



ferrovial

Cuentas Anuales Consolidadas 2013

**Ferrovial, S.A. y
Sociedades dependientes**



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

ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA DE LOS EJERCICIOS 2013 Y 2012.....	3
CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DE LOS EJERCICIOS 2013 Y 2012.....	4
ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL DE LOS EJERCICIOS 2013 Y 2012	5
ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS EJERCICIOS 2013 Y 2012	5
ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJO DE CAJA DE LOS EJERCICIOS 2013 Y 2012	6
NOTAS A LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS DEL EJERCICIO 2013	7
1 ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN	7
2 BASES DE PRESENTACIÓN Y POLÍTICAS CONTABLES	8
3 GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS Y CAPITAL.....	14
4 INFORMACIÓN FINANCIERA POR SEGMENTOS.....	19
5 FONDO DE COMERCIO Y ADQUISICIONES.....	24
6 ACTIVOS INTANGIBLES.....	27
7 INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	27
8 INMOVILIZADO MATERIAL	29
9 INVERSIONES EN ASOCIADAS	30
10 ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES.....	36
11 DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE.....	37
12 EXISTENCIAS	40
13 CLIENTES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR.....	41
14 PATRIMONIO NETO	43
15 INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	45
16 DÉFICIT DE PENSIONES.....	46
17 PROVISIONES.....	47
18 POSICIÓN NETA DE TESORERÍA	49
19 OTRAS DEUDAS.....	56
20 DEUDAS POR OPERACIONES DE TRÁFICO	56
21 SITUACIÓN FISCAL	57
22 PASIVOS CONTINGENTES, ACTIVOS CONTINGENTES Y COMPROMISOS.....	60
23 DETERIOROS Y ENAJENACIONES DE INMOVILIZADO	66
24 INGRESOS DE EXPLOTACIÓN.....	67
25 GASTOS DE PERSONAL	68
26 RESULTADO FINANCIERO.....	68
27 RESULTADO POR ACCIÓN	69
28 FLUJO DE CAJA.....	70
29 RETRIBUCIONES AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	71
30 SISTEMAS RETRIBUTIVOS VINCULADOS A LAS ACCIONES.....	75
31 INFORMACIÓN SOBRE OPERACIONES CON VINCULADAS.....	77
32 PARTICIPACIONES DE LOS MIEMBROS DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN EN SOCIEDADES CON EL MISMO, ANÁLOGO O COMPLEMENTARIO GÉNERO DE ACTIVIDAD DEL QUE CONSTITUYE EL OBJETO SOCIAL DE FERROVIAL.	81
33 HONORARIOS AUDITORES	81
34 ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE	82
35 COMENTARIOS A LOS ANEXOS	82

ESTADO CONSOLIDADO DE SITUACIÓN FINANCIERA DE LOS EJERCICIOS 2013 Y 2012

Activo (Millones de euros)	Nota	2013	2012
Activos no corrientes		17.142	16.660
Fondos de comercio	5	1.893	1.487
Activos intangibles	6	229	116
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	7	7.639	6.755
Inversiones inmobiliarias		37	35
Inmovilizado material	8	483	506
Inversiones en asociadas	9	3.562	4.322
Activos financieros no corrientes	10	1.810	1.674
Cuentas a cobrar de proyectos de infraestructuras		1.341	1.334
Activos financieros disponibles para la venta		1	1
Caja restringida en proyectos de infraestructura		317	148
Resto de cuentas a cobrar		152	192
Impuestos diferidos	21	1.344	1.608
Derivados financieros a valor razonable largo plazo	11	144	158
Activos corrientes		5.678	5.570
Activos clasificados como mantenidos para la venta		2	2
Existencias	12	325	394
Cientes y otras cuentas a cobrar	13	2.202	2.198
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		1.635	1.642
Otros deudores		470	436
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		98	120
Tesorería y equivalentes	18	3.130	2.967
Sociedades de proyectos de infraestructuras		279	237
Caja restringida		41	25
Resto de tesorería y equivalentes		238	212
Sociedades ex-proyectos		2.851	2.730
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	11	18	8
TOTAL ACTIVO		22.820	22.230

Pasivo y Patrimonio neto (Millones de euros)	Nota	2013	2012
Patrimonio neto	14	6.074	5.780
Patrimonio neto atribuible a los accionistas		5.719	5.660
Patrimonio neto atribuible a los socios externos		355	121
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	15	503	356
Pasivos no corrientes		11.230	11.117
Déficit de pensiones	16	107	105
Provisiones a largo plazo	17	1.350	1.166
Deuda financiera	18	7.496	6.996
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		6.403	5.825
Obligaciones y deudas de sociedades ex-proyectos		1.093	1.171
Otras deudas	19	208	203
Impuestos diferidos	21	1.117	1.080
Derivados financieros a valor razonable	11	952	1.567
Pasivos Corrientes		5.013	4.976
Deuda financiera	18	1.303	1.229
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		1.228	1.168
Deudas con entidades de crédito sociedades ex-proyectos		75	61
Derivados financieros a valor razonable	11	67	65
Deudas por operaciones de tráfico	20	3.254	3.267
Acreedores comerciales		2.665	2.645
Pasivos por impuestos sobre las ganancias corrientes		60	75
Otras deudas no comerciales		528	547
Provisiones para operaciones de tráfico	17	389	415
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO		22.820	22.230

Los activos intangibles y materiales y las inversiones inmobiliarias afectos de proyectos de infraestructuras se incluyen en la partida "Inmovilizado en proyectos de infraestructuras". Las Notas 1 a 35 forman parte del Estado Consolidado de Situación Financiera a 31 de diciembre de 2013.

CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADAS DE LOS EJERCICIOS 2013 Y 2012

Millones de euros	Nota	2013			2012		
		Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable (*)	Total 2013	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable (*)	Total 2012
Cifra de ventas		8.166	0	8.166	7.630	0	7.630
Otros ingresos de explotación		10	0	10	17	0	17
Total Ingresos de explotación	24	8.176	0	8.176	7.647	0	7.647
Consumos		1.181	0	1.181	1.295	0	1.295
Gastos de personal	25	2.351	0	2.351	2.102	0	2.102
Otros gastos de explotación		3.710	0	3.710	3.323	0	3.323
Total gastos de explotación		7.242	0	7.242	6.720	0	6.720
Resultado bruto de explotación		934	0	934	927	0	927
Dotaciones a la amortización de inmovilizado		233	0	233	219	0	219
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado		701	0	701	708	0	708
Deterioros y enajenación de inmovilizado	23	108	18	126	115	-63	52
Resultado de explotación		809	18	827	823	-63	760
Resultado financiero financiación		-337	0	-337	-298	0	-298
Resultado derivados y otros resultados financieros		-7	7	0	-6	2	-4
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras		-344	7	-337	-304	2	-302
Resultado financiero financiación		-53	0	-53	-32	0	-32
Resultado derivados y otros resultados financieros		-15	72	57	-13	46	33
Resultado financiero sociedades ex-proyectos		-68	72	5	-45	46	1
Resultado financiero	26	-412	79	-333	-349	48	-301
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	9	396	-21	375	214	60	275
Resultado consolidado antes de impuestos		793	76	869	688	45	733
Impuesto sobre sociedades	21	-127	-41	-168	-105	0	-106
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas		666	35	701	583	45	628
Resultado neto operaciones discontinuadas		0	0	0	0	0	0
Resultado consolidado del ejercicio		666	35	701	583	45	628
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos		22	5	26	60	3	64
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante		688	39	727	643	49	692

Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante	27
Básico	0,99
Diluido	0,94

(*) Corresponde a resultados por variación en el valor razonable de derivados y otros activos y pasivos financieros (Nota 11), deterioro de activos y pasivos (Nota 23) y el impacto de ambos conceptos dentro del epígrafe Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia (Nota 9).

Las Notas 1 a 35 forman parte de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada a 31 de diciembre de 2013.

ESTADO CONSOLIDADO DE RESULTADO GLOBAL DE LOS EJERCICIOS 2013 Y 2012

	Millones de euros	
	2013	2012
a) Resultado consolidado del ejercicio	701	628
Atribuido a la Sociedad Dominante	727	692
Atribuido a socios externos	-26	-64
b) Ingresos y Gastos reconocidos directamente en patrimonio	-44	-210
Sociedades Integración Global	224	-176
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	499	-100
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)	-15	-20
Diferencias de conversión	-33	-13
Efecto impositivo	-228	-43
Sociedades Puesta en Equivalencia	-267	-33
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	109	-37
Impacto en reservas de planes de prestación definida (*)	-25	-112
Diferencias de conversión	-311	92
Efecto impositivo	-40	24
c) Transferencias a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias	11	-24
Sociedades Integración Global	-4	-21
Sociedades Puesta en Equivalencia/Discontinuadas	15	-2
a+b+c) TOTAL RESULTADO GLOBAL	668	394
Atribuido a la Sociedad Dominante	541	464
Atribuido a socios externos	127	-70

Las Notas 1 a 35 forman parte del Estado Consolidado de Resultado Global a 31 de diciembre de 2013.

(*) El impacto en reservas de planes de prestación definida es la única partida de los Ingresos y Gastos reconocidos directamente en el patrimonio que no puede ser posteriormente objeto de transferencia a la cuenta de pérdidas y ganancias (ver Nota 14).

ESTADO CONSOLIDADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS EJERCICIOS 2013 Y 2012

	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 31.12.2012	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 pagados			-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

	2012								
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 31.12.2011	147	1.202	1.821	0	-638	3.581	6.113	133	6.246
Resultado consolidado del ejercicio						692	692	-64	628
Ingresos y gastos reconocidos en el patrimonio					-228		-228	-6	-234
Total ingresos y gastos reconocidos	0	0	0	0	-228	692	464	-70	394
Dividendos pagados			-183			-734	-917	-28	-945
Ampliaciones/reducciones capital			0			0	0	125	125
Transacciones con accionistas	0	0	-183	0	0	-734	-917	97	-820
Variaciones de perímetro							0	0	0
Otros movimientos					0	0	0	-40	-40
Saldo a 31.12.2012	147	1.202	1.638	0	-866	3.539	5.660	121	5.780

Las Notas 1 a 35 forman parte del Estado Consolidado de Cambios en el Patrimonio Neto a 31 de diciembre de 2013.

ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJO DE CAJA DE LOS EJERCICIOS 2013 Y 2012

Millones de euros	Nota	Diciembre 2013	Diciembre 2012
Resultado Neto atribuible a la sociedad dominante		727	692
Ajustes al resultado		207	235
<i>Minoritarios</i>		-26	-64
<i>Impuesto</i>		168	106
<i>Resultado por equivalencia</i>		-375	-275
<i>Resultado financiero</i>		333	301
<i>Deterioro y enajenación inmovilizado</i>		-126	-52
<i>Amortizaciones</i>		233	219
Pago de Impuesto		-82	-50
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros		-20	-56
Cobro dividendos proyectos Infraestructuras		465	363
Flujo de operaciones	30	1.296	1.184
Inversión en inmovilizado material/inmaterial		-96	-118
Inversión proyectos Infraestructuras		-704	-798
Inversión por adquisiciones de sociedades		-507	-33
Inversión caja restringida largo plazo		-169	242
Desinversión proyectos Infraestructuras		0	0
Desinversión/venta sociedades		564	893
Flujo de inversión	30	-912	186
Flujo antes de financiación		384	1.370
Flujo de capital procedente de socios externos		117	135
Pago de dividendos		-525	-827
Otros movimientos de fondos propios		0	0
Flujo financiación propia		-408	-692
Intereses pagados		-351	-342
Intereses recibidos		21	24
Aumento endeudamiento financiero		636	650
Disminución endeudamiento financiero		-71	-398
Variación endeudamiento mantenidos para la venta		0	0
Flujo de financiación	30	-173	-759
Variación tesorería y equivalentes	18	212	612
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo		2.967	2.349
Tesorería y equivalentes al final del periodo		3.130	2.967
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes		48	-6

Las Notas 1 a 35 forman parte del Estado de Flujo de Caja Consolidado a 31 de diciembre de 2013.

**NOTAS A LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS
DEL EJERCICIO 2013**

1. Actividades de la Sociedad y Perímetro de Consolidación.

1.1 Actividades de la Sociedad:

El Grupo consolidado Ferrovial, en adelante Ferrovial, está constituido por la sociedad dominante Ferrovial, S.A., y sus sociedades dependientes, que se detallan en el Anexo I. El domicilio social se encuentra en Madrid en la calle Príncipe de Vergara, 135.

A través de estas sociedades, Ferrovial desarrolla sus negocios con presencia en las siguientes áreas de actividad, que constituyen a su vez sus segmentos de información conforme a lo indicado en la NIIF 8:

-Construcción: Diseño y ejecución de todo de tipo de obras tanto públicas como privadas, destacando la ejecución de infraestructuras públicas.

-Servicios: Mantenimiento y conservación de infraestructuras, instalaciones y edificios; recogida y tratamiento de residuos y prestación de otro tipo de servicios públicos.

-Autopistas: Desarrollo, financiación y explotación de autopistas de peaje.

-Aeropuertos: Desarrollo, financiación y explotación de aeropuertos.

En la página "web" www.ferrovial.com pueden consultarse con más detalle las diferentes áreas de actividad en las que el Grupo consolidado desarrolla sus negocios.

A efectos de la comprensión de estos Estados Financieros, es importante destacar que parte de la actividad realizada por las divisiones de negocio del grupo se realiza mediante el desarrollo de proyectos de infraestructuras, fundamentalmente en las áreas de autopistas y aeropuertos, aunque también en las actividades de construcción y servicios.

Dichos proyectos se llevan a cabo mediante contratos a largo plazo firmados con una administración pública, en los que la sociedad titular del proyecto en la que, normalmente, el grupo participa con otros socios, financia la construcción o la rehabilitación de una infraestructura pública, fundamentalmente con deuda garantizada con los propios flujos del proyecto y con el capital aportado por los socios, y posteriormente la mantiene, recuperando dicha inversión mediante el cobro de peajes o tarifas reguladas por el uso de la infraestructura o mediante cantidades pagadas por la administración titular del contrato en función de las condiciones de disponibilidad del activo. En la mayoría de los casos la actividad de construcción y posterior mantenimiento de la infraestructura es subcontratada por las sociedades titulares de los proyectos con las divisiones de construcción y servicios del grupo.

Desde un punto de vista contable, dichos contratos caen en la mayoría de los casos dentro del ámbito de aplicación de la interpretación CINIIF 12.

En base a lo anteriormente indicado, y con el objeto de permitir una mejor comprensión de la evolución financiera del grupo, se desglosan en los presentes Estados Financieros de forma separada, el impacto de este tipo de proyectos, tanto en el inmovilizado no financiero (donde se agrupa en el epígrafe inmovilizado en proyectos de infraestructuras el inmovilizado material, inmaterial y propiedades de inversión asignado a estos proyectos), como en los activos financieros a largo plazo, y fundamentalmente la posición neta de tesorería y la información relativa al flujo de caja, donde se separa el flujo denominado "exproyectos" que agrupa los flujos generados por las actividades de construcción y servicios, los dividendos procedentes del capital invertido en los proyectos de infraestructuras y las inversiones o desinversiones en el capital de los mismos, y por otro lado el flujo de los proyectos que incluye los propios flujos generados por las sociedades titulares de estos.

También es importante destacar que dos de los principales activos del grupo corresponden a la participación del 25% en Heathrow Airport Holdings (HAH) (33,65% a diciembre de 2012) sociedad titular del aeropuerto de Heathrow en Londres (Reino Unido) y otros aeropuertos en el Reino Unido y al 43,23% en ETR 407 Sociedad titular de la autopista ETR 407 en Toronto (Canadá), que se consolidan por el método de puesta en equivalencia desde el ejercicio 2011 y 2010, respectivamente. Con el objeto de dar un información detallada sobre ambas sociedades en la Nota 9 relativa a participaciones por puesta en equivalencia, se incluye información relativa a la evolución del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias de ambas compañías, completando dicha información en otras Notas de la memoria con información que se considera de interés.

1.2 Cambios en el perímetro de consolidación

Las variaciones más relevantes con respecto a las sociedades que forman parte del perímetro de consolidación de Ferrovial por integración global durante el ejercicio 2013 han sido las siguientes:

a) En la división de Servicios:

○ Con fecha 21 de febrero, Ferrovial Servicios llegó a un acuerdo con el inversor internacional 3i para adquirir Enterprise, una de las principales empresas británicas de servicios a "utilities" y al sector público, por un valor de empresa (precio de las acciones más la deuda neta adquirida) de 393 millones de libras (474 millones de euros). Esta operación estaba sujeta a la aprobación de la Comisión Europea, que se produjo el pasado 8 de abril, momento a partir del cual los estados financieros de Enterprise se integran en el perímetro del Grupo Ferrovial. Con posterioridad a dicha fecha Ferrovial Servicios transmitió su participación sobre Enterprise a su filial Amey, produciéndose una integración de ambos negocios en la propia actividad de esta última.

○ Con fecha 7 de febrero Ferrovial Servicios cerró la adquisición del 70% de Steel Ingeniería, compañía especializada en mantenimiento de instalaciones mineras en Chile. El importe de la adquisición del 70% de las acciones ha sido de 21 millones de euros, a lo que hay que añadir el importe de la deuda incorporada relativa al 100% de la

compañía por un importe total de 8 millones de euros. Adicionalmente, comprador y vendedor se han cruzado opciones de compra y de venta por el 30% restante, por lo que se ha procedido a integrar el 100% de los estados financieros de la sociedad en el perímetro de consolidación del grupo.

- En el mes de marzo, Amey cerró la venta al fondo de inversión holandés DIF, del 40% de las sociedades que ejecutan proyectos a largo plazo por 37 millones de libras. Previo a esta venta, Amey tenía una participación del 50%, y se integraban por puesta en equivalencia. Tras la venta, la filial británica de Ferrovial Servicios mantiene un 10% de participación y la operación de los contratos. La plusvalía generada con esta venta asciende a 20 millones de euros (ver Nota 23 sobre deterioros y enajenaciones de Inmovilizado).

b) En la división de Construcción:

- Con fecha 02 de diciembre, Grupo Budimex vendió la sociedad Budimex Danwood Sp. z o. o (Sociedad Polaca, fabricante de casas prefabricadas con estructura de madera) al fondo de inversión Enterprise Investors por una cuantía de 238 millones de zlotys (57 millones de euros), generando una plusvalía para Ferrovial de 27 millones de euros (ver Nota 23 sobre deterioros y enajenaciones de Inmovilizado).

- Con fecha 04 de enero, Grupo Budimex compró un porcentaje adicional de Elektromontaz Poznan (19,88%) por un importe de 7 millones de zlotys. Este porcentaje adicional hace que la participación sobre esta compañía se sitúe en un total del 50,66%, pasando a consolidarse por integración global en 2013.

c) En la división de Aeropuertos:

- Con fecha 24 de octubre, Ferrovial S.A titular indirecto de un 33,65% de Heathrow Airport Holdings Ltd (HAH, antigua BAA Airports Limited) alcanzó un acuerdo con una filial íntegramente participada por el fondo de pensiones Universities Superannuation Scheme (USS), para la transmisión de una participación del 8,65% de FGP Topco Ltd (sociedad cabecera de HAH) por un precio de venta de 392 millones de libras, y con una plusvalía para Ferrovial de 82 millones de euros (ver Nota 23 sobre deterioros y enajenaciones de inmovilizado). Una vez cerrada la operación, la participación indirecta que tiene Ferrovial S.A en HAH pasa a ser un 25%. Ferrovial continúa siendo el mayor accionista de FGP Topco Ltd y su único socio industrial.

- Durante el primer trimestre Heathrow Airport Holdings (HAH) completó la venta del Aeropuerto de Standsted a Manchester Airports Group (MAG), por un precio de 1.500 millones de libras, y generando un resultado neto para Ferrovial de 137 millones de euros incluido en la cuenta de pérdidas y ganancias en la línea de participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia (para mayor detalle, ver Nota 9 de inversiones en asociadas).

2. Bases de presentación y políticas contables.

2.1. Bases de presentación

Las cuentas anuales adjuntas han sido obtenidas de los registros contables de la Sociedad y se presentan de acuerdo con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación a la Sociedad, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Sociedad. El marco normativo es el establecido en las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) establecidas por el Reglamento (CE) nº 1606/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de julio de 2002.

2.2. Criterio de materialidad usado a efectos de los desgloses requeridos

Cabe asimismo destacar que en las presentes cuentas anuales se ha omitido aquella información o desgloses que, no requiriendo de detalle por su importancia cualitativa, se han considerado no materiales o que no tienen importancia relativa de acuerdo al concepto de *Importancia relativa* definido en el marco Conceptual de las NIIF.

2.3. Nuevas normas contables

2.3.a) Nuevas normas y modificaciones adoptadas por la Unión Europea de aplicación obligatoria en el ejercicio 2013 o de aplicación anticipada de manera voluntaria.

A continuación se presenta un cuadro resumen de las nuevas normas y modificaciones adoptadas por la Unión Europea de aplicación obligatoria en el ejercicio 2013 con impacto significativo en los estados financieros del grupo, así como las normas adoptadas por la Unión Europea de aplicación anticipada de manera voluntaria:

Nuevas normas y modificaciones		Aplicación obligatoria ejercicios iniciados a partir de:
De aplicación obligatoria		
NIIF 13	Medición del valor razonable	1 enero de 2013
Modificación de NIC 19	Retribuciones a los empleados	1 enero de 2013
Aplicadas anticipadamente		
NIIF 10	Estados financieros consolidados	1 enero de 2014 (*)
NIIF 11	Acuerdos conjuntos	1 enero de 2014 (*)
NIIF 12	Desgloses sobre participaciones en otras entidades	1 enero de 2014 (*)
NIC 27 (revisada)	Estados financieros individuales	1 enero de 2014 (*)
NIC 28 (revisada)	Inversiones en asociadas y negocios conjuntos	1 enero de 2014 (*)

(*) La fecha de entrada en vigor aprobada por el IASB para todas estas normas es el 1 de enero de 2013. No obstante, la Unión Europea ha retrasado su entrada en vigor al 1 de enero de 2014. Se permite su aplicación anticipada, siempre y cuando se apliquen en bloque.

A continuación se incluye una breve reseña del contenido de las anteriores normas y modificaciones así como el impacto que ha supuesto para Ferrovial su aplicación:

NIIF 13 Medición del valor razonable. Esta norma requiere incluir en la valoración de los derivados, el riesgo de crédito de las partes que participan en el contrato. El impacto del riesgo de crédito se registrará contra resultados salvo que los derivados cumplan las condiciones para ser considerados coberturas eficientes, en cuyo caso se registrará contra reservas. La metodología utilizada para valorar el riesgo de crédito se describe en la Nota 11 Derivados financieros.

El impacto de la primera aplicación de esta norma en las presentes cuentas anuales asciende a 52 millones de euros en las sociedades por integración global (48 millones de impacto en reservas y 4 millones en el resultado neto, ver Nota 11 Derivados financieros a valor razonable) y 3 millones de euros en las sociedades por puesta en equivalencia (impacto íntegro en reservas).

NIC 19 (Modificación) Planes de pensiones. El principal impacto en el grupo está relacionado con la limitación del rendimiento de los activos, que se calculará aplicando la misma tasa de interés que se utiliza para el descuento de los pasivos. La aplicación de esta modificación se ha realizado de forma retroactiva, de acuerdo con la NIC 8, reexpresando las cifras comparativas correspondientes al ejercicio 2012. El impacto de esta modificación en la cuenta de resultados comparativa del ejercicio 2012 asciende a -17 millones de euros (-7 millones de euros correspondientes a HAH, al porcentaje de participación de Ferrovial, y -10 millones de euros a Amey).

NIIF 10 Estados financieros consolidados (y modificación de NIC 27 Introduce una nueva definición de control, aportando indicadores adicionales, como derechos de voto potenciales, dispersión de los socios minoritarios, dependencia del accionista para financiar un volumen significativo de las operaciones o mayor exposición a la variabilidad de los beneficios económicos, entre otros, que requieren aplicar el juicio de la dirección para cada caso particular, lo que puede afectar a la determinación del perímetro de consolidación.

NIIF 11 Acuerdos conjuntos (y modificación de NIC 28 Inversiones en asociadas y negocios conjuntos). Distingue entre dos tipos de acuerdos conjuntos: Operaciones conjuntas y negocios conjuntos. Se restringe la consolidación proporcional a la categoría de operaciones conjuntas, estableciendo requisitos para la categorización de un negocio como tal (se asumen los riesgos, se responde de las obligaciones en primera instancia y se tiene derecho sobre los beneficios económicos).

NIIF 12 Desgloses sobre participaciones en otras entidades. Aglutina en una única norma los requerimientos de desglose que antes se recogían en la NIC 27, NIC 28 y NIC 31. Establece requisitos adicionales de información, como los motivos para la inclusión/exclusión de una empresa en el perímetro de consolidación.

Del anterior paquete de normas de consolidación, su aplicación anticipada de manera voluntaria ha tenido como impacto el cambio del método de consolidación de determinados contratos de la actividad de Amey en Reino Unido, que se consolidaban anteriormente por el método de integración

proporcional, y que bajo la nueva IFRS 11 se califican como negocios conjuntos integrándose por puesta en equivalencia. La aplicación de esta norma se ha realizado de forma retroactiva, de acuerdo con la NIC 8, reexpresando las cifras comparativas correspondientes al ejercicio 2012. El impacto de esta modificación asciende a -6 millones de euros en el total de los activos del balance comparativo de 2012 y a -1 millón de euros en el resultado por puesta en equivalencia del mismo ejercicio (+ 1 millón de euros en el resultado de explotación).

De acuerdo con la NIC 1, una entidad presentará un tercer estado de situación financiera al comienzo del periodo inmediato anterior, si:

- (a) aplica una política contable de forma retroactiva, realiza una reexpresión retroactiva de partidas en sus estados financieros o reclasifica partidas en éstos; y
- (b) la aplicación retroactiva, reexpresión retroactiva o reclasificación tiene un efecto material (de importancia relativa) sobre la información en el estado de situación financiera al comienzo del periodo inmediato anterior.

Dada la escasa importancia relativa de los impactos de la aplicación retroactiva de las normas mencionadas anteriormente, el grupo no ha procedido a la elaboración del tercer estado de situación financiera.

2.3.b) Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones de aplicación obligatoria en ejercicios posteriores a 2013:

A continuación se describen las normas que habiendo sido ya aprobadas por el IASB, se encuentran pendientes de aprobación por parte de la Unión Europea o que habiendo sido aprobadas por ésta no resultarán de aplicación obligatoria hasta 2014:

Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones		Aplicación obligatoria ejercicios iniciados a partir de:
Aprobadas para su uso en la UE		
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
Pendientes de aprobación para su uso en la UE		
NIIF 9	Instrumentos Financieros: Fase 1 Clasificación y valoración. Fase 3 Contabilidad de coberturas	No especificada (*)
Modificación de NIC 19	Planes de Beneficios Definidos: Aportaciones de los Empleados	1 julio de 2014
CINIIF 21	Gravámenes	1 enero de 2014

(*) El IASB ha retrasado la fecha de aplicación obligatoria de la NIIF 9, prevista para el 1 de enero de 2015, aplazando la decisión sobre la nueva fecha de entrada en vigor obligatoria a la publicación de las fases restantes de la norma: Fase 2 Deterioro y modificación de la Fase 1 Clasificación y valoración.

En la fecha de formulación de estas Cuentas Anuales Consolidadas, la Dirección del grupo está evaluando el posible impacto que la aplicación de estas normas, modificaciones e interpretaciones tendrá sobre los estados financieros del grupo. En principio, se estima que las únicas normas que podrían llegar a tener impacto para el grupo son:

- En primer lugar, si bien aún no existe una fecha de aplicación obligatoria para la NIIF 9 Instrumentos financieros, el grupo considera que la Fase 3 "Contabilidad de coberturas" puede tener un impacto en sus estados financieros, principalmente por la ampliación de la cobertura contable a componentes del riesgo, tanto de instrumentos financieros como no financieros, siempre que el componente sea identificable por separado y medible con fiabilidad, lo cual puede permitir que componentes como la inflación sean designados como elementos cubiertos.
- En segundo lugar, la modificación de la NIIF 10 que regula las entidades de inversión, ya que si alguna sociedad del grupo se calificara como tal, dejaría de consolidar las entidades que controle o sobre las que ejerza influencia significativa, valorando la inversión en dichas entidades a valor razonable.

2.4 Criterios de consolidación

Durante los ejercicios 2013 y 2012, la fecha de cierre contable de las cuentas anuales individuales de todas las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación es la misma o han sido homogeneizadas temporalmente para su coincidencia con las de la sociedad dominante.

Conforme a lo indicado en el apartado 2.1 anterior el Grupo consolidado ha aplicado los criterios de consolidación de acuerdo a NIIF adoptadas por la Unión Europea (NIIF – UE).

En este sentido se detallan a continuación únicamente aquellos criterios de consolidación tomados por el Grupo consolidado al preparar las presentes Cuentas Anuales en el caso de que exista una opción permitida por las NIIF o, en su caso, por su especificidad del sector en el que opera:

- Se consolidan por el método de integración proporcional aquellos contratos ejecutados mediante Uniones Temporales de Empresas o entidades similares que cumplen con los requerimientos de la NIIF 11 para ser clasificados como "Operaciones conjuntas". Se considera que, en estos supuestos de control conjunto, existe un control directo por parte de los socios en los activos, pasivos, ingresos, gastos y responsabilidad solidaria en las mismas. Este tipo de negocios aportan al Grupo consolidado una cifra de activos, resultado y ventas de 589, 60 y 885 millones de euros (511,87 y 969 millones de euros en 2012).
- Se consolidan por el método de puesta en equivalencia, aquellas sociedades sobre las que Ferrovial S.A. mantiene control conjunto pero no se cumplen con los requerimientos de la NIIF 11 para ser clasificados como "Operaciones conjuntas". En estos casos, la compañía considera que el método de consolidación por puesta en equivalencia es el que mejor contribuye a reflejar la imagen fiel puesto que, en estos supuestos de control

conjunto, la sociedad no controla los activos ni tiene una obligación presente respecto a los pasivos de la participada, sino que lo que realmente controla es una participación sobre la misma.

- Los saldos y transacciones entre empresas del grupo son eliminados en el proceso de consolidación. No obstante, las transacciones registradas en la cuenta de resultados relativas a obras de construcción realizadas por la división de construcción a las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras, no son eliminadas en el proceso de consolidación, ya que este tipo de contratos se consideran como contratos de construcción en los que el grupo realiza una obra para la administración concedente o la autoridad reguladora recibiendo a cambio un derecho de explotación de la infraestructura conforme a las condiciones prefijadas por la administración concedente o la autoridad reguladora. De esta forma, la administración o el regulador tiene el control del activo desde el momento inicial, entregando a cambio de la realización de la obra el derecho anteriormente mencionado, de tal manera que se puede concluir que a nivel de grupo la obra ha sido realizada frente a terceros. Este criterio es conforme a lo establecido en la CINIIF 12. El impacto en la cuenta de resultados de la no eliminación de estas transacciones ha sido de 40 millones de euros. El detalle de las operaciones que no son objeto de eliminación en base a lo indicado anteriormente, aparece desglosado en la Nota 31 sobre operaciones con entidades vinculadas.

La relación de sociedades dependientes y asociadas se incluye en el Anexo 1.

2.5 Políticas contables aplicadas por partidas de balance consolidado y de cuenta de resultados consolidada

En línea con lo indicado en el apartado 2.4 anterior, se detallan a continuación únicamente aquellas políticas tomadas por el Grupo consolidado al preparar las presentes Cuentas Anuales en el caso de que exista una opción permitida por las NIIF o, en su caso, por su especificidad del sector en el que opera.

2.5.1 Inmovilizado Material, Inversiones Inmobiliarias y Activos Intangibles.

- Con posterioridad al reconocimiento inicial, los elementos incluidos en los epígrafes "Activos intangibles", "Inversiones inmobiliarias" e "Inmovilizado material" se valoran a su coste menos su correspondiente amortización acumulada y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado. La Compañía no aplica, por lo tanto, la alternativa de valor razonable respecto al Inmovilizado Material y las Inversiones Inmobiliarias.
- El método lineal es el utilizado para el cálculo de la amortización de los bienes incluidos en los epígrafes "Activos intangibles", "Inversiones inmobiliarias" e "Inmovilizado material", excepto para determinada maquinaria del negocio de construcción que se amortiza de manera degresiva.

Los años utilizados por las sociedades consolidadas para amortizar cada tipo de elemento incluido en el epígrafe

"Inmovilizado material" se sitúa básicamente en los siguientes rangos:

	Años de vida útil
Edificios y otras construcciones	10-50
Maquinaria, instalaciones y utillaje	2-25
Mobiliario y enseres	2-15
Elementos de transporte	3-20
Otro inmovilizado	2-20

2.5.2. Inversiones en proyectos de infraestructuras

Dentro de este epígrafe se incluyen las inversiones realizadas en las infraestructuras por las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras en el ámbito de la CINIIF 12 (fundamentalmente autopistas), que siguen el Modelo Intangible, cuya retribución consiste en el derecho a cobrar las correspondientes tarifas en función del grado de utilización del servicio público.

No aparecen recogidos en este epígrafe los activos adquiridos por la sociedad concesionaria para prestar los servicios objeto de la concesión pero que no forman parte de la infraestructura (elementos de transporte, mobiliario, equipos informáticos...), al no ser objeto de reversión a la administración concedente. Este tipo de activo se contabiliza en el epígrafe de inmovilizado material y se amortiza en función de su vida útil, siguiendo un criterio que refleje su uso económico.

Activos con Modelo Intangible CINIIF 12

Toda la inversión inicial relativa a la infraestructura que posteriormente es revertida a la administración, incluyendo los costes de expropiación, y los costes financieros activados durante el periodo de construcción, se amortiza en función del patrón de consumo aplicable en cada caso (ej. tráfico previsto, en el caso de autopistas de peaje) durante toda la vida de la concesión.

Las inversiones acordadas contractualmente al inicio, con carácter firme e irrevocable, para su realización en un momento posterior, durante la vida de la concesión, y siempre que no sean inversiones de mejora de la infraestructura, tienen la consideración de inversión inicial. Para este tipo de inversiones se contabiliza un activo y una provisión inicial por el valor actual de la inversión futura, aplicando para el cálculo del citado valor actual una tasa de descuento equivalente al coste de la deuda vinculada al proyecto. El activo se amortiza en función del patrón de consumo durante toda la vida de la concesión y la provisión se actualiza financieramente durante el periodo que medie hasta la inversión.

En el caso de que exista un pago a la administración por adquirir el derecho de la explotación de la concesión, dicho pago es también amortizado en función del patrón de consumo durante la vida de la concesión.

En el caso de las inversiones de reposición, se contabiliza una provisión sistemática durante el periodo de devengo de las obligaciones, que deberá estar completamente dotada en el momento en que la reposición entre en funcionamiento. Dicha dotación se realiza en función del patrón del consumo durante el periodo en el que la obligación se devengue y aplicando un criterio financiero.

