138 millones de euros.
- Diferencias permanentes: Corresponden a resultados, bien sean positivos o negativos, que no están sujetos a tributación o que no generan un gasto deducible. La principal diferencia existente en 2014 se produce en Estados Unidos donde 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.
- Otros conceptos: corresponde fundamentalmente al no reconocimiento en España 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.

Por otro lado es necesaria la conciliación del gasto por impuesto del ejercicio (152 millones de euros) con el gasto por impuesto ajustado (140 millones de euros) consecuencia de las regularizaciones de ejercicios anteriores por importe de 12 millones de euros y que se explican en dos sentidos:

- Gastos que finalmente fueron considerados deducibles en las liquidaciones definitivas del impuesto de sociedades presentadas en su mayoría en Julio de 2014 que generan un impacto positivo por importe de 34 millones de euros (principalmente en España y Reino Unido).
- Impacto negativo de 46 millones de euros por la actualización del tipo impositivo en España con motivo de la publicación de la nueva Ley 27/2014 del Impuesto de Sociedades con fecha 27 de noviembre que establece una bajada del tipo al 28% durante el año 2015 y un 25% a partir de 2016 y sucesivos.

En las siguientes tablas se representa el detalle de la conciliación explicada para los ejercicios fiscales 2014 y 2013 que devengan unos tipos de gravamen sobre el resultado fiscal para todo el grupo del 28% y 25% respectivamente:

Millones de euros	2014				
	España	Reino Unido	EE.UU.	Resto países	Total
Beneficio antes de impuestos	85	233	3	183	504
Resultado sociedades integradas por puesta en equivalencia	-7	-80	0	-52	-138
Diferencias permanentes	-13	0	70	12	69
Otros	57	0	15	0	73
Resultado fiscal	122	153	88	143	507
Gasto por impuesto del ejercicio	65	19	30	38	152
Regularización de impuesto ejercicios anteriores	-28	10	1	5	-12
Gasto por impuesto ajustado	36	29	32	44	140
<i>Tipo efectivo sobre resultado fiscal</i>	<i>30%</i>	<i>19%</i>	<i>36%</i>	<i>30%</i>	<i>28%</i>
<i>Tipo efectivo del país</i>	<i>30%</i>	<i>22%</i>	<i>36%</i>	<i>26%</i>	

Millones de euros	2013				
	España	Reino Unido	EE.UU.	Resto países	Total
Beneficio antes de impuestos	126	460	-13	296	869
Resultado sociedades integradas por puesta en equivalencia	-3	-303	0	-69	-375
Diferencias permanentes	40	-3	49	-43	42
Otros	199	-44	3	58	215
Resultado fiscal	361	109	39	242	752
Gasto por impuesto del ejercicio	122	34	-10	22	168
Regularización de impuesto ejercicios anteriores	-10	-9	19	20	20
Gasto por impuesto ajustado	112	25	9	42	188
<i>Tipo efectivo sobre resultado fiscal</i>	<i>31%</i>	<i>23%</i>	<i>23%</i>	<i>17%</i>	<i>25%</i>
<i>Tipo efectivo del país</i>	<i>30%</i>	<i>25%</i>	<i>36%</i>	<i>25%</i>	

## 21.2. Composición del gasto por impuesto del ejercicio

Se presenta a continuación el detalle del gasto por impuesto del ejercicio correspondiente al ejercicio 2014 y 2013 diferenciando la parte correspondiente al impuesto corriente del mismo, al impuesto diferido y a las regularizaciones de ejercicios anteriores:

Millones de euros	2014	2013
Gasto por impuesto del ejercicio	152	168
<i>Gasto por impuesto corriente</i>	<i>101</i>	<i>88</i>
<i>Gasto por impuesto diferido</i>	<i>40</i>	<i>100</i>
<i>Regularización de impuesto ejercicios anteriores</i>	<i>12</i>	<i>-20</i>

### 21.3. Movimiento de activos y pasivos diferidos

A continuación se detallan los movimientos de los activos y pasivos diferidos durante el ejercicio 2014:

Millones euros	Balance 01/01/2014	Trasposos	Regularizaciones y otros	Cargo/abono cuenta de resultados	Cargo/abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	Balance 31/12/2014
<b>Diferidos de Activo</b>							
Créditos fiscales	705	-15	-93	99	0	35	731
Dif. criterio fiscal/contable	403	21	-13	-16	0	-1	395
Dif. valoraciones patrimonio	218	-12	-1	20	60	15	300
Otros conceptos	24	-24	-4	16	0	0	11
<b>Total</b>	<b>1.350</b>	<b>-30</b>	<b>-111</b>	<b>119</b>	<b>60</b>	<b>50</b>	<b>1.438</b>

Millones euros	Balance 01/01/2014	Trasposos	Regularizaciones y otros	Cargo/abono cuenta de resultados	Cargo/abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	Balance 31/12/2014
<b>Diferidos de Pasivo</b>							
Diferidos fondo de comercio	207	-3	-15	0	0	5	193
Dif. criterio fiscal/contable	801	10	-49	135	-1	55	952
Dif. valoraciones patrimonio	52	2	-1	-4	41	0	91
Otros conceptos	57	-9	-2	27	0	1	75
<b>Total</b>	<b>1.117</b>	<b>-1</b>	<b>-67</b>	<b>159</b>	<b>40</b>	<b>61</b>	<b>1.310</b>

La columna de regularizaciones y otros recoge principalmente el impacto en la cuenta de resultados por la actualización del tipo impositivo en España.

Los impuestos diferidos existentes a 31 de Diciembre de 2014 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 731 millones de euros, de los cuales 705 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:

Pais	Créditos fiscales por Bases imponibles negativas	Periodo de prescripción	Crédito fiscal máximo	Crédito fiscal activado
Grupo Consolidado Fiscal Español	1.521	No prescriben	380	380
Resto de España	23	No prescriben	6	2
Grupo Consolidado Fiscal EE.UU	1.867	2025-2034	654	319
Resto	146	2015-No prescriben	36	3
<b>Total</b>	<b>3.557</b>		<b>1.076</b>	<b>705</b>

Además, Ferrovial tiene acreditadas deducciones por doble imposición, reinversión y otros conceptos pendientes de aplicar al 31 de diciembre de 2014 por importe de 192 millones de euros (194 millones en 2012) de los cuales se encuentran activados 26 millones de euros.

#### Grupo consolidado fiscal español:

A efectos de analizar la recuperabilidad de los créditos fiscales del Consolidado Fiscal de Ferrovial en España, se 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. En base a este modelo, se encuentran todos los créditos fiscales activados, pues si bien tras la Reforma Fiscal de 2014 se establece un límite de utilización anual, se ha eliminado la prescripción temporal, por lo que se considera que estas serán recuperables en su totalidad. Por tanto se recuperan antes de que prescriban la totalidad de los créditos fiscales generados por bases imponibles negativas, por importe de 380 millones de euros, y 26 millones de euros de créditos por deducciones, por lo que se mantiene su activación en el Balance.

#### Grupo consolidado fiscal EEUU:

A efectos de analizar la recuperabilidad se ha elaborado un modelo con el fin de analizar la recuperación de los créditos fiscales del Grupo Fiscal de EEUU. Tras realizar diversas sensibilidades, en determinados escenarios no se recuperan todos los créditos fiscales disponibles o la recuperación se produce a muy largo plazo, por lo que únicamente se ha reconocido un activo de 314 millones de euros frente a un crédito fiscal máximo de 654 millones de euros. A pesar de que es previsible que las sociedades del grupo fiscal de Estados Unidos van a generar bases imponibles negativas en los próximos ejercicios, sin embargo se prevé que la mayoría de las bases imponibles negativas activadas se recuperen en el corto plazo con motivo de la desinversión del proyecto de Indiana (ver nota 9).

*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 (196 millones de euros).
- Diferidos originados como consecuencia de diferencias fiscales y contables en el reconocimiento de ingresos por importe de 67 millones de euros, principalmente en la división de construcción.
- Diferencias por gastos financieros en sociedades concesionarias de España, que fiscalmente son objeto de activación y posterior amortización, mientras que contablemente se registran como gasto en el periodo de devengo (69 millones de euros).
- Amortizaciones contablemente aceleradas (46 millones de euros).

Dentro de los pasivos el saldo corresponde fundamentalmente a:

- Amortizaciones fiscalmente aceleradas (203 millones de euros).
- Diferencias entre provisiones fiscales y contables (289 millones de euros).
- Diferencias entre valores fiscales y contables de sociedades asociadas (307 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 279 millones de euros y 88 millones de euros en el pasivo.

*d) Impuestos diferidos por fondos de comercio*

Se recogen los impuestos diferidos pasivos relacionados con la deducción fiscal del fondo de comercio internacional por importe de 193 millones de euros.

A continuación se detallan los movimientos de los activos y pasivos diferidos durante el ejercicio 2013:

Millones euros	Balance 01/01/2013	Trasposos	Regularizaciones y otros	Cargo/abono cuenta de resultados	Cargo/abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	Balance 31/12/2013
<b>Diferidos de Activo</b>							
Créditos fiscales	677	0	8	29	0	-9	705
Dif. criterio fiscal/contable	424	7	15	-40	0	-3	403
Dif. valoraciones patrimonio	474	1	-42	31	-241	-5	218
Otros conceptos	34	-10	1	-18	10	1	18
<b>Total</b>	<b>1.609</b>	<b>-2</b>	<b>-18</b>	<b>2</b>	<b>-231</b>	<b>-16</b>	<b>1.344</b>

Millones euros	Balance 01/01/2013	Trasposos	Regularizaciones y otros	Cargo/abono cuenta de resultados	Cargo/abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	Balance 31/12/2013
<b>Diferidos de Pasivo</b>							
Diferidos fondo de comercio	183	-1	22	4	0	-1	207
Dif. criterio fiscal/contable	830	0	-103	92	0	-18	801
Dif. valoraciones patrimonio	59	-6	-1	4	-4	0	52
Otros conceptos	7	4	44	2	0	0	57
<b>Total</b>	<b>1.079</b>	<b>-3</b>	<b>-38</b>	<b>102</b>	<b>-4</b>	<b>-19</b>	<b>1.117</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. Se considera que las posibles contingencias significativas de carácter tributario se encuentran adecuadamente provisionadas al cierre del ejercicio.

Los principales procesos de inspección en curso afectan actualmente a las entidades: Ferrovial, S.A. (Grupo Ferrovial, S.A.), Ferrovial Servicios, S.A., Ferroserv Servicios Auxiliares, S.A. y Ferrovial Agroman 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).

## 21.5 Régimen fiscal aplicable a Ferrovial S.A

Ferrovial, S.A. está acogida al régimen de consolidación fiscal desde el ejercicio 2002. Las sociedades que integran el Grupo Consolidado Fiscal junto con Ferrovial, S.A. para el ejercicio 2014 son las que se indican en el Anexo II.

Así mismo, la entidad se ha acogido durante el ejercicio 2014 al régimen fiscal establecido en los artículos 116 a 119 del Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades ("TRLIS"). Dicho régimen resulta de aplicación desde el 1 de enero de 2014. Dado que la aplicación de dicho régimen tiene efecto en la tributación de los posibles dividendos o plusvalías obtenidos por los accionistas de la sociedad, se adjunta como Anexo I a estas cuentas anuales consolidadas, una nota descriptiva del tratamiento fiscal aplicable a los accionistas, así como información relativa a los resultados fiscales obtenidos por Ferrovial S.A que los accionistas deben conocer a efectos de la aplicación de dicho régimen.

## 22. Pasivos y 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:

#### *a) Litigios en relación al negocio de Autopistas*

- Autopista R-4 Madrid Sur: El proceso concursal de la autopista Radial 4, continúa durante el ejercicio 2014 en la fase común sin que se hayan producido modificaciones sustanciales respecto a la situación a 31 de diciembre de 2013. Igualmente siguen abiertos los litigios relativos a la expropiación del suelo, como las reclamaciones relativas a las compensaciones pendientes de pago por parte de la Administración.
- Autopista Madrid Levante: En relación al proceso de concurso 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 ponía fin a la fase común del concurso e iniciaba la fase de Convenio. El 22 de mayo de 2014 se presentó la Propuesta de Convenio ante el Juzgado de lo Mercantil Número 2 de Madrid, que fue admitida a trámite el 17 de junio de 2014. Inicialmente la junta de acreedores que iba a aprobar dicho convenio estaba prevista para el 18 de julio de 2014, no obstante, la Junta de Acreedores de 18 de julio de 2014 fue suspendida tras la solicitud realizada por el Abogado del Estado del mismo día de la Junta, fijándose como nueva fecha de la Junta el 19 de septiembre de 2014 que también fue suspendida por el Juez con motivo de la publicación del Real Decreto-Ley 11/2014, de medidas urgentes en materia concursal. En virtud de esta modificación, se fija como nueva fecha de la Junta de Acreedores para el 4 de marzo del 2015.

Con posterioridad al cierre del ejercicio, el 22 de enero de 2015 las sociedades concursadas han presentado una solicitud de desistimiento de a Propuesta de Convenio presentada el pasado 22 de mayo de 2014 por la constatación de la imposibilidad de aprobar dicha propuesta ante la negativa de los bancos. Se tiene conocimiento de la presentación por la Administración ante el Juzgado del Convenio que está tratando de aprobar en todas las concesionarias actualmente en concurso.

Es previsible por tanto que Ferrovial termine perdiendo el control de los proyectos. Mientras tanto, Ferrovial sigue consolidando las pérdidas de ambos proyectos en sus estados financieros, por lo que el valor en libros consolidados de los mismos es negativo. En concreto a 31 de diciembre de 2014 dicho valor para la R4 es de -77 millones de euros y para la AP 36 de -61 millones de euros.

- Autopista M-203: Con fecha 24 de Abril de 2014 la Concesionaria ha formulado demanda ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid solicitando la resolución del contrato de concesión por incumplimiento de la administración concedente y la anulación de las penalidades impuestas a la concesionaria. Tras la contestación presentada por la Comunidad de Madrid y, una vez celebrada la fase de prueba, las actuaciones del pleito se han dado por concluidas para la emisión de sentencia. Con posterioridad al cierre del ejercicio 2014, el 12 de febrero de 2015 se ha notificado sentencia por la que se estima íntegramente el recurso contencioso-administrativo interpuesto, es decir, estima la resolución del contrato de concesión formulado por la Concesionaria, y reconoce un derecho a compensación económica derivado de dicha resolución de contrato, anulando la Orden de Imposición de penalidades de 6 de agosto de 2013. No obstante, es preciso señalar que la sentencia todavía no es firme, pues la Comunidad de Madrid dispone de un plazo de 10 días hábiles para recurrir la misma en casación ante el Tribunal Supremo.

A 31 de diciembre de 2014 el valor neto contable de este activo es de 47 millones de euros, neto de una provisión de 16 millones de euros. El mencionado valor en libros es el importe que la sociedad considera como recuperable de la Administración ajustado por el riesgo de ejecución de determinadas garantías aportadas en relación con este proyecto (Ver nota 22.3)



*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 2014 es de 163 millones de euros (190 millones de euros en 2013) y corresponde a un total de aproximadamente 115 litigios. Los principales litigios por su importe en esta área de actividad son los siguientes:

- Muelle del Prat: Corresponde a una reclamación relativa a la obra de la nueva terminal de contenedores del Puerto de Barcelona. Dicha obra fue ejecutada por Ferrovial Agroman en UTE con otras empresas. La demanda fue interpuesta por el Puerto de Barcelona en septiembre de 2011 contra todas las empresas que participaban en la ejecución, por importe de 97 millones de euros y el motivo son daños generados por un accidente ocurrido durante los trabajos de construcción. En 2013 se dicta sentencia que estima parcialmente la demanda interpuesta por el cliente, condenando solidariamente a los demandados al pago de 20,9 millones de euros más intereses. En el primer semestre de 2014 las compañías aseguradoras cubren parcialmente el pago de la sentencia anterior. La parte no cubierta se encuentra pendiente de recurso de apelación presentado por los miembros partícipes de la citada UTE.
- Arbitraje en relación a las obras del aeropuerto de Varsovia: Corresponde a una reclamación dirigida a la UTE formada por Ferrovial Agroman y a Budimex por cancelación del contrato de ejecución de la terminal 2 del aeropuerto de Varsovia. En 2007 el cliente ejecuto un aval otorgado por 13,5 millones de euros e interpuso una demanda contra la UTE constructora por un importe total de 67 millones de euros. La UTE constructora por su lado presento reclamaciones al cliente por la ejecución ilegal del aval y por cantidades pendientes de cobro por un importe de 54,5 millones de euros. En septiembre de 2012 y tras una resolución positiva de la corte arbitral (confirmada en 2013 por el Tribunal Supremo) el cliente ha procedido a devolver el aval ejecutado y a abonar los intereses devengados desde que se produjo la ejecución. El asunto de fondo sigue pendiente de resolución por parte de la corte arbitral.