Las inversiones de mejora de la infraestructura son aquellas que suponen un aumento de la capacidad de generación de ingresos de la infraestructura o reducción de costes en la misma. Para las inversiones que se recuperan en el periodo concesional, al suponer un aumento de la capacidad de la infraestructura, se tratarán como una extensión del derecho otorgado y por lo tanto, se reconocerán en el balance en el momento en que entren en explotación. Se amortizan a partir de la fecha de entrada en explotación en función del diferencial generado sobre el patrón de consumo por el aumento de la capacidad. No obstante, si a la vista de las condiciones del acuerdo, estas inversiones no se van a ver compensadas por la posibilidad de obtener mayores ingresos desde la fecha en que se lleven a cabo, se reconoce una provisión por la mejor estimación del valor actual del desembolso necesario para cancelar la obligación asociada a las actuaciones que no se ven compensadas por la posibilidad de obtener mayores ingresos desde la fecha en que se ejecuten. La contrapartida es un mayor precio de adquisición del activo intangible.

Para la parte proporcional de la mejora o ampliación de capacidad que sí se prevea recuperar mediante la generación de mayores ingresos futuros, se seguirá el tratamiento contable general para las inversiones que se recuperan en el periodo concesional.

Respecto a estos contratos, las principales hipótesis se corresponden con las estimaciones de tráfico y de inversiones de reposición, que se realizan anualmente por departamentos técnicos.

Se detallan a continuación los principales contratos de concesión de autopistas de peaje existentes a los que se aplica el modelo de activo intangible, así su duración, estado de las mismas y método de consolidación aplicado:

Concesiones de Autopistas de Peaje Modelo Intangible:

Sociedad Concesionaria	País	Años de concesión	Estado	Año de inicio (*)	Método Cons.
Skyway Concession Co.	USA	99	Explotación	2005	Global
SH 130 Concession Co.	USA	50	Explotación	2012	Global
North Tarrant Express	USA	52	Construcción	2009	Global
North Tarrant Express Extension (1)	USA	43	Construcción	2013	Global
LBJ Express (2)	USA	52	Construcción	2009	Global
M-203 Alcalá O'Donell	España	30	Explotación	2005	Global
Autopista Madrid Sur	España	65	Explotación	2000	Global
Autopista Madrid-Levante	España	36	Explotación	2004	Global
Autopista del Sol	España	55	Explotación	1996	Global
Euroscut Algarve	Portugal	30	Explotación	2000	Global
Euroscut Azores	Portugal	30	Explotación	2006	Global
Eurolink Motorway Operations	Irlanda	30	Explotación	2003	Global
Indiana Toll Roads	USA	75	Explotación	2006	PEE
Nea Odos	Grecia	30	Explotación	2007	PEE
Central Greece	Grecia	30	Explotación	2008	PEE

(*) Año de inicio de la concesión (si está en explotación) ó año de inicio de la construcción (si está en construcción).

(1) El periodo de concesión es de 43 años desde el inicio de la explotación prevista para 2018.

(2) El periodo de concesión corresponde al menor de 50 años de explotación o 52 años desde la firma del contrato

Resto de contratos a los que se aplica el Modelo Intangible:

Además de las concesiones de autopistas mencionadas en la anterior tabla, existen otros contratos a los que se les aplica el método intangible de la CINIIF 12, siendo el más significativo un contrato en la división de servicios a través de la sociedad "Autovía de Aragón Sociedad Concesionaria S.A.", cuyo objeto es la rehabilitación y posterior mantenimiento de un tramo de la carretera de la Nacional II en España, así como diversas plantas de tratamiento de residuos en la división de servicios y plantas de tratamiento de agua en la división de construcción.

2.5.3 Cuentas a cobrar Proyectos de Infraestructuras CINIIF 12

Se recogen en este epígrafe, los acuerdos de concesión de servicios vinculados a infraestructuras en los que la retribución consiste en un derecho contractual incondicional de recibir efectivo u otro activo financiero, bien porque la entidad concedente garantice el pago de importes determinados, o bien porque garantice la recuperación del déficit entre los importes recibidos de los usuarios del servicio público y los citados importes determinados. Se trata por tanto de acuerdos de concesión en los que el riesgo de demanda es asumido en su totalidad por la entidad concedente. En estos supuestos, el importe debido por la citada entidad concedente se contabiliza en el activo del balance como un préstamo o cuenta a cobrar.

Para el cálculo del importe debido por la entidad concedente se considera el valor de los servicios de construcción, explotación y/o mantenimiento prestados y la remuneración financiera implícita en este tipo de contratos.

Los ingresos por los servicios prestados en cada periodo, fundamentalmente construcción y mantenimiento, incrementan el importe de la cuenta a cobrar con contrapartida en ventas. La remuneración financiera de los servicios prestados, igualmente, incrementa el importe de la cuenta a cobrar con contrapartida en ventas. Los cobros recibidos de la Administración disminuyen el importe de la cuenta a cobrar con contrapartida en tesorería.

El reconocimiento de esa remuneración financiera se basa en lo establecido en la NIC 18 "Ingresos de actividades ordinarias". Según esta norma, el ingreso de las actividades ordinarias debe ser aquel que surge en el curso de las actividades ordinarias originando un aumento de patrimonio. En este sentido, puede considerarse que las remuneraciones financieras en las concesiones de este tipo deben ser clasificados como ingresos ordinarios ya que forman parte de la actividad de la concesión y son devengados de forma regular y periódica.

A 31 de diciembre de 2013 y 2012 el importe de la remuneración financiera recogida como ventas asciende a 149 y 144 millones de euros respectivamente. Adicionalmente los gastos financieros asociados a la financiación de las concesiones en las que se aplica el modelo de activo financiero ascienden a 74 y 79 millones de euros.

Se detallan a continuación los principales contratos de concesión de autopistas de peaje existentes a las que se aplica el método de cuenta a cobrar, así como la duración de dichos contratos, estado de las mismas y método de consolidación aplicado:

Concesiones de Autopistas de peaje a los que se aplica el modelo cuenta a cobrar.

Sociedad Concesionaria	País	Años concesión	Estado	Año de inicio (*)	Método Cons.
Autopista Terrasa Manresa	España	50	Explotación	1986	Global
Auto-Estradas Norte Litoral	España	30	Explotación	2001	Global
Eurolink M3	Irlanda	30	Explotación	2003	Global
407 East Extension (1)	Canadá	30	Explotación	2012	PEE
A66 Benavente - Zamora	España	30	Construcción	2012	PEE

(1) El período de concesión es de 30 años a partir de la finalización de las obras de construcción, prevista en diciembre de 2015

Resto de contratos a los que se aplica el Modelo cuenta a cobrar:

El resto de contratos a los que se aplica el Modelo cuenta a cobrar se encuentran en la división de Servicios y Construcción. Con respecto a los contratos de Construcción, detallamos a continuación los más significativos:

Sociedad Concesionaria	País	Años concesión	Estado	Año de inicio (*)	Método Cons.
Conc. Prisiones Lledoners, S.A.	España	32	Explotación	2008	Global
Conc. Prisiones Figueras S.A.U.	España	32	Explotación	2011	Global
Aparcamiento Budimex	Polonia	30 años y 4 meses	Explotación	2012	Global

Con respecto a la división de Servicios, el contrato más significativo en el que se aplica la Cuenta a Cobrar en España, es el contrato relativo a la explotación de la Calle 30 en Madrid, contrato consolidado por el método de Puesta en Equivalencia y en el que se tiene una participación indirecta del 10% a través de la sociedad EMESA, sociedad también integrada por Puesta en Equivalencia en la que la participación es del 50%.

También existen diversos contratos de la división de Servicios en Reino Unido relativos a plantas de tratamiento de residuos.

2.5.4. Otras partidas del balance

Existencias

Se valoran, con posterioridad al reconocimiento inicial, los elementos incluidos en el epígrafe "Existencias" a precio medio ponderado o a valor neto de realización, el menor.

Tesorería y equivalentes sociedades de proyectos de infraestructuras: Caja restringida

Dentro de este apartado se incluyen inversiones de la misma naturaleza y vencimiento afectas a la financiación de determinados proyectos de infraestructuras, cuya disponibilidad está restringida por los contratos de financiación como garantía para hacer frente a determinadas obligaciones relativas al pago de intereses o principal de la deuda, así como al mantenimiento y operación de infraestructura.

2.5.5 Reconocimiento de ingresos

A continuación se detalla de forma específica el criterio seguido para el reconocimiento de resultados en cada una de los segmentos en los que opera Ferrovial.

2.5.5.1 Actividad de Construcción

Para el reconocimiento de los resultados de construcción el grupo sigue los criterios establecidos en la NIC 11, que permite, cuando el resultado de un contrato de construcción puede ser estimado con suficiente fiabilidad, reconocer los ingresos ordinarios y los costes asociados en resultados con referencia al estado de terminación del contrato en la fecha de cierre del balance. Cualquier pérdida esperada en el contrato de construcción es reconocida como tal inmediatamente.

El grupo sigue habitualmente el criterio del examen del trabajo ejecutado, que se puede llevar a la práctica por la existencia en todos los contratos generalmente de una definición de todas y cada una de las unidades de obra y el precio al que se certifica cada una de estas, existiendo herramientas presupuestarias para el seguimiento de las desviaciones. Al final de cada mes se obtiene la medición de las unidades realizadas de cada una de las obras, registrando como ingreso la producción del mes. Los costes de ejecución de las obras se reconocen contablemente en función de su devengo, reconociendo como gasto los realmente incurridos en la ejecución de las unidades de obra realizadas, así como los que pudiéndose incurrir en el futuro deban ser imputados a las unidades de obra ahora ejecutadas. El criterio general anteriormente descrito no se ha aplicado en las obras realizadas por Budimex en el ejercicio 2013, en las cuales el reconocimiento de ingresos se ha basado en el grado de avance sobre costes, por el que el porcentaje de costes incurridos sobre el total de costes estimados determina el reconocimiento de ingresos en función del margen estimado para toda la vida del contrato. Para ser homogéneos con el criterio general del grupo, en las obras nuevas a partir del 1 de enero de 2014 se aplicará el criterio de medición de unidades de obra.

En aquellos casos excepcionales, que no sea posible estimar el margen para la totalidad del contrato se reconoce el total de los costes incurridos en el mismo y como ingreso de dicho contrato las ventas razonablemente aseguradas relativas a la obra realizada, con el límite de los mencionados costes incurridos en el contrato.

Las modificaciones del contrato inicial requieren una aprobación técnica y económica por parte del cliente que permita a partir de ese momento la emisión de certificaciones y el cobro de esos trabajos adicionales. El criterio seguido por el grupo es no reconocer los ingresos por estos trabajos adicionales hasta que la aprobación de los mismos esté razonablemente asegurada y pueda ser medido con suficiente fiabilidad. Los costes asociados a estas unidades de obra se reconocen en el momento en que se producen los mismos.

A diferencia del reconocimiento de los ingresos las cantidades facturadas al cliente se basan en los diferentes hitos contractuales establecidos en el contrato y al reconocimiento que sobre los mismos presta el cliente que se realiza mediante el documento contractual denominado certificación. De esta forma, las cantidades reconocidas como ingresos en un ejercicio no tienen por qué coincidir con las cantidades

facturadas o certificadas por el cliente. En aquellos contratos en el que el reconocimiento de ingresos va por delante del volumen facturado o certificado la diferencia se reconoce en una cuenta de activo denominada "Obra ejecutada pendiente de certificar" dentro del epígrafe "Clientes por ventas y prestación de servicios", mientras que en aquellos contratos en los que el nivel de reconocimiento de ingresos va por detrás del volumen facturado o certificado la diferencia se reconoce en una cuenta de pasivo denominada "Obra certificada por anticipado" dentro del epígrafe "Acreedores comerciales".

Se reconocen como gastos anticipados los gastos iniciales de obra derivados de la formalización del contrato principal, gastos de maquinaria para llegada a obra, adquisición de proyectos exteriores, colaboraciones y estudios exteriores, seguro de construcción, cerramientos y otros gastos iniciales de obra. Dichos gastos se registran como existencias, siempre que sea probable que los mismos sean recuperables en el futuro, y se van reconociendo como gasto en función de la evolución de la mencionada producción real sobre la prevista en cada contrato. En caso contrario se imputan directamente a resultados.

El reconocimiento de los intereses de demora originados por retrasos en el cobro de las certificaciones se realiza cuando sea probable que se vayan a recibir efectivamente dichos intereses y el importe de los mismos puede ser medido de forma fiable, registrándose como resultado financiero.

Por la propia naturaleza de este tipo de contratos y tal como se desprende de los apartados anteriores, los principales aspectos que afectan al reconocimiento de los ingresos y gastos están sujetos a importantes juicios y estimaciones, como el resultado previsto al final del contrato, el importe de gastos a incurrir al final de la obra, la medición de la obra ejecutada en el periodo, o la razonabilidad sobre el reconocimiento de una modificación sobre el contrato inicial. Todos estos juicios y estimaciones son realizados por los responsables de la ejecución de las obras y posteriormente revisados en los diferentes niveles de la organización, así como sometidos a controles tendentes a asegurar la coherencia y razonabilidad de los criterios aplicados.

2.5.5.2 Actividad de autopistas

Los contratos incluidos dentro de esta área de actividad, se registran atendiendo a lo establecido en la CNIIF 12 en la base a la cual se clasifican los activos afectos a dichos contratos en dos tipos: activo intangible cuenta a cobrar (se podría dar el caso de modelos mixtos) (ver epígrafes 2.5.2 y 2.5.3).

2.5.5.3 Actividades de servicios

De forma general, los ingresos en contratos con diversas tareas y precios unitarios son registrados en la cuenta de resultados cuando los servicios son prestados, según la NIC 18 "Ingresos de actividades ordinarias". En el caso de contratos a largo plazo con pago único o pagos anuales, en los que la corriente de cobros no se corresponde con el devengo de los servicios prestados, el reconocimiento de ingresos y costes se realiza siguiendo el criterio de grado de avance, establecido tanto en la NIC 18 mencionada anteriormente, como en la NIC 11 "Contratos de Construcción", en función de los costes incurridos sobre el total de costes estimados.

Por último, mencionar que determinados contratos se encuentran dentro del ámbito de aplicación de la CINIIF 12, en los que el reconocimiento de ingresos se realiza de acuerdo a los criterios descritos en los epígrafes 2.5.2 y 2.5.3.

2.6 Estimaciones y juicios contables

En las cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio 2013 se han utilizado estimaciones para valorar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos que figuran registrados en ellas. Básicamente, estas estimaciones se refieren a:

- La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos (ver Notas 5 de Fondo de Comercio y 9 de Inversiones en Asociadas).
- Las proyecciones de evolución de los negocios que afectan a la estimación sobre recuperación de créditos fiscales y a la posible recuperabilidad de los mismos (ver Nota 21 de situación fiscal).
- Las hipótesis empleadas en el cálculo actuarial de los pasivos por pensiones y otros compromisos con el personal (ver Nota 16 de déficit de pensiones).
- La valoración de las opciones sobre acciones y planes de entrega de acciones (ver Nota 30 de sistemas retributivos vinculados a las acciones).
- Las estimaciones de carácter presupuestario que se tienen en consideración a efectos del reconocimiento del resultado en contratos en los que aplica el grado de avance en los segmentos de construcción y servicios (ver Nota 2.5.5.1 sobre reconocimiento de ingresos en la actividad de construcción).
- Evaluación de posibles contingencias por riesgos legales y fiscales (ver Notas 21 de situación fiscal, 22 de pasivos contingentes y 17 de provisiones).
- Estimaciones relativas a valoración de derivados y flujos previstos relacionados con los mismos en coberturas de flujos de caja (ver Nota 11 de derivados financieros a valor razonable).
- Estimaciones que tienen en cuenta los tráficos futuros de las autopistas a efectos de la elaboración información financiera de las mismas conforme a la CINIIF 12 (ver Notas 2.5.2, 7 de inversiones en proyectos de infraestructuras, 10 de activos financieros no corrientes y 17 de provisiones).

Estas estimaciones se realizaron en función de la mejor información disponible al 31 de diciembre de 2013 y 2012 sobre los hechos analizados. No obstante, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas, lo que se haría, en su caso, de manera prospectiva conforme a lo establecido en la NIC 8.

3. Gestión de riesgos financieros y capital

Los negocios del Grupo están expuestos a diferentes tipos de riesgos financieros destacando fundamentalmente los riesgos

de tipo de interés, riesgo de cambio, riesgo de crédito, riesgo de liquidez y riesgo de renta variable.

El Grupo Ferrovial realiza una gestión activa de riesgos con el objeto de mantener niveles de liquidez, minimizar el coste de financiación, disminuir la volatilidad por cambios de capital y garantizar el cumplimiento de los planes de negocio.

3.1 Exposición a variaciones en los tipos de interés

El Grupo Ferrovial se financia mediante productos financieros a tipos de interés fijo o variable. El grupo realiza una gestión de activos y pasivos integral, optimizando el coste de financiación, la volatilidad en la cuenta de resultados, el nivel de liquidez necesaria y el cumplimiento de los compromisos. Dicha gestión busca minimizar la variación de capital por desalineación entre el activo y pasivo.

3.1.a.- Gestión de riesgos a nivel Proyectos (Proyectos de infraestructura)

Respecto a la financiación de proyectos de infraestructuras, y a pesar que los ingresos de los proyectos tienden a estar vinculados a los ciclos de mercado, las entidades financiadoras y agencias de rating establecen requerimientos crediticios de minimización de la exposición ante impactos por variaciones de tipo de interés, que se traducen en un mayor porcentaje en deuda a tipo fijo, que en los niveles actuales puede resultar aceptable, pero que en escenarios de tipos de interés más altos debería actualizarse.

En los proyectos de infraestructuras cuyos ingresos están vinculados a la inflación mediante una fórmula explícita contractual y como requerimiento de las entidades financiadoras o las agencias de rating se evalúan la aplicación de estructuras de financiación cuyo coste se indexa a la variación de inflación observada, obteniendo una cobertura natural entre ingresos y gastos. Dicha estructuración puede ser directamente con deuda o a través de instrumentos derivados.

3.1.b.- Gestión de riesgos a nivel Ex Proyectos

A nivel exproyectos, el flujo de ingresos es cíclico buscando financiarse a tipo variable mediante la emisión de deuda o contratando derivados.

3.1.c.- Desglose de deuda expuesta a tipo de interés y sensibilidades

El mayor o menor porcentaje en deuda a tipo fijo a nivel Ex Proyectos y Proyectos se articulan mediante la emisión de deuda a tipo fijo o la contratación de derivados financieros de cobertura, cuyo desglose se presenta en la Nota 11 relativa a Derivados a Valor Razonable.

En la tabla adjunta se presenta un detalle de la deuda del grupo indicando el porcentaje de dicha deuda que se considera cubierta (bien por tipo fijo o por derivados). El 100% de los activos, tales como tesorería y equivalentes y caja restringida a largo plazo vinculada a la deuda, no se encuentra cubierto.

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Millones de euros	2013			
Deudas	Total Deuda Bruta	% deuda cubierta	Deuda neta expuesta	Impacto resultado +100 p.b.
Construcción	32	50%	16	0
Servicios	100	27%	72	1
Corporación y resto	1.036	49%	531	5
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
DEUDA TOTAL	8.799	83%	1.511	15

Millones de euros	2012			
Deudas	Total Deuda Bruta	% deuda cubierta	Deuda neta expuesta	Impacto resultado +100 p.b.
Construcción	31	31%	21	0
Servicios	183	8%	168	2
Corporación y resto	1.018	19%	821	8
Sociedades Exproyectos	1.233	18%	1.010	10
Autopistas (*)	6.567	87%	851	9
Construcción	153	92%	13	0
Servicios	273	84%	42	0
Proyectos de Infraestructuras	6.993	87%	906	9
DEUDA TOTAL	8.225	77%	1.916	19

(*) Para el cálculo del porcentaje de deuda cubierta de los Proyectos de Infraestructuras de autopistas, no se ha tenido en cuenta la deuda de la autopista R4 y OLR debido a que se encuentran en proceso de concurso de acreedores y los derivados relativos a dichas deudas han sido cancelados en su mayor parte.

Como se desprende del análisis de la tabla anterior, el 83% de la deuda del grupo está asegurada frente al riesgo de variación del tipo de interés. Respecto de la deuda de proyectos ésta se encuentra cubierta en un 88% (87% en 2012).

Adicionalmente, hay que tener en cuenta que dentro de los resultados por puesta en equivalencia se incorporan los resultados relativos a la participación en el 25% de HAH y del 43,23% de la 407 ETR. Como se detalla en la Nota 9 de esta memoria, ambas sociedades tienen un volumen significativo de deuda, estando cubierta frente a fluctuaciones de tipo de interés en un 80% y un 100%, respectivamente.

En base a la información anterior, en las sociedades integradas por global, un aumento lineal de 100 puntos básicos en las curvas de tipo de interés existentes en mercado a 31 de Diciembre de 2013, produciría un mayor gasto financiero en cuenta de resultados estimado de 15 millones de euros, de los que 9 millones de euros corresponden a proyectos de infraestructuras y 6 millones a sociedades ex-proyectos, suponiendo un impacto neto en los resultados de Ferrovial de -9 millones de euros.

Adicionalmente a los impactos que las variaciones de los tipos de interés en los activos y pasivos que constituyen la posición neta de tesorería, es necesario considerar cambios en la valoración de los derivados financieros contratados, que aparecen indicados en la Nota 11 de la presente memoria. Las diferencias en la valoración de los mismos se registran

principalmente en reservas para aquellos derivados que son cobertura eficiente con arreglo a los criterios de las Normas Internacionales de Información Financiera.

Respecto a estos instrumentos de cobertura de tipo de interés, una disminución lineal de 100 puntos básicos en las curvas de tipo de interés existentes en mercado a 31 de Diciembre de 2013, produciría en lo que se refiere a las coberturas eficientes, un impacto de -366 millones de euros netos en los fondos propios de la sociedad dominante (-149 en sociedades consolidadas por puesta en equivalencia y -217 millones en sociedades de integración global).

3.2 Exposición a variaciones de tipo de cambio

La gestión de la exposición a tipo de cambio se lleva a cabo de manera centralizada para todas las divisiones de negocio y utilizando diferentes mecanismos de cobertura. El objetivo de esta gestión consiste en minimizar el impacto que puede causar en el flujo de caja, la variación contra el euro del resto de divisas en las que Ferrovial opera.

Ferrovial mantiene inversiones de carácter significativo en países desarrollados con moneda distinta del euro, destacando las inversiones en libras esterlinas, dólares americanos, dólares canadienses y zlotis polacos, entre otros.

3.2.a.- Gestión de riesgos a nivel Ex Proyectos

Ferrovial gestiona de una manera global la exposición de flujos de caja en divisas (dólar americano, libra esterlina, dólar canadiense y zloty polaco contra euro principalmente) incluyendo:

- Inversiones o desinversiones en proyectos
- Retornos de los beneficios obtenidos en filiales extranjeras, en la forma de dividendos o devoluciones de capital que se prevén recibir de dichas filiales.
- Préstamos intragrupo con filiales extranjeras.
- Pago de dividendos y cancelación de deuda en moneda extranjera.

Ferrovial optimiza la cobertura de flujos netos para los próximos años estableciendo estrategias que optimicen el coste financiero, el valor de los flujos netos, protejan el capital ante movimientos adversos y estabilicen la cuenta de resultados.

Igualmente, en aquellos contratos de construcción o servicios en los que el precio se percibe en una moneda distinta de la moneda con la que se pagan los costes vinculados al mismo, se establecen estrategias de cobertura con el objeto de evitar fluctuaciones en el margen motivadas por el tipo de cambio.

3.2.b.- Gestión de riesgos a nivel Proyectos (Proyectos de infraestructura)

Respecto a los proyectos de infraestructuras, en general todos aquellos en los que el grupo invierte intentan financiarse en la moneda en la que están denominados sus ingresos. En aquellos casos en los que esto no es factible, se busca contratar derivados que cubran el valor de posibles variaciones en el valor de la deuda motivados por variaciones en el tipo de cambio.

3.2.c.- Exposición de las partidas del balance a variaciones del tipo de cambio

El valor de los activos, pasivos, intereses minoritarios y fondos propios asignables a la entidad dominante denominados por tipo de divisa se desglosa en la siguientes tabla para diciembre de 2013:

Millones euros Moneda	2013			
	Activos	Pasivos	FFPP Soc. Dominante	Socios Externos
Euro	9.662	9.103	458	101
Libra esterlina	3.480	1.638	1.842	1
Dólar americano	6.145	5.255	699	191
Dólar canadiense	2.328	-207	2.536	0
Zloty Polaco	1.006	795	149	62
Peso Chileno	119	74	45	0
Otros	79	88	-9	0
Total grupo	22.820	16.746	5.719	355

Del análisis de la tabla anterior se desprende que el grupo concentra su exposición, en términos de fondos propios, especialmente en torno al dólar canadiense y la libra esterlina.

A continuación se presentan los tipos de cambio de cierre de 2013 y 2012 de las principales monedas en las que opera el grupo, utilizados para la conversión de las partidas de balance:

	Tipo de cambio de cierre		
	2013	2012	VARIACIÓN 13/12 (*)
Libra esterlina	0,8323	0,8130	2,38%
Dólar americano	1,3789	1,3200	4,46%
Dólar canadiense	1,4655	1,3130	11,61%
Zloty Polaco	4,1566	4,0850	1,73%
Peso Chileno	724,39	632,09	14,60%

(*) Una variación negativa supone una depreciación del euro con respecto a la moneda de referencia y viceversa.

Fruto de esta evolución, el impacto por diferencias de conversión en patrimonio a 31 de diciembre de 2013 ha sido de -338 millones de euros para la sociedad dominante y -5 millones de euros para los socios externos. De los mencionados -338 millones de euros, -263 millones de euros corresponden a la evolución del dólar canadiense y -53 millones de euros a la libra esterlina.

Adicionalmente, Ferrovial estima que una apreciación en la cotización del euro del 10% a cierre del ejercicio, respecto a las principales monedas en las que el grupo mantiene inversiones, produciría un impacto en fondos propios de la sociedad dominante de -526 millones de euros, de los que el 35% correspondería al impacto de la libra esterlina y el 48% al del dólar canadiense. Dicha variación del Euro supondría un impacto en el total de los activos de -1.316 millones de euros de los que el 47% provendría de las inversiones en dólar americano, el 26% de la libra esterlina y el 18% del dólar canadiense.

Adicionalmente el desglose del resultado neto atribuible a la sociedad dominante por cada tipo de divisa para 2013 y 2012 se recoge en el siguiente cuadro.

Millones de euros Moneda	Rdo. Neto	
	2013	2012
Euro	85	138
Libra esterlina (**)	506	484
Dólar americano	44	15
Dólar canadiense	67	43
Zloty Polaco	49	14
Peso Chileno	4	5
Otros	-27	-7
Total Grupo	727	692

(**) El resultado en libras incluye las plusvalías generadas por las desinversiones en HAH en ambos periodos.

A continuación se presentan los tipos de cambio medios de 2013 y 2012 de las principales monedas en las que opera el grupo, utilizados para la conversión de las partidas de Pérdidas y Ganancias:

	Tipo de cambio medio		
	2013	2012	VARIACIÓN 13/12 (***)
Libra esterlina	0,8494	0,8107	4,77%
Dólar americano	1,3304	1,2911	3,01%
Dólar canadiense	1,3767	1,2896	6,76%
Zloty Polaco	4,2148	4,1675	1,14%
Peso Chileno	664,95	628,20	5,85%

(***) Una variación negativa supone una depreciación del euro con respecto a la moneda de referencia y viceversa.

A este respecto el impacto en la cuenta de resultados de una revaluación del Euro del 10% hubiera supuesto un impacto de -56 millones de euros.

3.3 Exposición a riesgo de crédito y de contrapartida

Los principales activos financieros del grupo expuestos al riesgo de crédito o contrapartida son:

- Inversiones en activos financieros incluidos en el saldo de tesorería y equivalentes (corto plazo), (Nota 18)
- Activos financieros no corrientes (Nota 10)
- Derivados (Nota 11)
- Saldos relativos a clientes y otras cuentas a cobrar (Nota 13)

Respecto al riesgo por formalización de inversiones en productos financieros o contratación de derivados financieros (incluidas en apartados a, b y c), Ferrovial ha establecido internamente criterios para minimizar la exposición a crédito, estableciendo niveles de calificación crediticia (según "rating" de prestigiosas agencias internacionales) mínimas para las contrapartidas, con revisión periódica de los mismos.

En el caso de operaciones en países en los que por su condición económica y sociopolítica no es posible alcanzar altos niveles de calidad crediticia, se seleccionan principalmente sucursales y filiales de entidades extranjeras que, cumplan o se acerquen, a los criterios de calidad establecidos, así como las entidades locales de mayor tamaño.

En el caso concreto de la caja restringida vinculada a la financiación de proyectos de infraestructuras habitualmente los contratos de financiación que establecen, las cantidades que tienen que mantenerse en concepto de caja restringida también establecen las condiciones que deben de cumplir los productos financieros en los que se materialicen dichas obligaciones.

3.4 Exposición a riesgo de liquidez

El entorno actual de mercado, sigue experimentando una importante crisis financiera que ha llevado a una contracción generalizada del crédito bancario, Ferrovial ha mantenido una política proactiva respecto a la gestión del riesgo de liquidez, centrada fundamentalmente en el aseguramiento de fuentes fiables de liquidez para la compañía y en la novación de operaciones financieras de manera anticipada a su vencimiento.

3.4.a.- Gestión de riesgo de liquidez a nivel Ex Proyectos

La gestión del riesgo de liquidez a nivel Ex Proyectos se realiza de forma centralizada. Ferrovial ha establecido una política de liquidez en torno a cinco pilares:

- 1.- Gestión eficiente del Capital Circulante, buscando el cumplimiento de los compromisos de cobro por parte de clientes.
- 2.- Monetización de activos financieros, en la medida en que fuera viable llevarlo a cabo en condiciones razonables de mercado, a través de programas de factoring y de descuento de derechos de cobro futuros.
- 3.- Gestión integral de la tesorería, con el objeto de optimizar las posiciones de liquidez diarias existentes en las distintas compañías estableciendo un sistema de "cash management" global.
- 4.- Desarrollo de líneas de financiación especialmente a largo plazo que garanticen la disponibilidad de efectivo y pago de obligaciones ante cualquier escenario de comportamiento anormal o estrés en cobros y saldos disponibles
- 5.- Financiación en mercado de capitales como fuentes alternativas a las bancarias, donde Ferrovial ha obtenido calificación por las agencias de rating (Investment grade BBB con perspectiva estable por S&P y BBB- con perspectiva estable por Fitch, ambas dentro de la categoría "Grado de inversión").

La gestión de este riesgo se centra en el seguimiento detallado del vencimiento de las diferentes líneas de deuda (que se menciona igualmente en la Nota 18 de la memoria), así como en la gestión proactiva y el mantenimiento de líneas de crédito que permita cubrir las necesidades previstas de tesorería.

Las principales métricas de liquidez para el ejercicio 2013 son las siguientes:

- En global a 31 de diciembre de 2013 se dispone de una tesorería y equivalentes por importe de 2.851 millones de euros (2.735 millones de euros en 2012).

- Adicionalmente se disponían a dicha fecha de líneas de crédito no dispuestas por importe de 937 millones de euros (1.017 millones de euros en 2012).

- Las áreas de negocio del grupo tienen capacidad de generar un flujo de operaciones significativo y de carácter recurrente.

- La capacidad de aumentar el volumen de deuda basado en el volumen moderado de deuda actual y en la capacidad recurrente de generación de caja.

3.4.b.- Gestión de riesgo de liquidez a nivel Proyectos (Proyectos de infraestructura)

Por lo que respecta a proyectos de infraestructuras, se analiza la liquidez de modo individualizado, ya que al contar con esquemas específicos de financiación, cada proyecto funciona, a efectos de liquidez, como una unidad independiente.

En general, para cada uno de los proyectos se realiza un seguimiento detallado de los vencimientos de su deuda. En la Nota 18 de la memoria se presenta un desglose que refleja que la mayor parte de estas financiaciones tiene un vencimiento superior a 5 años.

Este tipo de proyectos poseen flujos previsibles que permite establecer estructuras de financiación vinculadas a los flujos estimados de los mismos.

Según lo indicado anteriormente, en los contratos de financiación de proyectos de infraestructuras se establece generalmente la necesidad de mantener saldos en cuentas (caja restringida) cuya disponibilidad está destinada en virtud del propio contrato, como garantía para hacer frente a determinadas obligaciones en el corto plazo, relativas al pago de intereses o principal de la deuda, así como al mantenimiento y operación de la infraestructura.

Dichas cuentas, constituyen una garantía adicional frente al riesgo de liquidez, pudiéndose encontrar un desglose de las mismas en la Nota 18 de la presente memoria.

Los vencimientos a corto plazo de la deuda financiera vinculada a proyectos de infraestructuras correspondientes a 2013 aparecen detallados en la Nota 18 de la presente memoria.

En todos los casos en los que existen compromisos para la realización de nuevas inversiones, estos se intentan cubrir previamente a su ejecución mediante una financiación específica. El detalle de los saldos de deuda no dispuestos para hacer frente a dichos requerimientos se presenta en la Nota 18 de la memoria.

Como conclusión de todos los apartados anteriores, la posición de liquidez de los proyectos de infraestructuras para el ejercicio se basa en los siguientes puntos:

- En global a 31 de diciembre de 2013 se dispone de una tesorería y equivalentes (incluyendo caja restringida a corto plazo) por importe de 279 millones de euros (385 millones de euros en 2012).

- Adicionalmente se disponían a dicha fecha de líneas de créditos no dispuestos por importe de 914 millones de euros

(930 millones de euros en 2012) principalmente con el objeto de cubrir necesidades de inversión comprometida.

- Los proyectos tienen capacidad de generar un flujo de operaciones significativo y de carácter recurrente.
- La capacidad de aumentar el volumen de deuda en determinados proyectos basado en el crecimiento de sus variables operativas.

Con objeto de asegurar una adecuada gestión del riesgo de liquidez es de destacar que, tanto a nivel de grupo, como a nivel de cada área de negocio y proyectos se han establecido mecanismos que recogen las previsiones de generación y necesidades de caja previstas de manera sistemática para anticipar y monitorizar de forma continuada la posición de liquidez del grupo.

3.5 Exposición al riesgo de renta variable

Ferrovial igualmente se encuentra expuesto al riesgo vinculado a la evolución del precio de su propia acción.

Dicha exposición, en concreto se materializa en contratos de equity – swaps vinculados con sistemas retributivos ligados a la evolución de la acción:

Como se indica en la Nota 11 de la memoria, relativa a derivados, Ferrovial tiene firmados contratos de equity swap cuyo objeto es cubrirse ante posibles desembolsos que la compañía tenga que hacer frente para liquidar los diferentes sistemas retributivos vinculados a la evolución de la acción de Ferrovial otorgados a sus directivos.

Estos equity swaps eliminan la incertidumbre respecto al precio de ejercicio de los sistemas retributivos en el caso de que la acción suba por encima de su precio de otorgamiento; no obstante, al no ser considerados derivados de cobertura desde el punto de vista de las Normas Internacionales de Contabilidad, su valor de mercado produce un impacto en la Cuenta de Resultados, que será positivo en el caso de apreciación del valor de las acciones en mercado, y negativos en caso contrario. En este sentido, un incremento o disminución de 1 euro en el valor de la acción de Ferrovial, supondría un impacto de unos 19 millones de euros positivos/negativos en el resultado neto de Ferrovial.

3.6. Exposición al riesgo de inflación

Gran parte de los ingresos de los proyectos de infraestructuras, generan ingresos cuyas tarifas varían directamente en función de la inflación. Esto es aplicable tanto a los tarifas de los contratos de autopistas como de los aeropuertos de HAH consolidados por puesta en equivalencia.

Por lo tanto, un escenario de aumento de la inflación repercutiría en un aumento de la valoración de este tipo de activos.

No obstante lo anterior, en el caso de HAH, debido a los requisitos de financiación, existen derivados a largo plazo por un nominal de 6.327 millones de euros (5.266 millones de libras), sobre una deuda total de más de 14.000 millones de euros (12.000 millones de libras), cuyo objetivo es convertir deuda a tipo fijo en deuda indexada a la inflación. A diferencia

de los activos de la compañía, dichos derivados, desde un punto de vista contable, se valoran a valor razonable con cambios en resultados ya que se consideran derivados no eficientes. En este sentido un aumento de 100 p.b en toda la curva de inflación tendría un impacto en el resultado neto de Ferrovial a su porcentaje de -154 millones de euros.

Adicionalmente en el caso de la concesionaria de autopistas Autema, existe un derivado vinculado a la inflación que se considera cobertura contable, en el que un aumento de 100 pb en toda la curva de inflación tendría un impacto en reservas de -120 millones de euros.

3.7. Gestión de capital

El objetivo del grupo en la gestión del capital es salvaguardar la capacidad de seguir gestionando sus actividades recurrentes así como la capacidad de seguir creciendo en nuevos proyectos, manteniendo una relación óptima entre el capital y la deuda con el objeto final de crear valor para los accionistas.

Desde que el grupo empezó a cotizar en Bolsa en 1999 ha mantenido el importe de su capital sin variación, salvo por el efecto generado en la fusión con Cintra en 2009, no acudiendo por lo tanto al mercado para realizar nuevas emisiones de capital, y financiado su crecimiento en base a tres pilares:

- La generación interna de flujo de caja en los negocios recurrentes del grupo.
- La capacidad de crecer en inversiones en nuevos proyectos de infraestructuras que en gran parte han sido financiados con la garantía de los propios flujos del proyecto y que retroalimentan la capacidad de crecimiento en las actividades recurrentes del grupo.
- Una política de rotación de activos centrada en la venta de proyectos maduros que permita creación de valor y a su vez seguir financiando inversiones en nuevos proyectos.

En cuanto al nivel de deuda financiera, Ferrovial tiene como objetivo mantener un bajo nivel de endeudamiento, a nivel de deuda excluidos proyectos, que le permita sostener un nivel de rating de "investment grade o grado de inversión". Para el cumplimiento de dicho objetivo tiene establecido una política financiera clara y acorde, donde una métrica relevante hace referencia al mantenimiento de un ratio Deuda Neta (deuda bruta menos caja) exproyectos sobre Resultado Bruto de Explotación más dividendos procedentes de proyectos no superior a 2 veces.

A efectos de dicho ratio el concepto de Deuda Neta exproyectos es el definido en la Nota 18 y el concepto de Resultado Bruto de Explotación más dividendos, es el Resultado de Explotación antes de deterioro y enajenaciones y de amortizaciones procedente de aquellas sociedades del grupo que no son proyectos de infraestructuras más los dividendos percibidos de los proyectos de infraestructuras.

4. Información financiera por segmentos

A continuación se presentan de forma detallada el balance y la cuenta de pérdidas y ganancias por segmentos de negocio para los ejercicios de 2013 y 2012. En la columna resto se incluyen los activos y/o pasivos, ingresos y/o gastos correspondientes a las empresas no asignadas a ningún área de actividad, destacando Ferrovial S.A. sociedad cabecera del grupo y otras pequeñas sociedades filiales de la misma, el negocio inmobiliario actual en Polonia y los ajustes existentes entre segmentos.

Balance de situación por segmentos de negocio: Ejercicio 2013 (millones de euros)

Activo	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto	Total
Activos no corrientes	767	12.545	1.263	2.572	-5	17.142
Fondos de comercio	172	355	0	1.366	0	1.893
Activos intangibles	4	7	0	209	8	229
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	4	7.831	0	273	-469	7.639
Inversiones inmobiliarias	5	0	0	0	32	37
Inmovilizado material	101	17	0	343	22	483
Inversiones en asociadas	4	2.251	1.261	47	0	3.562
Activos financieros no corrientes	241	1.350	0	220	-1	1.810
Impuestos diferidos	236	591	1	114	401	1.344
Derivado financieros a valor razonable largo plazo	0	143	0	0	1	144
Activos corrientes	3.715	1.064	704	1.653	-1.458	5.678
Activos clasificados como mantenidos para la venta	0	0	0	2	0	2
Existencias	133	11	0	26	156	325
Cientes y otras cuentas a cobrar	1.002	411	7	1.122	-340	2.202
Tesorería y equivalentes	2.580	629	696	502	-1.278	3.130
Créditos con empresas del grupo	1.254	93	686	115	-2.149	0
Resto	1.326	536	11	387	871	3.130
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	1	13	0	0	4	18
TOTAL ACTIVO	4.482	13.609	1.966	4.226	-1.463	22.820
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	1.356	-1.073	5.013
Deuda financiera	-10	1.248	1	392	-327	1.303
Deudas con empresas del grupo	-29	41	1	338	-351	0
Resto	19	1.207	0	54	23	1.303
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	0	65	0	0	2	67
Deudas por operaciones de tráfico	2.751	313	-3	941	-749	3.254
Provisiones para operaciones de tráfico	366	0	0	23	0	389
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	4.482	13.609	1.966	4.226	-1.463	22.820

Balance de situación por segmentos de negocio: Ejercicio 2012 (millones de euros)

Activo	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto	Total
Activos no corrientes	750	12.178	1.604	2.029	98	16.660
Fondos de comercio	177	391	0	919	0	1.487
Activos intangibles	4	6	0	99	6	116
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	4	6.958	0	248	-455	6.755
Inversiones inmobiliarias	0	0	0	0	35	35
Inmovilizado material	106	18	0	361	21	506
Inversiones en asociadas	6	2.668	1.604	44	0	4.322
Activos financieros no corrientes	220	1.193	0	250	11	1.674
Impuestos diferidos	231	789	0	109	479	1.608
Derivado financieros a valor razonable largo plazo	2	156	0	0	0	158
Activos corrientes	4.033	1.046	76	1.256	-841	5.570
Activos clasificados como mantenidos para la venta	0	0	0	2	0	2
Existencias	186	10	0	18	180	394
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.102	452	25	1.032	-413	2.198
Tesorería y equivalentes	2.745	582	51	204	-615	2.967
Créditos con empresas del grupo	1.664	0	36	3	-1.703	0
Resto	1.081	582	16	200	1.087	2.967
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	0	1	0	0	7	8
TOTAL ACTIVO	4.784	13.224	1.680	3.285	-743	22.230
Pasivo y Patrimonio neto	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto	Total
Patrimonio neto	631	3.217	1.597	1.080	-744	5.781
Patrimonio neto atribuible a los accionistas	657	3.140	1.597	1.075	-809	5.660
Patrimonio neto atribuible a los socios externos	-26	77	0	5	65	121
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	5	312	0	38	0	356
Pasivos no corrientes	875	8.052	79	992	1.118	11.117
Déficit de pensiones	1	0	0	104	0	105
Otras provisiones	174	627	0	196	169	1.166
Deuda financiera	547	5.416	0	399	635	6.996
Deudas con empresas del grupo	376	9	0	0	-385	0
Resto	171	5.407	0	399	1.020	6.996
Otras deudas	20	149	29	35	-29	203
Impuestos diferidos	118	472	51	198	240	1.080
Derivados financieros a valor razonable	15	1.388	0	62	103	1.567
Pasivos corrientes	3.272	1.643	4	1.175	-1.117	4.976
Deuda financiera	-16	1.309	6	426	-496	1.229
Deudas con empresas del grupo	-29	149	6	369	-495	0
Resto	13	1.160	0	57	-1	1.229
Derivados financieros a valor razonable corto plazo	0	60	0	0	5	65
Deudas por operaciones de tráfico	2.897	274	-2	724	-626	3.267
Provisiones para operaciones de tráfico	391	0	0	24	0	415
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	4.784	13.224	1.680	3.285	-743	22.230

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Cuenta de Pérdidas y Ganancias por segmentos de negocio: Ejercicio 2013

(Millones de euros)	Construcción			Autopistas			Aeropuertos			Servicios			Resto			Total		
	Antes de ajustes V.R.	Ajustes V.R. (*)	Total	Antes de ajustes V.R.	Ajustes V.R. (*)	Total	Antes de ajustes V.R.	Ajustes V.R. (*)	Total	Antes de ajustes V.R.	Ajustes V.R. (*)	Total	Antes de ajustes V.R.	Ajustes V.R. (*)	Total	Antes de ajustes V.R.	Ajustes V.R. (*)	Total
Cifra de Ventas	4.064	0	4.064	429	0	429	8	0	8	3.656	0	3.656	9	0	9	8.166	0	8.166
Otros ingresos	3	0	3	0	0	0	0	0	0	7	0	7	0	0	0	10	0	10
Total Ingresos de explotación	4.067	0	4.067	429	0	429	8	0	8	3.663	0	3.663	9	0	9	8.176	0	8.176
Consumos	912	0	912	3	0	3	0	0	0	250	0	250	15	0	15	1.181	0	1.181
Gastos de personal	596	0	596	59	0	59	6	0	6	1.635	0	1.635	56	0	56	2.351	0	2.351
Otros gastos de explotación	2.216	0	2.216	91	0	91	11	0	11	1.456	0	1.456	-64	0	-64	3.710	0	3.710
Total Gastos de explotación	3.724	0	3.724	153	0	153	17	0	17	3.341	0	3.341	7	0	7	7.242	0	7.242
Resultado bruto de explotación	343	0	343	276	0	276	-8	0	-8	321	0	321	2	0	2	934	0	934
Dotaciones a la amortización del inmovilizado	28	0	28	75	0	75	0	0	0	127	0	127	3	0	3	233	0	233
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado	314	0	314	202	0	202	-9	0	-9	195	0	195	-1	0	-1	701	0	701
Deterioros y enajenación de inmovilizado	46	0	46	0	6	6	40	0	40	22	17	39	0	-6	-6	108	18	126
Resultado de explotación	361	0	360	202	6	208	32	0	32	216	17	234	-1	-6	-7	809	18	827
Resultado financiero por financiación de proyectos de infraestructuras	-9	0	-9	-312	0	-312	0	0	0	-16	0	-16	0	0	0	-337	0	-337
Resultado derivados y otros resultados financieros proyectos de infraestructuras	0	0	0	-7	-1	-8	0	0	0	0	8	8	0	0	0	-7	7	0
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-9	0	-9	-319	-1	-319	0	0	0	-17	8	-9	0	0	0	-344	7	-337
Resultado financiero por financiación de sociedades ex-proyectos	22	0	22	3	0	3	4	0	4	-29	0	-29	-52	0	-52	-53	0	-53
Resultado derivados y otros resultados financieros sociedades ex-proyectos	0	14	14	-6	7	1	1	3	4	-10	9	-1	0	39	39	-15	72	57
Resultado financiero sociedades ex-proyectos	22	14	35	-3	7	4	5	3	8	-39	9	-31	-52	39	-13	-68	72	5
Resultado financiero	12	14	26	-322	6	-315	5	3	8	-56	17	-39	-52	39	-12	-412	79	-333
Participación en beneficio de soc.puestas en equivalencia	-1	0	-1	58	7	65	325	-28	297	14	0	14	0	0	0	396	-21	375
Resultado consolidado antes de impuestos	372	14	385	-62	20	-42	361	-25	336	175	34	209	-53	33	-20	793	76	869
Impuesto sobre beneficios	-137	0	-137	15	-16	-1	21	0	21	-53	-5	-58	27	-21	6	-127	-41	-168
Resultado consolidado actividades continuadas	235	14	248	-47	5	-42	383	-25	358	122	29	151	-26	13	-14	666	35	701
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultado consolidado del ejercicio	235	14	248	-47	5	-42	383	-25	358	122	29	151	-26	13	-14	666	35	701
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-31	0	-31	57	0	57	0	0	0	-1	0	-1	-2	4	2	22	4	26
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad	203	14	217	10	5	15	383	-25	358	120	29	150	-29	17	-12	688	39	727

(*) Corresponde a resultados por variación en el valor razonable de derivados y otros activos y pasivos financieros (Nota 11), deterioro de activos y pasivos (Nota 23) y el impacto de ambos conceptos dentro del epígrafe Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia (Nota 9).

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Cuenta de Pérdidas y Ganancias por segmentos de negocio: Ejercicio 2012

(Millones de euros)	Construcción			Autopistas			Aeropuertos			Servicios			Resto			Total		
	Antes de ajustes V.R.	Ajustes V.R. (*)	Total	Antes de ajustes V.R.	Ajustes V.R. (*)	Total	Antes de ajustes V.R.	Ajustes V.R. (*)	Total	Antes de ajustes V.R.	Ajustes V.R. (*)	Total	Antes de ajustes V.R.	Ajustes V.R. (*)	Total	Antes de ajustes V.R.	Ajustes V.R. (*)	Total
Cifra de Ventas	4.326	0	4.326	381	0	381	8	0	8	2.895	0	2.895	20	0	20	7.630	0	7.630
Otros ingresos	7	0	7	0	0	0	0	0	0	9	0	9	1	0	1	17	0	17
Total Ingresos de explotación	4.332	0	4.332	381	0	381	8	0	8	2.904	0	2.904	21	0	21	7.647	0	7.647
Consumos	1.044	0	1.044	4	0	4	0	0	0	226	0	226	21	0	21	1.295	0	1.295
Gastos de personal	627	0	627	55	0	55	4	0	4	1.355	0	1.355	61	0	61	2.102	0	2.102
Otros gastos de explotación	2.324	0	2.324	51	0	51	2	0	2	1.010	0	1.010	-64	0	-64	3.323	0	3.323
Total Gastos de explotación	3.995	0	3.995	110	0	110	7	0	7	2.590	0	2.590	18	0	18	6.720	0	6.720
Resultado bruto de explotación	337	0	337	272	0	272	2	0	2	313	0	313	3	0	3	927	0	927
Dotaciones a la amortización del inmovilizado	38	0	38	67	0	67	0	0	0	110	0	110	3	0	3	219	0	219
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado	298	0	298	204	0	204	2	0	2	203	0	203	0	0	0	708	0	708
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	-11	-11	0	0	0	115	0	115	0	-30	-30	0	-23	-23	115	-63	52
Resultado de explotación	298	-11	288	204	0	204	117	0	117	203	-30	173	0	-23	-22	823	-63	760
Resultado financiero por financiación de proyectos de infraestructuras	-10	0	-10	-270	0	-270	0	0	0	-18	0	-18	0	0	0	-298	0	-298
Resultado derivados y otros resultados financieros proyectos de infraestructuras	0	0	0	-5	2	-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-6	2	-4
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-10	0	-10	-275	2	-273	0	0	0	-19	0	-19	0	0	0	-304	2	-302
Resultado financiero por financiación de sociedades ex-proyectos	40	0	40	9	0	9	4	0	4	-18	0	-18	-68	0	-68	-32	0	-32
Resultado derivados y otros resultados financieros sociedades ex-proyectos	-5	0	-5	-5	0	-5	-2	0	-2	-6	0	-6	6	46	52	-13	46	33
Resultado financiero sociedades ex-proyectos	35	0	35	4	0	4	2	0	2	-24	0	-24	-62	46	-16	-45	46	1
Resultado financiero	25	0	25	-271	2	-269	2	0	2	-43	0	-43	-62	46	-16	-349	48	-301
Participación en beneficio de soc.puestas en equivalencia	-1	0	-1	47	-4	42	158	65	223	11	0	11	0	0	0	214	60	275
Resultado consolidado antes de impuestos	322	-11	311	-20	-2	-22	277	65	341	171	-30	141	-61	23	-38	688	45	733
Impuesto sobre beneficios	-94	2	-92	-50	0	-50	69	0	69	-36	7	-29	5	-9	-3	-106	0	-106
Resultado consolidado actividades continuadas	228	-9	219	-70	-2	-72	346	65	410	135	-23	112	-56	14	-42	582	46	628
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultado consolidado del ejercicio	228	-9	219	-70	-2	-72	346	65	410	135	-23	112	-56	14	-42	582	46	628
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-19	4	-15	82	0	82	0	0	0	0	0	0	-3	0	-3	60	4	64
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad	209	-5	204	12	-2	10	346	65	410	135	-23	112	-59	14	-45	643	49	692

(*) Corresponde a resultados por variación en el valor razonable de derivados y otros activos y pasivos financieros (Nota 11), deterioro de activos y pasivos (Nota 23) y el impacto de ambos conceptos dentro del epígrafe Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia (Nota 9).

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

El detalle por segmento de las adiciones en las principales partidas de activos no corrientes, tal y como se exige por la NIIF 8 es como sigue:

	Millones de euros							
	Adiciones en proyectos de infraestructuras		Adiciones al inmovilizado material		Adiciones de intangibles y fondo de comercio		Adiciones de asociadas	
	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012
Construcción	0	6	30	41	0	0	0	0
Autopistas	983	896	2	26	0	0	0	4
Servicios	23	32	49	66	566	7	12	0
Total	1.005	935	82	133	566	7	12	4

Las adiciones en proyectos de infraestructuras se detallan por segmento de negocio en la Nota 7 de la memoria.

La distribución de la cifra de ventas por segmentos y su comparación con el ejercicio anterior es la siguiente:

	Millones de euros					
	Ventas externas	2013 Ventas entre segmentos	Total	Ventas externas	2012 Ventas entre segmentos	Total
Construcción	3.213	851	4.064	3.660	666	4.326
Autopistas	422	7	429	380	1	381
Aeropuertos	8	0	8	8	0	8
Servicios	3.646	11	3.656	2.887	7	2.895
Resto y ajustes	58	-49	9	77	-57	20
Total	7.347	820	8.166	7.013	617	7.630

Las ventas entre segmentos que se quedan sin eliminar en el consolidado del grupo son las correspondientes a las ventas de la división de construcción a las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras tal y como se comenta en la Nota 2.4 y en la Nota 33.

Áreas geográficas

A continuación se presenta el detalle del beneficio neto, activos totales y ventas por áreas geográficas. Las adiciones en proyectos de infraestructuras, inmovilizado material, activos intangibles, fondo de comercio y sociedades puestas en equivalencia por área geográfica se compone de:

	Millones de euros							
	Adiciones en proyectos de infraestructuras, inmovilizado material, activos intangibles, fondo de comercio y soc. ptas. equivalencia		Beneficio neto		Activos totales		Ventas	
	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012
España	87	149	47	187	7.794	8.487	2.590	2.884
Reino Unido	540	15	506	484	3.480	2.946	2.611	1.868
E.E.U.U.	990	912	44	15	6.145	4.969	1.337	1.095
Canadá	0	0	67	43	2.329	2.763	40	9
Polonia	0	0	49	14	1.006	970	1.138	1.460
Resto	48	1	15	-52	2.066	2.095	450	314
Total	1.665	1.077	727	692	22.820	22.230	8.166	7.630

(*) A efectos de presentación de este cuadro, los resultados generados por desinversiones se presentan en el país donde se localiza la inversión.

Adicionalmente de la información por segmentos indicada en esta Nota de la memoria, se incluye información adicional en las siguientes Notas:

- Detalle de proyectos de infraestructuras por segmentos de negocio y para los principales grupos de proyectos separados por geografía se detallan en la Nota 7 de la presente memoria.
- El detalle de Flujo de Caja separando proyectos de infraestructuras y resto, y desglosando el detalle por segmentos se incluye en el Informe de Gestión.

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

5. Fondo de comercio y adquisiciones

5.1. Adquisiciones realizadas en el ejercicio

A continuación se presenta un cuadro con la evolución del Fondo de Comercio durante el ejercicio 2013:

Millones de euros	Saldos al 31/12/2012	Variaciones de perímetro / Adiciones	Deterioros	Tipo de cambio	Saldos al 31/12/2013
Servicios	919	453	0	-6	1.366
Amey	479	420	0	-2	896
Servicios España	440	0	0	0	440
Resto Servicios	0	34	0	-4	30
Construcción	177	0	0	-6	172
Webber	106	0	0	-5	101
Budimex	72	0	0	-1	71
Autopistas	391	0	-31	-4	355
Euroscut Algarve	15	0	0	0	15
Ausol	101	0	-31	0	70
Autema	175	0	0	0	175
Chicago Skyway	100	0	0	-4	96
Total	1.487	453	-31	-16	1.893

La principal variación del epígrafe se produce en la división de Servicios, por las incorporaciones al perímetro consolidado de las sociedades Enterprise y Steel Ingeniería, mencionadas en la Nota 2 de los presentes Estados Financieros Consolidados.

En cuanto a la incorporación al perímetro de Enterprise, según se describe en la mencionada Nota 1, con fecha 21 de febrero Ferrovial Servicios llegó a un acuerdo con el inversor internacional 3i para adquirir dicha sociedad, una de las principales empresas británicas de servicios a "utilities" y al sector público, por un valor de empresa de 393 millones de libras, 474 millones de euros. Esta operación estaba sujeta a la aprobación de la Comisión Europea, aprobación que se produjo el pasado 8 de abril, momento a partir del cual se integraron los estados financieros de Enterprise en el perímetro del Grupo Ferrovial. La participación adquirida inicialmente por Ferrovial Servicios, S.A. fue traspasada posteriormente a la sociedad Amey, Plc con el objetivo de realizar la integración tanto mercantil como organizativa de ambas sociedades. El fondo de comercio generado en esta adquisición (356 millones de libras, 420 millones de euros) se integra por lo tanto en el fondo de comercio de Amey.

Según se describe en la Nota 2.2, relativa a juicios y estimaciones realizadas, la valoración de los activos y pasivos adquiridos en dichas sociedades se ha realizado en función de la mejor información disponible en la fecha de formulación de estos estados financieros consolidados sobre los hechos analizados. La obtención de información adicional, actualmente no disponible o más detallada sobre dichos activos y pasivos, podría dar lugar a nuevas valoraciones, que obliguen a modificar posteriormente (al alza o a la baja) las valoraciones descritas en los presentes estados financieros consolidados resumidos intermedios, sin que dicho periodo exceda del plazo de doce meses desde la adquisición, según dispone la NIIF 3 párrafo 45.

En la siguiente tabla, expresada en millones de libras, se resume el valor contable de los activos y pasivos en la sociedad adquirida, los ajustes de valor razonable, el valor razonable después de ajustes y el fondo de comercio generado:

Millones de libras	Valor contable en la sociedad adquirida	Ajustes de valor razonable	Valor razonable después de ajustes
Activos intangibles - Otros	0	97	97
Activos intangibles - Licencias y software	13	-11	3
Otros activos no corrientes	41	3	44
Existencias	6	-1	5
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	171	-5	166
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	-190	4	-186
Déficit de pensiones	-1	2	1
Provisiones a largo plazo	-5	-74	-79
Otros pasivos no corrientes	-8	0	-8
Impuestos diferidos	-24	18	-6
Total activos netos ex posición neta de tesorería (2)	3	33	36
Precio de compra (1)			-393
Fondo de comercio (1) - (2)			356

Los principales impactos del proceso de asignación del precio realizados son:

- Valoración de la cartera de contratos y las relaciones con clientes, lo que ha supuesto aflorar valor por dichos activos intangibles por un importe final de 97 millones de libras, que no se encontraba reconocido previamente.
- Asignación a provisiones por pérdidas presupuestadas en contratos a largo plazo y reconocimiento de pasivos contingentes identificados en el proceso de revisión realizado con carácter previo a la adquisición, lo que ha supuesto el reconocimiento de provisiones a largo plazo por valor de 74 millones de libras.
- Estimación del impacto fiscal de los ajustes anteriormente mencionados, por importe total de 18 millones de libras.

Tras la realización de dicho proceso de asignación del precio, la diferencia entre el valor razonable neto de los activos adquiridos (36 millones de libras) y el valor de adquisición (393 millones de libras), se ha reconocido un fondo de comercio adicional en Amey de 356 millones de libras (420 millones de euros a 31 de diciembre de 2013), que se justifica por la entrada de Amey en nuevos mercados en los que no estaba presente y las sinergias en la integración de Enterprise en la estructura del grupo.

Por otro lado, **en cuanto a la incorporación de Steel Ingeniería**, con fecha 7 de febrero de 2013 Ferrovial Servicios adquirió de manera efectiva una participación del 70% en el capital social de dicha sociedad, por un valor de empresa de 29 millones de euros. Por este motivo, según lo establecido en la NIIF 3, se ha procedido a realizar un proceso de asignación del precio de compra, resultando un fondo de comercio de adquisición de 16 millones de euros. En ese proceso de asignación se ha considerado que el importe en libros de los activos y pasivos adquiridos no difiere significativamente de su valor razonable. Los principales impactos en el balance consolidado del grupo por la incorporación al perímetro de Steel Ingeniería se producen en los epígrafes de Clientes y Acreedores comerciales, por importe de 12 y 6 millones de euros, respectivamente, así como en Posición Neta de Tesorería (-9 millones de euros).

Adicionalmente, en el momento de la compra, Ferrovial Servicios y los accionistas previos de la compañía otorgaron opciones de compra y de venta cruzadas por el 30% restante, con periodo de ejercicio por las partes comprendido entre el 1 de abril de 2016 y el 30 de junio del mismo año, y con precio determinable en función de criterios de consecución de EBIT por parte de la sociedad adquirida, ya establecidos y fijados en el correspondiente pacto de accionistas. Por este motivo, se ha considerado que dichas opciones de compra y venta cruzadas constituyen en realidad un contrato de aplazamiento del pago del 30% de la participación restante, y no una participación minoritaria de un socio externo. Así, se ha procedido a integrar la totalidad de los estados financieros de Steel Ingeniería en el perímetro consolidado del grupo, reconociendo una provisión a largo plazo por la mejor estimación del importe a pagar (18 millones de euros en el momento de la incorporación de la sociedad al perímetro de consolidación del grupo, 16 millones de euros a 31 de diciembre de 2013), con contrapartida en el fondo de comercio.

Las ventas de Enterprise en 2013 ascienden a 1.036 millones de euros, de los cuales se han integrado en el Grupo consolidado 762 millones de euros, correspondientes a las ventas realizadas desde abril de 2013, fecha de entrada en el perímetro. En el caso de Steel Ingeniería, en las ventas del Grupo consolidado se han integrado las ventas realizadas por la sociedad durante todo el ejercicio, por importe de 39 millones de euros. La aportación al resultado consolidado de dichas sociedades es de -15 millones de euros en el caso de Enterprise (excluyendo los costes de adquisición de la sociedad y de su integración con Amey esta aportación sería de 5 millones de euros) y de 4 millones de euros en el caso de Steel Ingeniería.

En cuanto a la división de Construcción, según se describe en la Nota 1, con fecha 04 de enero, Grupo Budimex adquirió una participación adicional del 19.88% sobre su filial **Elektromontaz Poznan**, por un importe de 7 millones de zlotys (2 millones de euros). Con esta adquisición, Budimex alcanzó un porcentaje total de participación del 50,66% sobre la filial, pasando ésta a integrarse por el método de consolidación global en los estados financieros del Grupo consolidado. Esta toma de control ha significado reconocer el total de la participación a valor razonable, lo que ha supuesto un impacto de 1 millón de euros en el resultado de Budimex (0,4 millones de euros en el resultado atribuido a la sociedad dominante).

5.2. Test de deterioro de los fondos de comercio.

A. Fondos de Comercio de Servicios (Amey y Ferrovial Servicios):

A efectos de determinar las unidades generadoras de efectivo con el objetivo de evaluar el eventual deterioro de los fondos de comercio existentes, es preciso señalar que en el caso de Enterprise dicha valoración se realiza de forma conjunta con Amey. Esto es así debido a que, como consecuencia del proceso de integración de dichas sociedades, el nivel en el que se puede realizar una identificación razonable de todos los activos comunes es del grupo resultante, siendo éste además el nivel que se espera se generen las sinergias previstas en la combinación de negocio. Este criterio es conforme a lo establecido en los párrafos 80 y 102 de la NIC 36.

De forma similar, la reorganización realizada por la división de servicios en España ha llevado a la integración de las actividades de Cespa y Ferroser, formando también en su conjunto una unidad generadora de efectivo a efectos de realización del test de deterioro del fondo de comercio proveniente de la compra de Cespa.

Para realizar el test de deterioro del fondo de comercio de Amey y Ferrovial Servicios España, por importe de 896 y 440 millones de euros al 31 de diciembre de 2013, respectivamente (479 y 440 millones de euros al 31 de diciembre de 2012, respectivamente) se usan proyecciones de flujos del proyecto en un periodo de cinco años, calculando un valor residual basado en el flujo del último año proyectado, siempre y cuando ese flujo sea representativo de un flujo normalizado, y aplicando una tasa de crecimiento que en ningún caso es superior a la estimada a largo plazo para el mercado en que opera la sociedad.

Para el descuento de los flujos se utiliza una tasa de descuento basada en el coste medio ponderado del capital (WACC) para ese tipo de activos. Ferrovial utiliza para valorar compañías una tasa libre de riesgo tomando como referencia habitualmente el bono a 10 años en función de la localización y una prima de mercado del 5,5% basándose en estudios recientes sobre primas exigidas a largo plazo. Por otra parte, para recoger el riesgo de cada compañía, se han seleccionado portafolios de compañías comparables para realizar posteriormente análisis de regresión y obtener unas betas desapalancadas. Las betas resultantes de este análisis se han contrastado con otras fuentes habitualmente utilizadas por analistas y bancos de inversión (Barra Beta, Bloomberg, etc.).

Los flujos proyectados están basados en las últimas estimaciones aprobadas por la compañía, los cuales tienen en cuenta la evolución histórica reciente. A este respecto, señalar que el resultado de explotación de Ferrovial Servicios España y Amey se ha comportado durante 2013 en línea con lo estimado en el Presupuesto y la cartera ha crecido de forma relevante, un 21% en España y 53% en el Reino Unido (16% sin considerar la adquisición de Enterprise).

Las tasas de descuento (WACC) utilizadas para calcular el test de deterioro son 7,7% en el Reino Unido y 8,3% en España (frente a las tasas del año anterior de 7,3% y 8,9%, respectivamente) y las tasas de crecimiento a perpetuidad (g) son 2,0% en ambos casos (en Diciembre 2012 se utilizó un 2% en el Reino Unido y 3% en España).

La valoración de Amey que se desprende del modelo de test de deterioro es un 315% superior a su valor contable. En el caso de Ferrovial Servicios España, dicha diferencia es de un 23%.

Para estos fondos de comercio se realizan adicionalmente análisis de sensibilidad, especialmente con relación al margen bruto de explotación, a la tasa de descuento y crecimiento a perpetuidad, con el objetivo de asegurarse de que posibles cambios en la estimación, no tienen repercusión en la posible recuperación de los fondos de comercio registrados.

En concreto se ha realizado un escenario stress con un crecimiento a perpetuidad del 1% y una reducción del margen bruto de explotación de 100 puntos básicos. La valoración que se desprende en este escenario presenta un holgura frente al valor contable de 119% en Amey y 3% en Ferrovial Servicios España.

B. Fondos de comercio de Construcción (Webber y Budimex):

El importe de los fondos de comercio de Webber y Budimex ascienden, al 31 de diciembre de 2013, a 101 y 71 millones de euros (106 y 72 millones de euros al 31 de diciembre de 2012, respectivamente).

En el caso de Budimex al ser una sociedad cotizada en la bolsa de Varsovia, el análisis de una posible pérdida en el valor del Fondo de Comercio se ha realizado comprobando que el valor de cierre de cotización de la compañía es superior a su valor contable más el valor del fondo de comercio asignado, sin que de dicho análisis se haya puesto de manifiesto la existencia de un deterioro.

El valor de cotización de Budimex a 31 de diciembre de 2013 es un 228% superior a su valor contable.

En el caso de Webber se ha seguido una metodología similar a la mencionada para las sociedades de servicios, utilizando una tasa de descuento (WACC) de 8,4% (frente a 9,0% en Diciembre 2012), y una tasa de crecimiento a perpetuidad del 2,0% (al igual que en Diciembre 2012). En el cálculo del WACC anterior se ha usado la cotización "spot" del bono americano a 10 años.

Los flujos proyectados están basados en las últimas estimaciones aprobadas por la compañía, los cuales tienen en cuenta la evolución histórica reciente. Para proyectar el crecimiento de las ventas y el resto de variables operativas se han considerado los contratos existentes en la cartera. Señalar que el resultado de explotación de webber crece un 14,3% frente a 2012 y que la cartera se ha reducido un 11% (este último dato estaba previsto por la alta ejecución de contratos).

En el caso de Webber, la valoración que se desprende del modelo del test de deterioro es un 49% superior a su valor contable.

Para el fondo de comercio de Webber se ha realizado un análisis de sensibilidad, especialmente con relación al margen bruto de explotación, a la tasa de descuento y crecimiento a perpetuidad, con el objetivo de asegurarse de que posibles cambios en la estimación, no tienen repercusión en la posible recuperación de los fondos de comercio registrados.

En concreto se ha realizado un escenario stress con un crecimiento a perpetuidad del 1% y una reducción del margen bruto de explotación de 100 puntos básicos. La valoración que se desprende en este escenario presenta un holgura del 26% frente al valor contable.

C. Fondos de comercio Autopistas:

El fondo de comercio de la actividad de Autopistas asciende a 31 de diciembre de 2013 a 355 millones de euros (391 millones de euros al 31 de diciembre de 2012). El valor recuperable de las autopistas ha sido calculado como el mayor entre el valor razonable menos los costes estimados de venta o el valor en uso. Para calcular el valor en uso de sociedades concesionarias con una estructura financiera independiente y una duración limitada, se realiza una valoración descontando los flujos esperados para el accionista hasta el final de la concesión. El grupo cree que para reflejar el valor en uso deben utilizarse modelos que consideren toda la vida concesional al tratarse de activos con fases muy diferenciadas de inversión y crecimiento, y existe visibilidad para utilizar un plan económico financiero específico para cada una durante la vida de la concesión. No se estima en estas valoraciones, por tanto, ningún valor residual. Las proyecciones han sido actualizadas en función de la evolución histórica y peculiaridades de cada activo, utilizando herramientas de modelización a largo plazo para estimar tráfico, mantenimiento extraordinario, etc.

Estos modelos o herramientas para estimar los tráfico se nutren de variables procedentes en gran parte de fuentes públicas (evolución del GDP, inflación, población, motorización, estado de vías alternativas, etc.), existiendo igualmente modelos específicos para estimar el mantenimiento extraordinario en función de diferentes variables (estado del firme, tráfico esperado, etc.).

Los flujos esperados para el accionista se descuentan a un coste estimado del equity que oscila entre el 8,1% de la autopista Chicago Skyway en Estados Unidos y 10,9% de Ausol en España (frente al 9,1% y 11,8% en Diciembre 2012) basado en una tasa libre de riesgo que toma como referencia habitualmente el bono a 30 años en función de la localización de cada sociedad concesionaria, una beta que considera el nivel de apalancamiento y riesgo del activo y una prima estimada de mercado del 5,5%.