Con respecto al resto de litigios mencionados en la memoria consolidada del ejercicio 2013, no se han producido cambios significativos durante el ejercicio 2014 que puedan suponer una contingencia adicional y/o significativa a las ya mencionadas en la misma.

*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, por los cuales se han provisionado 8 millones de euros (1 millones de euros en 2013), (ver nota 17), así como relativas a recuperabilidad de los saldos a cobrar de clientes por los que existe una provisión de 10 millones de euros a cierre del ejercicio.

Respecto al negocio de Servicios España, el principal litigio que la sociedad tenía abierto a diciembre de 2014, es el relativo a una Resolución del Consejo Nacional de Mercados y la Competencia notificada el pasado 15 de enero de 2015, por la que se impone a las sociedades del grupo Cespa y Cespa G.R. y a otras empresas del sector de gestión de residuos y saneamiento urbano, una sanción por la participación en un acuerdo de reparto del mercado. En concreto la sanción impuesta a Cespa S.A. asciende a 13,6 millones de euros. Actualmente Cespa, S.A., está trabajando en la elaboración de un recurso ante la Audiencia Nacional contra dicha resolución, venciendo el plazo para la elaboración del mismo en el plazo de dos meses desde su notificación. En opinión de los asesores legales de la compañía existen argumentos muy sólidos para la impugnación de dicha resolución, por lo que en base a dichos argumentos, el Grupo ha decidido no registrar ningún tipo de provisión en relación a este litigio.

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 del 2013, Amey inició un procedimiento judicial al respecto que se espera se resuelva en el ejercicio 2015.

*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 2014 el saldo de avales otorgados era de 4.620 millones de euros (4.038 millones de euros en 2013).

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 3.074 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	2014	2013
Construcción	3.074	2.751
Autopistas	177	190
Servicios	994	740
Aeropuertos	28	6
Resto	348	351
Total	4.620	4.038

Del importe total de avales del grupo, 240 millones de euros garantizan las inversiones comprometidas en el capital de proyectos de infraestructuras, como se menciona en la nota 22.3., y 15 millones de euros que garantizan posibles desembolsos de capital adicionales en proyectos sólo si se producen determinados eventos (capital contingente) como se describe en la nota 22.2.b.1.

#### *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 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 en la medida que podrían implicar en el futuro desembolsos adicionales de capital si llegasen a cumplir los eventos garantizados (ver b.1. garantías de capital contingente).

Igualmente existen otras garantías otorgadas a sociedades integradas por puesta en equivalencia que es relevante detallar (ver b.2.)

b.1) Garantías otorgadas a sociedades proyectos que podrían implicar en el futuro desembolsos adicionales de capital si llegasen a cumplir los eventos garantizados (Garantías de 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 o con recurso limitado a las garantías otorgadas. A este efecto existen garantías otorgadas por sociedades ex proyectos en favor de sociedades de proyecto, cuya ejecución, en el caso de cumplimiento del evento que las genere, podría implicar desembolsos en favor de estas últimas distintos al capital o inversión comprometida mencionado en la nota 22.3, dichas garantías se denominan garantías de capital contingente.

A continuación se desglosan las garantías de esta naturaleza vivas a 31 de diciembre de 2014 en proyectos integrados por Integración Global, detallando la sociedad beneficiaria, el concepto que cubre la garantía y el importe máximo de las mismas. Señalar que los importes que se indican son los que corresponden a Ferrovial:

Sociedad Beneficiaria (Proyecto)	Concepto Garantía	Importe
Auto-Estradas Norte Litoral	Garantía limitada a cubrir sobrecostos de expropiaciones	1
Azores	Garantía aportación capital en situación de desequilibrio patrimonial de la concesionaria entre 2014 y 2017	6
R4 Madrid Sur	Garantía rescisión de la concesión	15
Ausol	Garantía para cubrir Servicio de Deuda por déficit de caja hasta 30 millones de euros. Igualmente cubre amortización anticipada a vencimiento hasta 18 millones de euros. Limite máximo conjunto de 30 millones de euros	30
LBJ	Garantía para cubrir la cuenta de reserva del servicio de la deuda en el caso de que exista déficit de caja en el momento de entrada en explotación	34
Subtotal Garantías Proyectos Cintra		87
Conc. Prisiones Lledoners	Garantía técnica por incumplimiento de restitución al banco en caso de resolución del contrato. No cubre en caso de insolvencia (falta de pago) o incumplimiento del Concedente	76
Conc. Prisiones Figueras	Garantía técnica de restitución al banco en tres casos concretos relacionados con licencia obras, PGOU y modificados. No cubre en caso de insolvencia (falta de pago) o incumplimiento del Concedente	72
Subtotal Garantías Proyectos Construcción		147
Total Garantías Proyectos Infraestructuras Integración Global		234

De los importes señalados en la tabla anterior, a 31 de diciembre de 2014, están provisionadas las garantías correspondientes a las autopistas de Azores por 6 millones de euros y de R4 por 15 millones de euros (ver nota 17). No existen avales garantizando este capital contingente.

A continuación se desglosan los importes relativos a las garantías corresponden al porcentaje de participación de Grupo Ferroviario en relación a la financiación de los proyectos de infraestructuras que se integran por Puesta en Equivalencia, cuya deuda por lo tanto no se integra en los Estados Financieros Consolidados del grupo.

Sociedad Beneficiaria	Concepto Garantía	Importe
407 East Extension (Cintra)	Garantía para restablecer ratios de coberturas mínimos (RCSD y LLR)	12
A-66 Benavente-Zamora (Cintra)	Garantía para cubrir sobrecostos de expropiaciones durante la fase de construcción	3
Serrano Park (Cintra)	Garantía limitada para cubrir las cuentas de reservas del servicio de la deuda y de mantenimiento en caso de déficit de caja	4
URBICSA	Garantía técnica por incumplimiento para cubrir las cuentas de reserva del servicio de la deuda. No cubre en caso de insolvencia (falta de pago) o incumplimiento del Concedente	52
Total Garantías Proyectos Infraestructuras Puesta en equivalencia		70

De los importes señalados en la tabla anterior, a 31 de diciembre de 2014, están provisionada la garantía Serrano Park (ver nota 17). Existen avales garantizando este capital contingente por importe de 15 millones de euros, correspondiendo a la 407 East Extension y A-66 Benavente-Zamora. Estos avales dentro del importe total mencionado en la nota 22.2.a.

#### b.2) Otras garantías otorgadas a favor de sociedades integradas por Puesta en Equivalencia

Por otra parte, también es importante detallar garantías técnicas otorgadas en favor de sociedades integradas por puestas en equivalencia, sean o no de proyecto. Diversas sociedades integradas por puesta en equivalencia son responsables de determinados contratos de servicios a largo plazo a través de una sociedad vehículo (SPV), constituidas habitualmente con otros socios financieros y con deuda proyecto. Estas sociedades vehículos se constituyen únicamente para este fin subcontratando la ejecución a otras sociedades de servicios de Ferroviario integradas por global. Esta últimas, prestan determinadas garantías técnicas sobre la correcta ejecución de los servicios subcontratados. Mediante estas garantías si se produce un incumplimiento contractual de determinados parámetros de calidad o servicio preestablecidos por el cliente, las sociedades integradas por global están obligadas a resarcir el daño causado a las sociedades integradas por puesta en equivalencia.

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 (196 millones de euros) y las relativas a los contratos de mantenimiento de viviendas para el Ministerio de Defensa británico (213 millones de euros), así como las otorgadas por Ferroviario Servicios a dos sociedades que ejecutan el mantenimiento del aeropuerto de Doha (54 millones de euros). Señalar que los importes anteriores corresponden al porcentaje o participación de Amey y Ferroviario Servicios y que no existen avales en ningún caso.

#### c) Garantías reales sobre activos propios

Las garantías reales sobre activos propios se describen en:

- Garantías sobre activos fijos, ver Nota 8.
- Garantías sobre depósitos o caja restringida, ver Nota 18.

#### d) Garantías recibidas de terceros

A 31 de diciembre de 2014 Ferroviario cuenta con garantías recibidas de terceros por un total de 752 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 Ferroviario Agroman en Estados Unidos por un importe total de 529 millones de euros, Grupo Budimex por 75 millones de euros y resto de sociedades constructoras por 148 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 de los proyectos o con recurso limitado a las garantías otorgadas, en las condiciones señaladas en la Nota 18. Desde un punto de vista de gestión, Ferroviario, 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
	2015	2016	2017	2018	2019 y siguientes	
Inversiones proyectos infraestructuras Integración Global	102	64	136	117	11	431
Autopistas	98	50	136	117	11	413
Servicios	3	14	0	0	0	18
Inversiones proyectos infraestructuras Puesta Equivalencia	44	27	14	36	0	121
Autopistas	15	3	7	0	0	25
Servicios	29	24	7	36	0	96
Inversiones proyectos infraestructuras Puesta Equivalencia (Construcción)	2	0	0	0	0	2
Total inversiones en proyectos infraestructuras	149	92	150	153	11	555

A 31 de diciembre de 2014 los compromisos totales de inversión ascienden a 555 millones de euros (436 millones de euros en 2013). El incremento en los compromisos de inversión está relacionado con la incorporación de la autopista 177, neteado por los desembolsos realizados durante el ejercicio.

Como se ha indicado en el apartado 22.2.a) de esta nota, parte de estos compromisos, en concreto 240 millones de euros, están garantizados con avales. Igualmente, se incluyen 32 millones de euros en las garantías mencionadas en el apartado b.1) correspondientes a capital contingente cuyo desembolso se considera altamente probable.

Adicionalmente, en la división de Servicios existen compromisos de adquisición de inmovilizado material por importe de 185 millones de euros (321 millones de euros en 2013), en relación a adquisición de maquinaria o construcción de plantas de tratamiento, y 19 millones de euros relacionado con compra de empresas correspondiente fundamentalmente a la adquisición del 30% restante de la sociedad chilena Steel por 17 millones de euros, el cual se encuentra provisionada (ver nota 17). A continuación se presenta un calendario de estos compromisos de la división de Servicios:

Millones de euros	2015	2016	2017	2018	2019 y siguientes	Total
Adquisición Inmovilizado Material	64	23	14	7	76	185
Adquisición Empresas	1	18	0	0	0	19
Total Servicios	65	41	14	7	76	203

Por último, señalar que respecto a estos últimos compromisos de la división de Servicios no están garantizados mediante avales.

*a) Compromisos por arrendamiento operativo y financiero*

El gasto reconocido en la cuenta de resultados durante el ejercicio 2014 correspondiente a arrendamientos operativos asciende a 299 millones de euros (240 millones de euros en 2013).

Los pagos mínimos totales futuros por los arrendamientos operativos no cancelables como arrendatario son los siguientes:

Millones de euros	2014					Total
	Corporación	Construcción	Autopistas	Servicios	Aeropuertos	
Menos de un año	4	21	3	40	0	68
Entre uno y cinco años	15	21	4	69	0	108
Más de cinco años	3	1	0	9	0	12
Arrendatario	22	42	7	117	0	189

Millones de euros	2013					Total
	Corporación	Construcción	Autopistas	Servicios	Aeropuertos	
Menos de un año	4	21	3	39	0	68
Entre uno y cinco años	17	22	6	53	0	97
Más de cinco años	5	1	0	13	0	19
Arrendatario	26	44	9	104	0	184

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 2014 es de 100 millones de euros (94 millones en 2013).

### 23. Deterioros y enajenaciones

A continuación se presenta el desglose de los principales resultados relativos a deterioros y enajenaciones:

#### Resultados reconocidos en 2014:

Los deterioros netos de dotaciones y reversiones registrados en el ejercicio 2014 ascienden a 5 millones de euros (5 millones de euros después de impuestos y minoritarios).

Por un lado, se han producido reversiones de deterioros por 7 millones de euros en la división de Autopistas (SH-130), con impacto en resultado neto de 7 millones de euros, al haberse materializado dicho riesgo en pérdidas operativas registradas en el ejercicio.

En sentido contrario, se han registrado deterioros de valor de -2 millones de euros en determinados activos de la División de Servicios que la compañía estima que su valor en libros era superior al valor recuperable (impacto en resultado neto de -2 millones de euros).

#### Resultados reconocidos en 2013:

A continuación se presenta el desglose de los principales resultados relativos a ventas y deterioros de activos significativos reconocidos en 2013, 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 2013	
Plusvalías por enajenaciones:	108	0	108	131
<i>Heathrow Airport Holdings</i>	40	0	40	82
<i>Construcción Polonia</i>	46	0	46	27
<i>Join ventures Amey</i>	20	0	20	20
<i>Otros</i>	1	0	1	1
Deterioros de valor	0	18	18	4
Deterioro y resultados por enajenaciones de inmovilizado	108	18	126	135

### 24. Ingresos de explotación

El detalle de los ingresos de explotación del grupo a 31 de diciembre de 2014 se desglosa a continuación:

Millones de euros	2014	2013
Cifra de Ventas	8.802	8.166
Otros ingresos de explotación	9	10
Total ingresos de explotación	8.811	8.176

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 185 millones de euros (149 millones de euros en 2013), 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 8 millones de euros (9 millones de euros en 2013).

### 25. Gastos de personal

La composición de los gastos de personal es la siguiente:

Millones de euros	2014	2013
Sueldos y salarios	2.116	1.922
Seguridad Social	429	382
Aportaciones a planes de pensiones	-6	6
Pagos basados en entrega de opciones sobre acciones	16	18
Otros gastos sociales	20	22
Total	2.575	2.351

La evolución del número de trabajadores a 31 de diciembre de 2014 y 2013 por categoría profesional y separando entre hombres y mujeres se muestra en la tabla siguiente:

	31.12.2014			31.12.2013			Variación
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	
Consejeros ejecutivos	2	0	2	2	0	2	0,0%
Alta dirección	11	1	12	11	1	12	0,0%
Directivos	382	67	449	374	61	435	3,2%
Titulados Sup. y de grado medio	7.147	2.281	9.428	6.607	2.057	8.664	6,4%
Administrativos	1.123	2.573	3.696	1.049	2.534	3.583	3,2%
Operarios y técnicos no titulados	39.675	15.826	55.501	39.382	14.010	53.392	4,0%
Total	48.340	20.748	69.088	47.425	18.663	66.088	4,6%

La plantilla media por divisiones de negocio es la siguiente:

	31.12.2014			31.12.2013			Variación
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	
Construcción	11.528	1.537	13.065	11.347	1.529	12.875	190
Corporación	201	140	341	195	141	336	5
Inmobiliaria	30	53	83	41	51	92	-9
Servicios	35.146	18.390	53.536	31.204	16.151	47.355	6.181
Concesiones	606	305	911	608	292	900	11
Aeropuertos	22	11	33	19	10	29	4
Total	47.533	20.435	67.968	43.414	18.174	61.587	6.381

## 26. Resultado financiero

a siguiente tabla muestra en detalle la variación del resultado financiero por conceptos en 2014 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.

Millones de euros	2014	2013	Variación (%)
<i>Ingresos financieros por financiación</i>	1	2	-15%
<i>Gastos financieros por financiación</i>	-374	-339	10%
Resultado financiación de proyectos de infraestructuras	-373	-337	11%
<i>Resultado derivados y otros ajustes valor razonable</i>	-9	7	-227%
<i>Resto de resultado financiero</i>	-11	-7	55%
Resto resultado financiero proyectos de infraestructuras	-20	0	n.s.
Total Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-393	-337	17%
<i>Ingresos financieros por financiación</i>	24	20	17%
<i>Gastos financieros por financiación</i>	-56	-73	-23%
Resultado financiero por financiación sociedades ex-proyectos	-33	-53	-38%
<i>Resultado derivados y otros ajustes valor razonable</i>	53	72	-27%
<i>Resto de resultado financiero</i>	-4	-15	-79%
Resto resultado financiero sociedades ex-proyectos	49	57	-13%
Total Resultado financiero de sociedades ex-proyectos	16	5	275%
Resultado financiero	-377	-333	13%

El resultado financiero por financiación de las sociedades proyectos de infraestructuras asciende en 2014 a -373 millones de euros (-337 millones de euros a 31 de diciembre de 2013). De este resultado -374 millones de euros corresponden al coste de la financiación externa de estas sociedades, que se ve ligeramente compensado por la remuneración devengada por los saldos mantenidos en tesorería y equivalentes e inversiones financieras a largo plazo (principalmente caja restringida) por importe de 1 millón de euros. Asimismo, se recoge también el efecto de las activaciones de gastos financieros de los proyectos en construcción, tal y como se muestra en el siguiente detalle:

Millones de euros	2014			2013		
	Gasto e ingreso financiero devengado	Gasto e ingreso activado en periodo de construcción	Gasto e ingreso financiero en PyG	Gasto e ingreso financiero devengado	Gasto e ingreso activado en periodo de construcción	Gasto e ingreso financiero en PyG
Total	-461	88	-373	-421	84	-337

Dentro del resultado por derivados y otros ajustes de valor razonable, se incluye fundamentalmente el efecto de derivados no eficientes. El resto de resultado financiero, por su parte, recoge diferencias de cambio y otros resultados con la consideración de financieros, pero no directamente vinculados a la financiación.

Por lo que respecta a las sociedades ex-proyectos, el resultado por financiación alcanza en el ejercicio los -33 millones de euros (-53 millones de euros a 31 de diciembre de 2013), correspondientes al coste de la deuda externa por -56 millones de euros y a los ingresos financieros obtenidos principalmente de las inversiones financieras realizadas por 24 millones de euros. La mejora en el gasto financiero respecto al pasado ejercicio se debe principalmente a que en 2013 se incluía en este saldo, un impacto de -16 millones de euros (-3 millones de euros en 2014) derivado de la amortización del préstamo corporativo.

El resultado por derivados y otros ajustes de valor razonable 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 38 millones de euros, derivado de la mejora de la cotización de la acción. Dentro del apartado de resto de resultado financiero de sociedades exproyectos, se incluyen otros conceptos como costes de avales e intereses de demora.

## 27. Resultado por acción

A continuación se presenta el cálculo del resultado básico por acción atribuido a la sociedad dominante:

	2014	2013
Resultado neto atribuible a la sociedad dominante (millones euros)	402	727
Número medio ponderado de acciones en circulación (miles acciones)	736.550	733.510
Menos número medio acciones propias (miles de acciones)	-2.831	0
Número medio de acciones para determinar el beneficio básico por acción	733.719	733.510
Resultado básico por acción (euros)	0,55	0,99

Resultado diluido por acción: Al 31 de diciembre de 2014 y a 31 de diciembre de 2013, en el grupo no existen acciones ordinarias potencialmente dilutivas ya que no ha existido emisión de deuda convertible y los sistemas retributivos vinculados a la acción o establecidos mediante entrega de opciones sobre acciones comentados en la Nota 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 Nota, y por lo tanto en ningún caso se prevé la existencia de efectos dilutivos debidos a dichos sistemas en el momento de su ejercicio por los empleados.

## 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 2014	Diciembre 2014 (cifras en millones de euros)			
	Flujo de caja excluidas proyectos de infraestructuras	Flujo de caja proyectos de infraestructuras	Eliminaciones	Flujo de caja consolidado
RBE	594	388	0	983
Cobro dividendos	615	0	-33	582
Pago de impuestos del ejercicio	-42	-20	0	-62
Devolución de impuestos de ejercicios anteriores	42	0	0	42
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros	-134	18	0	-116
Flujo de operaciones	1.076	386	-33	1.429
Inversión	-581	-365	77	-870
Desinversión	24	0	-13	11
Flujo de inversión	-557	-365	63	-859
Flujo de actividad	518	21	30	570
Flujo de intereses	-32	-263	0	-295
Flujo de capital procedente de socios externos	1	121	-63	59
Dividendo flexible	-275	0	0	-275
Compra de autocartera	-235	0	0	-235
Resto remuneración al accionista	-55	-41	33	-62
Total remuneración al accionista	-565	-41	33	-572
Variación tipo de cambio	85	-518	0	-433
Variación préstamos puente (financiación proyectos)	-14	0	0	-14
Otros movimientos de deuda (no flujo)	-38	-155	0	-193
Flujo de Financiación	-562	-856	-30	-1.448
Variación posición neta de tesorería	-43	-835	0	-878
Posición inicial	1.675	-7.027	0	-5.352
Posición final	1.632	-7.862	0	-6.230

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
Flujo de operaciones	1.048	272	-24	1.296
Inversión	-754	-704	152	-1.307
Desinversión	564	0	0	564
Flujo de inversión	-191	-704	152	-743
Flujo de actividad	858	-433	128	553
Flujo de intereses	-11	-286	0	-297
Flujo de capital procedente de socios externos	0	269	-152	117
Total remuneración al accionista	-523	-26	24	-525
Variación tipo de cambio	-47	151	0	104
Variación préstamos puente (financiación proyectos)	0	0	0	0
Otros movimientos de deuda (no flujo)	-85	-108	0	-193
Flujo de Financiación	-666	0	-128	-794
Variación posición neta de tesorería	192	-433	0	-241
Posición inicial	1.484	-6.595	0	-5.111
Posición final	1.675	-7.027	0	-5.352

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 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. En la última Junta de Accionistas, celebrada el pasado mes de junio de 2014, se acordó la modificación de la remuneración de los consejeros en su condición de tales, eliminando la vinculación de dicha remuneración con los resultados de la Sociedad y estableciendo una retribución de carácter fijo y otra por asistencia a las diferentes reuniones del Consejo y a sus diferentes Comisiones, quedando la retribución exclusivamente vinculada a su nivel de responsabilidad y dedicación y garantiza su independencia y compromiso con el largo plazo.

El cuadro siguiente muestra de manera individualizada la retribución estatutaria de los miembros del Consejo de Administración devengada durante los ejercicios 2014 y 2013. 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. Destacar que la partida relativa a Remanente corresponde con la retribución de carácter variable devengada hasta junio de 2014 con el anterior sistema retributivo.

Miles de euros CONSEJERO (a)	2014				2013			
	Asignación Fija <sup>(1)</sup>	Dietas	Remanente <sup>(2)</sup>	Total	Asignación Fija	Dietas	Remanente	Total
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	75	127	46	248	35	86	110	231
Santiago Bergareche Busquet	70	68	40	178	35	48	96	179
Joaquín Ayuso García	60	64	28	152	35	43	69	147
Íñigo Meirás Amusco	55	61	23	139	35	43	55	133
Jaime Carvajal Urquijo	55	60	23	137	35	47	55	137
Portman Baela, S.L.	55	55	23	132	35	45	55	135
Juan Arena de la Mora	55	71	23	148	35	65	55	155
María del Pino y Calvo-Sotelo	55	64	23	141	35	40	55	130
Santiago Fernández Valbuena	55	37	23	115	35	45	55	135
José Fernando Sánchez-Junco Mans	55	64	23	141	35	43	55	133
Karlov S.L.	55	44	23	121	35	36	55	126
Gabriele Burgio (hasta 16.12.2014)	52	59	23	133	35	58	55	148
Howard Lance (desde 18.12.2014)	3	6	0	9	0	0	0	0
TOTAL	698	779	319	1.795	420	599	771	1.790

(1) Asignación Fija + Asignación Fija Complementaria Ajustada desde 1 de julio.

(2) Remanente desde 1 de enero hasta 30 de junio.

(a) Permanencia en el cargo. A falta de indicación, el ejercicio completo.

En la misma fecha de formulación de estas cuentas el Consejo de Administración ha formulado y puesto a disposición de los accionistas el Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros al que se refiere el art. 541 de la Ley de Sociedades de Capital. Dicho informe describe con más detalle aspectos relativos a la política de remuneraciones de la Sociedad para el año 2014, la prevista para años futuros, el resumen global de cómo se aplicó la política de retribuciones durante el ejercicio 2014, así como el detalle de las retribuciones individuales devengadas por cada uno de los Consejeros durante el ejercicio 2014.

## 29.2. Retribución individualizada de los Consejeros Ejecutivos

## a) Retribuciones devengadas en los ejercicios 2014 y 2013.

Los dos Consejeros que tenían la condición de Ejecutivos en 2014 devengaron la siguiente retribución por el ejercicio de sus funciones, independientemente de las retribuciones mencionadas en el apartado anterior. Se incluye también información relativa al Vicepresidente Segundo que aunque en el ejercicio 2014 no ejerció funciones ejecutivas, ha ejercido opciones sobre acciones otorgadas en el ejercicio 2008 cuando era Consejero Ejecutivo.

(Importes en miles de euros)		2014						Total 2014
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	2.128	0	0	6	2.054	5.363	
Joaquín Ayuso García (2)	0	0	5	1.372	0	0	1.377	
Íñigo Meirás Amusco	970	1.910	0	132	3	2.054	5.070	
Total	2.145	4.038	5	1.505	9	4.109	11.810	

(1) En marzo de 2014, habiéndose cumplido íntegramente las condiciones acordadas, se ha abonado un número de acciones equivalente a las unidades asignadas en 2011, una vez practicadas las retenciones correspondientes. Se comunicó a la CNMV con fecha 18 de marzo de 2014.

(2) Joaquín Ayuso ha ejercido derechos sobre el Plan de Stock Options 2008. Este plan, del que conserva aún derechos, le fue otorgado cuando era Consejero Ejecutivo.

La información relativa al ejercicio 2013 se presenta en la siguiente tabla

(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	2.063	0	0	5	1.875	5.118	
Joaquín Ayuso García	0	0	38	413	0	625	1.076	
Íñigo Meirás Amusco	970	1.854	0	119	3	1.875	4.821	
<b>Total</b>	<b>2.145</b>	<b>3.917</b>	<b>38</b>	<b>532</b>	<b>8</b>	<b>4.375</b>	<b>11.015</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.

#### 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 2014 es el siguiente:

Planes de Opciones Consejeros Ejecutivos Situación a 31.12.2014	Opciones sobre acciones	Nº de acciones equivalentes	Precio de ejercicio €	% Capital Social
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Plan 2008	1.179.600	11,69	0,161
Joaquín Ayuso García (1)	Plan 2008	609.600	11,69	0,08
Íñigo Meirás Amusco	Plan 2008	558.000	11,69	0,08

(1) J. Ayuso conserva derechos sobre este plan que le fue otorgado cuando era Consejero Ejecutivo.

Plan Entrega Acciones vinculado a Objetivos Consejeros Ejecutivos Situación a 31.12.2014	Unidades	Nº de derechos de voto	% derechos de voto
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Asignación 2012	122.000	0,018%
	Asignación 2013	104.650	0,014%
	Asignación 2014	78.500	0,011%
Íñigo Meirás Amusco	Asignación 2012	122.000	0,017%
	Asignación 2013	104.650	0,014%
	Asignación 2014	78.500	0,011%

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 2014 por este concepto 5 miles de euros (en 2013, 38 miles de euros).

#### 29.4. Fondos y planes de pensiones o primas de seguros de vida

Al igual que en 2013, durante el ejercicio 2014 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 2014 el pago de 9 miles de euros y 8 miles de euros en 2013), 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 2013.

#### 29.5. Anticipos y créditos

A 31 de diciembre de 2014 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 2014 la siguiente retribución:

Retribuciones de la Alta Dirección	<i>(miles de euros)</i>	
	2014	2013
Retribución fija	4.472	4.404
Retribución variable	5.360	5.165
Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos	7.691	6.713
Ejercicio de planes retributivos de planes de opciones sobre acciones y/o otros instrumentos financieros (ver descripción)	3.080	1.389
Retribución en tanto que miembros de órganos de administración de otras sociedades del grupo, multigrupo o asociadas	21	25
Aportaciones a fondos o planes de pensiones u obligaciones contraídas por estos conceptos	[-]	[-]
Primas de seguro	15	17
<b>Total</b>	<b>20.639</b>	<b>17.712</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 en el apartado 29.2

Asimismo, la Sociedad tiene implantado un sistema de retribución flexible, denominado “Plan de Retribución Flexible”, que proporciona a los empleados la posibilidad de modificar de forma voluntaria su paquete retributivo de acuerdo a sus necesidades personales, sustituyendo parte de la retribución por la entrega de determinadas retribuciones en especie. Entre estos productos se incluye un seguro colectivo de vida y ahorro vinculado a jubilación. Los partícipes pueden solicitar que una parte de su retribución bruta anual sea satisfecha por la Compañía, en concepto de prima, a una póliza de seguro colectivo de vida y ahorro vinculado a jubilación. Por este concepto la Alta Dirección ha solicitado a la Compañía aportaciones por valor de 103 miles de euros en sustitución de las retribuciones mencionadas en el cuadro anterior (en 2013 215 miles de euros).

## 29.7. Otra información sobre la retribución

Con relación a los miembros de la Alta Dirección, incluido un Consejero Ejecutivo, los contratos entre Sociedad y Directivo contemplan de forma expresa el derecho a percibir las indemnizaciones establecidas en el artículo 56 del Estatuto de los Trabajadores en caso de despido improcedente.

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 2014 ha ascendido a 1.947 miles de € (1.883 miles € en 2013), de los que 438 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 2014 son los siguientes:

Participes	Fecha Aprobación	Fecha Plazo Máximo Ejecución	Precio Ej.	Op. Vivas 2014
Directivos O5 - Ferrovial (adicional)	03/07/2007	02/07/2015	17,74 €	14.400
Altos Directivos O6 - Ferrovial (adicional)	03/07/2007	02/07/2015	17,74 €	228.000
Directivos O7 - Ferrovial	23/11/2007	22/11/2015	14,35 €	3.917.840
Directivos O7 - Cintra	23/11/2007	22/11/2015	10,35 €	258.584
Altos Directivos O8 - Ferrovial	26/04/2008	25/04/2016	11,69 €	3.734.200
Número de acciones al final del ejercicio				8.153.024

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.

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 2014 y 2013, se detalla a continuación:

	2014	2013
Número de opciones al inicio del ejercicio	13.866.644	20.021.771
Planes concedidos	0	0
Renuncias y otros	-173.600	-840.436
Vencimientos planes	-3.061.400	-4.076.960
Opciones ejercitadas	-2.478.620	-1.237.731
Número de opciones al final del ejercicio	8.153.024	13.866.644

Al encontrarse los anteriores planes en periodo de ejercicio no generan gastos de personal de forma regular.

#### b) Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos

En el ejercicio 2009 la Sociedad decidió utilizar como sistema retributivo la entrega de acciones vinculada a objetivos. En este sentido, el 17 de diciembre de ese mismo año, la Sociedad decidió utilizar como sistema retributivo un plan vigente por 3 años consistente en la entrega de acciones de Ferrovial, S.A en el cual el número total de acciones que podría concederse anualmente al amparo de este Plan no podría exceder de 2.420.000, representativas del 0,33% del capital social de Ferrovial, S.A. La entrega dependía 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. El número de acciones vivas de este plan a 31 de diciembre de 2014 es de 1.674.519 acciones.

Asimismo, 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 número de acciones vivas de este segundo plan a 31 de diciembre de 2014 es de 2.777.369 acciones.

De esta forma el total de acciones vivas relacionadas con los mencionados sistemas retributivos es de 4.451.888.

El resumen de los movimientos en los mencionados sistemas retributivos durante los ejercicios 2014 y 2013 es el siguiente:

	2014	2013
Número de acciones al inicio del ejercicio	5.200.825	5.829.974
Planes concedidos	1.282.811	1.581.049
Planes liquidados	-1.893.350	-2.003.400
Renuncias y otros	-112.904	-129.299
Acciones ejercitadas	-25.494	-77.499
Número de acciones al final del ejercicio	4.451.888	5.200.825

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 2014 a 16 millones de euros (18 millones de euros en 2013), 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. Estos planes son liquidables en acciones, por lo que son valorados en el momento inicial de otorgamiento y no se reestima el valor sobre el inicialmente calculado, imputándose el mismo a gastos de personal con contrapartida en reservas.