En éstas autopistas el posible deterioro se ha calculado confrontando el valor contable de la sociedad (recursos propios de la sociedad más el valor del fondo de comercio neto) con su valor en uso obtenido siguiendo el método de valoración de descuento de flujos de caja descrito previamente. Fruto del análisis realizado, se ha registrado un deterioro de 31 millones de euros respecto al fondo de comercio asignado a Ausol. El origen de dicho deterioro está en la evolución negativa de los tráfico en los últimos años, habiéndose producido durante el ejercicio un empeoramiento de -9,8% en Ausol I y de -3,3% en Ausol II, que se une a la caída experimentada desde 2007, a una tasa anual de -10,2% en Ausol I y de -7,8% en Ausol II.

Respecto al resto de autopistas, Autema y Chicago Skyway presentan un valor contable negativo. En Ausol, a pesar de haberse reconocido un deterioro en el ejercicio, el valor en libros sigue siendo positivo por lo que cualquier variación negativa de las principales hipótesis de la valoración podría suponer un deterioro adicional. En el caso de Algarve, la sociedad presenta holgura, siendo la valoración un 54% superior al valor en libros.

Adicionalmente al deterioro mencionado, se han reconocido otros deterioros en autopistas sin fondo de comercio asignado y que se mencionan en la Nota 23.

6. Activos intangibles

En el año 2013, el saldo de los activos intangibles asciende a 229 millones de euros (116 millones de euros en 2012), lo que supone un aumento en el ejercicio de 113 millones de euros.

En este epígrafe se recogen fundamentalmente derechos de carácter contractual que han surgido en el proceso de adquisición de determinadas compañías del segmento de servicios, en concreto:

- La principal variación del ejercicio se produce por el derecho surgido en 2013 como consecuencia de la adquisición de Enterprise (ver Nota 5 sobre fondo de comercio y adquisiciones) por un total de 117 millones de euros (111 millones de euros a diciembre 2013) de los que 114 millones de euros (97 millones de libras) corresponden a la valoración de la cartera de contratos y las relaciones con clientes.

- Derecho surgido en 2010 a operar en una planta de residuos en el Reino Unido con motivo de la adquisición de Donarbon por un importe de 46 millones de euros.

- Derecho surgido en 2005 en el Grupo Amey como consecuencia de un contrato de gestión y asistencia técnica en relación con el metro de Londres por 36 millones de euros.

No se han producido pérdidas o reversiones por deterioros de estos activos intangibles durante el ejercicio 2013.

7. Inversiones en proyectos de infraestructuras

El siguiente cuadro muestra los saldos y movimientos de la inversión en proyectos de infraestructuras con un detalle por proyecto para el ejercicio 2013:

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Millones de euros	Saldo al 01/01/2013	Total Adiciones	Total Retiros	Variaciones de perímetro y Trasposos	Efecto tipo de cambio	Saldos al 30/12/2013
Autopistas España	2.486	0	-2	126	0	2.609
Autopistas USA	3.668	983	0	0	-211	4.439
Resto Autopistas	961	0	0	18	0	979
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
TOTAL INVERSIÓN	7.425	1.005	-5	204	-212	8.417
TOTAL AMORTIZACIÓN Y PROVISIÓN	-670	-86	3	-31	6	-779
TOTAL INVERSIÓN NETA	6.755	919	-2	173	-206	7.638

Las variaciones más significativas en 2013 son las siguientes:

Por lo que respecta a las autopistas de Estados Unidos, se han producido incrementos de activos significativos en las autopistas North Tarrant Express 373 millones de euros (302 millones de euros en 2012), la extensión de la autopista North Tarrant Express Extension por 36 millones de euros y LBJ por 564 millones de euros (339 millones de euros en 2012), todas ellas actualmente en construcción.

Por lo que respecta a los traspasos producidos a este epígrafe, 100 millones de euros están asociados a la mayor provisión por expropiaciones de la autopista R-4 Madrid Sur registrada en el presente ejercicio, tal y como se explica en la Nota 22. De igual forma, se traspasan los intereses sobre la deuda pendiente de los créditos a largo plazo que la sociedad mantenía con terceros por 33 millones de euros al epígrafe activos financieros no corrientes, ver Nota 10.

La evolución del tipo de cambio ha supuesto una disminución de los saldos de balance de estos activos de -207 millones de euros (117 millones en 2011), en su totalidad provocada por la evolución del cambio del euro frente al dólar en las autopistas americanas.

Por otra parte, en Resto de Proyectos de Infraestructuras se encuentran los contratos de concesiones otorgadas en la división de Servicios que tienen la calificación de activos intangibles de acuerdo a la CINIIF 12 fundamentalmente asociadas a la Autovía de Aragón Sociedad Concesionaria, S.A. por 188 millones de euros; a diversas plantas de tratamientos de residuos y al Centro de Tratamiento Integral de Murcia (Servicios Urbanos de Murcia, S.A.) por 48 millones de euros.

En el epígrafe de provisiones por deterioro, se incluyen provisiones por pérdidas de valor estimadas de aquellos contratos que no tienen asignado un fondo de comercio. El cálculo de estos posibles deterioros se realizan conforme al mismo criterio indicado en el apartado 5.2.C. El movimiento de la provisión hace referencia fundamentalmente al deterioro de la Autopista SH-130 por un importe de -7 millones de euros (ver nota 23).

En el caso de los proyectos de infraestructuras, todos los activos concesionales están garantizando la deuda existente en las sociedades proyecto. Los intereses activados al respecto en el año 2013 aparecen detallados en la Nota 26.

El movimiento de estos activos durante 2012 fue el siguiente:

Millones de euros	Saldos al 01/01/2012	TOTAL Adiciones	TOTAL Retiros	Trasposos	Efecto tipo de cambio	Saldos al 31/12/2012
Autopistas España	2.577	--	--	-92	--	2.485
Autopistas USA	2.854	894	--	--	-80	3.668
Resto Autopistas	981	2	-21	--	--	962
Inversión Autopistas	6.412	896	-21	-92	-80	7.115
Amortización Autopistas	-510	-21	14	67	1	-450
Provisiones por deterioro	-178	--	--	18	--	-159
Inversión neta Autopistas	5.724	875	-7	-7	-79	6.506
Inversión resto Proyectos de infraestructura	268	38	-7	2	0	301
Amortización resto Proyectos de infraestructura	-32	-18	-2	0	0	-52
Total inversión neta Resto Proyectos de infraestructura	236	20	-9	2	0	249
TOTAL INVERSIÓN	6.680	934	-28	-90	-80	7.416
TOTAL AMORTIZACIÓN Y PROVISIÓN	-720	-39	12	85	1	-661
TOTAL INVERSIÓN NETA	5.960	895	-16	-5	-79	6.755

8. Inmovilizaciones materiales

El movimiento de los saldos que componen el epígrafe de Inmovilizado material del balance de situación consolidado ha sido el siguiente:

Movimientos durante 2013	Millones de euros			TOTAL
	Terrenos y Construcciones	Instalaciones Técnicas y Maquinarias	Otras instalac.,utillaje y mobiliario	
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

Variaciones de perímetro y traspasos:

Las variaciones de perímetro más significativas producidas en el ejercicio 2013 se producen como consecuencia de la adquisición de Enterprise y Steel Ingeniería de acuerdo a lo descrito en la Nota 5, por 51 millones de euros. Adicionalmente se han traspasado todos los activos relacionados con una planta de tratamiento de la división de servicios por 47 millones de euros al epígrafe de inversiones en proyectos de infraestructura bajo normativa IFRIC 12 (ver Nota 7). El resto de variaciones no son individualmente significativas.

Adiciones:

Las adiciones más significativas realizadas durante el ejercicio 2013 se han producido en el Segmento de servicios, en concreto en Ferrovial Servicios España en relación con la construcción y acondicionamiento de las plantas de transferencia de envases y de residuos así como con la renovación de elementos de limpieza y transporte asociados a los contratos vigentes por 31 millones de euros y en el Grupo Amey por 14 millones de euros. Por otra parte, existen adquisiciones en Ferrovial Agroman para maquinaria específica de obra por 19 millones de euros y fundamentalmente en Chile por 8 millones de euros.

Bajas o Retiros:

Las bajas se han producido fundamentalmente en el segmento de Servicios por 50 millones de euros, de los cuales 21 millones se producen como consecuencia de una venta de maquinaria totalmente amortizada en Amey y el resto de bajas se dan fundamentalmente en el epígrafe de Otras instalaciones, utillaje y mobiliario por retiros de elementos obsoletos o totalmente amortizados tanto en la división de servicios por 25 millones de euros como en la división de construcción por 15 millones de euros.

Otros desgloses relativos a Inmovilizado Material

El inmovilizado no afecto a explotación no es relevante en los saldos finales consolidados. Existe una provisión por deterioros de otro inmovilizado por 64 millones de euros (49 millones en 2012), asociado fundamentalmente a la división de Servicios. En el presente ejercicio se ha deteriorado el inmovilizado asociado a la sociedad Albaida Residuos S.L. por un total de 11 millones de euros como consecuencia de la caída de la demanda de residuos de la planta con respecto a lo previsto así como por el efecto negativo que ha supuesto la reforma del mercado de Energías Renovables.

El grupo tiene formalizadas pólizas de seguros para cubrir los posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de su inmovilizado material, así como las posibles reclamaciones que se le puedan presentar por el ejercicio de su actividad, entendiendo que dichas pólizas cubren de manera suficiente los riesgos a los que están sometidos.

El detalle del inmovilizado en curso asciende a 29 millones de euros (39 millones de euros en 2012) que se debe fundamentalmente al inmovilizado en curso del Grupo Cespa (18 millones de euros).

Al 31 de diciembre de 2013, dentro del epígrafe de inmovilizaciones materiales se incluye un importe de 75 millones de euros (78 millones en 2012) que corresponde al valor neto contable de activos pignorados en la división de servicios como garantía de pasivos financieros contratados con entidades de crédito.

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

MOVIMIENTOS DURANTE 2012	Millones de euros			
	Terrenos y Construcciones	Instalaciones Técnicas y Maquinarias	Otras instalac.,utilillaje y mobiliario	TOTAL
Inversión: Saldo al 01.01.2012	187	782	660	1.629
Altas	2	45	60	108
Bajas	-1	-52	-36	-88
Variaciones de perímetro y traspasos	-59	-6	-10	-75
Efecto tipo de cambio	2	3	2	7
Saldos al 31.12.2012	131	773	678	1.581
Amortización acumulada y deterioros al 01.01.2012	-23	-569	-410	-1.002
Dotación explotación	-5	-61	-50	-116
Bajas	-	47	27	75
Variaciones de perímetro y traspasos	-1	1	-25	-25
Efecto tipo de cambio	-	-3	-1	-4
Deterioros Inmovilizado material	-	-	-2	-2
Saldos al 31.12.2012	-28	-585	-461	-1.074
Valor neto contable 31.12.2012	104	188	215	507

9. Inversiones en asociadas

El detalle de la inversión en sociedades puestas en equivalencia al cierre del ejercicio 2013 y su evolución en el año se presenta en la siguiente tabla. Dada su relevancia se presenta de forma separada la participación en la 407 ETR (43,23%) y Heathrow Airport Holdings (HAH) (25%).

2013	Millones de euros	HAH (25%)	407ETR (43,23%)	Resto	TOTAL
Saldo 31.12.12		1.604	2.678	41	4.322
Variaciones de % de participación	-419	0	0	0	-419
Participación en el resultado	297	65	13	13	375
Dividendos cobrados y devoluciones de fondos propios	-219	-217	-24	-24	-461
Diferencias de cambio	-41	-269	0	0	-311
Otros	40	4	12	12	56
Saldo 31.12.13		1.261	2.260	41	3.562

Los principales motivos que explican esta evolución son:

- La principal variación corresponde a la reducción de la participación en HAH tras la desinversión del 8,65% llevada a cabo en el ejercicio y descrita en las Notas 1.2 y 23. Tras esta venta, la participación se sitúa en el 25% del capital de Heathrow Airport Holdings (HAH), frente al 33,65% del cierre del ejercicio anterior. Cabe señalar también dentro de la evolución de esta sociedad los dividendos cobrados de HAH por importe de 219 millones de euros y la incorporación del resultado del ejercicio por 297 millones de euros, así como el impacto negativo derivado de la depreciación de la libra por -41 millones de euros. Los otros movimientos experimentados, distintos de los ya mencionados, corresponden en su mayoría a impactos por derivados y planes de pensiones registrados contra reservas.

- La variación en el valor de la 407 ETR corresponde fundamentalmente a los dividendos cobrados en el ejercicio por importe de 217 millones de euros, al resultado generado por 65 millones de euros, así como a las diferencias de conversión, cuyo importe asciende a -269 millones de euros a 31 de diciembre de 2013.

Dada la importancia de las inversiones en HAH y de la 407 ETR, se presenta a continuación un detalle del balance y de la cuenta de Pérdidas y Ganancias de ambas sociedades, homogeneizados a los principios contables de Ferrovial y comentarios sobre su evolución a lo largo del ejercicio 2013. Cabe destacar a este respecto, que en ambos casos se incluye en dichos estados financieros el importe de la plusvalía generada como consecuencia de el registro a valor razonable de la participación retenida, tras las operaciones que supusieron la pérdida de control de las mismas en los años 2011 y 2010 respectivamente.

9.1 Detalles de información relativa a HAH

a. Test de deterioro

Al cierre de ejercicio se ha realizado un test de deterioro en relación al valor de esta inversión, concluyendo del mismo que no existe deterioro a diciembre de 2013. Señalar que durante el ejercicio los pasajeros de Heathrow y el resultado bruto de explotación se ha comportado favorablemente respecto al Presupuesto. Para la realización de la valoración a efectos del test de deterioro se han considerado las siguientes hipótesis:

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

- Para el plan de negocio de Heathrow se utiliza la metodología "Building Blocks" aplicada por el regulador británico de aviación (CAA) donde la rentabilidad está determinada por el Regulatory Asset Base (RAB) existente, el plan de inversiones futuro y la rentabilidad sobre activos.
- El valor de la inversión se calcula descontando los flujos de caja futuro según el plan de negocio siguiendo la metodología Adjusted Present Value (APV) hasta 2038 y con un múltiplo de ese año de 1,15xRAB.
- A partir del 1 de abril de 2014 se considera una rentabilidad sobre activos del 5,35%, que supone una bajada anual de tarifas de -1,5% (factor "x") + inflación (RPI) hasta diciembre de 2018. Esta hipótesis está basada en la remuneración que la CAA ha fijado para el Q6 en su "Decisión Final", publicada en enero de 2014.
- A largo plazo se considera el desarrollo de la tercera pista de Heathrow. La tasa de descuento desapalancada (Ku) asciende a 7,6% y el escudo fiscal generado por la deuda se descuenta al coste de la deuda.

El resultado de la valoración es superior al valor contable de los activos. A este respecto, es importante destacar que la operación de venta del 8,65% de HAH, realizada por Ferrovial en el ejercicio 2013, que se menciona en la Nota 1.2, es un indicador adicional de la no existencia de deterioro, habiendo sido el precio por el que se ha realizado dicha transacción aproximadamente un 7% superior al valor en libros del activo. Por último, se han realizado sensibilidades a las principales hipótesis, siendo la más importante la no realización de la tercera pista de Heathrow. En este caso, la valoración sería similar a la que se desprende de la transacción mencionada anteriormente.

b. Evolución Balance de Situación y Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2013-2012

Dada la importancia de esta inversión, se presenta a continuación un detalle del balance y de la cuenta de Pérdidas y Ganancias, homogeneizados a los principios contables de Ferrovial, relativa a este grupo de sociedades y comentarios sobre su evolución a lo largo del ejercicio 2013.

Los datos de balance que se desglosan corresponden al 100% de los saldos de HAH y se presentan en libras esterlinas. Los tipos de cambio utilizados en 2013 son 1 EUR=0,8323 GBP (0,8130 en 2012) para saldos de balance y 1 EUR=0,8494 GBP (0,8107 en 2012) para Pérdidas y Ganancias.

El 25% de los fondos propios de la participada no se corresponden con el valor contable de la participación, ya que esta incluye también el importe de la plusvalía generada al valorar a valor razonable la participación retenida, tras la operación de desinversión del 5,88% de esta sociedad llevada a cabo en octubre de 2011. Dicha revalorización ha sido asignada como mayor valor del fondo de comercio.

Balance de Situación

HAH (100%) Mill. GBP	2013	2012	Var.	HAH (100%) Mill. GBP	2013	2012	Var.
Activos no corrientes	19.448	18.555	893	Patrimonio neto	4.199	3.875	324
Fondo de comercio	4.933	4.903	30	<i>Patrimonio neto atribuible a Ferrovial</i>	<i>1.050</i>	<i>1.304</i>	<i>-254</i>
Inmov. en Proy. de infraestructuras	14.277	13.276	1.001	Pasivos no corrientes	14.357	14.827	-469
Activos financieros no corrientes	28	29	-1	Provisiones para pensiones	121	133	-12
Activos por superávit de pensiones	0	0	0	Deuda financiera	11.967	12.359	-392
Impuestos diferidos	0	0	0	Impuestos diferidos	1.073	1.164	-91
Derivados financieros	174	322	-149	Derivados financieros	1.178	1.158	20
Otros activos no corrientes	37	25	12	Otros pasivos no corrientes	19	12	7
Mantenidos para la venta	0	1.429	-1.429	Mantenidos para la venta	0	263	-263
Activos corrientes	595	465	130	Pasivos corrientes	1.487	1.485	3
Cientes y cuentas a cobrar	288	289	-1	Deuda financiera	878	739	139
Derivados financieros	135	0	135	Deudas operaciones de tráfico	573	645	-72
Tesorería y equivalentes	162	167	-5	Derivados financieros	2	92	-90
Otros activos corrientes	10	8	2	Otros pasivos corrientes	34	9	25
TOTAL ACTIVO	20.043	20.449	-406	TOTAL PASIVO	20.043	20.449	-406

- Inmovilizado en Proyectos de Infraestructuras

Este epígrafe experimenta en el ejercicio 2013 un incremento de 1.001 millones de libras. Esta variación se debe principalmente a las adiciones producidas por importe aproximado de 1.279 millones de libras, correspondientes en su mayor parte a las inversiones realizadas en la Terminal 2 de Heathrow, cuya entrada en funcionamiento está prevista para junio de 2014, así como en los sistemas de transporte de equipaje. Asimismo, se han capitalizado gastos financieros por 164 millones de euros y costes asociados a software por 107 millones de libras. En sentido contrario, cabe señalar que el cargo por amortización del año supone una reducción del epígrafe de aproximadamente -517 millones de libras.

- Activos y pasivos mantenidos para la venta

Al cierre del pasado ejercicio este epígrafe recogía los activos (1.429 millones de libras) y los pasivos (263 millones de libras) correspondientes al aeropuerto de Stansted, cuya venta fue impuesta por la Comisión de Competencia del Reino Unido. Dicha operación tuvo finalmente lugar con fecha efectiva 28 de febrero de 2013 por un precio de 1.500 millones de libras y generó una

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

plusvalía en el resultado neto de Ferrovial de 137 millones de euros, tal y como se describe más adelante en la Evolución de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias de HAH.

- *Patrimonio Neto*

El patrimonio neto asciende a 31 de diciembre de 2013 a 4.199 millones de libras y experimenta un incremento de 324 millones de libras respecto al ejercicio anterior derivado fundamentalmente del impacto neto del reparto de dividendos por -555 millones de libras, el resultado de ejercicio por 779 millones de libras (297 millones de euros atribuibles a Ferrovial), así como el impacto positivo de 97 millones de libras registrado en reservas por derivados eficientes y planes de pensiones.

- *Déficit de pensiones*

A 31 de diciembre de 2013 HAH presenta un déficit en los planes de pensiones de -121 millones de libras, frente al cierre del ejercicio anterior con -133 millones de libras. Esta positiva evolución (+12 millones de libras) se debe principalmente a las aportaciones realizadas por la empresa de 130 millones de libras (69 millones de aportaciones ordinarias del año, 24 millones de aportaciones para reducir el déficit, 35 millones de contribución extraordinaria por la venta de Stansted y 2 millones por otros conceptos), así como al traspaso de los planes de los empleados correspondientes a Stansted, cuyas obligaciones son asumidas por el comprador, por un importe aproximado de 12 millones de libras. Estos impactos se ven compensados parcialmente por la actualización de las hipótesis actuariales, que ha tenido un impacto en reservas de -63 millones de libras (-71 millones de libras netos de impuestos), por el coste del ejercicio de 64 millones de libras y el coste por intereses de 3 millones de libras.

- *Deuda financiera neta*

Se muestra a continuación la posición de deuda neta (deuda financiera menos tesorería) de HAH:

Mill. GBP	2013	2012	Var.
Senior Loan Facility	496	588	-91
Deuda subordinada	754	717	37
Deuda Grupo Securitizado	11.136	11.315	-179
Deuda Grupo No Securitizado	325	337	-12
Otras deudas	-29	-26	-3
Total	12.683	12.931	-248

Del total de deuda contable de HAH a 31 de diciembre de 2013, 11.260 millones de libras corresponden a emisiones de bonos (10.979 a 31 de diciembre de 2012), de los cuales 10.668 millones de libras (10.387 millones de libras en 2012) están incluidos en la deuda del Grupo Securitizado de la tabla anterior. Este grupo está compuesto por Heathrow (SP) Limited (y sus sociedades dependientes), que son dueñas del aeropuerto de Heathrow y operan el servicio de tren Heathrow Express. Las entidades de dicho Grupo Securitizado han garantizado sus obligaciones mediante sus activos según los acuerdos financieros. Cada una de las empresas proporciona también una garantía sobre las obligaciones del resto.

Respecto a los mencionados bonos del Grupo Securitizado, ha existido un incremento de 280 millones de libras, que se debe principalmente a una emisión de bonos de 750 millones de libras y al vencimiento de bonos por 396 millones de libras, así como a diferencias de tipo de cambio de los bonos en moneda extranjera, devengo de intereses y otros conceptos por -53 millones de libras. Se incluye también dentro de dicha deuda del Grupo Securitizado el impacto de la cancelación parcial de líneas de crédito y otros préstamos por importe de 398 millones de libras y disminución de la tesorería existente por importe de 82 millones de libras.

Respecto a la deuda "Senior Loan Facility", en 2013 ha tenido lugar una reestructuración de la misma en la que se ha producido una cancelación parcial de 95 millones de libras.

Cabe destacar por último el aumento en la deuda subordinada en el ejercicio por importe de 37 millones de libras.

- *Derivados financieros a valor razonable.*

La cartera de derivados de HAH cuenta con unos nocionales totales de 11.404 millones de libras, entre los que se incluyen derivados de tipo de interés (IRS) por un nocional de 2.611 millones de libras, cross currency swaps (cobertura de bonos emitidos en moneda extranjera) por un nocional de 3.503 millones de libras, derivados indexados a la inflación (ILS) por un nocional de 5.266 millones de libras, derivados de tipo de cambio por 21 millones de libras y equity swaps por 3 millones de libras.

La variación de la valoración neta (posición de activo y de pasivo) de estos instrumentos financieros ha supuesto una disminución de pasivo de 56 millones de libras en el ejercicio. De esta variación, 235 millones de libras corresponden a un impacto positivo en reservas, produciéndose también ajustes de valor razonable, entre los que cabe destacar principalmente el gasto generado por los derivados de inflación (-146 millones de libras) como consecuencia del incremento del índice correspondiente en el Reino Unido y el impacto correspondiente a los cross currency swaps (-98 millones de libras), si bien estos últimos no tienen apenas impacto en resultados ya que se compensan con los ajustes de valor razonable de los bonos emitidos en divisa y objeto de cobertura de estos instrumentos.

Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2013-2012

En la tabla adjunta se presenta la evolución de la cuenta de resultados de HAH en los ejercicios 2013 y 2012.

HAH (100%) Mill. GBP	2013	2012	Var.
Ingresos de explotación	2.684	2.646	38
Gastos de explotación	-1.235	-1.312	76
Resultado bruto de explotación	1.449	1.334	115
Dotaciones a la amortización	-517	-583	66
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenaciones	932	751	181
Deterioros y enajenación de inmovilizado	348	151	196
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	1.280	903	377
Resultado financiero	-764	-665	-99
Resultado antes de impuestos	516	238	278
Impuesto sobre beneficios	262	122	141
Resultado neto	779	360	419
Resultado asignable a Ferrovial (Mill. Euros)	297	223	74

Dentro de los resultados del ejercicio 2013, son de señalar determinados impactos no recurrentes que totalizan 580 millones de libras en el resultado neto (223 millones de euros atribuibles a Ferrovial), destacando el impacto generado por los ajustes de valor razonable por derivados de -53 millones de libras después de impuestos (-28 millones de euros en el resultado neto asignable a Ferrovial) y la plusvalía generada por la enajenación del aeropuerto de Stansted, que tuvo lugar en el mes de febrero 2013, y que se saldó con un resultado neto de 346 millones de libras (137 millones de euros atribuibles a Ferrovial). Asimismo, durante el ejercicio se han regularizado provisiones fiscales e impuestos diferidos por 287 millones de libras (114 millones de euros atribuibles a Ferrovial, dentro de los cuales el efecto más significativo es el correspondiente a la reducción de tasa impositiva al 20% en el Reino Unido.

Es necesario tener en cuenta que el resultado atribuible a Ferrovial no corresponde al 33,65% de participación al cierre de ejercicio, ya que se calcula atendiendo a los distintos porcentajes de participación ostentados por la Sociedad durante el ejercicio. Así, el resultado de los 10 primeros meses del año se calcula al 33,65%, y el de los meses de noviembre y diciembre al 25%.

9.2 Detalles de información relativa a 407 ETR

a. Test de deterioro

Al cierre de ejercicio se ha realizado un test de deterioro en relación al valor de esta inversión. La metodología seguida está descrita en la Nota 5 para los fondos de comercio de autopistas.

Señalar que durante 2013 la autopista se ha comportado mejor que lo que estaba estimado en el Presupuesto a nivel de tráfico, ingresos y resultado bruto de explotación.

Los flujos esperados para el accionista se descuentan a un coste estimado del equity del 7,0% (frente al 8,0% en Diciembre 2012). La bajada de la tasa de descuento está relacionada con la estabilización de los bonos soberanos. Se han realizado sensibilidades a las principales hipótesis, como la tasa de descuento y crecimiento de ingresos. La conclusión es que en todos los escenarios la valoración es muy superior al valor contable del activo.

b. Evolución Balance de Situación y Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2013-2012

Dada la importancia de esta inversión se presenta a continuación un detalle del balance y de la cuenta de Pérdidas y Ganancias relativa a este grupo de sociedades a 31 de diciembre de 2013 y 2012.

Estos datos corresponden al 100% de la compañía y están presentados en millones de dólares canadienses. Los tipos de cambio utilizados en 2013 son 1 EUR=1,4655 CAD (1,3130 en 2012) para saldos de balance y 1 EUR=1,3767 CAD (1,2896 en 2012) para Pérdidas y Ganancias.

El 43,23% de los fondos propios no se corresponde con el valor contable de la participación, ya que esta incluye también el importe de la plusvalía generada al valorar a valor razonable la participación retenida, tras la operación de desinversión del 10% de esta sociedad llevada a cabo en 2010. Dicha revalorización fue asignada como un activo intangible asociado a la concesión y se amortiza a lo largo de toda la vida de la misma.

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Balance de Situación 2013-2012

407 ETR (100%) Mill. CAD	2013	2012	Var.	407 ETR (100%) Mill. CAD	2013	2012	Var.
Activos no corrientes	8.577	8.604	-27	Patrimonio neto	2.343	2.792	-450
Fondo de comercio	1.319	1.319	0	<i>Patrimonio neto atribuible a Ferrovial</i>	<i>3.312</i>	<i>3.516</i>	<i>-204</i>
Inmov. en Proy. de infraestructuras	6.710	6.702	8	Pasivos no corrientes	6.538	6.151	387
Activos financieros no corrientes	326	301	25	Deuda financiera	6.123	5.766	357
Impuestos diferidos	226	285	-59	Impuestos diferidos	415	385	30
Otros activos no corrientes	-4	-3	0	Otros pasivos no corrientes	0	0	0
Activos corrientes	527	475	52	Pasivos corrientes	224	136	88
Clientes y cuentas a cobrar	156	154	2	Deuda financiera	151	76	76
Tesorería y equivalentes	371	322	50	Deudas operaciones de tráfico	72	60	12
TOTAL ACTIVO	9.104	9.079	25	TOTAL PASIVO	9.104	9.079	25

Se describen a continuación las principales variaciones experimentadas en el balance de situación de la 407 ETR a 31 de diciembre de 2013, frente al ejercicio anterior:

- Deuda financiera

La deuda financiera aumenta principalmente en el largo plazo desde los 5.766 millones de dólares canadienses del cierre del ejercicio anterior, hasta 6.123 millones a 31 de diciembre de 2013, experimentando un incremento de 357 millones provocado principalmente por dos emisiones de bonos:

- Emisión el 10 de junio de la serie 12-A2 de 200 millones de dólares con vencimiento en 2052.
- Emisión el 02 de octubre de la serie 13-A1 de 200 millones de dólares con vencimiento en 2053.

- Patrimonio neto

El patrimonio neto experimenta una reducción de 450 millones de dólares respecto al ejercicio anterior, correspondiendo principalmente a la incorporación del resultado positivo del ejercicio por 231 millones de dólares y al pago del dividendo a los accionistas por importe de 680 millones de dólares.

Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2013-2012

En la tabla adjunta se presenta la evolución de la cuenta de resultados de 407 ETR en los ejercicios de diciembre 2013 y diciembre 2012:

407 ETR (100%) Mill. CAD	2013	2012	Var.
Ingresos de explotación	801	734	67
Gastos de explotación	-136	-126	-11
Resultado bruto de explotación	665	608	57
Dotaciones a la amortización	-63	-61	-2
Resultado neto de explotación	602	548	55
Resultado financiero	-265	-304	39
Resultado antes de impuestos	338	244	94
Impuesto sobre beneficios	-89	-69	-20
Resultado neto	249	174	74
Amortización intangible	-18	-17	0
Resultado asignable a Ferrovial (Millones de euros)	65	42	23

La cuenta de pérdidas y ganancias adjunta incluye, además de los resultados generados por la concesionaria, la amortización del intangible reconocido como consecuencia de la revalorización a valor razonable de la participación mantenida tras la operación de desinversión del 10% durante el ejercicio 2010. Se recogen asimismo ajustes por valor razonable netos de 24 millones de dólares (7 millones de euros atribuibles a Ferrovial) correspondientes a los SIPS (Synthetic Inflation Protected Securities), instrumento híbrido entre un bono nominal y un bono de cupón real ligado a la inflación, y cuyo valor en libros se ajusta por su valor de mercado como si de un derivado se tratase.

9.3 Resto de sociedades asociadas

El detalle del resto de inversiones en sociedades asociadas se presenta en la siguiente tabla:

Millones de euros	División	% participación	2013
Emesa - Calle 30	Servicios	50%/10%	10
Negocios conjuntos Amey	Servicios	de 2% a 50%	19
Inusa Ing. Urbana, S.A.	Servicios	35%	7
Reciclaje y Compostaje Piedra Negra	Servicios	49%	4
Indiana Toll Road	Autopistas	50%	0
Nea Odos	Autopistas	33,34%	0
Central Greece	Autopistas	33,34%	0
Serranopark	Autopistas	50%	0
Otras	Resto	-	15
Provisión	Autopistas	-	-14
TOTAL			41

Como se puede comprobar, las principales sociedades con valor en libros positivo corresponden a la división de Servicios, destacando la ya mencionada EMESA, sociedad titular de un contrato de mantenimiento de la Calle 30 de Madrid, y propietaria a su vez del 20% de la sociedad concesionaria de dicha vía Calle 30 (10% al porcentaje de Ferrovial), y diversos negocios conjuntos en los que participa Amey con otros socios para prestar determinados contratos de servicios entre los que destacan un contrato de transporte de presos para el Ministerio de Justicia británico y varios contratos de mantenimiento de viviendas para el Ministerio de Defensa.

Adicionalmente existen cuatro sociedades asociadas dentro de la división de autopistas cuyo valor en libros es cero. De acuerdo con la NIC 28, si la participación en pérdidas de la asociada iguala o excede su participación en ésta, el inversor dejará de reconocer su participación en las pérdidas adicionales, salvo que existan obligaciones legales o implícitas que justifiquen el registro de un pasivo por las pérdidas adicionales una vez reducido el valor de la inversión a cero. Las principales sociedades cuyo valor de la inversión es cero según lo comentado anteriormente son:

- La sociedad titular de la autopista Indiana Toll Road, en la que Ferrovial tiene una participación del 50%. A 31 de diciembre de 2013, los fondos propios de la sociedad ascienden a -267 millones de euros a porcentaje, incluyendo un resultado neto en el año de -175 millones de euros (no reconocido). El patrimonio neto negativo tiene su origen principalmente en la evolución del valor razonable del derivado. Dicho derivado tiene un nomenclador de 2.683 millones de euros con vencimiento en 2026 y una valoración total de -714 millones de euros. Por último, a cierre del ejercicio, las ventas de la sociedad ascienden a 155 millones de euros, el volumen de activos a 2.875 millones de euros y la deuda a 2.783 millones de euros. Esta deuda tiene vencimiento en 2015 y actualmente está siendo objeto de renegociación con las entidades financieras.
- Las sociedades titulares de las autopistas Nea Odos y Central Greece, en las que Ferrovial mantiene una participación del 33,34%. El valor de participación se encuentra completamente provisionada a 31 de diciembre de 2013. En diciembre de 2013 los socios del consorcio, las entidades financiadoras y el estado griego han llegado a un acuerdo con el objeto de dar viabilidad a estos proyectos. Fruto de dicho acuerdo, Ferrovial no realizará aportaciones adicionales al capital del proyecto, por lo que su participación se diluirá en los próximos meses ante nuevas aportaciones previstas por los socios griegos hasta un 21% en Ionian y un 28% en Central Greece. Adicionalmente quedan liberadas las garantías que Ferrovial tenía otorgadas en el proyecto, en virtud de lo cual se ha revertido una provisión por riesgos y gastos respecto a posibles responsabilidades por importe de 55 millones de euros (ver Nota 23 y Nota 17). Por último, Ferrovial Agroman, fruto del acuerdo, sale del contrato de construcción percibiendo caja por importe de 37 millones de euros.
- La sociedad titular de la concesión de aparcamientos en Madrid Serrano Park, en la que el Grupo tiene una participación del 50%. La evolución negativa de la demanda ha provocado el registro de una provisión por importe de -14 millones de euros, -10 millones de los cuales corresponden a un préstamo concedido a su matriz Cintra Infraestructuras, clasificado dentro del epígrafe de activos financieros no corrientes, y -4 millones de euros corresponden a garantías otorgadas (Nota 22).

El desglose de las sociedades asociadas con el detalle del valor consolidado de las mismas y sus principales magnitudes puede consultarse en el Anexo I.

9.4 Otros desgloses de información relativos a sociedades puestas en equivalencia

No existen limitaciones significativas a la capacidad de las asociadas para transferir fondos a la dominante en forma de dividendos o devolución de deuda o anticipos, distintas de las que pueden surgir de los contratos de financiación de dichas sociedades o de la propia situación financiera de las mismas y no existen pasivos contingentes relacionados con dichas sociedades que pudieran resultar asumidos por el Grupo.

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

La única sociedad en la que teniendo una participación inferior al 20% se aplica el método de puesta en equivalencia es la sociedad Madrid Calle 30, debido a que, si bien Ferrovial solamente ostenta una participación indirecta del 10%, tiene la facultad de elegir a un miembro del Consejo de Administración.

No existen sociedades significativas en las que teniendo una participación superior al 20% no se aplique el método de puesta en equivalencia.

Las garantías otorgadas por sociedades del Grupo en favor de sociedades por puesta en equivalencia se desglosan en la Nota 22.

El movimiento de los saldos de este epígrafe del balance de situación durante el ejercicio 2012 es el siguiente:

2012	Millones de euros	HAH (33,65%)	407ETR (43,23%)	Resto	TOTAL
Saldo 31.12.11		2.353	2.823	23	5.199
Variaciones de perímetro		-791	0	0	-791
Participación en el resultado		223	45	7	275
Dividendos cobrados y devoluciones de fondos propios		-143	-201	0	-345
Diferencias de cambio		72	21	0	92
Otros		-109	-9	11	-108
Saldo 31.12.12		1.604	2.678	40	4.322

10. Activos financieros no corrientes

Se detallan a continuación los movimientos al 31 de diciembre de 2013:

MOVIMIENTOS DURANTE 2013	Millones de euros				
	Cuentas a cobrar proyectos de infraestructuras a largo plazo	Activos financieros disponibles para la venta	Caja restringida	Otros activos financieros no corrientes	TOTAL
Saldo al 01/01/2013	1.334	1	148	192	1.674
Altas	52	0	19	24	95
Bajas	-48	0	-1	-20	-68
Traspasos	0	0	0	-42	-42
Variaciones de perímetro	4	0	160	0	164
Efecto tipo de cambio	-2	0	-9	-2	-13
Saldo al 31/12/2013	1.341	1	317	152	1.810

Nota: saldos presentados netos de provisiones

- La partida **Cuentas a cobrar proyectos de infraestructuras** a largo plazo recoge los activos financieros derivados de la aplicación de la CINIIF 12 (véase Nota 2.5.3) y corresponde principalmente a las cantidades a cobrar a largo plazo (mayor de un año) de las administraciones públicas como contrapartida a los servicios prestados o inversiones realizadas en el marco de un contrato de concesión. Las cantidades a cobrar a corto plazo por este concepto se encuentran registradas en el epígrafe de Clientes por ventas y prestaciones de servicios (Nota 13).

A continuación se presenta un detalle de los principales contratos de concesión que tienen el tratamiento de activo financiero y los saldos de la cuenta a cobrar a 31 de diciembre de 2013 y 2012:

Sociedad concesionaria	País	Años de concesión	Año de inicio	Saldos a 31/12/2013			Saldos a 31/12/2012		
				Cuenta a cobrar a largo plazo	Cuenta a cobrar a corto plazo (Nota 13)	Total 2013	Cuenta a cobrar a largo plazo	Cuenta a cobrar a corto plazo (Nota 13)	Total 2012
Autema	España	50	1986	513	84	596	490	75	565
Auto-Estradas Norte Litoral	Portugal	30	2001	286	50	336	305	47	353
Eurolink M3	Irlanda	30	2003	216	29	245	223	29	252
Autopistas				1.015	162	1.177	1.018	152	1.170
Concesionaria de Prisiones Lledoners	España	32	2008	73	1	74	74	1	75
Concesionaria de Prisiones Figueras	España	32	2008	127	0	127	122	0	122
Budimex Parking Wrocław	Polonia	30	2012	5	0	5	0	0	0
Construcción				205	1	206	196	1	196
Plantas de tratamiento de residuos en España	España	15-20	2006-2013	31	4	35	32	4	36
Plantas de tratamiento de residuos en Reino Unido	Reino Unido	18-28	2008-2013	90	3	93	88	0	88
Servicios				121	7	127	120	4	124
Total Grupo				1.341	170	1.511	1.334	157	1.490

• La partida de caja restringida, corresponde a depósitos en las sociedades concesionarias de autopistas, cuyo uso está limitado a determinados objetivos dentro del contrato concesional, bien pago de inversiones futuras, gastos operativos, o servicio de la deuda. La variación más significativa en el ejercicio se produce en la autopista NTE 3A-3B, y corresponde a caja obtenida en la reciente emisión de bonos cuyo uso está restringido a hacer frente a las obligaciones de inversión futuras. Adicionalmente, se encuentran registrados en este epígrafe los depósitos correspondientes a las sociedades Chicago Skyway (por 59 millones de euros, 58 millones en 2012), Auto-Estradas Norte Litoral (34 millones de euros a 31 de diciembre de 2013, 29 millones a 31 de diciembre de 2012) y Euroscut Algarve (21 millones de euros a 31 de diciembre de 2013, 16 millones a 31 de diciembre de 2012).

- Por último, la partida de **otros activos financieros no corrientes** comprende:
 - Préstamos participativos a empresas asociadas por importe de 46 millones de euros (12 millones de euros en 2012).
 - Créditos a empresas asociadas del segmento de servicios por 20 millones de euros (70 millones de euros en 2012).
 - Créditos comerciales a cobrar por los segmentos de servicios y construcción con diversas entidades públicas, fundamentalmente ayuntamientos y comunidades autónomas, que se encontraban renegociadas a largo plazo por aproximadamente 34 millones de euros (16 millones en 2012).
 - Otros créditos comerciales fundamentalmente con diversas administraciones públicas en relación con contratos a largo plazo por importe de 36 millones de euros (80 millones de euros a 31 de diciembre de 2012).
 - Depósitos y fianzas a largo plazo por importe de 14 millones de euros (14 millones de euros a diciembre de 2012).

Se presenta a continuación a efectos informativos el movimiento de estas partidas para el ejercicio 2012:

MOVIMIENTOS DURANTE 2012	Millones de euros				
	Cuentas a cobrar proyectos de infraestructuras a largo plazo	Activos Financieros disponibles para la venta	Caja restringida	Otros activos financieros no corrientes	TOTAL
Saldo al 01/01/2012	1.279	0	390	243	1.912
Cambios de criterio	0	0	0	6	6
Altas	58	0	14	61	133
Bajas	-6	0	-256	-111	-373
Variaciones de perímetro	0	0	0	-8	-8
Efecto tipo de cambio	3	1	-1	1	4
Saldo al 31/12/2012	1.334	1	147	192	1.674

11. Derivados financieros a valor razonable

a) Desglose por tipo de derivado, variaciones, vencimientos y principales características

En la siguiente tabla se presenta el detalle los valores razonables de los derivados contratados a 31 de diciembre de 2013 y 2012, así como el vencimiento de los nocionales con los que están vinculados (se presentan los vencimientos de nocionales con signo positivo y los aumentos futuros ya contratados con signo negativo):

Millones de euros	Valor razonable		Vencimientos nocionales					
	Saldos al 31/12/13	Saldos al 31/12/12	2014	2015	2016	2017	2018 y posteriores	TOTAL
SALDOS EN EL ACTIVO	162	166	624	259	-2	-2	56	934
Index linked Swaps Autopistas	141	157	-2	-3	-2	-2	56	46
Interest Rate Swaps Corporativos	1	0	0	250	0	0	0	250
Equity swaps	4	0	0	12	0	0	0	12
Derivados tipo cambio Corporativos	4	9	384	0	0	0	0	384
Resto derivados	12	0	242	0	0	0	0	242
SALDOS EN EL PASIVO	1.019	1.633	334	71	337	73	3.342	4.157
Equity swaps (*)	16	89	129	43	152	0	0	324
Interest Rate Swaps Autopistas	948	1.446	16	22	30	61	2.967	3.096
Interest Rate Swaps Corporativos	5	14	0	0	0	0	250	250
Derivados tipo cambio Corporativos	2	5	226	0	0	0	0	226
Resto derivados	48	79	-37	6	155	12	125	261
SALDOS NETOS (PASIVO)	-857	-1.467	958	330	335	71	3.398	5.091

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					
Tipo de Instrumento	Saldos al 31/12/13	Saldos al 31/12/12	2014	2015	2016	2017	2018 y posteriores	TOTAL
SALDOS EN EL ACTIVO	162	166	18	8	4	5	127	162
Index linked Swaps Autopistas	141	157	2	4	4	5	126	141
Interest Rate Swaps Corporativos	1	0	0	0	0	0	1	1
Equity swaps	4	0	0	4	0	0	0	4
Derivados tipo cambio Corporativos	4	9	4	0	0	0	0	4
Resto derivados	12	0	12	0	0	0	0	12
SALDOS EN EL PASIVO	1.019	1.633	154	126	70	216	452	1.019
Equity swaps (*)	16	89	17	9	-9	0	0	16
Interest Rate Swaps Autopistas	948	1.446	119	111	90	215	414	948
Interest Rate Swaps Corporativos	5	14	-1	-2	-1	1	7	5
Derivados tipo cambio Corporativos	2	5	2	0	0	0	0	2
Resto derivados	48	79	17	9	-9	0	31	48
SALDOS NETOS (PASIVO)	-857	-1.467	-136	-119	-66	-211	-325	-857

(*) Los elementos señalados son los principales derivados no considerados cobertura contable dentro de los derivados contratados por el grupo, según se indica en la presente Nota.

A continuación se presenta una descripción de los principales tipos de derivados y sus variaciones más significativas en el ejercicio. Cabe señalar que en el presente ejercicio se ha procedido a la aplicación inicial de la NIIF 13 Medición del valor razonable, que implica la incorporación del riesgo de crédito en la valoración de los derivados financieros y que se ha traducido en una reducción de pasivo por derivados de 197 millones de euros, principalmente en derivados de tipo de interés (impacto en reservas y resultado de la sociedad dominante de 73 y 4 millones de euros, respectivamente), y una reducción de activo por derivados de inflación de 46 millones de euros (impacto en reservas atribuibles a la dominante de -25 millones de euros). La metodología aplicada para el cálculo del spread se describe en la Nota 2.3.

Derivados de Autopistas

Interest Rate Swaps Autopistas

Para cubrir el riesgo de tipo de interés en los proyectos de infraestructuras de autopistas, las sociedades titulares de los mismos tienen contratadas coberturas de tipo de interés sobre la deuda de proyectos, estableciendo un tipo de interés fijo o creciente, por un nominal total de 3.096 millones de euros a 31 de diciembre de 2013.

En su conjunto, la valoración a valor razonable de estas coberturas ha pasado de -1.446 millones de euros a diciembre de 2012 a -948 millones de euros en el presente ejercicio, debido a la subida generalizada de los tipos de interés a largo plazo y a la aplicación de la NIIF 13 mencionada anteriormente.

Dado que estos derivados se consideran eficientes, estas variaciones de su valor razonable han supuesto un impacto positivo en reservas de 509 millones de euros (203 millones después de impuestos y socios externos atribuibles a la sociedad dominante), mientras que el movimiento de liquidaciones y devengos ha supuesto un impacto de -156 millones de euros en el resultado financiero y una salida de caja neta de 114 millones de euros.

Index Linked Swaps Autopistas

Corresponde en exclusiva a la concesionaria Autema, que contrató en 2008 un derivado para cubrir la variabilidad de los ingresos mediante un swap de inflación, por el cual se fija un IPC del 2,50% anual. Esta cobertura, considerada eficiente, ha supuesto un impacto en reservas de -19 millones de euros (-10 millones después de impuestos atribuibles a la sociedad dominante).

Derivados de Corporación

Interest Rate Swaps Corporativos

Cabe señalar como principal variación, respecto a las cuentas anuales correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2012, la cancelación de los IRS de nominal 300 millones de euros y que eran cobertura de la deuda corporativa, que fue cancelada prácticamente en su totalidad durante el presente ejercicio y sustituida por bonos, tal y como se describe en la Nota 18. Por otra parte, y en relación con las mencionadas emisiones de bonos realizadas en el ejercicio, se han contratado nuevos derivados de tipo de interés por un nominal de 500 millones de euros, con vencimiento en 2015 (250 millones) y en 2021 (250 millones). Estos derivados, al convertir parte del tipo de interés fijo del bono en interés variable, constituyen una cobertura económica de valor razonable parcial de las emisiones de bonos mencionadas, si bien sólo uno de ellos (nominal de 250 millones) cumple las condiciones para el tratamiento como cobertura contable.

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Equity Swaps

Con el objeto de cubrir el posible impacto patrimonial que para la sociedad puede significar el ejercicio de los sistemas de retribución vinculados a la acción concedidos a sus empleados, Ferrovial tiene contratadas permutas financieras (equity swaps).

El funcionamiento de estos contratos es el siguiente:

- La base de cálculo la constituye un número determinado de acciones de Ferrovial y un precio de referencia que normalmente es el precio de cotización el día del otorgamiento.
- Durante el plazo de vigencia del contrato, Ferrovial paga intereses equivalentes a un determinado tipo de interés (EURIBOR más un margen a aplicar sobre el resultado de multiplicar el número de acciones por el precio de ejercicio) y recibe los dividendos correspondientes a dichas acciones.
- En el momento del vencimiento, si la acción se ha revalorizado, Ferrovial recibe la diferencia entre la cotización y el precio de referencia. En caso contrario, Ferrovial abonaría dicho diferencial a la entidad financiera.

Los mencionados contratos de equity swap no tienen consideración de cobertura contable, reconociéndose el resultado de los mismos como ajuste de valor razonable a través del epígrafe de resultados financieros. La variación de valor en el año tiene su origen en la revalorización de la acción de Ferrovial de 11,20 a 31 de diciembre 2012 hasta 14,07 a 31 de diciembre de 2013, que supone un ingreso de 68 millones de euros (48 millones en resultado neto). La variación durante el ejercicio 2012 supuso un ingreso de 46 millones de euros (32 millones en resultado neto). Cabe señalar que el impacto en caja en el ejercicio consistió en un cobro neto de 1 millón de euros (pago de 13 millones de euros de cancelaciones y liquidaciones de intereses, compensado con el cobro de dividendos de 14 millones de euros).

Al cierre de ejercicio 2013, estos derivados cuentan con un nocional de 23 millones de acciones, que en base al precio de ejercicio de los equity swaps (precio al que se tienen que liquidar con las entidades financieras) supone un nocional total de 336 millones de euros.

Derivados de tipo de cambio Corporativos

Corresponden a coberturas de riesgo de tipo de cambio corporativas, destinadas fundamentalmente a cubrir la volatilidad de flujos futuros en moneda extranjera (principalmente libra esterlina y dólar americano). Su nocional asciende a 610 millones de euros a 31 de diciembre de 2013 y tienen vencimiento a corto plazo.

Resto derivados

Dentro de la línea "Resto derivados", que cuentan con un nocional agregado de 205 millones de euros, se han incluido principalmente coberturas de tipo de interés de la división de Construcción y Servicios, así como determinados derivados de tipo de cambio de Autopistas y Construcción.

Además de los derivados descritos en esta Nota, es de destacar que la sociedad HAH, integrada por puesta en equivalencia, tiene contratados derivados por un nocional de 13.701 millones de euros (11.404 millones de libras) tal y como se describe con mayor detalle en la Nota 9.

b) Principales impactos en resultado y patrimonio

Se muestra a continuación el movimiento contable de los principales derivados contratados en sociedades por integración global, detallando valor razonable a 31 de diciembre de 2013 y 2012 y sus impactos en reservas, resultado y otras partidas de balance.

Millones de euros	Valor razonable			Impactos						
	Saldo al 31/12/2013	Saldo al 31/12/2012	Var.	Impacto en reservas (I)	Impacto en rdo por Valor Razonable (II)	Impacto en rdo fin (III)	Caja (IV)	Tipo de cambio (V)	Otros impactos balance o cuenta de rdos (VI)	TOTAL
Tipo de Instrumento										
Index linked Swaps Autopistas	141	157	-16	-19	-1	0	-1	0	5	-16
Interest Rate Swaps Autopistas	-948	-1.446	497	509	0	-156	114	30	0	497
Interest Rate Swaps Corporativos	-3	-14	11	4	-3	0	10	0	0	11
Equity swaps	-12	-90	78	0	68	11	-1	0	0	78
Derivados tipo cambio Corporativos	1	2	0	-18	0	0	15	0	3	0
Otros derivados	-36	-76	40	23	6	-11	14	10	-1	40
TOTAL	-857	-1.467	609	499	71	-157	150	40	7	609

Los derivados se registran por su valor de mercado a la fecha de contratación, y a valor razonable en fechas posteriores. La variación de valor de estos derivados se registra contablemente de la siguiente manera:

- Para aquellos derivados considerados de cobertura, la variación de este valor razonable durante el ejercicio se registra con contrapartida en reservas (columna I).

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

- Para aquellos derivados que no tienen carácter de cobertura contable o considerados especulativos, la variación de valor razonable se registra como un ajuste de valor razonable en la cuenta de resultados del grupo (columna II), detallándose separadamente en la cuenta de resultados.
- Por otro lado, se señalan como "impacto en resultado financiero" (columna III) los impactos en el resultado financiero por financiación resultantes de los flujos de intereses devengados durante el ejercicio.
- Se indica en la columna "Caja" (columna IV) las liquidaciones netas de cobros y pagos producidas durante el ejercicio.
- También se presenta separadamente el impacto obtenido por diferencia de los tipos de cambio de cierre entre diciembre de 2013 y 2012 (columna V).
- Finalmente, se muestran en la columna "otros impactos" los impactos en resultado de explotación u otros impactos no considerados anteriormente (columna VI).

El resultado por valor razonable presentado en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada incluye, adicionalmente a los 71 millones de euros presentados en la tabla anterior, un impacto positivo de 8 millones de euros correspondiente al valor razonable del bono emitido por Ferrovial, S.A. en el mes de mayo 2013 (ver Nota 18) y sobre el que se ha constituido una cobertura parcial de valor razonable, tal y como se menciona anteriormente, de forma que tanto el instrumento de cobertura asociado (IRS) como el objeto de cobertura (bono) se valoran a valor razonable con impacto en resultados. Incluyendo este impacto el total de resultado de valor razonable en el resultado financiero del grupo asciende a 79 millones de euros.

c) Metodología de valoración de derivados

Todos los derivados financieros del grupo, así como otros instrumentos financieros cuya valoración se realiza a valor razonable, se encuadran en el NIVEL 2 de la Jerarquía de Medición del Valor Razonable, ya que si bien no cotizan en mercados regulados, los elementos en que se basan dichos valores razonables son observables de forma directa o indirecta.

Las valoraciones son realizadas por la compañía mediante una herramienta de valoración desarrollada internamente, no obstante se contrastan en todo caso con aquellas que se reciben de los bancos contrapartida de las operaciones, con carácter mensual.

Respecto a los Equity Swaps, éstos se valoran como la suma de la diferencia entre la cotización de mercado del título en la fecha de cálculo y el precio unitario de liquidación pactado al inicio, multiplicada por el número de títulos objeto del contrato; y el valor presente del coste de financiación acordado en el contrato.

Respecto al resto de instrumentos, se valoran procediendo a la cuantificación de los flujos futuros de pagos y cobros netos, descontados a valor presente, con las siguientes particularidades:

- Interest rate swaps: la estimación de estos flujos futuros cuya referencia sea variable, se realiza empleando las proyecciones que el mercado cotice en la fecha de valoración; y la actualización de cada flujo se lleva a cabo utilizando el tipo cupón cero de mercado adecuado al plazo de su liquidación y moneda existente a la fecha de valoración.
- Index Linked Swaps: la estimación de sus flujos futuros se realiza proyectando el comportamiento futuro implícito en las curvas del mercado cotizadas en la fecha de valoración, tanto para las referencias de tipo de interés, como para las referencias de inflación. Para el descuento, como en los casos anteriormente tratados, se emplean los tipos de descuento a cada uno de los plazos de liquidación de flujos y moneda, obtenidos a la fecha de valoración.

Por último, respecto a la estimación del riesgo de crédito, que por primera vez se incorpora en la valoración de los derivados conforme a lo indicado en la NIIF 13, dichas estimaciones se realizan conforme a los siguientes criterios:

- Respecto a los flujos a pagar por las entidades financieras se considera con carácter general la prima de riesgo de crédito aplicable al rating crediticio de la entidad.
- Respecto a los flujos a pagar por la propia entidad del grupo, si dicha entidad tiene rating, se considera la prima de riesgo de crédito atribuible a dicho rating, y en el caso de que la entidad del grupo no tenga rating, se realiza un análisis de los ratios de solvencia de dicha entidad y en base a la información pública sobre criterios para determinar el rating, se determina un nivel de rating hipotético y por lo tanto una prima de riesgo. Dicha prima de riesgo podría ser modificada a futuro si se produjera una modificación sustancial de la situación de solvencia de la entidad.

12. Existencias

La composición del saldo de existencias a 31 de diciembre de 2013 y 2012 es la siguiente:

	Saldo 31/12/2013	Saldo 31/12/2012	Variación 2013-2012
Existencias comerciales	183	228	-45
Materias primas y otros aprovisionamientos	105	123	-18
Gastos iniciales e instalaciones generales	37	43	-6
Total	325	394	-69

De las existencias comerciales registradas a 31 de diciembre de 2013, 152 millones de euros corresponden a la actividad de Inmobiliaria en Polonia, en concepto de terrenos y solares por 86 millones de euros (107 millones de euros en 2012), así como promociones inmobiliarias en distinto grado de avance por importe de 66 millones de euros (70 millones de euros en 2012).

Respecto a las materias primas y otros aprovisionamientos, 81 millones corresponden a la división de construcción, fundamentalmente a través de las filiales de Webber (37 millones de euros) y Budimex (21 millones de euros). Adicionalmente, la división de Servicios tiene registradas en diciembre de 2013, 22 millones de euros, fundamentalmente en sus filiales de Amey (13 millones de euros) y Enterprise (7 millones de euros) en Reino Unido.

Finalmente, respecto a los gastos iniciales e instalaciones generales, corresponden fundamentalmente a la división de construcción, por importe de 33 millones de euros.

A 31 de diciembre de 2013, no hay existencias por importe significativo, distintas a aquellas vinculadas a promociones inmobiliarias (por importe de 21 millones de euros), sujetas a restricciones de titularidad o pignorados como garantía de pasivos.

13. Clientes y otras cuentas a cobrar

a) Clientes por ventas y prestación de servicios

La composición de los saldos de clientes a 31 de diciembre de 2013 y 2012 es como sigue:

CONCEPTOS	Millones de euros		
	Saldos al 31/12/2013	Saldos al 31/12/2012	Variación 2013-2012
Clientes	1.268	1.409	-141
Obra Ejecutada Pendiente de Certificar	627	538	89
Clientes, retenciones por garantía	57	90	-32
Provisiones	-317	-394	77
Total Clientes por ventas y prestación de servicios	1.635	1.642	-8

El epígrafe de Clientes por ventas y prestaciones de servicios ha experimentado una disminución de 8 millones de euros, pasando de un saldo de 1.642 millones de euros a 31 de diciembre de 2012 a 1.635 millones de euros a 31 de diciembre de 2013. Esta variación se explica fundamentalmente por dos impactos: por un lado, las adquisiciones descritas en la Nota 1.2 relativas a las sociedades Enterprise y Steel, cuya entrada en el perímetro de consolidación del grupo supone un incremento de la cifra de clientes de 157 y 9 millones de euros respectivamente (109 y 7 millones de euros respectivamente a 31 de diciembre de 2012); por otro lado, se han producido cobros relativos al Real Decreto – Ley 8/2013, por el que se amplía el mecanismo de financiación para el pago a los proveedores de Entidades Locales y Comunidades Autónomas. El grupo ha percibido cobros amparados en estos Reales Decretos por importe total de 129 millones de euros (690 millones de euros a 31 de diciembre de 2012), de los cuales 117 millones de euros se han producido en la división de Servicios y 12 millones de euros en la división de Construcción.

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2013 se encuentran deducidos del epígrafe “Clientes por ventas y prestaciones de servicios” 160 millones de euros (145 millones a 31 de diciembre de 2012), correspondientes a activos que han sido dados de baja de balance mediante contratos de financiación diferida, al considerar que cumplen las condiciones establecidas en el párrafo 20 de la NIC 39 sobre bajas de activos financieros. Adicionalmente, a 31 de diciembre de 2012 se encontraban deducidos otros 3 millones de euros correspondientes a activos dados de baja de balance mediante contratos de factoring que igualmente cumplían las condiciones de la NIC 39 párrafo 20.

A continuación se detallan las principales deudas que existen con clientes, desglosando por tipo de deudor.

	Construcción		Servicios		Resto y Ajustes		Total	
Públicos	315	37%	828	82%	27	n.a.	1.170	72%
Privados	210	25%	141	14%	32	n.a.	383	23%
Grupo y Asociadas	329	39%	36	4%	-284	n.a.	81	5%
Total	853	100%	1.006	100%	-225	n.a.	1.635	100%

En base a este detalle se puede observar que el 72% de los clientes del grupo son administraciones públicas, correspondiendo el resto a clientes privados.

Para la gestión del riesgo de crédito derivado de dicho tipo de clientes, el grupo tiene establecidas medidas tanto previas a la contratación tales como consultas a registros de morosidad, ratings, estudios de solvencia, etc, como durante la ejecución de las obras (seguimiento de incidencias contractuales, impagos, etc.).

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

La variación de la provisión de tráfico ha sido como sigue:

Movimiento de la provisión	Millones de Euros		
	2013	2012	Variación 2013-2012
Saldo inicial	394	342	52
Variaciones de perímetro	1	0	1
Cargos a la cuenta de resultados	-69	49	-118
<i>Dotaciones</i>	21	102	-81
<i>Reversiones</i>	-90	-52	-37
Aplicaciones	-6	0	-6
Efecto tipo de cambio	-1	3	-4
Traspasos y otros	-2	0	-2
Saldo final	317	394	-77

La Dirección del Grupo considera que el importe en libros de las cuentas de deudores comerciales se aproxima a su valor razonable.

b) Otras cuentas a cobrar

La composición de los saldos de Otras cuentas a cobrar a 31 de diciembre de 2013 y 2012 es como sigue:

CONCEPTOS	Millones de euros		
	Saldos al 31/12/2013	Saldos al 31/12/2012	Variación 2013-2012
Anticipos entregados a proveedores	68	40	27
Deudores varios	104	99	5
Cuentas a cobrar proyectos de infraestructuras	175	167	9
Créditos con Administraciones Públicas	123	130	-7
Total otros deudores	470	436	33

Respecto a los anticipos a proveedores, la variación más significativa se produce por la incorporación al perímetro de la sociedad Enterprise, que a fecha de entrada en el perímetro mantiene anticipos entregados a sus proveedores por importe de 16 millones de euros (19 millones de euros a 31 de diciembre de 2013).

En el epígrafe Deudores varios se encuentran recogidas fundamentalmente las deudas cuyo origen es distinto de la actividad habitual, por importe de 79 millones de euros (80 millones a diciembre de 2012). No existe ninguna partida dentro de la variación que de forma individualizada sea significativa.

Por otro lado en el epígrafe Cuentas a cobrar proyectos de infraestructuras se encuentran recogidos los activos financieros a corto plazo derivados de la aplicación de la IFRIC 12 correspondientes principalmente a las cantidades pendientes de cobro de las administraciones públicas como contrapartida a los servicios prestados o inversiones realizadas en el marco de un contrato de concesión, según se detallan en la Nota 10 relativa a Activos Financieros no Corrientes.

Finalmente en el epígrafe "Créditos con Administraciones Públicas" se incluyen los saldos a cobrar de las Administraciones Públicas por impuestos distintos a Impuestos sobre las Ganancias.

c) Otra información complementaria de contratos de construcción y otros contratos registrados por el método del grado de avance.

El reconocimiento de ingresos en los contratos de construcción así como en determinados contratos de servicios se realiza en función de su grado de avance conforme a los criterios establecidos en la NIC11, según se describe en la Nota 2.5.5.1 Resumen de las principales políticas contables.

Como se indica en dicha Nota sistemáticamente se analiza contrato a contrato la diferencia entre los ingresos reconocidos y los importes efectivamente facturados al cliente. Si la facturación es menor que los ingresos reconocidos la diferencia se registra como un activo denominado Obra Ejecutada Pendiente de Certificar, dentro del epígrafe de Clientes por ventas (ver Nota 13.a); mientras que si el nivel de reconocimiento de ingresos va por detrás del importe facturado se reconoce un pasivo "Obra Certificada por Anticipado, dentro del epígrafe de Acreedores comerciales (Nota 20).

Adicionalmente, en determinados contratos de construcción se acuerdan pagos en concepto de anticipos que son pagados por el cliente al inicio del contrato y cuyo saldo se va liquidando contra las diferentes certificaciones en la medida que la obra se está ejecutando (dichos saldo figuran en el pasivo del balance dentro del epígrafe acreedores comerciales (Nota 20).

En contrapartida a los anticipos, en determinados contratos el cliente retiene parte del precio a abonar en cada una de las certificaciones en garantía del cumplimiento de determinadas obligaciones del contrato no produciéndose la devolución de las

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

mismas hasta la liquidación definitiva del contrato (dichos saldos figuran en el activo del balance dentro del epígrafe Clientes por Ventas, Nota 13 a).

A diferencia del concepto de obra ejecutada pendiente de certificar y de obra certificada por anticipado, los anticipos y las retenciones son saldos que implican un impacto en caja futuro, ya que en el caso de los anticipos se producirá un menor cobro a futuro en la medida en que los mismos son descontados de las certificaciones, mientras que las retenciones implicarán mayor cobro futuro, ya que los clientes procederán a la devolución en la medida en que las obras sean liquidadas.

A continuación se presenta un desglose de los importes reconocidos por estos conceptos a 31 de diciembre de 2013 y de 2012:

Millones de euros	31/12/13	31/12/12	Variación
Obra ejecutada pendiente de certificar (Nota 13.a)	627	538	89
Obra certificada por anticipado (Nota 20)	-596	-509	-88
Contratos de construcción, neto	31	29	1
Retenciones (Nota 13.a)	57	90	-32
Anticipos (Nota 20)	-154	-128	-25
Importe neto de anticipos y retenciones	-96	-39	-58

14. Patrimonio neto

a) Evolución general del patrimonio neto

Se detallan a continuación los principales impactos netos de impuestos que afectan a la variación en el patrimonio neto durante el ejercicio 2012 y que explican las variaciones del mismo entre diciembre 2012 y diciembre 2013:

	2013		
	Atribuido a los Accionistas	Atribuido a Socios Externos	Total Patrimonio Neto
Patrimonio Neto a 31.12.2012	5.660	121	5.780
Resultado consolidado del ejercicio	727	-26	701
Ingresos y gastos reconocidos en el patrimonio Sdades. Int. Global	70	153	224
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	119	159	278
Impacto en reservas de planes de prestación definida	-22	0	-22
Diferencias de conversión	-27	-5	-33
Ingresos y gastos reconocidos en el patrimonio Sdades. P. Equivalencia	-267	0	-267
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	71	0	71
Impacto en reservas de planes de prestación definida	-28	0	-28
Diferencias de conversión	-311	0	-311
Importes transferidos a la Cuenta de Resultados Sdades. Int. Global	-4	0	-4
Importes transferidos a la Cuenta de Resultados Sdades. P. Equivalencia	15	0	15
Total ingresos y gastos reconocidos directamente en patrimonio	541	127	668
Pago de dividendos	-477	-14	-491
Ampliaciones y Reducciones de capital	0	116	116
Otras transacciones con accionistas	-6	0	-6
Transacciones con accionistas	-483	103	-380
Otros movimientos	0	5	5
Patrimonio Neto a 31.12.13	5.719	355	6.074

A continuación se detallan los principales movimientos en fondos propios durante el ejercicio 2013, cuya evolución ha supuesto un aumento de 59 millones de euros en el patrimonio atribuible a los accionistas.

- Resultado consolidado del ejercicio de 727 millones de euros para la sociedad dominante.
- Instrumentos de cobertura: Reconocimiento de las diferencias de valor de los instrumentos derivados designados como coberturas, contratados en su parte eficiente, detallados en la Nota 11 y cuyo impacto positivo ha sido de 119 millones de euros netos de impuestos para la sociedad dominante en las sociedades consolidadas por integración global y 71 millones de euros en las sociedades consolidadas por puesta en equivalencia (principalmente Heathrow Airport Holdings).
- Planes de prestación definida: Recoge el impacto en el patrimonio neto de las pérdidas y ganancias actuariales que surgen de ajustes y cambios en las hipótesis de los planes de prestación definida que tiene el grupo constituidos, tal y como se detalla en la Nota 16, y cuyo impacto para la sociedad dominante ha sido de -50 millones de euros netos de impuestos (-22 millones de euros en sociedades consolidadas por integración global (Amey) y -28 millones de euros en las sociedades por puesta en equivalencia (HAH)).
- Diferencias de conversión: La mayor parte de las divisas en las que Ferrovial mantiene inversiones, tal y como se detalla en la Nota 3, han perdido valor frente al euro, destacando el efecto del dólar canadiense y la libra esterlina, monedas en las que el grupo concentra su mayor exposición en términos de patrimonio neto. Para las sociedades integradas por puesta en equivalencia

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

(principalmente 407 ETR y Heathrow Airport Holdings), el impacto asciende a -311 millones de euros. Por lo que respecta a las sociedades consolidadas por integración global, el impacto de la apreciación del euro frente al dólar americano y el peso chileno tiene un impacto de -12 millones y -8 millones de euros, respectivamente. El resto de la variación del epígrafe corresponde al impacto del resto de monedas.

- Importes transferidos a la Cuenta de Resultados: recoge la materialización en la cuenta de pérdidas y ganancias de las reservas de derivados y diferencias de conversión correspondientes a las desinversiones de las joint ventures de Amey (15 millones de euros) y del 8,65% de HAH (-4 millones de euros) (ver Nota 23 Deterioros y enajenaciones de inmovilizado).

- Dividendos: recoge el reparto del dividendo aprobado en la Junta General de Accionistas del mes de marzo por 0,25 euros por acción (-183 millones de euros). Adicionalmente, en el mes de octubre se aprobó el reparto de un dividendo de 0,40 euros por acción a cuenta del resultado del ejercicio 2013 por un importe de 294 millones de euros. La diferencia entre la cifra de dividendos recogida en el estado de cambios en el patrimonio neto (-477 millones de euros) y la reflejada en el Flujo de Caja (-525 millones de euros) corresponde fundamentalmente a la Hacienda Pública por retenciones sobre rendimientos del capital mobiliario relativas a los dividendos a cuenta pagados en diciembre de 2012 y 2013, en tanto en cuanto el impacto de caja de dichas retenciones se produce con un mes de decalaje, es decir, en enero de 2013 y 2014.

- Ampliaciones de capital de socios externos: Aumento de fondos propios atribuibles a socios externos de 116 millones de euros, principalmente en las sociedades americanas de Cintra LBJ, NTE 1-2, NTE 3A-3B y SH-130.

b) Capital Social

A 31 de diciembre de 2013 el capital social asciende a 147 millones de euros y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. Está integrado por 733.510.255 acciones ordinarias, de una única clase y valor nominal de veinte céntimos de euro (0,20€) cada una de ellas. No ha sufrido variación respecto al 31 de diciembre de 2012.