### 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:

- 1) Que se realicen en virtud de contratos cuyas condiciones estén estandarizadas y se apliquen en masa a muchos clientes.
- 2) Que se realicen a precios o tarifas establecidos con carácter general por quien actúe como suministrador del bien o servicio de que se trate.
- 3) 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 2014 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 2014 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):

Nombre/ Denominación	Operaciones con Accionistas Significativos			2014			2013		
	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	37	49	0	(-)	(-)	(-)
	Ferrovial Servicios S.A. / filiales	Comercial	Prestación de la gestión integral de servicios en oficinas de Madrid	449	67	133	450	47	178
	Ferrovial Servicios S.A. / filiales	Comercial	Gestión Integral de Servicios	2	0	1	2	0	0

(1) Según el formulario de 'Notificación de derechos de voto' remitido a la CNMV y a la Sociedad el 9 de enero de 2015, el grupo familiar formado por Dña. María, D. Rafael, D. Joaquín y D. Leopoldo 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 citado grupo familiar. Portman era titular a dicha fecha de un 41,116% del capital social de Ferrovial. Karlovy era a esa fecha titular directo de un 0,002% del capital social de Ferrovial. El grupo familiar formado por las personas antes indicadas controlaba, a esa fecha, a través de Karlovy y Portman, el 41,118% 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 la 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 y D. Leopoldo 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 en ese momento a 314.998.314 acciones, representativas de un 43,010% del capital de Ferrovial.

b) Operaciones con Consejeros, Alta Dirección y Sociedades Vinculadas

En 2014 se han registrado las operaciones con Consejeros, representantes de Consejeros y miembros de la Alta Dirección de la Sociedad que a continuación se indican. Adicionalmente, se señalan las transacciones concluidas con sociedades que han tenido la consideración de vinculadas a los anteriores (si tuvieron esa consideración durante una parte del año, se indican las operaciones realizadas durante dicho periodo):

OPERACIONES CON CONSEJEROS, ALTA DIRECCIÓN Y SOCIEDADES VINCULADAS (1 de 2)					<i>(miles de euros)</i>					
Nombre/ Denominación	Entidad del Grupo Ferroviario	Naturaleza de la operación	Tipo de la operación	Importe	2014 Beneficio o Pérdida	Saldo	Importe	2013 Beneficio o Pérdida	Saldo	
D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Servicios de mantenimiento, limpieza y jardinería	16	2	2	18	2	2	
	Ferrovial Agroman / Filiales	Comercial	Ejecución de obras de construcción y reformas	211	9	105	2.122	60	105	
D. Álvaro Echániz	Ferrovial Agroman / Filiales	Comercial	Reformas inmobiliarias	4	0	0	8	0	0	
D. Joaquín Ayuso García	Ferrovial Agroman / Filiales	Comercial	Reformas inmobiliarias	3	0	0	1	0	0	
D <sup>a</sup> . María del Pino y Calvo Sotelo	Ferrovial Agroman / Filiales	Comercial	Reformas inmobiliarias	1	0	0	1	0	0	
Aena	Sociedades del Grupo Ferroviario	Comercial	Arrendamiento de inmuebles y material de mantenimiento	28	(*)	-3	(-)	(-)	(-)	
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de mantenimiento, recogida de residuos y jardinería	1.522	103	1.600	(-)	(-)	(-)	
	Ferrovial Agroman / Filiales	Comercial	Ejecución de obras de construcción	1.397	0	0	(-)	(-)	(-)	
Almirall Laboratorios	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de recogida de residuos	12	2	3	29	1	4	
Aviva	Sociedades del Grupo Ferroviario	Comercial	Contratación de pólizas de seguros	1.962	(*)	0	2.440	(*)	0	
Maxam Europe y sociedades de su grupo	Ferrovial Agroman / Filiales	Comercial	Recepción de suministros de explosivos y detonantes	266	(*)	35	147	(*)	-48	
Cepsa	Sociedades del Grupo Ferroviario	Comercial	Recepción de suministros de carburantes	4.295	(*)	-54	14.129	(*)	-339	
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de mantenimiento y recogida de residuos	0	0	1	16	2	0	
Everis y sociedades de su grupo	Cintra	Comercial	Recepción de servicios de comunicación	22	(*)	0	23	(*)	-27	
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Recepción de servicios de comunicación	625	(*)	0	685	(*)	0	
Asea Brown Boveri	Sociedades del Grupo Ferroviario	Comercial	Recepción de servicios de reparación y conservación de equipos y mantenimiento	1.396	(*)	-179	141	(*)	-49	
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de recogida de residuos	0	0	0	6	1	0	

(\*) No se indica beneficio o pérdida por corresponder a la entidad o persona prestadora.

OPERACIONES CON CONSEJEROS, ALTA DIRECCIÓN Y SOCIEDADES VINCULADAS (2 de 2)					<i>(miles de euros)</i>					
Nombre/ Denominación	Entidad del Grupo Ferrovial	Naturaleza de la operación	Tipo de la operación	Importe	2014 Beneficio o Pérdida	Saldo	Importe	2013 Beneficio o Pérdida	Saldo	
Telefónica	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Recepción de servicios de telecomunicaciones	23.963	(*)	-1.691	9.218	(*)	-1.618	
	Corporación	Comercial	Refacturación costes cancelación	1.545	0	0	1.500	0	0	
	Ferrovial Agroman / Filiales	Comercial	Ejecución de obras de construcción y reformas	298	539	276	(-)	(-)	(-)	
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de mantenimiento	3.381	439	1.143	(-)	(-)	(-)	
Meliá Hotels y sociedades de su grupo	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Recepción de servicios de hostelería	3	(*)	-1	3	(*)	-1	
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de mantenimiento y recogida residuos	46	3	17	55	4	15	
Indra	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de mantenimiento	390	25	400	535	49	297	
	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Recepción de Servicios informáticos	1.528	0	0	2.609	(*)	--422	
	Cintra	Comercial	Recepción de Servicios informáticos	64	(*)	-64	114	(*)	-5	
	Ferrovial Agroman / Filiales	Comercial	Instalaciones contra incendios	24	(*)	-44	6	(*)	-44	
Holcim	Ferrovial Agroman / Filiales	Comercial	Adquisición de cemento	1.535	(*)	-388	539	(*)	-278	
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de recogida de residuos	0	0	1	(-)	(-)	(-)	
Bankia	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Recepción de servicios financieros	(-)	(-)	(-)	13.334	(*)	0	
	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Acuerdos de financiación. Garantía	266.800	(*)	0	297.900	(*)	0	
	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Intereses percibidos	30	30	0	266	266	0	
	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Pago de Intereses	8.482	(*)	0	6.163	(*)	0	
	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Saldo dispuesto de líneas de aval	208.800	(*)	208.800	227.800	(*)	227.800	
	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Operaciones derivados	10.322	(*)	0	(-)	(-)	(-)	
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de mantenimiento	51	3	17	14	2	1	
Bankinter	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Pago de Intereses	15	(*)	0	(-)	(-)	(-)	
	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Intereses percibidos	9	9	0	(-)	(-)	(-)	
	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Saldo dispuesto de líneas de aval	100	(*)	100	(-)	(-)	(-)	
	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Acuerdos de financiación	11.500	(*)	0	(-)	(-)	(-)	
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de mantenimiento	88	10	45	(-)	(-)	(-)	
Fundación Seres	Corporación	Comercial	Donación	18	(*)	0	18	(*)	0	
La Rioja Alta	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Recepción de servicios de alimentación	0	(*)	0	1	(*)	0	
Panda Security	Ferrovial Agroman / Filiales	Comercial	Recepción de servicios informáticos	4	(*)	0	4	(*)	0	
Zurich Insurance	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Contratación de pólizas de seguros	178	(*)	0	566	(*)	0	
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Alquiler de oficinas	442	(*)	-9	448	(*)	-28	
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de mantenimiento y limpieza	33	2	10	4	1	5	

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 2014, 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 637.212 miles de euros (782.347 miles de euros en 2013), reconociendo como ventas por dichas obras un importe de 808.536 miles de euros (819.530 miles de euros en 2013).

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 2014 de 58.722 miles de euros. En 2013 supuso 40.224 miles de euros.

### 32. Situaciones de conflicto de interés

No se han puesto de manifiesto situaciones de conflicto, directo o indirecto, con el interés de la Sociedad, con arreglo a la normativa aplicable (en la actualidad, artículo 229 de la Ley de Sociedades de Capital), todo ello sin perjuicio de las operaciones vinculadas reflejadas en la memoria y de los acuerdos relativos a la renovación de cargos y a la retribución de los Consejeros Ejecutivos.

### 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 las sociedades del grupo, para los ejercicios 2014 y 2013 tanto por el auditor principal correspondiente a Ferrovial S.A. como para el resto de auditores en todas sus sociedades participadas tanto en España como en Exterior.

Dentro del apartado “Honorarios por servicios de auditoría” se incluyen los siguientes conceptos:

- “Servicios de auditoría” corresponde a los servicios por la auditoría legal propiamente dicha.
- “Servicios relacionados con la auditoría” corresponde a servicios distintos de la auditoría legal que por ley o regulación sólo pueden ser presentados por el auditor de la compañía, por ejemplo la revisión de información financiera en las emisiones de bonos y a servicios que por su naturaleza es habitual que los realice el auditor de la compañía, por ejemplo la revisión de las declaraciones fiscales.

El total de “Otros servicios de consultoría” prestados por el auditor principal sobre el total de servicios de auditoría, han supuesto para el ejercicio 2014 un 18% sobre el importe de honorarios por servicios de auditoría en 2014.

Auditor principal (Millones de euros)	Año 2014	Año 2013
Honorarios por servicios de auditoría	4,4	4,3
Servicios de auditoría	3,8	3,6
Servicios relacionados con la auditoría	0,6	0,7
Otros servicios de consultoría	0,8	0,3

### 34. Acontecimientos posteriores al cierre

El pasado 24 de enero de 2015 la Generalitat de Cataluña notificó a AUTEMA, sociedad concesionaria de la Autopista de peaje San Cugat del Vallés Tarrasa-Manresa, su intención de modificar el régimen concesional del proyecto establecido en virtud del Decreto 137/1999, pasando de un régimen en el que la Generalitat se compromete a abonar a la sociedad concesionaria la diferencia entre los peajes recaudados y el excedente de explotación fijado en el Plan Económico Financiero, a un sistema por el que la retribución obtenida por parte del concesionario dependerá del número de usuarios de la infraestructura, subvencionando la Generalitat parte del peaje abonado por el usuario. Actualmente la sociedad está trabajando en la evaluación del impacto que dicho cambio concesional podría tener para la sociedad y se ha procedido a la presentación a la entidad concedente de un escrito de alegaciones a la propuesta realizada.

### 35. Anexos

#### Anexo I

Ferrovial, S.A. se ha acogido durante el ejercicio 2014 al régimen establecido en los artículos 116 a 119 del Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades (“TRLIS”), que resulta de aplicación del 1 de enero de 2014.

Conforme a ese régimen fiscal:

1. Los dividendos y ganancias de capital obtenidos por Ferrovial procedentes de inversiones en fondos propios de sociedades operativas no residentes (que representen al menos el 5% del capital social de estas o cuyo valor de adquisición sea superior a 6 millones de euros) están exentos de tributación en el Impuesto sobre Sociedades si se dan las condiciones previstas en el art. 21 del TRLIS (“rentas sujetas pero exentas”).
2. Los dividendos repartidos por Ferrovial con cargo a las referidas “reservas sujetas pero exentas”, o a rentas procedentes de establecimientos permanentes en el extranjero respeto de los que resulte aplicable la exención prevista en el art. 22 del TRLIS, tienen el siguiente tratamiento:
  - (i) Cuando el perceptor sea un accionista no residente en España (y no opere a través de paraísos fiscales o mediante un establecimiento permanente en España) no están sujetos a retención ni tributación en España.
  - (ii) Cuando el perceptor sea una entidad sujeta al Impuesto sobre Sociedades español, los dividendos percibidos darán derecho a la deducción por doble imposición en los términos establecidos en el artículo 30 TRLIS.



(iii) Cuando el perceptor sea una persona física residente en España sujeta a IRPF el dividendo percibido se considerará renta general y se podrá aplicar la deducción por doble imposición internacional en los términos previstos en el IRPF, respecto de los impuestos pagados en el extranjero por Ferrovial.

Durante el presente ejercicio Ferrovial no ha repartido dividendos con cargo a estas “rentas sujetas pero exentas”.

3. Las plusvalías obtenidas por los accionistas de Ferrovial derivadas de la transmisión de su participación en la sociedad, tienen el siguiente tratamiento:

- (i) Cuando el accionista sea no residente en España (y no opere a través de paraísos fiscales o mediante un establecimiento permanente en España) no se entenderá sujeta a tributación en España la parte de la plusvalía que se corresponda con las reservas dotadas por Ferrovial con cargo a las referidas “rentas sujetas pero exentas” o con diferencias de valor imputables a participaciones de Ferrovial en entidades no residentes que cumplan los requisitos para poder aplicar la exención de las rentas de fuente extranjera establecidas en los art. 21 y 22 del TRLIS
- (ii) Cuando el accionista sea una entidad sujeta al Impuesto sobre Sociedades español, y cumpla el requisito de participación en Ferrovial (5% de participación en el capital y 1 año de tenencia de la misma), podrá aplicar la deducción por doble imposición interna establecida en el artículo 30.5 TRLIS, y podrá aplicar la exención prevista en el artículo 21 TRLIS a aquella parte de la plusvalía que se corresponda con diferencias de valor imputables a participaciones de Ferrovial en entidades no residentes que cumplan los requisitos para poder aplicar la exención de las rentas de fuente extranjera establecidas en los art. 21 y 22 del TRLIS.
- (iii) Cuando el accionista sea una persona física residente en España sujeta a IRPF, tributará por las plusvalías obtenidas conforme al régimen general.

El importe de las rentas sujetas pero exentas obtenidas por Ferrovial durante 2014 y los impuestos pagados en el extranjero correspondientes a estas, han sido (en euros):

a) Exención por dividendos de fuente externa

Ferrovial Agroman		1.774.412
Dividendo Auto Estrada Norte Litoral	814.412	
Dividendo Euroscut	840.000	
Dividendo Algarve Int	120.000	
Ferrovial Agroman Internacional		42.741.974
Dividendo Valivala	42.741.974	
Ferrovial Servicios		1.380.794
Dividendo Qatar	1.380.794	
Amey UK		24.928.952
Dividendo Grupo Amey	24.928.952	
Cintra Infraestructuras		18.400.824
Dividendo de Norte Litoral	7.227.904	
Dividendo de Algarve	11.172.920	
Cintra Infraestructuras Internacional		5.700.000
Dividendo Cinsac	1.900.000	
Dividendo Financinfraestructures	3.800.000	
Total		94.926.956

b) Exención por plusvalías de fuente externa

No se han obtenido plusvalías susceptibles de aplicar la exención recogida en el artículo 21 de la LIS, ya que las ventas efectuadas (i) o bien se han efectuado entre sociedades del grupo, y se han eliminado en el consolidado fiscal, (ii) o bien se han puesto de manifiesto en operaciones de reestructuración societaria que han sido acogidas al régimen de neutralidad fiscal previsto en el artículo 83 y siguientes de la Ley del impuesto.

No obstante, las plusvalías que se habrían puesto de manifiesto fiscalmente caso de no resultar aplicables estos regímenes (consolidación o neutralidad fiscal) han sido:

b.1 Eliminaciones de plusvalías por ventas intragrupo de sociedades extranjeras:

Ferrovial, SA	-73.944
TOTAL	-73.944

b.2 Plusvalías diferidas generadas en procesos de reestructuración societaria:

Ferrovial, SA	3.820.749.235
Ferrovial Internacional	244.340.962
Cintra Infraestructuras internacional	27.618.514
Ferrovial Agromán Internacional	2.611.387
Ferrovial Servicios Internacional	596.149
TOTAL	4.095.916.247

Con la finalidad de facilitar a los accionistas de Ferrovial la aplicación del régimen fiscal descrito, la Sociedad ha efectuado una valoración de mercado al cierre del ejercicio de sus participaciones (directas, e indirectas a través de la participación en otras entidades acogidas a este régimen fiscal especial) en entidades no residentes y en establecimientos permanentes en el extranjero, que cumplen los requisitos para poder aplicar la exención de las rentas de fuente extranjera establecidas en los art. 21 y 22 del TRLIS.

El resultado de esta valoración supone que del total del valor de mercado de Ferrovial, dichos activos representan un 90% del mismo. A 31 de diciembre de 2013 este porcentaje ascendía a 87%.

Modificación Legislativa: La Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades, modifica desde el 1 de enero de 2015 este régimen fiscal especial, recogiendo en sus artículos 107 y 108 los siguientes cambios respecto al régimen anterior:

a) El tratamiento fiscal aplicable a los dividendos y plusvalías recibidos por Ferrovial es el recogido con carácter general en el artículo 21 de la Ley, salvo para las inversiones efectuadas por Ferrovial antes de la entrada en vigor de la Ley, respecto de las cuales se mantiene el umbral cuantitativo para tener derecho a la exención en 6 millones de euros (frente al general de 20 millones).

b) Se modifica el tratamiento de los dividendos repartidos con cargo a las “reservas sujetas pero exentas” a que se refieren también los artículos 21 y 22 de esta Ley, considerando que (i) si el perceptor es una persona física residente en España sujeta a IRPF el dividendo percibido se considerará renta del ahorro; (ii) si el perceptor es una entidad sujeta al Impuesto sobre Sociedades español, se aplicará el tratamiento recogido con carácter general en el artículo 21 de la Ley. Cuando el perceptor es un accionista no residente en España (y no opere a través de paraísos fiscales o mediante un establecimiento permanente en España) el dividendo continúa no estando sujeto a retención ni tributación en España.

c) Respecto de las plusvalías obtenidas por los accionistas de Ferrovial derivadas de la transmisión de su participación en la sociedad, se mantiene el régimen anterior salvo en el supuesto de que el accionista sea una entidad sujeta al Impuesto sobre Sociedades español, que tributará de acuerdo con el régimen general y podrá aplicar la exención de plusvalías si cumple los requisitos de participación previstos en el artículo 21.1 de la Ley respecto de su participación en Ferrovial S.A. (en general, participación de al menos el 5% del capital o 20 millones de euros de valor de adquisición).

#### *Tributación del Dividendo Flexible de Ferrovial*

Durante el ejercicio 2014 Ferrovial S.A. ha llevado a cabo dos programas de retribución al accionista bajo el esquema denominado “**Ferrovial Dividendo Flexible**”, que permite a los accionistas de la Sociedad la opción, a su libre elección, de (i) recibir acciones liberadas de la Sociedad de nueva emisión; (ii) transmitir en el mercado los derechos de asignación gratuita que reciban por las acciones que posean; o (iii) recibir un importe en efectivo mediante la transmisión a Ferrovial de los citados derechos de asignación gratuita.

A continuación se exponen las principales implicaciones fiscales de estos programas, sobre la base de la normativa tributaria vigente en territorio común y de la interpretación efectuada por la Dirección General de Tributos a través de la contestación a diversas consultas vinculantes.

Entrega de acciones nuevas: La entrega de las acciones nuevas tendrá la consideración, a efectos fiscales, de entrega de acciones liberadas y, por tanto, no constituye renta a efectos del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (“IRPF”), del Impuesto sobre Sociedades (“IS”) o del Impuesto sobre la Renta de no Residentes (“IRNR”), independientemente de que los perceptores de dichas acciones actúen a través de establecimiento permanente en España o no. La entrega de las acciones nuevas no está sujeta a retención o ingreso a cuenta.

El valor de adquisición, tanto de las acciones nuevas como de las acciones de las que procedan, resultará de repartir el valor de adquisición a efectos fiscales de la cartera entre el número de acciones, tanto las antiguas como las liberadas que correspondan. La antigüedad de las acciones liberadas será la que corresponda a las acciones de las que procedan. Consecuentemente, en caso de una posterior transmisión, la renta que se obtenga se calculará por referencia a este nuevo valor.

Venta de derechos de asignación gratuita en el mercado: En el supuesto de que los accionistas vendan sus derechos de asignación gratuita en el mercado, el importe obtenido no estará sujeto a retención o ingreso a cuenta y tendrá el régimen fiscal que se indica a continuación (hasta 2017):

a) En el IRPF y en el IRNR sin establecimiento permanente en España, el importe obtenido en la transmisión en el mercado de los derechos de asignación gratuita sigue el mismo régimen establecido por la normativa fiscal para los derechos de suscripción preferente. En consecuencia, el importe obtenido en la transmisión de los derechos de asignación gratuita disminuye el valor de adquisición a efectos fiscales de las acciones de las que deriven dichos derechos, en aplicación del artículo 37.1.a) de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del IRPF.

De esta forma, si el importe obtenido en la transmisión de los derechos de asignación gratuita fuese superior al valor de adquisición de los valores de los cuales proceden, la diferencia tendrá la consideración de ganancia patrimonial para el transmitente en el período impositivo en que se produzca; todo ello sin perjuicio de la potencial aplicación a los sujetos pasivos del IRNR sin establecimiento permanente de los convenios para evitar la doble imposición suscritos por España a los que pudieran tener derecho o de las exenciones que puedan serles aplicables conforme a la normativa interna española.

b) En el IS y en el IRNR con establecimiento permanente en España, en la medida en que se cierre un ciclo mercantil completo, se tributará conforme a lo que resulte de la normativa contable aplicable y, en su caso, de los regímenes especiales que apliquen a los accionistas sujetos a los anteriores impuestos.

Venta a Ferrovial de los derechos de asignación gratuita: Por último, en el supuesto de que los titulares de los derechos de asignación gratuita decidan acudir al Compromiso de Compra de Ferrovial, el régimen fiscal aplicable al importe obtenido en la transmisión a Ferrovial de los derechos de asignación gratuita recibidos en su condición de accionistas será equivalente al régimen aplicable a una distribución de dividendos en efectivo, expuesto en los apartados anteriores de este anexo. En particular, para los accionistas que acrediten ser sujetos pasivos del IRNR, no tener establecimiento permanente en España y no residir en España o en un paraíso fiscal, los dividendos satisfechos por Ferrovial y, por tanto, los importes

percibidos por la venta a Ferrovial de los derechos de asignación gratuita, no estarán sujetos a tributación ni a retención en España, siempre que se abonen con cargo a las rentas procedentes de entidades no residentes que cumplan con los requisitos de exención previstos en los artículos 21 y 22 de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades.

Debe tenerse en cuenta que la tributación de las distintas opciones relacionadas con el esquema denominado “Ferrovial Dividendo Flexible” que se exponen no explicita todas las posibles consecuencias fiscales. Por ello, se recomienda que los accionistas consulten con sus asesores fiscales el impacto fiscal específico del esquema propuesto y que presten atención a las modificaciones que pudieran producirse, tanto en la legislación vigente como en sus criterios de interpretación, así como a las circunstancias particulares de cada accionista o titular de derechos de asignación gratuita.

## Anexo II

En el Anexo II 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.

EMPRESAS DEPENDIENTES (sociedades consolidadas por integración global)  
(Millones de euros)

CORPORACIÓN					
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Domicilio
<b>ESPAÑA</b>					
Ferrovial Internacional, S.L.U. (a)	Deloitte	Ferrovial, S.A. (a)	100%	5.560	Madrid, España
Ferrovial Inversiones, S.A. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100%	0	Madrid, España
Betonial, S.A. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	99%	32	Madrid, España
Burety, S.L.U. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100%	281	Madrid, España
Can-Am, S.A. Sociedad Unipersonal (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100%	2	Madrid, España
Frin-Gold, S.A. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	99%	0	Madrid, España
Inversiones Trenza, S.A. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100%	1	Madrid, España
Promotora Ibérica de Negocios, S.A. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	99%	0	Madrid, España
Ferrovial Aeropuertos España S.A. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	99%	0	Madrid, España
Ferrovial Emisiones, S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial, S.A. (a)	99%	0	Madrid, España
Triconitex, S.L. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100%	6	Madrid, España
Ferrofin, S.L. (a) (i)	Deloitte	Ferrovial, S.A. (a)	77%	1.452	Madrid, España
Ferrovial Corporación, S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial, S.A. (a)	100%	5	Madrid, España
Autovía de Aragón Sociedad Concesionaria, S.A. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	15%	3	Madrid, España
Cintra Infraestructuras, S.A.U. (a)	Deloitte	Ferrovial, S.A. (a)	100%	1.521	Madrid, España
Ferrovial Servicios, S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial, S.A. (a)	100%	264	Madrid, España
Ferrovial FISA, S.L. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100%	70	Madrid, España
Gimalinvest, S.L. (a)		Ferrovial, S.A. (a)	100%	13	Madrid, España
<b>REINO UNIDO</b>					
Ferrocop UK Limited	Deloitte	Ferrovial, S.A. (a)	100%	1	Oxford, Reino Unido
<b>IRLANDA</b>					
Alkes Reinsurance Ltd.	Deloitte	Ferrovial, S.A. (a)	100%	3	Dublín, Irlanda
<b>CONSTRUCCIÓN</b>					
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Domicilio
<b>ESPAÑA</b>					
Ferrovial Agroman, S.A. (a)	Deloitte	Burety, S.L.U. (i)	100%	713	Madrid, España
Ferrovial Agroman Internacional, S.L.U. (a)		Ferrovial Internacional, S.L.U. (a)	100%	337	Madrid, España
Ferrovial Conservación, S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial Agroman, S.A. (a)	99,0%	20	Madrid, España
Aplicación de Recursos Naturales, S.A. (a)		Ferrovial Agroman, S.A. (a)	100,0%	0	Madrid, España
Autovía de Aragón Sociedad Concesionaria, S.A. (a)		Ferrovial Agroman, S.A. (a)	25,0%	5	Madrid, España
Encofrados Deslizantes y Técnicas Especiales, S.A. (a)		Ferrovial Agroman, S.A. (a)	99,1%	2	Madrid, España
Cadagua, S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial Agroman, S.A. (a)	100,0%	43	Madrid, España
Compañía de Obras Castillejos, S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial Agroman, S.A. (a)	100,0%	8	Madrid, España
Ditecpesa, S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial Agroman, S.A. (a)	100,0%	1	Madrid, España
Norvarem, S.A.U. (a)	BDO	Ferrovial Agroman Internacional, S.L.U. (a)	100,0%	116	Madrid, España
Técnicas del Pretensado y Servicios Auxiliares, S.A. (a)	Deloitte	Encofrados Deslizantes y Técnicas Especiales, S.A. (a)	100,0%	3	Madrid, España
Concesionaria de Prisiones Lledoners, S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial Agroman, S.A. (a)	100,0%	16	Madrid, España
Urbaoeste, S.A. (a)		Ferrovial Agroman, S.A. (a)	99,0%	0	Madrid, España
Concesionaria de Prisiones Figueras S.A.U. (a)	Deloitte	Ferrovial Agroman, S.A. (a)	100,0%	11	Madrid, España
Ferrovial Railway, S.A. (a)		Ferrovial Agroman, S.A. (a)	98,8%	0	Madrid, España
Ferrovial Railway, S.A. (a)		Técnicas del Pretensado y Servicios Auxiliares, S.L. (a)	1,2%	0	Madrid, España
Ferrovial Medio Ambiente y Energía, S.A. (a)		Ferrovial Agroman, S.A. (a)	99,0%	1	Madrid, España
Depusa Aragón S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial Agroman, S.A. (a)	42,3%	4	Madrid, España
Depusa Aragón S.A. (a)	Deloitte	Cadagua, S.A. (a)	51,7%	4	Madrid, España
<b>MEXICO</b>					
Cadagua Ferrovial Industrial México		Cadagua, S.A. (a)	75,1%	0	México, México
Cadagua Ferrovial Industrial México		Ferrovial Medio Ambiente y Energía, S.A. (a)	24,9%	0	México, México
<b>INDIA</b>					
Cadagua Ferrovial India Pr Ltd. (a)		Cadagua, S.A. (a)	95,0%	0	Nueva Delhi, India
Cadagua Ferrovial India Pr Ltd. (a)		Ferrovial Medio Ambiente y Energía, S.A. (a)	5,0%	0	Nueva Delhi, India
<b>PUERTO RICO</b>					
Ferrovial Agroman, LLC	BDO	Ferrovial Agroman Internacional, S.L.U. (a)	100,0%	6	Puerto Rico
<b>POLONIA</b>					
Tecpresa Techniniki Sprezan	Deloitte Polska Sp. z o.c.	Técnicas del Pretensado y Servicios Auxiliares, S.L. (a)	70,0%	0	Warsawa, Polonia
Tecpresa Techniniki Sprezan	Deloitte Polska Sp. z o.c.	Budimex, S.A.	30,0%	0	Warsawa, Polonia
SPV-BN I Sp. z o.o.		Budimex Nieruchomości Sp. z o.o.	100,0%	0	Warsawa, Polonia
Poznańskie Przedsiębiorstwo Inwestycyjne Sp. z o.o.		Budimex Nieruchomości Sp. z o.o.	100,0%	0	Warsawa, Polonia
Mostostal Kraków S.A.	Deloitte Polska Sp. z o.c.	Budimex S.A.	100,0%	3	Warsawa, Polonia
Elektromontaż Warszawa S.A.	Morison Finansista Audi	Elektromontaż Poznań S.A.	50,7%	0	Warsawa, Polonia
Elektromontaż Import Sp. z o.o.		Elektromontaż Poznań S.A.	50,7%	0	Warsawa, Polonia
Elektromontaż Poznań S.A.	Deloitte Polska Sp. z o.c.	Budimex S.A.	50,7%	9	Warsawa, Polonia
Instal Polska Sp. z o.o.		Elektromontaż Poznań S.A.	50,7%	0	Warsawa, Polonia
Budimex, S.A.	Deloitte	Valvala Holding B.V.	59,1%	98	Warsawa, Polonia
Budimex Kolejnictwo S.A.	Deloitte Polska Sp. z o.c.	Budimex S.A.	100,0%	2	Warsawa, Polonia
Budimex Parking Wrocław Sp. z o.o.	Deloitte Polska Sp. z o.c.	Budimex S.A.	100,0%	1	Warsawa, Polonia
Budimex B Sp. z o.o.		Budimex S.A.	100,0%	0	Warsawa, Polonia
Budimex Nieruchomości Sp. z o.o.	Deloitte Polska Sp. z o.c.	Budimex S.A.	100,0%	155	Warsawa, Polonia
Budimex Budownictwo Sp. z o.o.	Deloitte Polska Sp. z o.c.	Budimex S.A.	100,0%	0	Warsawa, Polonia
PBM Nadolnik Sp. z o.o.		Budimex Nieruchomości Sp. z o.o.	100,0%	0	Warsawa, Polonia