A 31 de diciembre de 2013, el accionista que posee más de un 10% del capital social de Ferrovial, S.A. es Portman Baela, S.L. con un 41,053%. Las acciones de la Sociedad Dominante están admitidas a negociación en el Mercado Continuo (SIBE) y en las bolsas españolas, gozando todas ellas de iguales derechos políticos y económicos.

c) Prima de emisión y prima de fusión

La prima de emisión de la sociedad asciende a 31 de diciembre de 2013 a 1.202 millones de euros y la prima de fusión, procedente de la fusión de Grupo Ferrovial S.A. con Cintra en 2009, tiene un saldo de 1.454 millones de euros. Ambas partidas tienen la consideración de reservas de libre disposición.

d) Acciones propias

A 31 de diciembre de 2013 no se dispone de acciones propias. Durante el ejercicio 2013 se han adquirido un total de 2.708.701 acciones, correspondientes a un 0,4% del capital y con valor nominal total de 541 miles de euros, que han sido adquiridas y posteriormente entregadas en ejecución de sistemas retributivos vinculados al precio de la acción. El coste total de la adquisición de dichas acciones fue de 34 millones de euros y fueron entregadas a un valor de 32 millones de euros, produciéndose un resultado de -2 millones de euros en el patrimonio de la sociedad.

e) Ajustes por cambio de valor

En el epígrafe denominado "ajustes por cambio de valor" del Estado consolidado de cambios en el patrimonio neto, cuyo saldo a 31 de diciembre de 2013 es de -1.058 millones de euros, se incluye principalmente el importe acumulado en reservas de los ajustes por valoración de derivados (-738 millones de euros), planes de pensiones (-329 millones de euros) y diferencias de conversión (-261 millones de euros).

En relación con lo exigido en la NIC 1 relativa al desglose de "ingresos y gastos reconocidos directamente en patrimonio", es importante destacar que el único epígrafe que conforme a la normativa contable no puede ser objeto de transferencia a futuro la cuenta de pérdidas y ganancias es el relativo a planes de pensiones.

f) Reservas no distribuibles de la sociedad dominante

El importe de las reservas no distribuibles de la sociedad dominante, incluido dentro de Resultados acumulados y otras reservas, corresponde a la reserva legal por importe de 29 millones de euros.

g) Propuesta de distribución de resultados: El Consejo de Administración propondrá a la Junta General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad que se convoque oportunamente, la siguiente aplicación de resultado de FERROVIAL, S.A., sociedad individual:

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Resultado de FERROVIAL, S.A., sociedad individual (euros)	477.965.213,37
Aplicación (euros)	
A Reservas Voluntarias (euros)	184.561.111,37
A Dividendo a cuenta (euros)	293.404.102,00

La Reserva legal se encuentra totalmente constituida.

Estado de liquidez y dividendo a cuenta: El Consejo de Administración acordó en su reunión de 28 de Octubre de 2013:

- Formular, a efectos de lo dispuesto en el artículo 277 de la Ley de Sociedades de Capital, el siguiente estado contable justificativo de la liquidez de la Sociedad, que se incluirá posteriormente en la memoria de la Sociedad:

Resumen Liquidez	Datos 30.09.2013
(miles de Euros)	
Caja disponible (Corporación + FA + FS + Cintra)	626.153
Crédito disponible Ferrovial, S.A.	772.000
Crédito disponible Ferrovial Agroman, S.A.	8.000
Crédito disponible Ferrovial Servicios, S.A.	10.000
Crédito disponible Cintra Infraestructuras, S.A.	2.000
Total liquidez disponible para la distribución	1.418.153

- Distribuir, a cuenta del dividendo correspondiente al ejercicio social de 2013, la cantidad de 0,40 euros brutos por acción.

El importe máximo que supone el pago de este dividendo a cuenta asciende a 293.404.102 euros. Dicha suma no excede de los resultados individuales de Ferrovial, S.A. obtenidos desde el fin del último ejercicio una vez deducidas las partidas que establece el artículo 277 de la Ley de Sociedades de Capital (cuantía que asciende a 316.432.502 euros).

El día 10 de diciembre de 2013 se procedió al pago de dicho dividendo. El importe adeudado por retenciones asciende a 29 millones de euros, estando registrado a cierre de ejercicio en Otras deudas con las Administraciones Públicas, las cuales han sido abonadas en enero de 2014.

h) Sociedades ajenas al grupo con participaciones significativas en filiales

A 31 de diciembre de 2013, las sociedades más significativas integradas por global con participación de otros socios igual o superior al 10% en el capital suscrito de las sociedades del grupo, son las siguientes:

FILIAL DEL GRUPO FERROVIAL	% AJENO	ACCIONISTA AJENO
Construcción		
Budimex S.A.	41%	Cotiza en Bolsa
Autopistas		
Autopista del Sol	20%	Unicaja
Autopista Terrassa-Manresa	23,72%	Acesa (Autopista Concesionaria Española, S.A.)
Eurolink Motorway Operation N4/N6 LTD.	34%	DIF Infra 3 M4 Ireland Ltd.
Inversora de Autopistas de Levante, S.L.	40%	Sacyr Concesiones, S.L.
Inversora de Autopistas del Sur S.L.	35% - 10%	Sacyr Concesiones, S.L. – Inversiones Corporativas, S.A.
LBJ Infrastructure Group Holding LLC	42,40%	Meridiam Infraestructure S.a.r.l.
NTE Mobility Partners Holding LLC	33,33% - 10%	Meridiam Infraestructure S.a.r.l.- Dallas Police and Fire Pension System
NTE Mobility Partners SEG 3 Holding LLC	13,94%-10%-	Meridiam Infraestructure NTE 3A/3B LLC-Dallas Police and Fire Pension System-NTE Segments 3 Blocker, Inc. (APG)
	25,96%	
NTE Mobility Partners SEG 2-4 LLC	25%	Meridiam Infraestructure S.a.r.l
SH 130 Concession Company, LLC	35%	Zachry Toll Road 56 LLP
Skyway Concession Company Holding LLC	45%	MIG Chicago Holdings LLC

15. Ingresos a distribuir en varios ejercicios

El importe total de este epígrafe al cierre del ejercicio 2013 asciende a 503 millones de euros (356 millones de euros en 2012), de los que 494 millones corresponden a subvenciones de capital recibidas de las administraciones cedentes en proyectos de infraestructuras, fundamentalmente en la división de Autopistas con 469 millones de euros y en la división de Servicios con 25 millones de euros.

Estas subvenciones de capital se imputan al resultado del ejercicio con el mismo criterio con el que se amortizan los activos a los que están afectas. El impacto en flujo de caja de estas subvenciones se presenta neteando la cifra de inversiones.

La principal variación del ejercicio se produce en la concesionaria NTE 3A -3B, filial de Cintra en EEUU, que ha recibido 135 millones de euros adicionales, con lo que totaliza subvenciones por importe de 311 millones de euros, y la sociedad NTE 3A -3B que ha recibido 25 millones de euros, en línea con el desarrollo de su actividad.

Adicionalmente, Eurolink Motorway Operation (N4-N6) Ltd. Irlanda tiene registrados 130 millones de euros a diciembre de 2013.

16. Déficit de pensiones

En este epígrafe se encuentra registrado el déficit de planes de pensiones y otros premios de jubilación a empleados, e incluye tanto los planes de prestación definida, como los de aportación definida. La provisión reconocida en balance asciende a 107 millones de euros (105 millones de euros al 31 de diciembre de 2012). De dicho importe, 105 millones de euros (104 millones de euros al 31 de diciembre de 2012) corresponden a planes de prestación definida del Grupo Amey en el Reino Unido.

PLANES DE PRESTACIÓN DEFINIDA GRUPO AMEY	Millones de euros	
	2013	2012
Pasivo reconocido en balance		
Obligación al cierre del ejercicio	878	747
Valor razonable de activos afectos al final del ejercicio	772	643
Déficit de pensiones	105	104

El Grupo Amey tiene 11 planes de prestación definida cubriendo un total de 8.427 trabajadores y 9 planes de aportación definida cubriendo un total de 12.951 empleados. Los movimientos más significativos durante 2013 que provocan un empeoramiento del déficit de 1 millón de euros son:

- Impacto por pérdidas y ganancias actuariales de -14 millones de euros que supone un aumento del déficit de pensiones (mayor pasivo): Por la parte de las obligaciones se produce el empeoramiento de hipótesis actuariales como la disminución de la tasa de descuento y el aumento de la tasa de inflación. Este efecto negativo se compensa por las ganancias en el rendimiento de los activos afectos a los planes de pensiones como consecuencia de la evolución positiva de los mercados asociados a estos. Se incluye un mayor detalle en el apartado a) de la presente Nota.
- Contribuciones realizadas por la empresa a los planes de pensiones por importe de +22 millones de euros que supone una disminución del déficit de pensiones (menor pasivo). Las aportaciones ordinarias ascendieron a 5 millones de euros mientras que las aportaciones extraordinarias destinadas a mejorar el déficit de pensiones fueron de 17 millones de euros.
- Impacto negativo en pérdidas y ganancias por importe de -12 millones de euros que suponen un aumento del déficit de pensiones (mayor pasivo) y que se detalla en el apartado b) de la presente Nota.
- Impacto positivo por efecto de tipo de cambio de +2 millones de euros.
- Como consecuencia de la adquisición de Enterprise (ver Nota 1.2 sobre cambios en el perímetro de consolidación), se produce la incorporación de 91 millones de euros de obligaciones frente a 92 millones de euros de activos, lo que supone una variación neta de +1 millones de euros en el déficit de pensiones.

Adicionalmente y sin efecto en el déficit de pensiones, existen reducciones y liquidaciones como consecuencia del pago de las obligaciones contraídas con los trabajadores que suponen por tanto una disminución de la obligación al cierre del ejercicio y una reducción por el mismo importe de los activos afectos. Durante el ejercicio 2013 dichas reducciones y liquidaciones ascendieron a 23 millones de euros.

a) Pérdidas y ganancias actuariales reconocidas en reservas:

La actualización de las hipótesis actuariales de los planes de pensiones de prestación definida de Grupo Amey se recogen directamente contra patrimonio y se presentan resumidos en la siguiente tabla antes de impuestos:

PLANES DE PRESTACIÓN DEFINIDA GRUPO AMEY	Millones de euros	
	2013	2012
Ganancias/pérdidas actuariales en obligaciones	-33	-45
Ganancias/pérdidas actuariales en activos por la diferencia entre la rentabilidad esperada al inicio del ejercicio y la rentabilidad real	19	17
Impacto en patrimonio reconocido	-14	-28

A continuación se presenta tabla resumen con las principales hipótesis actuariales asumidas en el cálculo de las obligaciones por planes de pensiones de prestación definida:

PLANES DE PRESTACIÓN DEFINIDA GRUPO AMEY	2013	2012
Principales hipótesis		
Incremento salarial	2,00%	4,00%
Tasa de descuento	4,40%	4,60%
Tasa inflación esperada	3,30%	3,00%
Rentabilidad esperada activos	4,40%	4,60%
Mortalidad (años)	86-91	84-91

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Las hipótesis de mortalidad utilizadas para el Grupo Amey en el cálculo de las obligaciones por pensiones están basadas en las Tablas Actuariales de Mortalidad, y viene a ser el equivalente a estimar una esperanza de vida de entre 86 y 91 años. En cuanto a los activos afectos a los planes de pensiones de prestación definida, se presenta a continuación una tabla resumen de su composición por tipos de activos a valor razonable para los ejercicios 2013 y 2012:

PLANES DE PRESTACIÓN DEFINIDA GRUPO AMEY	Millones de euros	
	2013	2012
Activos afectos al plan (Valor razonable)		
Instrumentos de capital	304	335
Instrumentos de deuda	175	209
Inmuebles	39	35
Efectivo y Otros	255	65
Total activos afectos al plan	772	643

Tal y como se comenta en la Nota 2.3, durante 2013 y con efecto retroactivo en 2012, se ha procedido a aplicar el cambio de la norma NIC 19 por la cual se exige que el valor a aplicar en los activos afectos al plan para el cálculo de su rentabilidad esperada sea como máximo la tasa de descuento utilizada para el cálculo de las obligaciones futuras. Dichas tasas de descuento fueron del 4,40% en 2013 y 4,60% en 2012.

b) Impactos en pérdidas y ganancias:

El detalle del impacto que los planes de prestación definida tienen en la cuenta de resultados, se presenta a continuación:

PLANES DE PRESTACIÓN DEFINIDA GRUPO AMEY	Millones de euros	
	2013	2012
Impacto en resultados antes impuestos		
Coste de los servicios del ejercicio corriente	-6	-7
Coste por intereses	-35	-32
Rendimiento esperado de los activos	31	38
Otros	-1	7
Total incluido en cuenta de resultados	-12	7

c) Revisiones actuariales completas:

En el Grupo Amey se realizan valoraciones actuariales completas cada tres años, dependiendo del plan, las últimas revisiones finalizaron en abril de 2011. En base a dicha revisión, se han reducido las aportaciones extraordinarias a aportar para los próximos años.

Para el ejercicio 2014 las aportaciones ordinarias acordadas con los fideicomisarios han ascendido a 5 millones de euros. Mientras que las contribuciones extraordinarias pasarán de 17 millones de euros en 2013 a 15 millones de euros en 2014.

d) Análisis de Sensibilidades:

En cuanto al análisis de sensibilidades, se adjunta el impacto en la cuenta de Pérdidas y Ganancias y Fondos Propios, de una variación en la Tasa de Descuento de 50 puntos básicos.

PLANES DE PRESTACIÓN DEFINIDA GRUPO AMEY	Impacto anual en pérdidas y ganancias		Impacto anual Fondos Propios	
	Antes impuestos	Después impuestos	Antes impuestos	Después impuestos
Análisis de sensibilidad Tasa de Descuento (+ / - 50.p.b)				
+ 50 p.b.	4	3	94	75
- 50 p.b.	-4	-3	-94	-75

17. Provisiones

Se desglosan en esta nota todas aquellas partidas relativas a provisiones que aparecen desglosadas de forma separada en el pasivo del balance.

Además de estas partidas, existen otras provisiones que se presentan neteando determinadas partidas de activo y que se desglosan en las notas referidas a dichos activos en concreto.

La variación del saldo de provisiones a largo y corto plazo que se desglosa de forma separada en el pasivo del balance ha sido entre 2012 y 2013:

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

	Vertederos	Exprop.	Reposición y mejora CINIIF 12	Pleitos e impuestos	Otros Riesgos a largo plazo	TOTAL PROVISIONES NO CORRIENTES	Provisiones a corto plazo	TOTAL
Saldo al 1 de enero de 2013	88	388	89	434	168	1.167	415	1.582
Variaciones de perímetro	0	0	0	0	112	112	-1	111
Cargos / abonos a la cuenta de resultados	6	100	37	43	-112	74	-14	60
Dotaciones	8	102	39	110	38	297	136	433
Reversiones	-2	-2	-2	-67	-150	-223	-149	-373
Traspasos y otros	0	0	0	-1		-1	1	-1
Diferencia de tipo de cambio	0	0	-1	-1	0	-2	-12	-14
Closing balance	94	488	125	474	169	1.350	389	1.738

Las provisiones registradas en el Grupo consolidado pretenden cubrir los riesgos derivados de las distintas actividades en las que éste opera. Para su registro, se utilizan las mejores estimaciones sobre los riesgos e incertidumbres existentes y sobre su posible evolución. Se detalla a continuación la naturaleza e importe de las principales provisiones registradas:

Provisión vertederos

Dentro de este epígrafe se recogen las estimaciones realizadas de los costes de clausura y post-clausura de los vertederos explotados por el negocio de Ferrovial Servicios en España. La citada provisión se efectúa en función de una estimación técnica relativa a la cobertura de la capacidad total de los correspondientes vertederos cubierta o completada a la fecha.

Provisión para expropiaciones

Corresponde a la provisión por expropiaciones registrada por las autopistas españolas, por importe total de 488 millones de euros, fundamentalmente en la autopista R4 – Madrid Sur (446 millones de euros a 31 de diciembre de 2013, 345 millones de euros a 2012). El incremento registrado durante el ejercicio, con contrapartida en el mayor valor de los activos de la sociedad concesionaria, según se explica en la Nota 7, se debe a la actualización de las estimaciones, al devengo de intereses y a la actualización de los importes pendientes de pago, minorado por los importes pagados.

Provisión para reposición CINIIF 12

Se recogen en este epígrafe las provisiones para inversiones de reposición establecidas por la CINIIF 12 (2.5.2). El saldo de este epígrafe es de 126 millones de euros a diciembre de 2013, de los cuales 93 millones de euros corresponden a la división de autopistas.

Provisiones para pleitos y reclamaciones de carácter tributario

Se registran en este epígrafe:

- Provisiones destinadas a cubrir los posibles riesgos resultantes de pleitos y litigios en curso, por importe de 195 millones de euros (165 millones de euros a diciembre 2012), de los cuales 190 millones de euros (157 millones de euros a 31 de diciembre de 2012) corresponden a la división de Construcción, para hacer frente a posibles responsabilidades derivadas de los contratos de obra.
- Provisiones por reclamaciones de carácter tributario (277 millones de euros, 269 millones de euros a diciembre 2012) derivadas de tasas, tributos o impuestos locales o estatales, debido a las diferentes interpretaciones que pudieran darse a las normas fiscales en los diferentes países donde opera el grupo.

Provisiones para otros riesgos a largo plazo

Se recogen en este epígrafe provisiones para cubrir determinados riesgos a largo plazo, distintos de los asignables a pleitos o a reclamaciones de carácter tributario, como responsabilidades por ejecución de contratos, garantías otorgadas con riesgo de ejecución, deterioros de determinados activos y otros conceptos similares, por importe de 169 millones de euros a 31 de diciembre de 2013 (168 millones de euros a 31 de diciembre de 2012). Aunque la variación total del saldo no es relevante, se explican a continuación las dotaciones, reversiones y variaciones por cambios de perímetro que de forma aislada sí son significativas:

- o Variaciones de perímetro:
 - Registro de la opción de compra del 30% de Steel Ingeniería mencionado en la Nota 5, por importe de 16 millones de euros.
 - Registro de las provisiones a largo plazo por pérdidas presupuestadas puestas de manifiesto tras la realización del proceso de asignación del precio de la compra de Enterprise, por importe de 71 millones

de euros a diciembre de 2013 (79 millones de libras, equivalentes a 95 millones de euros, a fecha de entrada en el perímetro, según se detalla en la Nota 5).

- Dotaciones:
 - Registro de una provisión de 11 millones de euros por los compromisos de inversión existentes en la autopista Euroscut Azores para los ejercicios 2014 a 2017, contenidos en los compromisos mencionados en la Nota 22.3 y 23.
 - Registro de una provisión de 6 millones de euros por avales con riesgo de ejecución de la autopista M203 mencionado en la Nota 23.
- Reversiones:
 - Reversión de la provisión por avales con riesgo de ejecución de la división de autopistas, por importe de 61 millones de euros, de los cuales 55 millones de euros corresponden a las autopistas griegas y 6 millones a la provisión por posibles reclamaciones derivadas de la venta de las autopistas chilenas, según se describe en la Nota 23.
 - reversión del deterioro registrado en el ejercicio 2012 de una planta de residuos en el Reino Unido, por importe de 30 millones de euros, mencionado en la Nota 23.

Provisiones a corto plazo

Corresponde principalmente a la División de Construcción, por provisiones para terminación, retirada y pérdidas de obra por importe de 347 millones de euros (368 millones de euros a 2012).

18. Posición neta de tesorería

Con el objeto de mostrar un análisis de la situación de endeudamiento neto del Grupo, se presenta en el siguiente cuadro un desglose de la Posición Neta de Tesorería, separando las sociedades proyecto y el resto de sociedades. Por Posición Neta de Tesorería se entiende el saldo de las partidas incluidas en tesorería y equivalentes (incluida la caja restringida a corto plazo) y la caja restringida a largo plazo de proyectos de infraestructuras, minorado por el importe de las deudas financieras (deuda bancaria y obligaciones) tanto a corto como a largo plazo.

POSICIÓN NETA TESORERÍA 2013	Deuda bancaria/Bonos	Tesorería y equivalentes	Posición Neta Externa	Intragrupo	TOTAL
EX PROYECTOS	-1.168	2.851	1.683	-20	1.663
SOCIEDADES PROYECTOS	-7.631	596	-7.035	20	-7.015
TOTAL	-8.799	3.447	-5.352	0	-5.352

18.1. Proyectos de infraestructuras

A) Tesorería y equivalentes y caja restringida

Como ya se ha indicado en la Nota relativa a riesgos financieros, los contratos de financiación de los proyectos de infraestructuras establecen en ocasiones la obligación de constituir determinadas cuentas restringidas cuya disponibilidad está limitada para hacer frente a determinadas obligaciones en el corto o en el largo plazo relativas al pago del principal o intereses de la deuda así como al mantenimiento y operación de la infraestructura.

Dicha caja restringida se clasifica a corto o a largo plazo en función de si la misma se debe de mantener restringida por un periodo inferior o superior a un año. En todo caso, dichos fondos son invertidos en productos financieros de alta liquidez y que devengan intereses variables. El tipo de producto financiero en el que hay que invertir dichos fondos también está limitado en base a los requisitos de los contratos de financiación o en caso de no existir restricciones en un contrato de financiación, en base a la política de colocación de excedentes de grupo.

Los saldos a corto plazo se incluyen en el balance dentro de la partida de tesorería y equivalentes, mientras que los saldos a largo plazo se incluyen dentro de la partida de activos financieros.

Se produce una variación global en la caja restringida de +185 millones de euros con respecto a diciembre de 2012. La principal variación en la caja restringida se produce en la sociedad NTE 3A-3B dado que, como consecuencia de los fondos obtenidos en el ejercicio de la emisión de bonos en dicha sociedad (ver B.1 a continuación), se ha procedido a pignorar parte de los mismos en relación a la financiación de la construcción, ver Nota 7, donde el saldo de la caja restringida a largo plazo en dicha sociedad asciende a 155 millones de euros 31 de diciembre de 2013.

En cuanto a la partida de resto de tesorería y equivalentes corresponde a cuentas bancarias y a inversiones de alta liquidez sujetas a riesgo de tipo de interés.

B) Deuda de proyectos de infraestructuras

B.1) Desglose por proyectos, variaciones significativas en el ejercicio y principales características de la deuda

A continuación se presenta el desglose de la deuda por proyectos, la separación entre bonos y deuda bancaria, corto y largo plazo y las variaciones en el ejercicio.

Millones de euros	31.12.2013			31.12.2012			Variación 2013 - 2012		
	Bonos	Deuda bancaria	Total	Bonos	Deuda bancaria	Total	Bonos	Deuda bancaria	Total
LARGO PLAZO	2.029	4.374	6.403	1.899	3.926	5.826	130	448	577
- Autopistas Americanas	1.930	1.805	3.735	1.800	1.316	3.117	130	489	618
- Autopistas Españolas		1.150	1.150		1.139	1.139	0	11	11
- Autopistas Portuguesas	99	692	791	99	716	815	0	-24	-24
- Resto de Autopistas		326	326		337	337	0	-11	-11
- Construcción		147	147		152	152	0	-5	-5
- Servicios		254	254		266	266	0	-12	-12
CORTO PLAZO	0	1.228	1.228	0	1.167	1.167	0	61	61
- Autopistas Españolas		1.156	1.156		1.115	1.115	0	41	41
- Resto		72	73		52	52	0	20	21
TOTAL	2.029	5.602	7.631	1.899	5.093	6.992	130	509	639

La deuda de proyectos de infraestructura aumenta en 639 millones de euros con respecto a diciembre de 2012, variación que se produce fundamentalmente por las siguientes razones:

- Mayor disposición de la deuda ya formalizada a cierre del ejercicio 2012 por 448 millones de euros, de los cuales 320 millones de euros corresponden a la autopista LBJ y 169 millones de euros en North Tarrant Express Managed Lanes – NTE, las cuales cuentan entre otros, con tramos de deuda TIFIA para financiar parte de las construcciones en curso.

- Emisión de Private Activity Bonds (PABs) por 274 millones de dólares (197 millones euros) asociados a la ampliación de la autopista North Tarrant Express Extension adjudicada en marzo del presente ejercicio, con vencimientos a 25 y 30 años.

- La mayor disposición de la deuda se ha visto compensada fundamentalmente por la apreciación del euro frente al dólar americano, que ha supuesto un menor endeudamiento por 168 millones de euros a 31 de diciembre de 2013.

A continuación se presenta un resumen de las principales características de la deuda de cada uno de los proyectos:

Autopistas Americanas

Chicago Skyway

La sociedad concesionaria está financiada mediante una emisión de bonos senior garantizados por Assured Guaranty consistente en: (i) una serie A por importe de 439 millones de USD y fecha de vencimiento en el año 2017 (LIBOR 3 meses del 0,25%+0,28%), (ii) una serie B por importe de 961 millones de USD con vencimiento final en el año 2026 (LIBOR 3 meses del 0,25%+0,38%).

Cabe señalar que la sociedad tiene contratados derivados en relación con la Serie A y Serie B por un notional de 439 millones de USD y 961 millones de USD, respectivamente, y vencimientos en 2017. Los tipos fijos asegurados en 2013 son del 4,76% para la Serie A y del 3,37% para la Serie B. Cabe señalar, no obstante, que el tipo fijo de este derivado es creciente a lo largo de la vida del mismo. Adicionalmente, posee financiación sindicada bancaria subordinada por un importe dispuesto a 31 de diciembre de 2013 de 181 millones de USD (150 millones de USD Principal, 22 millones de USD intereses capitalizados y 9 millones por la capitalización de la última liquidación del swap) vigente hasta el año 2035 (LIBOR 6 meses del 0,41%+3,00%).

SH -130

La deuda se compone de una financiación bancaria sindicada en tres tramos: Tramo A para financiar parte de la construcción por importe de 686 millones de USD, dispuesto en su totalidad a 31 de diciembre de 2013 con vencimiento final en 2038 (LIBOR 6 meses 0,35%+1,55%); un Tramo B de liquidez que asciende a 35 millones de USD dispuesto en su totalidad (LIBOR 6 meses 0,35%+1,55%) y un Tramo C, no dispuesto, que asciende a 29 millones de USD, ambos con vencimiento final en el año 2038. Además, cuenta con un tramo de deuda TIFIA dispuesto en su totalidad a 31 de diciembre de 2013 para financiar parte de la construcción por 504 millones de USD (430 millones de USD Principal y 74 millones de USD intereses capitalizados) con vencimiento final en el año 2047 (Tipo fijo del 4,46%). Asimismo, la concesionaria cuenta con un derivado de notional 709 millones de USD y un tipo fijo del 5,18%, cuyo vencimiento se sitúa en 2038.

Esta deuda está sujeta a calificación crediticia por agencias de calificación crediticia. A este respecto, el tráfico actual está por debajo del previsto en su cierre financiero. Fruto de esta evolución, el pasado 16 de octubre, la agencia de calificación crediticia Moody's rebajó el rating asignado a la deuda de la concesionaria de la autopista de B1 a Caa3, con perspectiva negativa.

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

A 31 de diciembre de 2013, la compañía cumple con los covenants vigentes y ha hecho frente a todos los compromisos relativos a la misma. No obstante lo anterior, la compañía ha iniciado recientemente negociaciones para un proceso de reestructuración de la deuda financiera actual, con el objetivo de adecuar el servicio de la deuda a la evolución del tráfico previsto.

North Tarrant Express Managed Lanes – NTE

La financiación del proyecto se realiza a través de una emisión de bonos PAB (Private Activity Bonds) por 400 millones de USD con vencimiento final en 2039 (a un tipo fijo del 7,50% 60 millones de USD con vencimiento final 2031 y de un fijo de 6,88% para 340 millones de USD con vencimiento final 2039). Cuenta también con un préstamo TIFIA otorgado por el Gobierno federal de EEUU por valor de 650 millones de USD con un perfil de repago a 35 años desde la entrada en explotación, cuyo importe dispuesto a 31 de diciembre de 2013 asciende a 427 millones de USD a un tipo fijo del 4,52% (407 millones de USD Principal 19 millones de USD intereses capitalizados), con vencimiento final en 2050.

NTE 3A-3B

Durante el mes de septiembre se alcanzó el cierre financiero del contrato de concesión de la ampliación de la autopista North Tarrant Express (NTE) en Texas. La deuda se ha estructurado mediante la emisión de 274 millones de USD en Private Activity Bonds (PABs), con vencimientos a 25 y 30 años (tipo fijo del 7,00% sobre 128 millones de USD y 6,75% sobre 146 millones USD) y un préstamo TIFIA de 531 millones de USD a un tipo fijo del 3,84% no dispuesto a cierre del ejercicio.

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 tienen vencimiento final 2040 y 55 tienen vencimiento final 2034 y 7,50% sobre 142 millones de USD de los cuales 91 tienen vencimiento final 2032 y 51 tienen vencimiento final en 2033). Cuenta también con un préstamo TIFIA otorgado por el Gobierno federal de EEUU por valor de 850 millones de USD con un perfil de repago a 35 años desde la puesta en operación, cuyo importe dispuesto a 31 de diciembre de 2013 asciende a 757 millones de USD a un tipo fijo del 4,22% (729 millones de USD de Principal y 28 millones de USD de intereses capitalizados), con vencimiento final en 2050.

Autopistas Españolas

Ausol I y II

La deuda se estructura en dos préstamos sindicados (i) AUSOL I con un nocional de 360 millones de euros y (ii) AUSOL II con un nocional de 126 millones de euros, ambos con vencimiento en 2016 y con un tipo de EURIBOR 6 meses 0,39%+ 3,25%. Adicionalmente, Ausol tiene un derivado con un nocional de 246 millones de euros y un tipo fijo del 3,80%, que vence en el año 2022.

Cintra Inversora Autopistas de Cataluña / A. Terrasa Manresa

Tras la refinanciación en 2008 mediante estructuración sindicada, la sociedad está financiada mediante un préstamo que se compone de un Tramo A y un Tramo B con un límite que asciende a 300 y 316 millones de euros respectivamente y ambas con un tipo del EURIBOR 6 meses 0,39%+ 1,40%. Ambos tramos están dispuestos en su totalidad, siendo su vencimiento final en el año 2035. Adicionalmente la sociedad tiene concedida una línea de liquidez de 92 millones de euros de la que ha dispuesto 62 millones de euros (tipo EURIBOR 6 meses 0,39%+ 1,40%). Cabe señalar asimismo que esta sociedad cuenta con un derivado de 606 millones de euros de nocional, tipo asegurado del 4,58% y con vencimiento en 2035.

Inversora A. Sur / A. R-4 Madrid Sur

La deuda neta asociada a este activo asciende a 606 millones de euros, de los cuales 34 millones de euros son intereses capitalizados (28 millones de euros de la deuda y 5 millones por la capitalización de la última liquidación del swap, con un tipo de interés interbancario EONIA del 3,80% y 2,00% respectivamente). Dicha sociedad se encuentra desde el 14 de septiembre de 2012 en concurso de acreedores, tal y como se indica en la Nota de pasivos contingentes (ver Nota 22).

Inversora A. Levante / A. Madrid Levante

La deuda neta asociada a este activo asciende a 549 millones de euros de los cuales 27 millones de euros son intereses capitalizados (23 millones de euros de la deuda y 4 millones de euros por la capitalización de la última liquidación del swap, con un tipo de interés interbancario EONIA del 3,10% y 1,00% respectivamente). Dicha sociedad se encuentra desde el 19 de octubre de 2012 en concurso de acreedores, como se indica en la Nota de pasivos contingentes.

Autopistas Portuguesas

Euroscut Algarve

Operación estructurada en dos tramos garantizados por Syncora Guarantee Inc; bonos por importe de 101 millones de euros con vencimiento final en 2027 (a un tipo fijo del 6,40%) y tramo de deuda BEI por importe de 112 millones de euros y vencimiento final en 2025 (a un tipo fijo del 6,50%).

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Euroscut Azores

Financiación bancaria sindicada por importe de 358 millones de euros con vencimiento final en 2033, cuyo importe dispuesto a 31/12/2013 asciende a 347 millones de euros (a un tipo de interés EURIBOR 6 meses 0,34%+ 0,80%). En relación a esta deuda, la concesionaria tiene contratado un derivado con un nocional de 300 millones de euros, que garantiza un tipo fijo del 4,12% y cuyo vencimiento es en 2033.

Auto-Estradas Norte Litoral

Estructura financiera basada en un préstamo sindicado por un importe vivo de 272 millones de euros, con vencimiento final en el año 2026 (a un tipo de interés EURIBOR 6 meses 0,38%+ 1,25%). Adicionalmente, la sociedad cuenta con un derivado de 204 millones de euros de nocional y un tipo fijo del 3,69%, con vencimiento en 2026.

Resto Autopistas

Eurolink M4-M6

Su financiación se estructura en un préstamo del BEI por importe vigente de 91 millones de euros y vencimiento final en el año 2027 (EURIBOR 3 meses 0,28% 0,19%) así como una financiación bancaria por importe de 47 millones de euros con vencimiento final en el año 2027 a un tipo EURIBOR 6 meses 0,37% 1,53%). Asimismo, esta concesionaria tiene contratados derivados con un nocional de 104 millones de euros y unos tipos fijos del 5,04% al 5,39%. Los vencimientos de los mismos son en 2017 y 2028.

Por otra parte, tiene otorgadas diversas líneas para afrontar pagos de IVA, costes operativos y pago de intereses no dispuestas en la actualidad y por un importe total de 14 millones de euros, con un margen del 1,50% y 2,00% respectivamente.

Eurolink M3

Sindicado bancario cuyo importe dispuesto a 31 de diciembre de 2013 es de 210 millones de euros con vencimiento en 2025 (EURIBOR a 6 meses 0,39% 0,85%). Su estructura financiera está basada en una financiación de 265 millones de euros y cuyo vencimiento final se producirá en 2025. Cabe señalar asimismo que la sociedad cuenta con un derivado de 107 millones de euros de nocional, garantizando un tipo fijo del 4,53%, y con vencimiento en 2025.

Asimismo, existen líneas de crédito no dispuestas en la actualidad por importe total de 29 millones de euros con margen del 0,85%.

B.2) Vencimientos por divisa y valor razonable de la deuda de proyectos de infraestructura

	Divisa	Valor Razonable 2013	Valor Razonable 2012	Saldo Contable 2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 o más	Total Vencimientos
Obligaciones proyectos de Infraestructuras		2.102	2.069	2.029	0	1	0	319	3	1.728	2.052
Autopistas		2.102	2.069	2.029	0	1	0	319	3	1.728	2.052
	USD	2.003	1.949	1.930	0	0	0	318	0	1.632	1.950
	EUR	99	120	99	0	1	0	1	3	96	101
Deudas con entidades de crédito proyectos de infraestructuras		5.602	5.117	5.602	59	64	593	62	81	3.670	4.528
Autopistas		5.180	4.692	5.180	39	48	539	52	68	3.349	4.094
	USD	1.814	1.325	1.814	0	0	0	0	1	1.850	1.852
	EUR	3.367	3.366	3.367	39	48	539	52	67	1.498	2.242
Construcción		150	153	150	2	3	5	2	2	139	152
	EUR	150	153	150	2	3	5	2	2	139	152
Servicios		271	273	271	17	14	49	8	11	182	282
	GBP	75	70	75	1	2	15	2	1	60	81
	EUR	197	203	197	16	12	35	6	10	122	201
Total deuda financiera proyectos de infraestructuras		7.705	7.186	7.631	59	65	593	381	84	5.398	6.580

Respecto a los vencimientos de la deuda de autopistas con entidades de crédito denominada en euros, que aparecen en la tabla anterior, no figuran los saldos correspondientes a las sociedades R4 y Madrid Levante por importe de 606 y 549 millones de euros (581 y 522 millones de euros respectivamente en 2012) porque, como se ha mencionado anteriormente, se encuentran en concurso de acreedores, habiendo vencido sus deudas en 2012.