CHILE					
Constructora Agroman Ferrovial Limitada		Ferrovial Agroman Chile, S.A. (a)	97,2%	0	Santiago de Chile, Chile
Constructora Agroman Ferrovial Limitada		Ferrovial Agroman Internacional, S.L.U. (a)	2,8%	0	Santiago de Chile, Chile
Ferrovial Agroman Chile S.A. (a)		Ferrovial Agroman Empresa Constructora Ltda.	100,0%	14	Santiago de Chile, Chile
Ferrovial Agroman Empresa Constructora Ltda.		Ferrovial Agroman Internacional, S.L.U. (a)	100,0%	31	Santiago de Chile, Chile
CANADA					
Ferrovial Agroman Canada Inc	Deloitte	Constco Holdings B.V.	100,0%	6	Canadá
HOLANDA					
Constco Holdings B.V.		Ferrovial Agroman Internacional, S.L.U. (a)	100,0%	5	Amsterdam, Holanda
Valivala Holdings, B.V.		Ferrovial Agroman Internacional, S.L.U. (a)	100,0%	141	Amsterdam, Holanda
ESTADOS UNIDOS					
Webber Management Group, LLC	Deloitte	Norvarem S.A.U. (a)	100,0%	41	Houston Texas, EEUU
Southern Crushed Concrete, LLC	Deloitte	Norvarem S.A.U. (a)	100,0%	88	Nebraska, EEUU
Ferrovial Agroman Texas, LLC	Deloitte	Ferrovial Agromán US Corp.	100,0%	0	Austin Texas, EEUU
Ferrovial Agroman 56, LLC	Deloitte	Ferrovial Agromán Texas, LLC	100,0%	0	Austin Texas, EEUU
Webber, LLC	Deloitte	Ferrovial US Construction Corp	100,0%	62	Houston Texas, EEUU
Webber Barrier Sevice, LLC	Deloitte	Webber, LLC	100,0%	5	Houston Texas, EEUU
Bluebonnet Constructors, LLC	Deloitte	Ferrovial Agromán Texas, LLC	60,0%	0	Houston Texas, EEUU
Bluebonnet Constructors, LLC	Deloitte	DBW Construction, LLC	40,0%	0	Houston Texas, EEUU
Trinity Infraestructure, LLC	Deloitte	Ferrovial Agromán Texas, LLC	60,0%	0	Houston Texas, EEUU
Trinity Infraestructure, LLC	Deloitte	DBW Construction, LLC	40,0%	0	Houston Texas, EEUU
DBW Construction, LLC	Deloitte	Webber, LLC	100,0%	0	Houston Texas, EEUU
Ferrovial Agroman Indiana, LLC	Deloitte	Ferrovial Agroman US Corp	100,0%	0	Houston Texas, EEUU
US 460 Mobility Partners LLC	Deloitte	Ferrovial Agroman Southeast LLC	70,0%	0	Chesteron, EEUU
Ferrovial Agroman US Corp	Deloitte	Ferrovial US Construction Corp	100,0%	80	Virginia, EEUU
Central Texas Mobility Constructors, LLC		Webber LLC	55,0%	0	Wilmington-Newcastle, EEUU
North Tarrant Infraestructure LLC	Deloitte	Ferrovial Agroman Texas LLC	60,0%	0	Houston Texas, EEUU
North Tarrant Infraestructure LLC	Deloitte	DBW Construction, LLC	40,0%	0	Fort Worth Texas, EEUU
Ferrovial Agroman Southeast, LLC	Deloitte	Ferrovial Agroman US Corp	100,0%	0	Fort Worth Texas, EEUU
Ferrovial US Construction Corp	Deloitte	Ferrovial Holding US Corp	100,0%	142	Atlanta, EEUU
Sugar Creek Construction LLC	Deloitte	Ferrovial Agromán Southeast, LLC	70,0%	0	Wilmington-Newcastle, EEUU
					Virginia, EEUU
IRLANDA					
Ferrovial Agroman Ireland, Ltda.	Deloitte	Ferrovial Agroman Ltd holding UK	100,0%	4	Clondalkin, Irlanda
IRLANDA DEL NORTE					
Ferrovial Agromán Irlanda del Norte, Ltda.	Deloitte	Ferrovial Agromán Ireland Ltda.	100,0%	0	Irlanda del Norte
REINO UNDO					
Ferrovial Agroman Reino Unido Ltd.	Deloitte	Ferrovial Agroman Holding UK	100,0%	20	Londres, Reino Unido
Ferrovial Agroman Ltda. Holding Reino Unido	Deloitte	Ferrovial Agromán Internacional, S.L.U. (a)	100,0%	49	Londres, Reino Unido
Cadagua Al Ghutrah		Cadagua, S.A. (a)	100,0%	0	Londres, Reino Unido
ALEMANIA					
Budimex Bau GmbH		Budimex S.A.	100,0%	0	Koeln, Alemania
AUSTRALIA					
Ferrovial Agroman New Zealand Limited		Ferrovial Agroman Australia PTY Ltd	100,0%	0	Nueva Zelanda, Australia
Ferrovial Agroman Australia PTY LTD		Ferrovial Agroman Holding UK	100,0%	14	Sydney, Australia
BRASIL					
Ferrovial Agromán Ltda Brasil		Ferrovial Agromán Internacional, S.L.U. (a)	99,0%	6	Sao Paulo, Brasil
AEROPUERTOS					
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Domicilio
ESPAÑA					
Ferrovial Aeropuertos Internacional S.A.U. (a)	Deloitte	Ferrovial Internacional S.L.U. (a)	100,0%	2.038	Madrid, España
Ferrovial Aeropuertos España S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial S.A. (a)	99,0%	0	Madrid, España
Faero España S.L.U. (a)	Deloitte	Ferrovial Aeropuertos España S.A. (a)	100,0%	0	Madrid, España
CHILE					
Aeropuerto Cerro Moreno Soc. Concesionaria S.A.	Deloitte	Ferrovial Aeropuertos Internacional S.A.U. (a)	100%	0	Santiago, Chile
Ferrovial Aeropuertos Chile Spa	Deloitte	Ferrovial Aeropuertos Internacional S.A.U. (a)	100%	0	Santiago, Chile
HOLANDA					
Hubco Netherlands B.V.	Deloitte	Ferrovial Aeropuertos Internacional S.A.U. (a)	100,0%	1.588	Amsterdam, Holanda
Faero Latam B.V.	Deloitte	Ferrovial Aeropuertos Internacional S.A.U. (a)	100,0%	0	Amsterdam, Holanda
REINO UNDO					
Faero UK Holding Limited	Deloitte	Hubco Netherlands B.V.	100,0%	288	Londres, Reino Unido
AUTOPISTAS					
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Domicilio
ESPAÑA					
Cintra Infraestructuras, S.A.U. (a)	Deloitte	Ferrovial, S.A. (a)	100,0%	1.521	Madrid, España
Cintra Infraestructuras Internacional S.L.U. (a)	Deloitte	Ferrovial Internacional, S.L.U. (a)	100,0%	2.704	Madrid, España
Autopista del Sol, C.E.S.A (a)	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.U. (a)	80,0%	145	Madrid, España
Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.A. (a)	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.U. (a)	100,0%	0	Madrid, España
Inversora Autopistas de Cataluña, S.A. (a)	Deloitte	Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.A. (a)	100,0%	0	Madrid, España
Autopista Terrasa Manresa, S.A (a)	Deloitte	Inversora Autopistas de Cataluña, S.A. (a)	76,3%	445	Madrid, España
Cintra Inversiones, S.L. (a)	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.U. (a)	100,0%	320	Madrid, España
Cintra Servicios de Infraestructura, S.A. (a)	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.U. (a)	100,0%	21	Madrid, España
Inversora de Autopistas del Sur, S.L (b)	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.U. (a)	55,0%	0	Madrid, España
Autopista Madrid Sur C.E.S.A (b)	Deloitte	Inversora de Autopistas del Sur, S.L (b)	100,0%	505	Madrid, España
Inversora de Autopistas del Levante, S.L (c)	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.U. (a)	51,8%	0	Madrid, España
Autopista Madrid Levante, C.E.S.A. (c)	Deloitte	Inversora de Autopistas del Levante, S.L (c)	100,0%	450	Madrid, España
Laertida, S.L. (a)	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.U. (a)	100,0%	1.126	Madrid, España
Cintra Autopistas Integradas, S.A. (a)		Cintra Infraestructuras, S.A.U. (a)	100,0%	0	Madrid, España
M-203 Alcalá-O'Donnell (a)	Deloitte	Cintra Autopistas Integradas, S.A. (a)	100,0%	60	Madrid, España
PORTUGAL					
Euroscut Norte Litoral, S.A	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.U. (a)	75,5%	57	Vila Do Conde, Portugal
Euroscut - Sociedade Concessionaria da Scut do Algarve, S.A	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.U. (a)	77,0%	20	Loulé, Portugal
Euroscut Azores S.A.	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.U. (a)	89,0%	0	Azores, Portugal
Via Livre, S.A.	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.U. (a)	84,0%	0	Vila Do Conde, Portugal
HOLANDA					
Algarve International B.V.	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.U. (a)	77,0%	0	Amsterdam, Holanda
407 Toronto Highway B.V.		Cintra Infraestructuras Internacional, S.L.U. (a)	100,0%	2.664	Amsterdam, Holanda
POLONIA					
Autostrada Poludnie, S.A	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.U. (a)	93,6%	0	Varsovia, Polonia
CANADÁ					
4352238 Cintra Canada Inc.	Deloitte	407 Toronto Highway B.V.	100,0%	0	Ontario, Canadá

IRLANDA					
Eurolink Motorway Operation (M4-M6), Ltd.	Deloitte	Cintra Infraestructuras Internacional, S.L.U. (a)	66,0%	0	Co. Kildare, Irlanda
Financinfrastructures	Deloitte	Cintra Infraestructuras Internacional, S.L.U. (a)	100,0%	65	Co. Kildare, Irlanda
Cinsac, Ltd	Deloitte	Cintra Infraestructuras Internacional, S.L.U. (a)	100,0%	0	Co. Meath, Irlanda
Eurolink Motorway Operation (M3), Ltd.	Deloitte	Cintra Infraestructuras Internacional, S.L.U. (a)	95,0%	0	Co. Meath, Irlanda
ESTADOS UNIDOS					
Ferrovial Holding US Corp		Laertida, S.L. (a)	100,0%	472	Wilmington, EEUU
Cintra Holding US Corp		Ferrovial Holding US Corp	100,0%	365	Austin Texas, EEUU
Cintra Texas Corp.		Cintra Holding US Corp	100,0%	2	Austin Texas, EEUU
Cintra US Services, LLC		Cintra Texas Corp	100,0%	58	Austin Texas, EEUU
Cintra Skyway LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	209	Chicago Illinois, EEUU
SCC Holdings LLC	Deloitte	Cintra Skyway LLC	55,0%	209	Chicago Illinois, EEUU
Skyway Concession Co. LLC	Deloitte	SCC Holding LLC	100,0%	463	Chicago Illinois, EEUU
Cintra ITR LLC		Cintra Holding US Corp / Cintra Texas Corp	49% / 1%	0	Indiana, EEUU
Cintra Texas 56, LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	0	Texas, EEUU
SH-130 Concession Company, LLC	Deloitte	Cintra Texas 56, LLC	65,0%	186	Texas, EEUU
Cintra LBJ, LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	239	Austin Texas, EEUU
LBJ Infrastructure Group Holding, LLC		Cintra LBJ, LLC	51,0%	239	Texas, EEUU
LBJ Infrastructure Group	Deloitte	LBJ Infrastructure Group Holding, LLC	100,0%	469	Texas, EEUU
Cintra NTE, LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	196	Austin Texas, EEUU
NTE Mobility Partners Holding, LLC		Cintra NTE, LLC	56,7%	196	Texas, EEUU
NTE Mobility Partners, LLC	Deloitte	NTE Mobility Partners Holding, LLC	100,0%	346	Texas, EEUU
NTE Mobility Partners Segment 2 - 4 LLC		Cintra NTE, LLC	75,0%	0	Austin Texas, EEUU
Cintra NTE Mobility Partners Seg 3 LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	33	Austin Texas, EEUU
NTE Mobility Partners Seg 3 Holding LLC		Cintra NTE Mobility Partners Seg 3 LLC	50,1%	33	Texas, EEUU
NTE Mobility Partners Seg 3 LLC	Deloitte	NTE Mobility Partners Seg 3 Holding LLC	100,0%	66	Texas, EEUU
Cintra Toll Services, LLC		Cintra Holding US Corp	100%	0	Austin Texas, EEUU
Cintra I-77 Corp		Cintra UK I-77 Limited	100%	2	Wilmington, EEUU
Cintra I-77 Mobility Partners LLC		Cintra I-77 Corp	100%	2	Wilmington, EEUU
I-77 Mobility Partners Holding LLC		Cintra I-77 Mobility Partners LLC	100%	2	Wilmington, EEUU
I-77 Mobility Partners LLC		I-77 Mobility Partners Holding LLC	90%	2	Wilmington, EEUU
AUSTRALIA					
Cintra Developments Australia PTY Ltd.		Cintra UK	100,0%	0	Sydney, Australia
COLOMBIA					
Cintra Colombia		Cintra Infraestructuras Internacional, S.L.U. (a)	100,0%	0	Bogota, Colombia
REINO UNIDO					
Cintra UK		Cintra Infraestructuras Internacional, S.L.U. (a)	100,0%	0	Oxford, Reino Unido
Cintra UK I-77 Limited		Cintra Infraestructuras, S.A.U. (a)	100,0%	2	Oxford, Reino Unido
SERVICIOS					
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Domicilio
ESPAÑA					
Ferrovial Servicios, S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial S.A. (a)	99,90%	264	Madrid, España
Ferrovial Servicios Internacional, S.A.U. (a)		Ferrovial Internacional, S.L.U. (a)	100,00%	731	Madrid, España
Ferroservicios Auxiliares, S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial Servicios S.A. (a)	99,50%	10	Madrid, España
Ferroservicios Infraestructuras, S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial Servicios S.A. (a)	99,98%	18	Madrid, España
Andaluz de Señalizaciones S.A. (a)	Deloitte	Ferroservicios Infraestructuras, S.A. (a)	100,00%	1	Madrid, España
Autovía de Aragón Sociedad Concesionaria, S.A. (a) (ii)	Deloitte	Ferroservicios Infraestructuras, S.A. (a)	60,00%	11	Madrid, España
Sitkol, S.A. (a)		Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares, S.A. (a)	100,00%	5	Madrid, España
Empresa Mixta Almendralejo, S.A.		Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares, S.A. (a)	51,00%	0	Madrid, España
Gestión Medioambiental de Toledo, S.A.	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares, S.A. (a)	60,00%	8	Madrid, España
Albaida Residuos, S.L. (a)	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	100,00%	2	Madrid, España
Técnicas Medioambientales Avanzadas, S.L.		Albaida Residuos, S.L. (a)	55,00%	0	Madrid, España
Tratamiento de Residuos Medioambientales, S.L.		Albaida Residuos, S.L. (a)	54,99%	-0	Madrid, España
Ayora Gestion Biogas, S.L. (a)	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares, S.A. (a)	80,00%	0	Madrid, España
Ecoparc de Can Mata, S.L. (a)	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares, S.A. (a)	100,00%	11	Madrid, España
Cespa Servicios Urbanos de Murcia, S.A. (a)	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares, S.A. (a)	100,00%	10	Madrid, España
Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares, S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial Servicios S.A. (a)	100,00%	553	Madrid, España
Cespa Jardinería S.A. (a)	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares, S.A. (a)	100,00%	7	Madrid, España
Cespa Gestion Residuos S.A (a)	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares, S.A. (a)	100,00%	87	Madrid, España
Contenedores Reus S.A (a)	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	75,50%	-0	Madrid, España
Cespa Gestion Tratamientos de Residuos, S.A. (a)	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	100,00%	21	Madrid, España
Ingeniería Ambiental Granadina S.A. (a)	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares, S.A. (a)	81,00%	3	Madrid, España
Econenergía Can Mata AIE	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	70,00%	0	Madrid, España
Econenergía Can Mata AIE	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares, S.A. (a)	30,00%	0	Madrid, España
Tratamiento de Residuos y Energías Valencianas S.A		Cespa Gestion Residuos S.A (a)	55,00%	1	Madrid, España
Oñeder S.A	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	51,61%	-0	Madrid, España
SMART Hospital Cantabria, S.A. (a)		Ferrovial Servicios S.A. (a)	85,00%	8	Madrid, España
Ecoparc del Mediterrani, S.A	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	48,00%	3	Madrid, España
Companya Especial de Recuperacions i Recondicionaments. S.L		Cespa Gestion Residuos S.A (a)	81%	-1	Madrid, España
PORTUGAL					
Cespa Portugal, SA	Deloitte	Ferrovial Servicios Internacional S.A.U. (a)	100,00%	19	Lisboa, Portugal
Ferrovial Construcões Gestao e Manutencao, S.A.	Deloitte	Ferrovial Servicios Internacional S.A.U. (a)	100,00%	3	Moreira, Portugal
Citrup, Lda	Deloitte	Cespa Portugal, SA	70,00%	1	Lisboa, Portugal
Novipav Investimentos SGES, S.A.	Deloitte	Ferroservicios Infraestructuras, S.A. (a)	100,00%	1	Vialonga, Portugal
Sopovico Soc. Port. Vias de Com - Cons. Infraestructuras	Deloitte	Novipav, SA	100,00%	2	Vialonga, Portugal
REINO UNIDO					
Amey UK Plc (a)	Deloitte	Ferrovial Servicios Internacional S.A.U. (a)	100,00%	578	Oxford, Reino Unido
Amey plc	BDO LLP	Amey UK Plc	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
TPI Holdings Limited	Deloitte	Amey OW Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Transportation Planning International Limited	Deloitte	TPI Holdings Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Amey Airports Ltd		Amey plc	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Amey Building Ltd	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Amey Community Ltd	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Amey Construction Ltd	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Amey Dattel Ltd	Deloitte	Amey OW Ltd	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Amey Facilities Partners Ltd	BDO	Comax Holdings Ltd	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Amey Fleet Services Ltd	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Amey Group Information Services Ltd	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Amey Group Services Ltd	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Amey Highways Ltd	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Amey Insurance Company PCC Ltd	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Guernsey, Reino Unido
Amey Investments Ltd	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Amey IT Services Ltd	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Amey LG Ltd	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Amey LUL 2 Ltd	Deloitte	Amey Tube Ltd	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Amey Mechanical & Electrical Services Ltd	Deloitte	Amey Community Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido

Amey OW Group Ltd	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Amey OW Ltd	Deloitte	Amey OW Group Ltd	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Amey OWR Ltd	Deloitte	Amey OW Group Ltd	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Amey Programme Management Ltd	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Amey Rail Ltd	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Amey Railways Holding Ltd		Amey plc	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Amey Roads (North Lanarkshire) Ltd	BDO LLP	Amey LG Ltd	66,67%	-	Oxford, Reino Unido
Amey Services Ltd	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Amey Technology Services Ltd		Amey plc	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Amey Tramlink Ltd		Amey Technology Services Ltd	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Amey Tube Ltd	Deloitte	JNP Ventures Ltd	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Amey Ventures Asset Holdings Ltd	Deloitte	Amey Investments Ltd	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Amey Ventures Ltd	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Amey Ventures Management Services Ltd	Deloitte	Amey Investments Ltd	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
AmeyWebber LLC		Novo Community Limited	100,00%	-	Delaware, USA
Amey Wye Valley Ltd	BDO LLP	Amey LG Ltd	80,00%	-	Oxford, Reino Unido
Comax Holdings Ltd	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
JNP Ventures 2 Ltd	Deloitte	Amey Tube Ltd	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
JNP Ventures Ltd	Deloitte	Amey Ventures Ltd	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Sherard Secretariat Services Ltd	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Wimco Ltd		Amey Railways Holding Ltd	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Amey Public Services LLP	BDO LLP	Amey LG Ltd	66,67%	-	Oxford, Reino Unido
Nationwide Distribution Services Limited	BDO LLP	Amey LG Ltd	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
AmeyCespa (MK) ODC Limited	Deloitte	AmeyCespa Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
AmeyCespa (AWRP) Holding Co Limited		Amey Ventures Asset Holdings Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
AmeyCespa (AWRP) SPV Limited		AmeyCespa (AWRP) Holding Co Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Amey Consulting USA, Inc.		Amey OW Limited	100,00%	-	New Castle, USA
Amey Consulting Australia Pty Limited		Amey OW Limited	100,00%	-	Melbourne, Australia
A.R.M. Services Group Limited	Deloitte	Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Access Hire Services Limited	Deloitte	Enterprise Managed Services Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Accord Asset Management Limited	Deloitte	Accord Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Accord Consulting Services Limited	Deloitte	Accord Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Accord Environmental Services Limited		Accord Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Accord Leasing Limited	Deloitte	Accord Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Accord Limited	Deloitte	Enterprise Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Accord Network Management Limited	Deloitte	Accord Asset Management Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Arkeco Environmental Services Limited	Deloitte	MRS Environmental Services Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Brophy Enterprise Limited		Brophy Grounds Maintenance Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Brophy Grounds Maintenance Limited	Deloitte	Enterprise Public Services Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Byzak Contractors (Escocia) Limited		Byzak Limited	100,00%	-	Glasgow, Escocia
Byzak Limited	Deloitte	Globemile Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
C.F.M Building Services Limited (Escocia registered)	Deloitte	Enterprise Managed Services Limited	100,00%	-	Glasgow, Escocia
CCMR Limited	Deloitte	Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Countrywide Property Inspections Limited	Deloitte	Durley Group Holdings Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
CRW Maintenance Limited	Deloitte	Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Datamerser Limited		Durley Group Holdings Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Durley Group Holdings Limited	Deloitte	Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Enterprise (AOL) Limited	Deloitte	Accord Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Enterprise (ERS) Limited	Deloitte	Trinity Group Holdings Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Enterprise (Venture Partner) Limited	Deloitte	Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Enterprise Building Services Limited		First Claims Response (Mr) Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Enterprise Consulting and Solutions Limited		Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Enterprise Foundation (ET R) Limited		Enterprise Holding Company No. 1 Ltd (Member only)	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Enterprise Holding Company No. 1 Limited	Deloitte	Enterprise Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Enterprise Lighting Services Limited	Deloitte	Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Enterprise Maintenance Services Limited	Deloitte	First Claims Response (Mr) Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Enterprise Managed Services (BPS) Limited	Deloitte	Enterprise Managed Services Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Enterprise Managed Services (E&CS) Limited	Deloitte	Enterprise Managed Services Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Enterprise Managed Services Limited	Deloitte	Enterprise Utility Services Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Enterprise Limited	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Enterprise Power Services Limited	Deloitte	Enterprise Managed Services Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Enterprise Public Services Limited	Deloitte	Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Enterprise Security Support Services Limited		Accord Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Enterprise Transport Services Limited		Accord Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Enterprise Utility Services (DCE) Limited	Deloitte	Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Enterprise Utility Services (Holdings) Limited		Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Enterprise Utility Services (TBC) Limited	Deloitte	Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Enterprise Utility Services Limited	Deloitte	ARM Services Group Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Enterprisekeepmoat Limited		Accord Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Enterprise-Peterborough Limited		Accord Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
First Claims Response (Manchester) Limited	Deloitte	Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
First Claims Response Limited	Deloitte	First Claims Response (Mr) Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Fleet and Plant Hire Limited	Deloitte	Enterprise Managed Services Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Globemile Limited	Deloitte	Enterprise Managed Services Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Haringey Enterprise Limited	Deloitte	Accord Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Heating and Building Maintenance Company Limited	Deloitte	Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Hillcrest Developments (Yorkshire) Limited	Deloitte	Durley Group Holdings Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
ICE Developments Limited		Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
J J McGinley Limited	Deloitte	Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
JDM Accord Limited		Accord Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Lancashire Enterprises (Europe) Limited		Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
MRS Environmental Services Limited	Deloitte	Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
MRS St Albans Limited	Deloitte	MRS Environmental Services Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Prism Research Limited		Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Rhoburt Street Lighting Limited		Enterprise Public Services Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Schofield Lothian Group Limited		Accord Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Trinity Group Holdings Limited	Deloitte	Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
TSG Services Limited		Trinity Group Holdings Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
W.M.Y. Consulting Limited		Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Zaxco Limited		Globemile Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
66/70 South Lambeth Road Management Co Limited		Ice Developments Limited	50,00%	-	Oxford, Reino Unido
Enterprise Business Solutions 2000 Limited	Deloitte	Enterprise Holding Company No 1 Limited	90,00%	-	Oxford, Reino Unido
Enterprise Islington Limited	Deloitte	Accord Limited	99,00%	-	Oxford, Reino Unido
Enterprise-Liverpool Limited	Deloitte	Enterprise Public Services Ltd	80,00%	-	Oxford, Reino Unido
EnterpriseManchester Partnership Limited	Deloitte	Enterprise Managed Services Limited	80,00%	-	Oxford, Reino Unido
Newhall Refurbishments Limited	In-House	Enterprise Holding Company No 1 Limited	50,00%	-	Oxford, Reino Unido
Slough Enterprise Limited	Deloitte	Accord Environmental Services Limited	99,00%	-	Oxford, Reino Unido
Enterprise South Liverpool Academy	HBD Accountancy Serv	Member only (not for profit company)	N/A	-	Oxford, Reino Unido
Enterprise Fleet Limited	In-House	Enterprise Managed Services Limited	54,50%	-	Oxford, Reino Unido
AmeyCespa Ltd	BDO LLP	Amey LG Ltd	50,00%	-	Oxford, Reino Unido
AmeyCespa Ltd	BDO LLP	Cespa UK S.A.	50,00%	-	Oxford, Reino Unido
AmeyCespa (East) Holdings Limited	BDO LLP	AmeyCespa Ltd	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
AmeyCespa (East) Limited	BDO LLP	AmeyCespa (East) Holdings Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
AmeyCespa Services (East) Limited	BDO LLP	AmeyCespa (East) Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
AmeyCespa WM (East) Limited	BDO LLP	AmeyCespa Services (East) Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Allerton Waste Recovery Park Interim SPV Limited	BDO LLP	AmeyCespa Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
AmeyCespa (MK) Holding Co Limited		Amey Ventures Asset Holdings Limited	50,00%	-	Oxford, Reino Unido
AmeyCespa (MK) SPV Limited		AmeyCespa (MK) Holding Co Limited	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Cespa Ventures Ltd.	Deloitte	Cespa UK S.A.	100,00%	-	Oxford, Reino Unido
Cespa UK S.A.	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	100,00%	-	Oxford, Reino Unido

CHILE					
Grupisa Chile, S.A.		Ferrovial Servicios, S.A. (a)	66,00%	-	Santiago, Chile
Ferrovial Servicios Chile, S.L.	Deloitte	Ferrovial Servicios Internacional, S.A.U. (a)	99,00%	8	Santiago, Chile
Ferrovial Servicios Chile, S.L.	Deloitte	Cespa Portugal, SA	1,00%	76	Santiago, Chile
Steel Ingeniería, S.A.	Deloitte	Ferrovial Servicios Chile, S.L.	100,00%	36	Los Andes, Chile
Ferrovial Servicios Antofagasta, S.L.	Deloitte	Ferrovial Servicios, S.A. (a)	100,00%	0	Santiago, Chile

POLONIA					
FBSerwis, S.A.	Deloitte	Ferrovial Servicios Internacional, S.A.U. (a)	51,00%	2	Warszawa, Polonia
FBSerwis, S.A.	Deloitte	Budimex, S.A.	49,00%	2	Warszawa, Polonia
FBSerwis A zoo SPV		FBSerwis, S.A.	100,00%	0	Warszawa, Polonia
FBSerwis B zoo SPV		FBSerwis, S.A.	100,00%	0	Warszawa, Polonia

## Anexo II (Continuación)

El valor de la sociedad puesta en equivalencia que se presenta a continuación se corresponde con su valor en el consolidado del Grupo

EMPRESAS ASOCIADAS (sociedades integradas por el procedimiento de Puesta en Equivalencia)									
(Millones de euros)									
CONSTRUCCIÓN									
Empresa	Auditor	Empresa matriz	% Participación	Valor Puesta en equivalencia Consolidado	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado
<b>ESPAÑA</b>									
Participaciones asociadas Ferrovial Agroman (*):		Ferrovial Agroman, S.A.	entre 22% y 50,0%	3	España	400	436	47	1
<i>Boremer, S.A.</i>	Deloitte	Cadagua, S.A.	50,00%	0	España	19	20	4	-4
<i>Sociedad Concesionaria BAI0</i>			50,00%	2		4	0	0	0
<i>Tecnológica Lena, S.L.</i>			50,00%	0		0	1	0	0
<i>Via Olmedo Pedralba, S.A.</i>			25,20%	0		12	10	9	0
<i>Urbs Iudex Caudiculus, S.A.</i>	Deloitte		22,00%	0		365	404	34	4
<b>POLONIA</b>									
Participaciones asociadas Budimex (*):		Budimex, S.A.	26,31%	0	Polonia	2	0	2	0
<i>PPHU Promos Sp. z o.o.</i>		<i>Budimex SA</i>	26,31%	0		2	0	2	0
<b>OMAN</b>									
Muscat City Desalination Company SAOC	Deloitte	Cadagua, S.A.	10,00%	2	Omán	197	173	10	3
International Water Treatment LLC	Deloitte	Cadagua, S.A.	37,50%	0	Omán	29	61	98	-30
<b>AEROPUERTOS</b>									
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Valor Puesta en equivalencia Consolidado	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado
<b>REINO UNIDO</b>									
FGP Topco Limited	Deloitte	Hubco Netherlands B.V.	25,00%	1.062	Reino Unido	25.148	20.898	3.572	500
AGS Airports Holdings Limited	Deloitte	Faero UK Holding Limited	50,00%	-5	Reino Unido	1.543	1.421	8	-6
<b>AUTOPISTAS</b>									
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Valor Puesta en equivalencia Consolidado	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado
<b>ESPAÑA</b>									
Serrano Park, S.A.	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.U.	50,00%	-7	España	98	109	5	-13
A-334 Autovia del Almanzora	Ernst & Young	Cintra Infraestructuras, S.A.U.	23,75%	1	España	7	1	1	0
A66 Benavente - Zamora	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.U.	25,00%	10	España	165	127	107	5
Bip & Drive S.A.		Cintra Infraestructuras, S.A.U.	25,00%	0	España	4	2	0	-1
<b>CANADA</b>									
407 International Inc/ 407 East Development GGP:	Deloitte	4352238 Cintra Canada Inc.	entre 43,23% / 50,0%	2.194	Canadá	4.150	5.706	823	160
<i>407 International Inc.</i>		<i>4352238 Cintra Canada Inc.</i>	43,23%	2.188	Canadá	3.687	5.254	609	153
<i>Cintra 407 East Development Group Inc.</i>		<i>Toronto Highway, BV</i>	50,00%	0	Canadá	0	0	0	0
<i>Cintra OM&amp;R 407 East Development Group Inc</i>		<i>Toronto Highway, BV</i>	50,00%	0	Canadá	0	0	0	0
<i>407 East Development Group General Partnership</i>		<i>Cintra 407 East Development Group Inc.</i>	50,00%	5	Canadá	461	452	212	7
<i>OMR and R407 East Development Group General Partnership</i>		<i>Cintra OM&amp;R 407 East Development Group Inc.</i>	50,00%	1	Canadá	2	1	2	1
<b>ESTADOS UNIDOS</b>									
Statewide Mobility Partners LLC	Deloitte	Cintra ITR LLC / Cintra Holding US Corp	50,00%	0	EEUU	581	0	0	0
ITR Concession Company Holdings	Deloitte	Statewide Mobility Partners LLC	50,00%	0	EEUU	581	0	0	0
ITR Concession Company	Deloitte	ITR Concession Company Holdings	50,00%	0	EEUU	3.188	5.140	167	0
<b>GRECIA</b>									
Nea Odos, S.A.	Deloitte	Ferrovial, S.A.	33,33%	0	Grecia	701	626	73	0
Central Greece Motorway	Deloitte	Ferrovial, S.A.	33,34%	0	Grecia	909	844	8	0
Hellas Tolls, S.A.		Ferrovial, S.A.	33,34%	0	Grecia	3	-0	3	0
<b>REINO UNIDO</b>									
Scot Roads Partnership Holdings LTD	Ernst & Young	Cintra UK	20,00%	0	Reino Unido				
Scot Roads Partnership Finance LTD	Ernst & Young	Scot Roads Partnership Holdings LTD	20,00%	0	Reino Unido	177	177	-	-
Scot Roads Partnership Project LTD	Ernst & Young	Scot Roads Partnership Holdings LTD	20,00%	0	Reino Unido	175	175	-	-
<b>SERVICIOS</b>									
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Valor Puesta en equivalencia Consolidado	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado
<b>ESPAÑA</b>									
Participaciones asociadas Servicios (*):			entre 9,20% y 50,00%	25	España	881	437	206	67
<i>Concesionaria Madrid Calle 30 S.A.</i>	KPMG	<i>Empresa de Mantenimiento y Explotación M-30</i>	10,00%	10	España	583	143	126	60
<i>Ingeniería Urbana S.A.</i>	Deloitte	<i>Cespa, S.A.</i>	35,00%	5	España	20	20	5	2
<i>Reciclados y Compostaje Piedra Negra, S.A.</i>	Deloitte	<i>Cespa Gestion Residuos S.A.</i>	49,00%	4	España	17	17	6	0
<i>Empresa de Mantenimiento y Explotación M-30 S.A.</i>	Deloitte	<i>Ferrovial Servicios, S.A.</i>	10,00%	206		206	205	29	9
<i>Aetec, S.A.</i>		<i>Ferrosar Infraestructuras, S.A.</i>	9,20%	0		1	0	0	0
<i>FerroNats Air Traffic Services, S.A.</i>	Deloitte	<i>Ferrovial Servicios, S.A.</i>	50,00%	1		6	4	13	1
<i>Neopolis de Valladolid, S.A.</i>	BDO Auditores, S.L.	<i>Sitkol, S.A.</i>	49,00%	4		17	17	3	1
<i>Novalis Medioambiente S.A.</i>		<i>Cespa Gestion Residuos S.A.</i>	50,00%	0		5	5	2	0
<i>Nora, S.A.</i>	Gabinete Técnico de.	<i>Compañía Española de Servicios Públicos Auxil</i>	40,00%	0		7	7	9	0
<i>Vialnet Vic., S.L.</i>	VIR Audit	<i>Compañía Española de Servicios Públicos Auxil</i>	49,00%	0		1	1	2	0
<i>Recollida de Residuos D Osona S.L</i>		<i>Compañía Española de Servicios Públicos Auxil</i>	45,00%	1		4	4	6	0
<i>Valdodominguez 2000, S.A.</i>	Deloitte	<i>Compañía Española de Servicios Públicos Auxil</i>	20,00%	0		14	14	2	-6
<b>PORTUGAL</b>									
Participaciones asociadas Cespa Portugal SA (*)			entre 20,00% y 50,00%	1	Portugal	24	24	3	0
<i>Valor Rib Industrial Resíduos, Lda</i>		<i>Cespa Portugal, SA</i>	45,00%	1		5	5	1	0
<i>Ecobeirão, SA</i>	João Careca & Assoda	<i>Cespa Portugal, SA</i>	20,00%	0		16	16		
<i>Cespa Portugal - Ecoambiente ACE</i>	Deloitte	<i>Cespa Portugal, SA</i>	50,00%	0		1	1	2	0
<i>Ferrovial Servicios, Egeo Tecnologia e Ambiente, Amândio</i>		<i>Cespa Portugal, SA</i>	35,00%	0		1	1	0	0

REINO UNIDO										
Participaciones asociadas Amey (*):										
GEO Amey PECS Limited	Grant Thornton	Amey Community Limited	2% / 70,00%	23	Reino Unido	322	-244	313	9	
Amey Ventures Investments Ltd	BDO LLP	Amey Investments Ltd	50,00%	0		14	-15	42	1	
AHL Holdings (Manchester) Ltd	Deloitte LLP	Amey Ventures Investments Ltd	9,97%	0		4	-4	0	0	
Amey Highways Lighting (Manchester) Ltd	Deloitte LLP	AHL Holdings (Manchester) Ltd	5,00%	0		2	-2	0	0	
AHL Holdings (Wakefield) Ltd	Deloitte LLP	Amey Ventures Investments Ltd	5,00%	0		0	0	0	0	
Amey Highways Lighting (Wakefield) Ltd	Deloitte LLP	AHL Holdings (Wakefield) Ltd	5,00%	0		1	-1	0	0	
ALC (Superholdco) Ltd	KPMG LLP	Amey Ventures Investments Ltd	5,00%	8		13	-9	14	4	
ALC (FMC) Ltd	KPMG LLP	ALC (Superholdco) Ltd	5,00%	0		0	0	0	0	
ALC (Holoko) Ltd	KPMG LLP	ALC (Superholdco) Ltd	5,00%	0		0	0	0	0	
ALC (SPC) Ltd	KPMG LLP	ALC (Holoko) Ltd	5,00%	0		0	0	0	0	
Amey Belfast Schools Partnership Holdco Ltd	BDO LLP	Amey Ventures Investments Ltd	10,00%	0		11	-11	0	0	
Amey Belfast Schools Partnership PFI Co Ltd	BDO LLP	Amey Belfast Schools Partnership Holdco Ltd	10,00%	0		0	0	0	0	
Amey Birmingham Highways Holdings Ltd	BDO LLP	Amey Ventures Asset Holdings Ltd	33,33%	0		89	-91	32	0	
Amey Birmingham Highways Ltd	BDO LLP	Amey Birmingham Highways Holdings Ltd	33,33%	0		0	0	0	0	
Amey FMP Belfast Strategic Partnership Holdco Ltd	BDO LLP	Amey Ventures Management Services Ltd	70,00%	0		1	-1	4	0	
Amey FMP Belfast Strategic Partnership SP Co Ltd	BDO LLP	Amey FMP Belfast Schools Partnership Holdco L	70,00%	0		0	0	0	0	
Amey Lagan Roads Holdings Ltd	BDO LLP	Amey Ventures Investments Ltd	5,00%	0		14	-15	1	0	
Amey Lagan Roads Financial plc	BDO LLP	Amey Lagan Roads Holdings Ltd	5,00%	0		0	0	0	0	
Amey Lagan Roads Ltd	BDO LLP	Amey Lagan Roads Holdings Ltd	5,00%	0		0	0	0	0	
Amey Lighting (Norfolk) Holdings Ltd	BDO LLP	Amey Ventures Investments Ltd	10,00%	0		3	-3	1	0	
Amey Lighting (Norfolk) Ltd	BDO LLP	Amey Lighting (Norfolk) Holdings Ltd	10,00%	0		0	0	0	0	
E4D & G HOLDCO Ltd	BDO LLP	Amey Ventures Investments Ltd	4,25%	0		10	-10	0	0	
E4D & G Project Co Ltd	BDO LLP	E4D & G Holdco Ltd	4,25%	0		0	0	0	0	
EduAction (Waltham Forest) Ltd (IP)	-	Amey plc	50,00%	0		0	0	0	0	
Integrated Bradford HoldCo One Ltd	KPMG LLP	Amey Ventures Investments Ltd	6,52%	0		6	-6	0	0	
Integrated Bradford PSP Ltd (IP)	KPMG LLP	Amey Ventures Asset Holdings Ltd	50,00%	0		2	-2	4	0	
Integrated Bradford HoldCo Two Ltd	KPMG LLP	Amey Ventures Asset Holdings Ltd	6,00%	0		10	-10	1	0	
Integrated Bradford LEP Ltd	KPMG LLP	Integrated Bradford PSP Ltd	40,00%	0		0	0	0	0	
Integrated Bradford LEP Fin Co One Ltd	KPMG LLP	Integrated Bradford LEP Ltd	40,00%	0		0	0	0	0	
Integrated Bradford SPV One Ltd	KPMG LLP	Integrated Bradford HoldCo One Ltd	6,52%	0		0	0	0	0	
Integrated Bradford SPV Two Ltd	KPMG LLP	Integrated Bradford HoldCo Two Ltd	6,00%	0		0	0	0	0	
MTCNovo Ltd		Novo Community Limited	50,00%	0		0	0	0	0	
RSP (Holdings) Ltd	BDO LLP	Amey Ventures Investments Ltd	3,50%	0		4	-4	0	0	
The Renfrewshire Schools Partnership Ltd	BDO LLP	RSP (Holdings) Ltd	3,50%	0		0	0	0	0	
Services Support (Avon & Somerset) Holdings Ltd	Deloitte LLP	Amey Ventures Investments Ltd	2,00%	0		1	-1	0	0	
Services Support (Avon & Somerset) Ltd	Deloitte LLP	Services Support (Avon & Somerset) Holdings L	2,00%	0		0	0	0	0	
Amey Hallam Highways Holdings Limited	BDO LLP	Amey Ventures Asset Holdings Ltd	33,33%	0		52	-52	38	0	
Amey Hallam Highways Limited	BDO LLP	Amey Hallam Highways Holdings Ltd	33,33%	0		0	0	0	0	
Canllion Amey Limited	Deloitte	Enterprise Managed Services Limited	49,90%	8		19	16	66	0	
Canllion Amey (Housing Prime) Limited	Deloitte	Enterprise Managed Services Limited	33,30%	6		23	19	68	2	
Amey Consulting LLC		Amey OW Limited	49,00%	0		0	0	0	2	
Leighton Borai Amey OIA Pty Limited		Amey Consulting Australia Pty Limited	20,00%	0		2	-2	9	0	
Leighton Borai Amey NSW Pty Limited		Amey Consulting Australia Pty Limited	22,20%	0		1	-1	4	0	
Keolis Amey Docklands Limited		Amey Rail Limited	30,00%	0		0	0	0	0	
Amey/Cespa (AWRP) Holding Co Limited	Deloitte	Amey Ventures Asset Holdings Ltd	16,67%	0		10	-10	9	0	
Amey/Cespa (AWRP) SPV Limited	Deloitte	Amey/Cespa (AWRP) Holding Co Limited	16,67%	0		0	0	0	0	
Scot Roads Partnership Holdings Limited		Amey Ventures Asset Holdings Ltd	20,00%	0		28	-28	21	0	
Scot Roads Partnership Project Limited		Scot Roads Partnership Holdings Limited	20,00%	0		0	0	0	0	
Scot Roads Partnership Finance Limited		Scot Roads Partnership Holdings Limited	20,00%	0		0	0	0	0	
QATAR										
Participaciones asociadas Ferrovial Servicios (*):										
Ferrovial Qatar LLC	Deloitte	Ferrovial Servicios, S.A.	49,00%	8	Qatar	40	40	61	10	
FMM Company LLC	Deloitte	Ferrovial Servicios, S.A.	49,00%	2		7	7	10	2	
			49,00%	6		33	33	51	7	
INMOBILIARIA										
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación		Valor Puesta en equivalencia Consolidado	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado
ESPAÑA										
Promodones Hábitat (i)		Ferrovial FISA, S.A.	20,00%		0	España	0	0	0	0
<b>Total Valor Puesta en Equivalencia Consolidado</b>					<b>3.317</b>					

(i) Sin información de los interventores

(\*)Hacen referencia al total de las participaciones asociadas y los activos, pasivos, ingresos y resultado corresponden a la totalidad de las cifras agregadas



# FORMULACIÓN DEL CONSEJO

---

Las páginas que anteceden contienen las cuentas anuales consolidadas -balance, cuenta de pérdidas y ganancias, estado de cambios en el patrimonio neto, estado de flujos de efectivo y la memoria - y el informe de gestión consolidado de Ferrovial, S.A. correspondientes al ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2014, que han sido formulados por el Consejo de Administración en sesión celebrada en Madrid el 24 de febrero de 2015, 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

---

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

---

D. Howard L. Lance  
Consejero

Diligencia que extiende el Secretario del Consejo de Administración para hacer constar que no estampa su firma en este documento D. Howard L. Lance por encontrarse ausente debido a exigencias profesionales ineludibles.

---

D. Santiago Ortiz Vaamonde  
Secretario del Consejo de Administración

# INFORME DE AUDITORÍA

**Deloitte.**

Deloitte, S.L.  
Plaza Pablo Ruiz Picasso, 1  
Torre Picasso  
28020 Madrid  
España  
Tel.: +34 915 14 50 00  
Fax: +34 915 14 51 80  
www.deloitte.es

## INFORME DE AUDITORÍA INDEPENDIENTE DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

A los Accionistas de  
FERROVIAL, S.A.:

### **Informe sobre las cuentas anuales consolidadas**

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas adjuntas de la sociedad Ferrovial, S.A. (en adelante la Sociedad dominante) y sociedades dependientes (en adelante el Grupo), que comprenden el estado consolidado de situación financiera al 31 de diciembre de 2014, la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, el estado consolidado de resultado global, el estado consolidado de cambios en el patrimonio neto, el estado consolidado de flujos de caja y la memoria consolidada correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

### **Responsabilidad de los administradores en relación con las cuentas anuales consolidadas.**

Los administradores de la Sociedad dominante son responsables de formular las cuentas anuales consolidadas adjuntas, de forma que expresen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados consolidados de Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, y demás disposiciones del marco normativo de información financiera aplicable al Grupo en España y del control interno que consideren necesario para permitir la preparación de cuentas anuales consolidadas libres de incorrección material, debida a fraude o error.

### **Responsabilidad del auditor**

Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las cuentas anuales consolidadas adjuntas basada en nuestra auditoría. Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la auditoría de cuentas vigente en España. Dicha normativa exige que cumplamos los requerimientos de ética, así como que planifiquemos y ejecutemos la auditoría con el fin de obtener una seguridad razonable de que las cuentas anuales consolidadas están libres de incorrecciones materiales.

Una auditoría requiere la aplicación de procedimientos para obtener evidencia de auditoría sobre los importes y la información revelada en las cuentas anuales consolidadas. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluida la valoración de los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales consolidadas, debida a fraude o error. Al efectuar dichas valoraciones del riesgo, el auditor tiene en cuenta el control interno relevante para la formulación por parte de los administradores de la Sociedad dominante de las cuentas anuales consolidadas, con el fin de diseñar los procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la entidad. Una auditoría también incluye la evaluación de la adecuación de las políticas contables aplicadas y de la razonabilidad de las estimaciones contables realizadas por la dirección, así como la evaluación de la presentación de las cuentas anuales consolidadas tomadas en su conjunto.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión de auditoría.

## Opinión

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada de Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes al 31 de diciembre de 2014, así como de sus resultados consolidados y flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, y demás disposiciones del marco normativo de información financiera que resultan de aplicación en España.

## Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios

El informe de gestión consolidado adjunto del ejercicio 2014 contiene las explicaciones que los administradores de la Sociedad dominante consideran oportunas sobre la situación de Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2014. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión consolidado con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de la sociedad Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes.

DELOITTE, S.L.  
Inscrita en el R.O.A.C. nº S0692

Javier Parada Pardo  
24 de febrero de 2015



Miembro ejerciente:  
DELOITTE, S.L.

Año 2015 Nº 01/15/00285  
SELLO CORPORATIVO: 96,00 EUR

Informe sujeto a la base reguladora en el artículo 44 del Texto refundido de la Ley de Auditoría de Cuentas, aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2013, de 1 de julio

# ANEXO

## INFORME DE ACTIVIDADES 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 uno de los Consejeros Independientes que la integran.

La composición de la Comisión, durante el ejercicio 2014, ha sido 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)

El Sr. Burgio presentó su renuncia como Consejero y miembro de la Comisión de Auditoría y Control mediante carta de 16 de diciembre de 2014. Como consecuencia de dicha renuncia, el Consejo de Administración celebrado el 18 de diciembre de 2014 acordó la incorporación de D. Joaquín Ayuso García (Consejero Externo) como miembro de la Comisión de Auditoría y Control.

### 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:
  - Proponer al Consejo de Administración, para su sometimiento a la Junta General de Accionistas, el nombramiento de auditor externo, incluyendo las condiciones de su contratación, alcance del mandato, revocación o no renovación.
  - Servir de canal de comunicación entre el Consejo de Administración y el auditor: recibir de éste información regular sobre sus trabajos, evaluar los resultados de cada auditoría y verificar que la Alta Dirección asuma las recomendaciones del auditor.
  - Discutir con el auditor externo las debilidades significativas del sistema de control interno detectadas en el desarrollo de la auditoría.
  - Vigilar la independencia del auditor externo y valorar los servicios adicionales de cualquier clase, individualmente considerados y en su conjunto, distintos de la auditoría legal que presta a la Sociedad. Emitir, con carácter previo al informe de auditoría de cuentas, un informe en el que exprese su opinión sobre estos dos aspectos.
- En relación con la auditoría interna:
  - Proponer la 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. Proponer el presupuesto de estos servicios.
    - Aprobar y supervisar el plan de auditoría interna y verificar su cumplimiento.
- En relación con la información financiera:
  - Auxiliar 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. Supervisar el proceso de elaboración de la información financiera regulada e informar con carácter previo a su aprobación por el Consejo.
  - Supervisar la eficacia de los sistemas de control interno de la Sociedad.
- En relación con el control de riesgos:
  - Analizar y evaluar periódicamente los principales riesgos y los sistemas para su identificación, gestión y control.

• En relación con otras materias:

- Supervisar el cumplimiento de la normativa de gobierno corporativo y de conducta en los mercados de valores.
- Establecer y supervisar el “buzón de denuncias”, 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.
- Informar previamente sobre operaciones de constitución y adquisición de sociedades domiciliadas en paraísos fiscales, y de aquellas de propósito especial a las que se refiere el Reglamento del Consejo.

## ACTIVIDADES REALIZADAS

Durante el ejercicio 2014 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, incorporándose asuntos puntuales durante el ejercicio.

A continuación se resumen las actividades principales desarrolladas durante el ejercicio 2014.

### 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 y octubre de 2014, la Comisión acordó proponer al Consejo de Administración, para su sometimiento a la Junta General de Accionistas, la renovación de Deloitte, S.L. como auditor externo de las cuentas de Ferrovial, S.A. y de su grupo consolidado para los ejercicios 2014 y 2015 respectivamente.

### Revisión de cuentas anuales

El auditor externo compareció ante la Comisión con ocasión de la presentación de las cuentas anuales correspondientes a 2013.

El auditor de Ferrovial informó sobre sus trabajos de revisión limitada de los estados financieros semestrales cerrados a 30 de junio de 2014 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 2014.

### Independencia del auditor

La disposición adicional 18.4ª de la Ley del Mercado de Valores, vigente en ese momento, establecía 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 2014 se ha dado 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 la firma de auditoría externa (y con otras firmas de auditoría) 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 (DGEF) informó a la Comisión sobre los trabajos realizados en 2014 en relación con el sistema de control interno de la información financiera (SCIIF) y sobre el trabajo realizado por una firma externa con el objeto principal de mejorar y homogenizar la descripción de los controles en las diferentes áreas del Grupo. Se dio seguimiento a la implantación de las mejoras identificadas en el ejercicio 2013 y se presentaron las conclusiones sobre la evaluación de los principales riesgos de la información financiera realizada por la DGEF. Asimismo, se presentó el plan de acción en esta materia para 2015.

### **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 2013, que incluye el estado de implantación de todas las recomendaciones emitidas en cada uno de los trabajos del ejercicio así como las pendientes de ejercicios anteriores.
- El grado de avance de los trabajos programados al cierre del tercer trimestre del año 2014, 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 2015.
- El informe anual, referido al ejercicio 2013, y el informe del primer semestre de 2014 sobre los buzones de denuncias y la prevención del fraude.

### **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:

- Ha elevado al Consejo de Administración una propuesta de modificación del Reglamento del Consejo de Administración y del Reglamento Interno de Conducta de Ferrovial, S.A. y su grupo de sociedades en materias relativas a los mercados de valores.
- Ha informado favorablemente, con carácter previo a su formulación por el Consejo de Administración, el Informe Anual de Gobierno Corporativo correspondiente al ejercicio 2013.
- Ha sido informada de las novedades legislativas aprobadas o en proyecto durante el ejercicio en materias de su competencia.
- Ha conocido de la actualización del Código de Ética Empresarial y una nueva Política Anticorrupción.

**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