Las discrepancias existentes entre el total de vencimientos de la deuda bancaria y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2013 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable (fundamentalmente intereses devengados no pagados y aplicación del método del coste amortizado). Los vencimientos de la deuda no incluyen intereses. El valor razonable recogido en la tabla anterior es calculado como sigue:

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

- Para obligaciones a tipo fijo, sujetas a cambios de valor por variaciones de los tipos de interés de mercado: al estar cotizados en un mercado activo, se utiliza la valoración en dicho mercado.
- Para deuda con entidades de crédito contratadas a tipo fijo, igualmente sujetas a cambios de valor por variaciones de los tipos: como descuento de los flujos futuros de la deuda a un tipo de interés de mercado, calculado mediante un modelo de valoración interno.
- Por último, para la deuda con entidades de crédito contratada a un tipo de interés variable: se considera que no existen diferencias significativas entre el valor razonable de esta y su valor contable por lo que se incluye este último.

B.3) Exposiciones al riesgo de tipos de interés de la deuda de proyectos de infraestructuras

Tal y como se indica en la Nota 3 Gestión de riesgo financiero y de capital en su punto 3.1 (exposición a variaciones de tipo de interés), el Grupo Ferrovial tiende a mantener un porcentaje de la deuda vinculadas a tipos de interés fijo, bien mediante su contratación a origen, bien mediante su cobertura a través de derivados financieros. En dicha Nota se puede consultar el detalle del porcentaje de deuda expuesto a variaciones de tipo de interés. A 31 de diciembre de 2013, un 88% de la deuda de proyectos de infraestructuras está cubierta ante variaciones de los tipos de interés (87% en 2012).

Los saldos de la deuda cubierta por IRS (Interest rate swaps) son derivados que intervienen convirtiendo la deuda bancaria con interés variable a tipo de interés fijo y cuyo detalle puede consultarse en la Nota 11.

B.4) Información sobre límites y disponible de proyectos de infraestructuras

A continuación se desglosa un cuadro comparativo que permite analizar el importe de deuda no dispuesta al cierre del ejercicio:

Millones de euros	2013				2012			
	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda contable	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda contable
Autopistas	8.052	7.300	752	7.209	7.579	6.658	920	6.567
Autopistas Estados Unidos	4.471	3.802	669	3.743	4.017	3.191	826	3.126
Autopistas Españolas	2.347	2.319	29	2.306	2.298	2.258	40	2.253
Resto de autopistas	1.234	1.180	54	1.160	1.263	1.209	54	1.188
Construcción	152	152	0	150	141	141	0	153
Servicios	444	282	162	271	287	277	9	273
Total deuda financiera	8.648	7.734	914	7.631	8.006	7.076	930	6.993

Las discrepancias existentes entre el total de la deuda dispuesta y de la deuda contable a 31 de diciembre de 2013 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable (fundamentalmente intereses devengados no pagados y aplicación del método del coste amortizado).

De los 914 millones disponibles (930 millones a 31 de diciembre de 2012), 669 millones corresponden fundamentalmente a deudas no dispuestas para financiar autopistas en construcción en Estados Unidos. Cabe mencionar que este importe disponible está asociado exclusivamente a los proyectos, de acuerdo a la propia naturaleza y funcionamiento de los mismos, tal y como se comenta a continuación.

B.5) Garantías y covenants de la deuda de autopistas

La deuda de autopistas es deuda sin recurso a los accionistas de los proyectos o con recurso limitado a las garantías otorgadas. Las garantías otorgadas por filiales de Ferrovial en relación a estos proyectos se describen en la Nota 22 de pasivos contingentes.

Las condiciones financieras (en cuanto a los tipos de interés aplicables) de la deuda relacionada en autopistas, se encuentran supeditadas al cumplimiento de determinados ratios relacionados con magnitudes financieras como Resultado bruto de explotación (EBITDA), Deuda neta y Fondos Propios consolidados. En general, las financiaciones mencionadas incluyen, como paquete de garantías para los prestamistas, la pignoración de los activos de la Sociedad Concesionaria (derechos de créditos sobre contratos de seguro, cuentas corrientes, derechos de crédito derivados del contrato de concesión, etc...). En algunos casos se incluye como garantía, la prenda sobre las acciones de la Sociedad Concesionaria.

Adicionalmente la mayoría de los contratos incluyen una serie de condiciones establecidas cuyo incumplimiento genera obligaciones en el prestatario y que son utilizados por las entidades de crédito para asegurarse de que las sociedades concesionarias cumplan los compromisos adquiridos de deuda, denominadas *covenants*.

A fecha 31 de diciembre de 2013 todas las sociedades concesionarias de autopistas cumplen con los *covenants* vigentes, excepto en:

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

- Autopistas R4 y Madrid Levante por encontrarse la deuda vencida ya que se encuentran en proceso de concurso de acreedores tal y como se comenta en la Nota 22.

18.2. Posición neta de tesorería excluidos proyectos de infraestructuras

A) Deuda excluidos proyectos de infraestructuras

A.1) Desglose entre saldos a corto y a largo plazo, variación en el ejercicio y principales características

Millones de euros	2.013			2.012			Variación 2013- 2012
	Largo plazo	Corto plazo	TOTAL	Largo plazo	Corto plazo	TOTAL	
Deuda Corporativa	24	0	24	1.008	0	1.008	-984
Bonos y Obligaciones	985	25	1.010	0	0	0	1.010
Resto	84	50	133	164	63	226	-93
Total deudas financieras excluidos proyectos de infraestructuras	1.093	75	1.168	1.171	63	1.234	-66

Deuda corporativa y Bonos y Obligaciones

Con respecto a la deuda de Ferrovial, S.A. ésta ha sido reestructurada como consecuencia de dos emisiones de bonos corporativos materializadas durante el primer semestre del ejercicio 2013 que han supuesto la sustitución de deuda bancaria por bonos. Por una parte, el pasado 30 de enero, Ferrovial cerró la emisión del primer bono corporativo por importe de 500 millones de euros, con vencimiento el 30 de enero de 2018 y con un cupón del 3,375% anual pagadero anualmente. Los fondos netos obtenidos (496 millones de euros) se utilizaron para amortizar la deuda corporativa existente a esa fecha.

Por otra parte, el pasado 29 de mayo Ferrovial completó una emisión adicional de bonos por 500 millones de euros con vencimiento a 8 años y con un cupón anual del 3,375%. Dichos fondos netos obtenidos (497 millones de euros) se han utilizado igualmente para amortizar la deuda corporativa.

Así, con ambas operaciones se amortizó aceleradamente la deuda bancaria corporativa por 993 millones de euros, por lo que el saldo nominal a 31 de diciembre del 2013 de la misma asciende a 27,9 millones de euros.

En relación a la deuda corporativa, Ferrovial S.A. se compromete a cumplir con las siguientes obligaciones financieras durante la vigencia de la financiación, que serán medidas semestralmente:

- Que el ratio de Deuda Financiera Neta /EBITDA del grupo no supere determinados niveles preestablecidos.
- Que el Ratio EBITDA/Gastos Financieros Netos del grupo no sea inferior a determinados niveles preestablecidos.

Al efecto del cumplimiento de los citados ratios se entiende por grupo, las sociedades que forman parte del Grupo consolidado excluidos los proyectos de infraestructuras así como otras sociedades principalmente, Amey, Budimex, Webber y BNI.

A 31 de Diciembre de 2013, la sociedad matriz cumple con ambos ratios.

Adicionalmente, en relación al bono corporativo, se exige que los garantes del mismo deban ser los mismos que los garantes de la deuda corporativa para cada periodo de análisis (revisión anual). En caso de que por los motivos existentes en las condiciones contractuales esté prohibido la inclusión de una sociedad como garante adicional según los términos establecidos en el propio contrato de financiación, ésta podrá liberarse de sus obligaciones a efectos del bono sin que exista la necesidad de que sea reemplazada por otra sociedad del perímetro específico sobre el que se determinan dichos garantes.

Resto

La deuda que en la tabla anterior figura en la línea de Resto corresponde fundamentalmente a créditos bancarios y leasing financiero de la división de servicios (30 millones de euros y 30 millones de euros respectivamente) y de la división de Construcción (12 millones de euros y 6 millones de euros respectivamente). La variación con respecto al ejercicio anterior se corresponde fundamentalmente a la reducción (86 millones de euros) del importe dispuesto en la línea de crédito sindicado que mantiene el Grupo Amey.

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

A.2) Vencimientos por divisa y valor razonable de la deuda excluidos proyectos de infraestructuras

Deuda financiera	Divisa	Valor razonable 2013	Saldo contable 2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 o más	Total vencimientos
Deuda Corporativa y bonos		1.053	1.034	0	30	0	0	500	500	1.030
	EUR	1.053	1.034	0	30	0	0	500	500	1.030
Resto		134	134	53	13	20	11	1	12	111
	EUR	74	74	14	11	9	10	1	6	52
	GBP	42	42	37	0	5	0	0	0	42
	PLZ	11	11	0	1	6	1	0	3	11
	CLP	6	6	2	1	1	0	0	3	6
Total deuda financiera excluidos proyectos de infraestructuras		1.187	1.168	53	43	20	11	501	512	1.141

Las diferencias existentes entre el total de vencimientos de la deuda bancaria y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2013 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable, que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable (fundamentalmente intereses devengados no pagados y aplicación del método del coste amortizado).

El valor razonable de la deuda bancaria excluidos proyectos de infraestructuras coincide con el saldo contable, debido a que son deudas referenciadas a tipo de interés de mercado variable, por lo que las variaciones en los tipos de interés de referencia no afectan a su valor razonable.

En lo que respecta al valor razonable de los bonos corporativos, dado que son obligaciones a tipo fijo y estar cotizados en un mercado activo, se ha utilizado la cotización a fecha de análisis del mismo. De manera complementaria, se han contratado derivados de tipos de interés asociados a dichos bonos por un notional de 500 millones de euros, tal y como se menciona en la Nota 11.

Conforme al criterio indicado, el total del valor razonable de las deudas bancarias y bonos excluidos proyectos de infraestructuras a 31 de diciembre de 2013 se estima en 1.187 millones de euros (1.233 millones de euros a 31 de diciembre de 2012).

Respecto a los vencimientos de 2014 ascienden a 53 millones de euros y corresponden fundamentalmente a la deuda asociada a Enterprise por 18 millones de euros (ver Nota 1) y a Amey por 15 millones de euros de la división de Servicios. Los vencimientos de la deuda no incluyen intereses.

A.3) Información sobre límites y disponible

A continuación se presenta un cuadro comparativo que permite analizar el importe de deuda financiera no dispuesta al cierre del ejercicio:

Millones de euros	2013				2012			
	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda consolidada	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Deuda consolidada
Deuda Corporativa	1.675	1.030	645	1.034	1.792	1.020	772	1.006
Resto	403	111	292	134	456	210	245	226
Total deuda financiera	2.078	1.141	937	1.168	2.247	1.230	1.017	1.233

Las diferencias existentes entre el total de la deuda bancaria y de la deuda contable a 31 de diciembre de 2013 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable.

Dentro del saldo disponible de la deuda corporativa se incluye la renovación de la línea de circulante por 541 millones de euros, que sigue sin disponer, con vencimiento en 2015, y un crédito bilateral por 100 millones de euros sin disponer y con vencimiento en septiembre 2014.

En el ejercicio 2012, el saldo de la deuda financiera disponible era muy similar a la del presente ejercicio (1.017 millones de euros).

A.4) Rating corporativo

Las agencias de calificación financiera Standard&Poors y Fitch han emitido su opinión sobre la calificación financiera de la deuda corporativa de Ferrovial a diciembre 2013, situándose en un BBB y BBB- con perspectiva estable respectivamente y, por tanto,

dentro de la categoría de “**Grado de inversión**”.

B) Tesorería y equivalentes del resto de sociedades

El criterio seguido a efectos de la clasificación de la Tesorería y Equivalentes tanto a corto como a largo plazo se corresponde a cuentas bancarias e inversiones de alta liquidez sujetas a riesgo de tipo de interés. Su evolución se analiza en la Nota 28 de Flujo de Caja.

Asimismo, a 31 de diciembre de 2013 se encuentran constituidas una serie de cuentas restringidas como garantía de aportaciones de capital o compromisos de inversión siendo la más significativa en el Grupo Amey por 38 millones de euros, de acuerdo a lo mencionado en la Nota 22.3. De igual forma, en la caja restringida se encuentra registrado un millón de euros asociados al compromiso de equity existente sobre la autopista LBJ.

19. Otras deudas a largo plazo

En este epígrafe se recogen principalmente:

- Los préstamos participativos concedidos por el Estado a diversas sociedades concesionarias de proyectos de infraestructuras por importe de 161 millones de euros (155 millones de euros a 31 de diciembre de 2012), de los cuales 114 millones corresponden a la división de Autopistas, 35 millones a la división de Servicios y 11 millones a la división de Construcción.
- Depósitos y fianzas a largo plazo por importe de 23 millones de euros (28 millones de euros a 31 de diciembre de 2012).
- Préstamos concedidos a sociedades del grupo por otros accionistas externos al Grupo consolidado, por importe de 13 millones de euros (9 millones de euros a diciembre de 2012), de los cuales 4 millones de euros tienen carácter de préstamo participativo.
- Pasivos comerciales a largo plazo de la actividad de Servicios en el Reino Unido por importe de 9 millones de euros.

20. Deudas por operaciones de tráfico

a) Acreedores comerciales

A continuación se presenta el desglose del epígrafe de acreedores comerciales a 31 de diciembre de 2013 y 2012:

CONCEPTOS	Saldos al 31/12/2013	Saldos al 31/12/2012	Variación 2013-2012
Acreedores comerciales	1.693	1.774	-80
Obra certificada por anticipado (Nota 13.c)	596	509	88
Anticipos de clientes (Nota 13.c)	154	128	25
Retenciones realizadas a proveedores	222	234	-12
Total Acreedores comerciales	2.665	2.644	21

El epígrafe de acreedores comerciales experimenta una disminución de 80 millones de euros respecto al saldo registrado a 31 de diciembre de 2012. Dicha disminución corresponde fundamentalmente la disminución de actividad de Construcción en España, por importe de 128 millones de euros, así como al impacto de los acuerdos alcanzados con la Administración griega relativos a las autopistas griegas mencionado en la Nota 9, que supone una disminución del saldo de acreedores comerciales de 94 millones de euros, que se ven compensados por la entrada en el perímetro de consolidación de las sociedades Steel y Enterprise por importe de 192 millones de euros a fecha de entrada en el perímetro (143 millones de euros a cierre del ejercicio).

El importe en libros de las cuentas de acreedores comerciales se aproxima a su valor razonable.

En relación a la obligación de información establecida en la disposición adicional tercera de la Ley 15/2010 y la resolución del ICAC de 29 de diciembre de 2010, es de destacar que la Ley 11/2013, de 26 de julio, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo, ha venido a modificar los plazos de pago establecidos en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, estableciendo un plazo general de pago de 30 días naturales, salvo pacto en contrario entre las partes, quienes podrán ampliar dicho plazo hasta un máximo de a 60 días naturales. En la tabla adjunta se presenta la información relativa a los aplazamientos de pago efectuados a proveedores, conforme a lo establecido en la normativa mencionada:

	Millones de euros		
	31/12/2013	31/12/2012	Variación
Dentro del plazo máximo legal	1.181	1.462	-281
Resto	46	74	-27
TOTAL	1.227	1.535	-308
PMPE	80	47	33
Aplazamiento	9	8	1

Por PMPE se entiende “Plazo medio ponderado excedido de pagos”, es decir el importe resultante del cociente formado en el numerador por el sumatorio de los productos de cada uno de los pagos a proveedores realizados en el ejercicio con un

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

aplazamiento superior al respectivo plazo legal de pago y el número de días de aplazamiento excedido del respectivo plazo, y en el denominador por el importe total de los pagos realizados en el ejercicio con un aplazamiento superior al plazo legal de pago.

En "Resto" se encuentran aquellos pagos que exceden el plazo máximo legal.

En la línea de Aplazamiento se incluye el importe del saldo pendiente de pago a proveedores que al cierre del ejercicio acumule un aplazamiento superior al plazo legal de pago.

b) Otras deudas no comerciales

El detalle del epígrafe "Otras deudas no comerciales" es el siguiente:

CONCEPTOS	Saldos al 31/12/2013	Saldos al 31/12/2012	Variación 2013-2012
Remuneraciones pendientes de pago	150	154	-4
Deudas con Hacienda Pública	328	288	40
Otros acreedores	50	105	-55
Total Otras deudas no comerciales	528	547	-19

En epígrafe Remuneraciones pendientes de pago se recogen las retribuciones del personal devengadas y no pagadas durante el ejercicio, por importe de 150 millones de euros. Por otro lado en la línea "Deudas con Hacienda Pública" se recogen las deudas con Hacienda Pública por impuestos distintos del Impuesto de Sociedades, fundamentalmente IVA y Seguridad Social.

21. Situación fiscal

21.1 Conciliación entre el gasto por impuesto de sociedades y el beneficio antes de impuestos:

El gasto por impuesto de sociedades del ejercicio alcanza un importe de 168 millones de euros, frente a un resultado contable positivo generado de 494 millones de euros, una vez ajustado por los resultados de las sociedades integrados por puesta en equivalencia (que conforme a la normativa contable se presenta ya neto de su impacto fiscal), lo que representa una tasa del 34%.

Para conciliar el gasto reconocido con la tasa impositiva aplicable en los principales países en los que el grupo opera, es necesario identificar aquellos conceptos que corresponden a ingresos o gastos sin efectos en impuestos, o a regularizaciones de impuestos diferidos de ejercicios anteriores.

En la siguiente tabla se representa el detalle de esa conciliación:

	Millones de euros				
	2013				
	España	Reino Unido	EE.UU.	Resto países	Total
Beneficio antes de impuestos	126	500	-13	256	869
Resultado sociedades PEE	3	303	0	69	375
Beneficio ajustado por puesta en equivalencia	123	197	-13	187	494
Diferencias permanentes	40	-3	50	63	151
Otros	97	-89	-3	148	153
Resultado fiscal	260	105	35	399	798
Gasto por impuesto del ejercicio	79	25	12	71	188
Tipo efectivo devengado	30%	24%	36%	18%	24%
Tipo efectivo del país teórico	30%	23%	36%	23%	
Regularización de impuesto ejercicios anteriores					-20
Gasto por impuesto total					168
Tipo efectivo total sobre beneficio fiscal					19%

Los principales conceptos incluidos en la línea de resultado antes de impuestos que no generan tributación y que por lo tanto hay que ajustar para llegar al resultado fiscal son los siguientes:

1. Diferencias permanentes: Corresponden a resultados, bien sean positivos o negativos, que no están sujetos a tributación o que no generan un gasto deducible:

- España: corresponde principalmente a provisiones no deducibles fiscalmente.
- Estados Unidos: se ajusta el resultado atribuible a socios externos de determinadas sociedades que tributan mediante transparencia fiscal, fórmula mediante la cual son sus sociedades matrices las que liquidan los impuestos de sus filiales a porcentaje de control.
- Resto países: corresponde fundamentalmente a plusvalías exentas en la división de Construcción.

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

2. Otros conceptos:

- España: corresponde fundamentalmente al no reconocimiento del crédito fiscal procedente de las pérdidas no recuperables obtenidas en el año por las autopistas R4 y Ocaña La Roda y en determinadas sociedades de Construcción.
- Reino Unido: corresponde principalmente al efecto de cambio de tasa impositiva en el ejercicio 2013.
- Resto países: corresponde fundamentalmente al no reconocimiento de créditos fiscales por pérdidas en el extranjero.

Ajustando estos conceptos se llegaría a lo que se denomina resultado fiscal por un importe de 798 millones de euros que aplicando la tasa efectiva para cada uno de los países nos daría un gasto por impuesto sobre sociedades de 188 millones de euros, lo que se corresponde con una tasa efectiva media sobre este del 24%.

En la siguiente tabla se muestra la conciliación del impuesto de sociedades para el ejercicio 2012:

	Millones de euros				
	2013				
	España	Reino Unido	EE.UU.	Resto países	Total
Beneficio antes de impuestos	204	427	-10	113	733
Resultado sociedades PEE	6	227	0	41	275
Beneficio ajustado por puesta en equivalencia	198	200	-10	71	459
Diferencias permanentes	-8	-120	33	2	-92
Otros	58	8	0	17	83
Resultado fiscal	248	88	23	91	450
Gasto por impuesto del ejercicio	74	24	9	23	130
Tipo efectivo devengado	30%	27%	39%	25%	29%
Tipo efectivo del país teórico	30%	25%	38%	25%	
Regularización de impuesto ejercicios anteriores					-24
Gasto por impuesto total					106
Tipo efectivo total sobre beneficio fiscal					24%

21.2 Diferencia entre el impuesto diferido y el impuesto corriente:

Se presenta a continuación el detalle del impuesto devengado correspondiente al ejercicio 2013 y 2012 diferenciando la parte correspondiente al impuesto corriente del mismo y al impuesto diferido:

Millones de euros	2013	2012
Gasto por impuesto del ejercicio	188	130
<i>Gasto por impuesto diferido</i>	<i>106</i>	<i>83</i>
<i>Gasto por impuesto corriente</i>	<i>82</i>	<i>47</i>
Regularización de impuesto ej. anteriores	-20	-24
Gasto por impuesto TOTAL	168	106

21.3 Movimiento de activos y pasivos diferidos:

A continuación se detallan los movimientos de los activos y pasivos diferidos durante el ejercicio 2013:

Millones euros	Balance 01/01/2013	Traspasos	Regularizaciones y otros	Cargo/abono cuenta de resultados	Cargo/abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	Balance 31/12/2013
Diferidos de Activo							
Créditos fiscales	677	0	8	23	0	-9	699
Dif. criterio fiscal/contable	424	7	15	-40	0	-3	402
Dif. valoraciones patrimonio	474	1	-42	31	-241	-5	218
Otros conceptos	34	-2	1	-18	10	1	25
Total	1.608	6	-18	-4	-232	-16	1.344

Millones euros	Balance 01/01/2013	Traspasos	Regularizaciones y otros	Cargo/abono cuenta de resultados	Cargo/abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	Balance 31/12/2013
Diferidos de Pasivo							
Diferidos fondo de comercio	183	-1	22	4	0	-1	209
Dif. criterio fiscal/contable	830	0	-103	92	0	-18	802
Dif. valoraciones patrimonio	59	-6	-1	4	-4	0	52
Otros conceptos	7	1	44	2	0	0	54
Total	1.080	-5	-37	102	-4	-19	1.117

Los impuestos diferidos existentes a 31 de Diciembre de 2013 provienen fundamentalmente de:

a) Créditos fiscales por impuestos

Corresponden a créditos fiscales que todavía no han sido utilizados por las sociedades del grupo. Esta partida no incluye todos los créditos fiscales existentes sino solo aquellos que conforme a las proyecciones del grupo se consideran que se van a poder utilizar antes de que venza el periodo de prescripción. El saldo total activado alcanza los 699 millones de euros, de los cuales 667 millones corresponden a bases imponibles negativas activadas y el resto a deducciones pendientes de aplicar. A continuación se presenta un detalle del total de bases imponibles negativas pendientes de compensar, desglosando el importe del crédito fiscal máximo y el crédito fiscal activado en base a los modelos de recuperación:

País	Millones de euros			
	Créditos fiscales por Bases imponibles negativas	Período de prescripción	Crédito fiscal máximo	Crédito fiscal activado
Grupo Consolidado Fiscal Español	1.479	2026-2030	444	444
Resto de España	827	2026-2030	248	3
Grupo Consolidado Fiscal EE.UU	1.375	2025-2033	481	208
Resto	169	2014-No prescriben	41	10
Total	3.849		1.214	667

Además, Ferrovial tiene acreditadas deducciones por doble imposición, reinversión y otros conceptos pendientes de aplicar al 31 de diciembre de 2013 por importe de 194 millones de euros (221 millones en 2012) de los cuales se encuentran activados 32 millones de euros.

Grupo consolidado fiscal español:

A efectos de analizar la recuperabilidad de los créditos fiscales del Consolidado Fiscal de Ferrovial en España, el Grupo consolidado fiscal español ha realizado un modelo para poder contrastar estos con los que están contablemente activados. Este modelo considera los cambios en la legislación fiscal española anunciados en los últimos meses y utiliza las últimas proyecciones de resultados disponibles de las sociedades del grupo. Según este modelo se recuperan antes de que prescriban la totalidad de los créditos fiscales generados por bases imponibles negativas, por importe de 444 millones de euros, y 30 millones de euros de créditos por deducciones, por lo que se mantiene su activación en el Balance.

Grupo consolidado fiscal EEUU:

En el ejercicio 2013, se ha realizado un proceso de reestructuración societaria en Estados Unidos con la finalidad de agrupar bajo una única sociedad matriz el conjunto de las actividades del grupo en dicho país, lo que ha dado lugar a la creación del Grupo consolidado fiscal en Estados Unidos. Este grupo consolidado está formado por Ferrovial Holding US Corp, junto con las sociedades cabeceras de cada uno de los negocios en el país, que son Cintra Holding US Corp para autopistas, y Ferrovial Construction US Corp para construcción, y dependiendo de esta última, las sociedad Webber LLC y Ferrovial Agromán US Corp. El resto de sociedades dependientes de cada una de las mencionadas anteriormente, tributan en régimen de transparencia fiscal al porcentaje de participación con sus sociedades cabeceras, por lo que de esta forma sus resultados también se integran en el consolidado fiscal de Estados Unidos.

Se ha elaborado un modelo con el fin de analizar la recuperación de los créditos fiscales de este. Tras realizar diversas sensibilidades, en determinados escenarios no se recuperan todos los créditos fiscales disponibles, por lo que se ha reconocido un activo de 208 millones de euros frente a un crédito fiscal máximo de 481 millones de euros.

b) Activos y pasivos por diferencias temporales entre criterio contable y fiscal

Esta partida corresponde al impacto fiscal generado por el hecho de que el criterio temporal de reconocimiento de determinados gastos o amortizaciones es distinto a efectos contables que fiscales.

Un activo por este concepto implica que determinados gastos han sido reconocidos contablemente antes que fiscalmente, por lo que la sociedad recuperará fiscalmente dichos gastos en ejercicios futuros. En sentido contrario un pasivo representa un gasto reconocido fiscalmente de forma más acelerada.

Destacan dentro de los activos diferidos existentes:

- Provisiones dotadas contablemente que no tienen efecto fiscal hasta su materialización (207 millones de euros).
- Diferidos originados como consecuencia de diferencias fiscales y contables en el reconocimiento de ingresos por importe de 99 millones de euros, principalmente en la división de construcción.
- Diferencias por activación de gastos financieros (75 millones de euros).

Dentro de los pasivos el saldo corresponde fundamentalmente a:

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

- Amortizaciones fiscalmente aceleradas (158 millones de euros).
- Diferencias entre provisiones fiscales y contables (312 millones de euros).
- Diferencias entre valores fiscales y contables de sociedades asociadas (214 millones de euros).

c) Impuestos diferidos por valoración de derivados, fondo de pensiones y diferencias de conversión (diferencias de valoración de patrimonio)

Este concepto recoge el impacto fiscal acumulado producido por diversas partidas cuyo cambio de valoración se reconoce en reservas. Dicho impacto aparece como activo o pasivo ya que habitualmente no tiene un impacto fiscal directo hasta que ese importe en reservas se reconozca en el resultado.

El saldo que está reconocido en activo corresponde a las pérdidas acumuladas en reservas que tendrán un impacto frente a la hacienda pública en el momento en que se materialicen en resultados, en caso contrario la existencia de un pasivo corresponde a beneficios pendientes de materializar fiscalmente. Es de destacar el importe correspondiente a los diferidos de activo por derivados financieros cuyo importe es de 191 millones de euros.

d) Impuestos diferidos por fondos de comercio:

Se recogen los impuestos diferidos originados como consecuencia de la amortización fiscal de los fondos de comercio por importe de 209 millones de euros.

A continuación se detallan los movimientos de los activos y pasivos diferidos durante el ejercicio 2012:

Millones euros	Balance 01/01/2012	Traspasos	Regularizaciones y otros	Cargo/abono cuenta de resultados	Cargo/abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	Balance 31/12/2012
Diferidos de Activo							
Créditos fiscales	807	-160	3	29	0	-2	677
Dif. criterio fiscal/contable	508	79	-82	-72	-12	9	431
Dif. valoraciones patrimonio	658	-144	-18	-28	9	-4	474
Otros conceptos	46	4	-27	6	0	-2	27
Total	2.018	-221	-124	-65	-3	2	1.608

Millones euros	Balance 01/01/2012	Traspasos	Regularizaciones y otros	Cargo/abono cuenta de resultados	Cargo/abono patrimonio neto	Efecto tipo de cambio	Balance 31/12/2012
Diferidos de Pasivo							
Diferidos fondo de comercio	171	7	0	4	0	2	184
Dif. criterio fiscal/contable	934	-79	-173	9	107	-2	795
Dif. valoraciones patrimonio	37	-13	0	1	11	0	36
Otros conceptos	156	-111	16	5	0	0	66
Total	1.298	-197	-157	18	118	-1	1.080

21.4 Ejercicios sujetos a comprobación fiscal

De los criterios que las autoridades fiscales pudieran adoptar en relación con los ejercicios abiertos a inspección podrían derivarse pasivos fiscales de carácter contingente no susceptibles de cuantificación objetiva.

Los principales procesos de inspección en curso afectan actualmente a las entidades: Ferrovial, S.A. (Grupo Ferrovial, S.A.), Ferrovial Servicios, S.A. y Ferroserv Servicios Auxiliares, S.A. (Comprobación del Impuesto sobre Sociedades 2007 a 2011; Impuesto sobre el valor añadido Dic 2009 a 2011; Retenciones a cuenta. Rendimientos. Trabajo/personal Dic 2009 a 2011; Retenciones a cuenta capital mobiliario Dic 2009 a 2011 y Retenciones a cuenta imposición no residentes Dic 2009 a 2011).

Se considera que las posibles contingencias significativas de carácter tributario se encuentran adecuadamente provisionadas al cierre del ejercicio.

22. Pasivos contingentes, activos contingentes y compromisos

22.1 Litigios

En el desarrollo de sus actividades, el grupo está sujeto a posibles pasivos contingentes de diferente naturaleza. Dichos pasivos contingentes se materializan en pleitos o litigios sobre los que se reconoce una provisión en base a la mejor estimación de los desembolsos que se espera sean necesarios para liquidar la obligación (ver Nota 17). Por lo tanto no se prevé que surjan pasivos significativos distintos de aquellos que ya están provisionados y que puedan suponer un efecto material adverso.

A continuación se describen los litigios más relevantes, en términos del importe, en las diferentes divisiones de negocio del Grupo:

a) Litigios en relación al negocio de Autopistas

Litigios y riesgo de incremento de coste de las expropiaciones de las autopistas con suelo en la Comunidad de Madrid

Autopista R4: Sobrecostes de expropiaciones

La sociedad mantiene desde hace varios ejercicios diversos litigios en relación a las expropiaciones del suelo en que se construyeron las autopistas. El objeto de los litigios versa sobre la valoración de dichos suelos en base a su clasificación urbanística. En general el valor de los terrenos ha sido muy superior al sostenido por la compañía. Dicho valor ha sido fijado por el Jurado Provincial de Expropiación Forzosa y por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid y posteriormente ratificado por el Tribunal Supremo.

A efectos de mitigar este riesgo, el Estado aprobó en el año 2010 una medida de equilibrio económico financiero estableciendo el derecho de la sociedad a la obtención de un préstamo participativo para atender los sobrecostes de expropiaciones que superaran la cuantía del 175% del importe previsto en la oferta del licitador. Aunque la sociedad concesionaria ha presentado diversas solicitudes, éstas han sido desestimadas por la Administración por silencio administrativo (por lo que ha procedido a recurrir judicialmente dichas desestimaciones).

Por este motivo, existe una provisión por importe de 446 millones de euros a 31 de diciembre de 2013 (345 millones de euros a 31 de diciembre de 2012) basada en la mejor estimación existente a cierre del ejercicio.

Además de los problemas relativos a las expropiaciones, la autopista R4 se ha visto afectada en los últimos ejercicios por reducciones significativas de tráfico. Para paliar estas reducciones el Estado introdujo una medida de restablecimiento del equilibrio económico financiero de la concesión consistente en la posibilidad de percibir de la Administración concedente una cuenta de compensación (así como un préstamo participativo complementario a partir de 2013 y hasta el año 2018 inclusive). Las solicitudes de los años 2012 y 2013 han sido expresamente desestimadas por falta de dotación presupuestaria, por lo que dichas resoluciones han sido impugnadas judicialmente.

La evolución de los dos factores descritos (sobrecostes de expropiación y reducción significativa de tráfico) impidió que la deuda relativa a este proyecto, por importe de 582.408 miles de euros, pudiera ser refinanciada.

En esta situación se produjo el vencimiento de la obligación de pago de determinadas indemnizaciones expropiatorias, lo que provocó que las sociedades gestoras del Proyecto incurrieran en situación de insolvencia y determinó la presentación de la solicitud de concurso voluntario de ambas compañías (Autopista Madrid Sur e Inversora de Autopistas del Sur) en fecha 14 de Septiembre de 2012. El Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Madrid mediante Auto de fecha 4 de Octubre de 2012 declaró a ambas sociedades en estado de concurso voluntario. El concurso se encuentra actualmente en su Fase común.

A 31 de diciembre de 2013 Ferrovial tiene provisionada completamente la inversión y las garantías financieras otorgadas en dicho proyecto.

Autopista Madrid Levante:

La autopista de peaje AP-36 se ha visto afectada en los últimos ejercicios por una reducciones significativas de los tráficos.

Para paliar estas reducciones el Estado introdujo una medida de restablecimiento del equilibrio económico financiero de la concesión consistente en la posibilidad de percibir de la Administración concedente una cuenta de compensación (así como un préstamo participativo complementario en 2013). Las solicitudes de los años 2012 y 2013 han sido expresamente desestimadas por falta de dotación presupuestaria, por lo que dichas resoluciones han sido impugnadas judicialmente.

Con fecha 19 de octubre de 2012, debido a la evolución negativa de los tráficos y ante la imposibilidad de afrontar los pagos de su deuda financiera, que asciende a 31 de diciembre de 2012 a 531.844 miles de euros y que vencía a finales de este ejercicio, las dos sociedades gestoras de este proyecto, Autopista Madrid Levante e Inversora Autopistas de Levante, solicitaron la declaración judicial de concurso voluntario de acreedores. El Juzgado de lo Mercantil nº 2 de Madrid, mediante Auto de fecha 4 de diciembre de 2012, declaró ambas sociedades en concurso voluntario de acreedores. Tras concluir la fase de impugnación de los informes de la Administración Concursal y resolverse todos los incidentes concursales, el 20 de enero de 2014 se notificó a la sociedad Auto que pone fin a la fase común del concurso e inicia la fase de Convenio, convocando además la Junta de Acreedores para el próximo 30 de abril de 2014 si bien, y por existir pendiente de resolución un recurso de apelación frente al Auto, la Junta de Acreedores podría posponerse.

A 31 de diciembre de 2013 Ferrovial tiene provisionada completamente la inversión en dicho proyecto.

Autopista M-203:

La autopista M-203 es una concesión administrativa de una carretera en la Comunidad de Madrid, cuya obra se encuentra paralizada desde hace varios ejercicios, y que también tiene riesgos de sobrecostos en las expropiaciones. Después de diferentes gestiones para conseguir el reequilibrio económico financiero, la concesionaria presentó el 31 de octubre de 2012 una solicitud de resolución de contrato por causa imputable a la Administración concedente, la cual fue desestimada por silencio administrativo, por lo que el 20 de febrero de 2013 la Sociedad interpuso recurso contencioso-administrativo contra dicha desestimación presunta ante la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid. El 9 de agosto se notificó a la Sociedad Orden de imposición de penalidades con motivo de incumplimiento del plazo de terminación de las obras. El 10 de septiembre de 2013 se interpuso recurso contencioso-administrativo frente a dicha Orden habiendo acordado el Tribunal la suspensión de la misma durante la tramitación del proceso. Ambos recursos se tramitan acumuladamente en un solo procedimiento ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid.

Durante el ejercicio se ha dotado una provisión por 6 millones de euros relativa a los avales entregados en garantía de la ejecución del proyecto tal y como se indica en la Nota 23, y se ha reestimado la provisión por expropiaciones en 2 millones de euros adicionales contra los activos concesionales (ver Nota 7), por lo que el total de provisiones por contingencias asociados a esta sociedad asciende a 18 millones de euros (10 millones de euros en 2012).

b) Litigios relacionados con el negocio de Construcción

La división de Construcción del Grupo tiene abiertos diversos litigios relativos fundamentalmente a posibles defectos en la construcción de las obras realizadas y a reclamaciones por responsabilidad civil.

El importe total provisionado por dichos riesgos a 31 de diciembre de 2013 es de 190 millones de euros (157 millones de euros en 2012) y corresponde a un total de aproximadamente 160 litigios. Los principales litigios por su importe en esta área de actividad son los siguientes:

Muelle del Prat: Corresponde a una reclamación relativa a la obra de la nueva terminal de contenedores del Puerto de Barcelona. Dicha obra fue ejecutada por Ferrovial Agroman en UTE con otras empresas. La demanda fue interpuesta por el Puerto de Barcelona en septiembre de 2011 contra todas las empresas que participaban en la ejecución, por importe de 97 millones de euros y el motivo son daños generados por un accidente ocurrido durante los trabajos de construcción. En 2013 se dicta sentencia que estima parcialmente la demanda interpuesta por el cliente, condenando solidariamente a los demandados al pago de 20,9 millones de euros más intereses. El plazo de apelación de esta sentencia vence en el próximo mes de marzo.

Sociedad Cooperativa de Viviendas Cuatro Olmos: Corresponde a una reclamación del cliente Cuatro Olmos por vicios de construcción. La cuantía reclamada asciende a 6 millones de euros.

Gran Casino Real de Aranjuez: Corresponde a una reclamación por defectos de construcción interpuesta por el cliente por importe de 15,7 millones de euros.

Viviendas Sanchinarro comunidad Ana de Austria: Reclamación de la Comunidad de Propietarios valorada en 6,7 millones de euros por diversos conceptos. En febrero 2014 se ha dictado sentencia en primera instancia en la que se concluye que se debe atender solidariamente junto con el promotor al importe reclamado, habiéndose recurrido dicha sentencia por parte de Ferrovial Agromán.

Torre Woermann: Corresponde a una demanda interpuesta por los propietarios de un edificio en Tenerife en Mayo de 2011, en relación a diversos defectos de construcción, por importe de 15 millones de euros.

Arbitraje en relación a las obras del aeropuerto de Varsovia: Corresponde a una reclamación dirigida a la UTE formada por Ferrovial Agroman y a Budimex por cancelación del contrato de ejecución de la terminal 2 del aeropuerto de Varsovia. En 2007 el cliente ejecuto un aval otorgado por 13,5 millones de euros e interpuso una demanda contra la UTE constructora por un importe total de 67 millones de euros. La UTE constructora por su lado presentó reclamaciones al cliente por la ejecución ilegal del aval y por cantidades pendientes de cobro por un importe de 54,5 millones de euros. En septiembre de 2012 y tras una resolución positiva de la corte arbitral (confirmada en 2013 por el Tribunal Supremo) el cliente ha procedido a devolver el aval ejecutado y a abonar los intereses devengados desde que se produjo la ejecución. El asunto de fondo sigue pendiente de resolución por parte de la corte arbitral.

c) Litigios relacionados con el negocio de Servicios

En el negocio de Servicios existen litigios relacionados con el curso normal del negocio que corresponden a reclamaciones de carácter laboral, medioambiental y relativas a defectos o retrasos en la prestación de servicios, así como relativas a recuperabilidad de los saldos a cobrar a clientes por los que existe una provisión de 1 millón de euros a cierre del ejercicio (2 millones en 2012).

Respecto al negocio de Servicios España, el principal litigio que la sociedad tenía abierto a diciembre de 2012, era relativo a una demanda interpuesta por el propietario del suelo del vertedero de Guadalajara para la que reclamaba a Cespa una indemnización de 27 millones de euros por daños y perjuicios. Con fecha 1 de Octubre de 2013 se dictó laudo por el árbitro único poniendo fin al proceso desestimando la reclamación planteada.

Respecto al negocio de Servicios en el Reino Unido, el principal litigio se refiere al proceso de liquidación del contrato de Servicios con Cumbria County Council (CCC). Con motivo de la terminación del contrato en 2012 Amey reclamó al cliente un importe de 27,2 millones de libras, y en respuesta a dicha reclamación CCC interpuso una contra reclamación por importe de 22,4 millones de libras. En noviembre de 2013, Amey ha instado el inicio de un procedimiento judicial que se espera que se resuelva favorablemente en 2014 por lo que ha 31 de diciembre de 2013 no existe ninguna provisión registrada por este concepto.

Por otra parte, durante el ejercicio 2012, como consecuencia del siniestro producido en la planta de tratamiento que explota en régimen de concesión que obligó a su paralización, Amey Cespa WM, Ltd interpuso una reclamación al constructor de la misma. Durante el ejercicio 2013, se ha resuelto dicha reclamación habiendo recibido la sociedad una indemnización por parte del constructor que cubre la reparación de la planta. Durante el ejercicio 2013 el Grupo ha procedido a revertir la provisión dotada en el ejercicio anterior por 30 millones de euros (ver nota 23).

d) Litigios de carácter fiscal

Como se indica en la Nota 17, las compañías del grupo tienen abiertas diversas reclamaciones de carácter fiscal que tienen su origen en actas levantas por las autoridades fiscales españolas fundamentalmente en relación con el Impuesto sobre Sociedades y el Impuesto sobre el Valor Añadido de los ejercicios 2006 a 2010.

e) Otros litigios

Además de los litigios indicados anteriormente, es de destacar la existencia de determinadas reclamaciones por parte de Promociones Habitat S.A en relación con las garantías otorgadas bajo el contrato de compraventa de Ferrovial Inmobiliaria S.A., pendientes de resolución o de pago, cuyo importe se encuentra, a la fecha, debidamente provisionado en los estados financieros.

22.2 Garantías

a) Garantías o avales otorgados por terceros

En el desarrollo de sus actividades, el grupo está sujeto a posibles pasivos contingentes, por su naturaleza inciertos, relativos a la responsabilidad que se deriva de la ejecución de los diversos contratos que constituyen la actividad de sus diferentes divisiones de negocio.

Parte de dichos riesgos están cubiertos con contratos de seguros, como seguros de responsabilidad civil o de vicios de construcción.

Para cubrir dicha responsabilidad, el grupo tiene otorgados avales fundamentalmente a sus clientes. A 31 de diciembre de 2013 el saldo de avales otorgados era de 4.038 millones de euros (4.044 millones de euros en 2012).

A continuación se presenta una tabla del desglose de dicha cifra por áreas de negocio. La partida más significativa es la relativa a la división de construcción 2.751 millones de euros que corresponde fundamentalmente a avales relativos a la responsabilidad de las empresas constructoras por la ejecución y terminación de sus contratos de obras requeridos en los procesos de adjudicación.

Millones de euros	2013	2012
Construcción	2.751	2.881
Autopistas	190	322
Servicios	740	586
Aeropuertos	6	6
Resto	351	248
Total	4.038	4.044

Del importe total de avales del grupo, 219 millones de euros garantizan las inversiones comprometidas en el capital de proyectos de infraestructuras, que se mencionan en el apartado 3 de esta nota y 30 millones de euros garantizan posibles desembolsos de capital adicionales en proyectos sólo si se producen determinados eventos (capital contingente) tal y como se describe en el apartado b.1) de este epígrafe.

b) Garantías otorgadas por unas sociedades a favor de otras dentro del grupo

En general existen garantías otorgadas entre empresas del grupo para cubrir responsabilidades frente a terceros bien sea por relaciones contractuales, comerciales o financieras y que no tienen efectos en el Grupo consolidado.

No obstante a lo anterior, existen determinadas garantías otorgadas por sociedades ex-proyecto a sociedades de proyecto que debido a la calificación de la deuda de proyectos como deuda sin recurso, resulta relevante desglosar.

También resulta importante detallar aquellas garantías otorgadas en favor de sociedades puestas en equivalencia, sean o no de proyecto, en la medida en que las mismas podrían implicar en el futuro desembolsos adicionales en el capital de éstas si se llegasen a cumplir los eventos garantizados.

b.1) Garantías otorgadas a las sociedades proyectos integradas por Integración Global (capital contingente)

Como se menciona en la Nota 18 relativa a Posición Neta de Tesorería, la deuda financiera de proyectos de infraestructuras es una deuda sin recurso a los accionistas. No obstante existen garantías otorgadas por sociedades ex proyectos en favor de sociedades de proyecto, cuya ejecución, en el caso del cumplimiento del evento que las generen, podría implicar desembolsos en favor de estas últimas distintos del capital comprometido (dichas garantías se denominan capital contingente).

A continuación se desglosan de forma detallada las garantías de esta naturaleza vivas a 31 de diciembre de 2013; detallando la sociedad beneficiaria, el concepto que cubre la garantía y el importe máximo de las mismas.

Sociedad Beneficiaria (Proyecto)	Concepto Garantía	Importe
Auto-Estradas Norte Litoral	Garantía limitada a cubrir sobrecostes de expropiaciones	2
Azores	Garantía aportación capital en caso de situación de desequilibrio patrimonial de la concesionaria entre 2014 y 2017	11
R4 Madrid Sur	Garantía rescisión de la concesión	15
Ausol	Garantía para cubrir la Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda (CRSD) y la Cuenta de Reserva de Mantenimiento (CRM) en caso de déficit de caja	30
SH-130	Garantía ante sobrecostes en expropiaciones (13 millones de euros) y aportaciones de capital en supuesto de déficit de caja (2 millones de euros)	15
LBJ	Garantía para cubrir la cuenta de reserva del servicio de la deuda en el caso de que exista déficit de caja en el momento de entrada en explotación	32
NTE	Garantía para cubrir la cuenta de reserva del servicio de la deuda en el caso de que exista déficit de caja en el momento de entrada en explotación	25
Subtotal Garantías Proyectos Cintra		130
Desaladora Alicante	Garantías por obligaciones de restitución al banco derivadas de la resolución del contrato.	14
Conc. Prisiones Lledoners, S.A.	Garantías por obligaciones de restitución al banco derivadas de la resolución del contrato.	59
Concesion Prisiones Figueras	Garantías por obligaciones de restitución al banco derivadas de la resolución del contrato.	76
Subtotal Garantías Proyectos Construcción		149
Total Garantías Proyectos Infraestructuras Integración Global		279

Los importes relativos a las garantías corresponden al porcentaje de participación de Grupo Ferrovial en los distintos proyectos. A 31 de diciembre de 2013 se encuentran provisionadas las garantías correspondientes a la Sociedad R4 Madrid Sur y a la autopista de Azores por 26 millones de euros (ver nota 17).

b.2) Garantías otorgadas en favor de sociedades integradas por Puesta en Equivalencia

A continuación se desglosan los importes relativos a las garantías corresponden al porcentaje de participación de Grupo Ferrovial en relación a la financiación de los proyectos de infraestructuras que se integran por Puesta en Equivalencia (capital contingente).

Sociedad Beneficiaria	Concepto Garantía	Importe
407 East Extension (Cintra)	Capital contingente para eventualmente cubrir a las entidades financieras del riesgo de falta de fondos de la concesionaria durante el periodo de construcción	13
A-66 Benavente-Zamora (Cintra)	Garantía en caso de sobrecostes en expropiaciones y retrasos en cobro	3
Serrano Park (Cintra)	Garantía para cubrir las cuentas de reservas del servicio de la deuda y de mantenimiento en caso de déficit de caja	4
Urbicsa (Construcción)	Garantía para cubrir las cuentas de reservas del servicio de la deuda y de mantenimiento en caso de déficit de caja	53
Total Garantías Proyectos Infraestructuras Puesta en equivalencia		73

Adicionalmente existen diversas sociedades integradas por puesta en equivalencia, que ejecutan determinados contratos de servicios. Al ser sociedades constituidas con otros socios para la exclusiva ejecución de un contrato, los socios deben otorgar ante el cliente determinadas garantías técnicas sobre la correcta ejecución de los servicios prestados. Dicha garantía por lo tanto cubre el importe total del contrato.

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

A este respecto, destacan las garantías otorgadas por Amey en favor de las sociedades que ejecutan varios contratos de transporte de presos con el Ministerio de Justicia británico (396 millones al porcentaje de Amey) y de los contratos relativos al mantenimiento de viviendas para el Ministerio de Defensa británico (199 millones de euros al porcentaje de Amey), así como la garantía otorgada en favor de la sociedad que realiza el mantenimiento del aeropuerto de Doha (87 millones de euros al porcentaje de Ferrovial Servicios).

c) Garantías reales sobre activos propios

Las garantías reales sobre activos propios se describen en:

- Garantías sobre activos fijos, ver Nota 8.
- Garantías sobre inventarios, ver Nota 12.
- Garantías sobre depósitos o caja restringida, ver Nota 18.

d) Garantías recibidas de terceros

A 31 de diciembre de 2013 Ferrovial cuenta con garantías recibidas de terceros por un total de 673 millones de euros, fundamentalmente provenientes de la división de construcción en relación al cumplimiento de determinados derechos de los que son titulares principalmente las sociedades de Ferrovial Agromán en Estados Unidos por un importe total de 497 millones de euros, Grupo Budimex por 88 millones de euros y resto de sociedades constructoras por 82 millones de euros.

22.3 Compromisos de inversión

Según se describe en la Nota 1, los proyectos de infraestructuras desarrollados por el grupo, se desarrollan a través de contratos a largo plazo, en los que la sociedad titular del proyecto en el que el grupo participa, bien solo o con otros socios, y es el propio proyecto al que se adscribe la deuda externa necesaria para su financiación sin recurso del accionista, en las condiciones señaladas en la Nota 18. Desde un punto de vista de gestión, Ferrovial, por lo tanto, considera los compromisos de inversión en el capital de dichos proyectos, ya que la inversión en los activos está financiada por la propia deuda de los mismos.

Se muestran a continuación los compromisos de inversión asumidos por el grupo en relación a los fondos propios de sus proyectos:

Millones de euros	Vencimientos				TOTAL
	2014	2015	2016	2017 o más	
Inversiones en proyectos infraestructuras Integración Global	81	75	56	156	368
Autopistas	81	75	43	55	254
Servicios	0	0	13	101	114
Inversiones en proyectos infraestructuras Puesta Equivalencia	11	37	20	0	68
Autopistas	11	10	0	0	21
Servicios	0	27	20	0	47
TOTAL INVERSIONES EN PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS	92	112	76	156	436

A 31 de diciembre de 2013 los compromisos totales de inversión ascienden a 436 millones de euros (356 millones de euros en 2012). Este aumento neto de 101 millones de euros se asocian fundamentalmente a los nuevos proyectos adjudicados tanto en Grupo Amey como en Cespa por 114 millones de euros así como los compromisos de capital en la nueva autopista NTE 3A-3B por 144 millones de euros. Por otra parte, se han materializado durante el ejercicio 2013 los desembolsos asociados a las autopistas LBJ y NTE por 111 millones de euros, actualmente en construcción.

Como se ha indicado en el apartado a) de esta nota, parte de estos compromisos, en concreto, 222 millones de euros, están garantizados con parte de los avales mencionados en dicho apartado. Igualmente, se incluyen 15 millones de euros en las garantías mencionadas en el apartado b.1) correspondientes a capital contingente cuyo desembolso se considera altamente probable.

Adicionalmente, existen compromisos referentes a adquisición de inmovilizado material por importe de 321 millones de euros (253 millones de euros en 2012) en relación a adquisición de maquinaria o construcción de plantas de tratamiento dentro de la división de Servicios y otros compromisos de inversión pendientes por 21 millones de euros, fundamentalmente en relación a la adquisición de un 30% adicional de la sociedad Steel a largo plazo el cual se encuentra provisionada (ver nota 17) conforme al siguiente calendario de vencimientos:

Millones de euros	2014	2015	2016	2017 o más	TOTAL
Servicios	88	90	44	120	342

a) Compromisos por arrendamiento operativo y financiero

El gasto reconocido en la cuenta de resultados durante el ejercicio 2013 correspondiente a arrendamientos operativos asciende a 240 millones de euros (211 millones de euros en 2012).

Los pagos mínimos totales futuros por los arrendamientos operativos no cancelables como arrendatario son los siguientes:

Millones de euros	2013					
	CORPORACIÓN	CONSTRUCCIÓN	AUTOPISTAS	SERVICIOS	AEROPUERTOS	TOTAL
Menos de un año	5	21	3	39	0	63
Entre uno y cinco años	14	22	6	53	0	83
Más de cinco años	27	1	0	13	0	41
ARRENDATARIO	45	44	9	104	0	186

Millones de euros	2012					
	CORPORACIÓN	CONSTRUCCIÓN	AUTOPISTAS	SERVICIOS	AEROPUERTOS	TOTAL
Menos de un año	5	28	3	40	0	73
Entre uno y cinco años	18	20	7	68	0	105
Más de cinco años	29	4	0	12	0	51
ARRENDATARIO	52	52	10	120	0	230

No existen compromisos significativos en el grupo como arrendador en contratos de arrendamientos operativos.

b) Compromisos medioambientales

Se considera actividad medioambiental cualquier operación cuyo propósito principal sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medio ambiente.

Los gastos derivados de la protección y mejora del medio ambiente se imputan a resultados en el ejercicio en que se incurren, con independencia del momento en el que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada de naturaleza medioambiental, no cubiertas por las pólizas de seguros suscritas, se constituyen en el momento del nacimiento de la responsabilidad o de la obligación que determina la indemnización o pago. Dentro de estas provisiones destacan por su importancia las provisiones para clausura de vertederos mencionadas en la Nota 17 y cuyo saldo a 31 de diciembre de 2012 es de 94 millones de euros (88 millones en 2012).

23. Deterioros y enajenaciones

A continuación se presenta el desglose de los principales resultados relativos a deterioros y enajenaciones:

Resultados reconocidos en 2013:

Millones de euros	Impacto en el resultado antes de impuestos			Impacto en el resultado neto
	Antes de Ajustes de Valor Razonable	Ajustes de Valor Razonable	Total 2013	
Plusvalías por enajenaciones:	108	0	108	131
Heathrow Airport Holdings	40	0	40	82
Construcción Polonia	46	0	46	27
Join ventures Amey	20	0	20	20
Otros	1	0	1	1
Deterioros de valor	0	18	18	4
Deterioro y resultados por enajenaciones de inmovilizado	108	18	126	135

Plusvalías por enajenaciones

Durante el presente ejercicio ha tenido lugar una desinversión parcial de la participación que el grupo ostenta sobre HAH (Heathrow Airport Holdings, antigua BAA) (Nota 1.2). Con fecha efectiva 24 de octubre de 2013, Hubco Netherlands procedió a la venta del 8,65% de la participación que tenía en HAH, suponiendo el reconocimiento de una plusvalía de 40 millones de euros (82 millones de euros en el resultado neto atribuible a la sociedad dominante). Esta operación ha generado un resultado positivo a efectos del impuesto sobre sociedades por importe de 41 millones de euros (sin impacto en caja), ya que con la desinversión se ha materializado con carácter definitivo un crédito fiscal generado por la diferencia entre el importe inicialmente invertido en el capital de la sociedad y el precio final por el que se ha realizado la venta, que hasta entonces se había mantenido como pasivo por impuesto diferido. Tras esta

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

operación la participación indirecta de Ferrovial sobre HAH se sitúa en el 25%.

En diciembre de 2013, la división de Construcción ha procedido a la venta de su filial Danwood Sp. Z.o.o. al fondo de inversión Enterprise Investors por un importe de 57 millones de euros (Nota 1.2). Esta operación ha supuesto una plusvalía de 46 millones de euros (27 millones de euros en resultado neto).

Por último, en marzo 2013 Amey cerró la venta del 40% de sus joint ventures (Nota 1.2), sociedades que ejecutan proyectos a largo plazo, por 37 millones de libras, obteniéndose una plusvalía de 20 millones de euros (20 millones de euros en el resultado neto de la sociedad dominante). Tras la venta, la filial británica de Ferrovial Servicios mantiene un 10% de esta sociedad y la operación de los contratos.

Deterioros

Los deterioros netos de dotaciones y reversiones registrados en el ejercicio 2013 ascienden a 18 millones de euros.

Por un lado, se han producido reversiones de deterioros por 91 millones de euros en las divisiones de Autopistas (61 millones de euros con impacto en el neto de 45 millones de euros) y Servicios (30 millones de euros (Nota 17)) con impacto el neto de 23 millones de euros), principalmente por haber desaparecido las causas que provocaron su registro en ejercicios anteriores. Respecto a Autopistas, el principal impacto corresponde a las autopistas griegas (55 millones de euros antes de impuestos, que suponen 39 millones de euros en resultado neto), habiéndose revertido provisiones por avales tras el acuerdo alcanzado con la Administración griega acerca de la viabilidad del proyecto (ver Notas 9 y 17), así como a la reversión de 6 millones de euros referentes a una provisión por posibles reclamaciones relacionadas con la venta de las autopistas chilenas en 2010 (Nota 17). Por lo que respecta a Servicios, se ha revertido un deterioro dotado en años anteriores referente a una planta de tratamiento de residuos en el Reino Unido (Nota 17).

En sentido contrario, se han registrado deterioros de valor de -73 millones de euros en determinados activos que la compañía estima que su valor en libros era superior al valor recuperable. Los más significativos se producen en la división de autopistas (-55 millones de euros), entre los que destacan Ausol (-31 millones de euros, ver cuadro Nota 5.1), Euroscut Azores (-11 millones de euros, Nota 17), SH-130 (-7 millones de euros, Nota 7), Autopista M-203 (-6 millones de euros, Nota 17) así como en Servicios en la planta de residuos Albaida (-12 millones de euros, Nota 8).

El impacto en resultado neto, después de impuestos y minoritarios, del conjunto de deterioros y reversiones reconocidos es de 4 millones de euros.

Resultados reconocidos en 2012:

A continuación se presenta el desglose de los principales resultados relativos a ventas y deterioros de activos significativos reconocidos en 2012, así como su impacto en el resultado neto reconocido:

Millones de euros	Impacto en el resultado antes de impuestos			Impacto en el resultado neto
	Antes de Ajustes de Valor Razonable	Ajustes de Valor Razonable	Total 2012	
Plusvalías por enajenaciones:	115	0	115	186
Heathrow Airport Holdings	115	0	115	186
Deterioros de valor	0	-63	-63	-46
Deterioro y resultados por enajenaciones de inmovilizado	115	-63	52	140

24. Ingresos de explotación

El detalle de los ingresos de explotación del grupo a 31 de diciembre de 2013 se desglosa a continuación:

	Millones de euros	
	2013	2012
Cifra de Ventas	8.166	7.630
Otros ingresos de explotación	10	17
Total ingresos de explotación	8.176	7.647

En la cifra de ventas se encuentra recogida la remuneración financiera de los servicios prestados por las sociedades concesionarias que siguen el método de cuenta a cobrar por 149 millones de euros (144 millones de euros en 2012), tal y como se describe en la Nota 2.5.3.

Dentro de Otros ingresos de explotación se recogen fundamentalmente subvenciones de explotación recibidas en el ejercicio por 9 millones de euros (13 millones de euros en 2012).

25. Gastos de Personal

La composición de los gastos de personal es la siguiente:

	Millones de euros	
	2013	2012
Sueldos y salarios	1.922	1.704
Seguridad Social	382	357
Aportaciones a planes de pensiones	6	7
Pagos basados en sistemas retributivos vinculados a la acción	18	12
Otros gastos sociales	23	22
TOTAL	2.351	2.102

La evolución del número de trabajadores a 31 de diciembre de 2013 y 2012 por categoría profesional y separando entre hombres y mujeres se muestra en la tabla siguiente:

	2013			2012			Variación
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	
Consejeros	11	1	12	11	1	12	0,00%
Alta dirección	11	1	12	11	1	12	0,00%
Directivos	374	61	435	362	55	417	4,32%
Titulados sup. y de grado medio	6.607	2.057	8.664	5.618	1.867	7.485	15,75%
Administrativos	1.049	2.534	3.583	962	2.243	3.205	11,79%
Operarios y técnicos no titulados	39.382	14.010	53.392	30.187	12.537	42.724	24,97%
Total	47.434	18.664	66.098	37.151	16.704	53.855	22,73%

La plantilla media por divisiones de negocio es la siguiente:

	2013			2012			Variación
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	
Construcción	11.347	1.529	12.875	12.238	1.717	13.956	-1.081
Corporación	195	141	336	193	140	333	3
Inmobiliaria	41	51	92	25	41	66	26
Servicios	31.204	16.151	47.355	25.967	14.706	40.673	6.682
Autopistas	608	292	900	606	301	907	-7
Aeropuertos	19	10	29	17	10	27	2
Total	43.414	18.174	61.587	39.046	16.915	55.962	5.625

La principal variación del ejercicio se produce por la incorporación en el perímetro de consolidación de la sociedad Enterprise, tal y como se comenta en la Nota 1.2 que supone la incorporación de 7.700 trabajadores en 2013.

26. Resultado financiero

La siguiente tabla muestra en detalle la variación del resultado financiero por conceptos en 2012 y 2013. Se presenta separado el resultado de proyectos del de sociedades ex-proyectos y dentro de cada uno de ellos se distingue entre resultado financiero por financiación, que incluye gastos financieros por créditos y préstamos con entidades de crédito y bonos, así como rendimientos generados por inversiones financieras y préstamos otorgados, y el resultado financiero por derivados y otros, que recoge el impacto de la valoración a valor razonable de las coberturas no eficientes, así como otros ingresos y gastos que no corresponden a financiación.

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Millones de euros	2013	2012	Variación (%)
<i>Ingresos financieros por financiación</i>	2	3	-38%
<i>Gastos financieros por financiación</i>	-339	-301	13%
Resultado financiación de proyectos de infraestructuras	-337	-298	13%
<i>Resultado derivados y otros ajustes valor razonable</i>	7	2	199%
<i>Resto de resultado financiero</i>	-7	-6	17%
Resto resultado financiero proyectos de infraestructuras	0	-4	-104%
Total Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-337	-302	12%
<i>Ingresos financieros por financiación</i>	20	25	-18%
<i>Gastos financieros por financiación</i>	-73	-57	29%
Resultado financiero por financiación sociedades ex-proyectos	-53	-32	64%
<i>Resultado derivados y otros ajustes valor razonable</i>	72	46	58%
<i>Resto de resultado financiero</i>	-15	-13	16%
Resto resultado financiero sociedades ex-proyectos	57	33	75%
Total Resultado financiero de sociedades ex-proyectos	5	1	709%
Resultado financiero	-333	-301	10%

El resultado financiero por financiación de las sociedades proyectos de infraestructuras asciende a -337 millones de euros (-298 millones de euros a 31 de diciembre de 2012). De este resultado -339 millones de euros corresponden al coste de la financiación externa de estas sociedades, que se ve ligeramente compensado por la remuneración devengada por los saldos mantenidos en tesorería y equivalentes e inversiones financieras a largo plazo (principalmente caja restringida) por importe de 2 millones de euros.

Asimismo, se recoge también el efecto de las activaciones de gastos financieros de los proyectos en construcción, tal y como se muestra en el siguiente detalle:

Millones de euros	2013			2012		
	Resultado de financiación proyectos de infraestructuras	Gasto e ingreso financiero devengado	Gasto e ingreso activado en periodo de construcción	Gasto e ingreso financiero devengado	Gasto e ingreso activado en periodo de construcción	Gasto e ingreso financiero en PyG
Total		-421	84	-337	-405	107
						-298

Dentro del resto de resultado financiero de proyectos de infraestructuras, se incluye fundamentalmente el efecto de derivados no eficientes, diferencias de cambio y otros resultados con la consideración de financieros, pero no directamente vinculados a la financiación.

Por lo que respecta a las sociedades ex-proyectos, el resultado por financiación alcanza los -53 millones de euros (-32 millones de euros a 31 de diciembre de 2012), correspondientes al coste de la deuda externa por -73 millones de euros donde se incluye el impacto por la amortización del préstamo corporativo en el ejercicio por -16 millones de euros (ver Nota 18) y a los ingresos financieros obtenidos principalmente de las inversiones financieras realizadas por 20 millones de euros.

El resto de resultado financiero corresponde fundamentalmente al impacto de los derivados que no se consideran eficientes, entre los que destacan los equity swaps que el grupo tiene contratados para cubrir el impacto patrimonial de los planes de opciones sobre acciones (ver Nota 11) con un impacto positivo en el año de 68 millones de euros, derivado de la mejora de la cotización de la acción. Se incluyen también dentro de este apartado otros conceptos como costes de avales e intereses de demora.

27. Resultado por acción

a) Resultado básico por acción:

A continuación se presenta el cálculo del resultado básico por acción atribuido a la sociedad dominante:

	2013	2012
Resultado neto atribuible a la sociedad dominante (millones euros)	727	692
Número medio ponderado de acciones en circulación (miles acciones)	733.510	733.510
Menos número medio acciones propias (miles de acciones)	0	0
Número medio de acciones para determinar el beneficio básico por acción	733.510	733.510
Resultado básico por acción (euros)	0,99	0,94

b) Resultado diluido por acción:

Al 31 de diciembre de 2013 y a 31 de diciembre de 2012, en el grupo no existen acciones ordinarias potencialmente dilutivas ya que no ha existido emisión de deuda convertible y los sistemas retributivos vinculados a la acción o establecidos mediante entrega de opciones sobre acciones comentados en la Notas 32 respectivamente de la presente memoria, no van a suponer ampliación de capital alguna para el grupo debido al funcionamiento de estos descrito en dicha Notas, y por lo tanto en ningún caso se prevé la existencia de efectos dilutivos debidos a dichos sistemas en el momento de su ejercicio por los empleados.

28. Flujo de caja

El estado financiero de flujo de caja ha sido elaborado conforme a los criterios establecidos en la NIC 7. En la presenta nota se realiza un desglose adicional. Dicho desglose se realiza conforme a los criterios internos establecidos por la compañía a efectos de la evolución de sus negocios, que en algunos casos difieren de los criterios establecidos en la NIC 7. Los principales criterios aplicados son:

- El Grupo separa, con el objeto de poder dar una explicación más apropiada de la tesorería generada, el flujo de caja entre los "flujos de caja excluidos los proyectos de infraestructuras", que consideran las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras como una participación financiera, consignando por lo tanto como flujo de inversiones las inversiones en capital de dichas sociedades y como flujo de operaciones los retornos obtenidos de dichas inversiones (dividendos y devoluciones de capital) y el "flujo de caja de proyectos de infraestructuras", donde se recogen los flujos de actividad y financiación derivados de las operaciones de dichas sociedades.

- Por otro lado, el tratamiento que se da a los intereses recibidos de la tesorería y equivalentes es distinto al del estado financiero de flujo de caja realizado conforme a NIC 7, ya que se incluyen dentro del flujo de financiación, minorando el importe de intereses pagados en la partida "flujo de intereses".

- Por último, dicho flujo intenta explicar la evolución de la posición neta de tesorería, como saldo neto de deuda financiera y tesorería y equivalentes y caja restringida. Este criterio, también difiere del establecido en la NIC 7, que explica la variación de la tesorería y equivalentes.

Diciembre 2013

	Diciembre 2013 (cifras en millones de euros)			
	Flujo de caja excluidas proyectos de infraestructuras	Flujo de caja proyectos de infraestructuras	Eliminaciones	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO
RBE	569	365	0	934
Cobro dividendos	489	0	-24	465
Pago de impuestos	-48	-34	0	-82
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros	39	-59	0	-20
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	-44	-286	0	-330
Flujo de capital procedente de socios externos	0	269	-152	117
Pago de dividendos	-523	-26	24	-525
Variación tipo de cambio	-47	151	0	104
Salida perímetro/ Mantenedos vta./Pta. Equivalencia	-15	0	0	-15
Otros movimientos de deuda (no flujo)	-49	-97	0	-146
Flujo de Financiación	-678	12	-128	-794
Variación posición neta de tesorería	180	-421	0	-241
Posición inicial	1.484	-6.595	0	-5.111
Posición final	1.663	-7.015	0	-5.352

Diciembre 2012

	Diciembre 2012 (cifras en millones de euros)			
	Flujo de caja excluidas proyectos de infraestructuras	Flujo de caja proyectos de infraestructuras	Eliminaciones	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO
RBE	569	358	0	927
Cobro dividendos	387	0	-24	363
Pago de impuestos	-30	-19	0	-50
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros	-12	-44	0	-56
Flujo de operaciones	914	295	-24	1.184
Inversión	-320	-798	168	-949
Desinversión	893	0	0	893
Flujo de inversión	573	-798	168	-56
Flujo de actividad	1.486	-503	145	1.128
Flujo de intereses	-33	-286	0	-318
Flujo de capital procedente de socios externos	0	303	-168	135
Pago de dividendos	-826	-25	24	-827
Variación tipo de cambio	6	56	0	62
Salida perímetro/ Mantenidos vta./Pta. Equivalencia	0	0	0	0
Otros movimientos de deuda (no flujo)	-57	-63	0	-120
Flujo de Financiación	-909	-14	-145	-1.068
Variación posición neta de tesorería	577	-517	0	60
Posición inicial	907	-6.077	0	-5.171
Posición final	1.484	-6.595	0	-5.111

En el Informe de gestión se incluye información detallada sobre la evolución del Flujo de Caja.

29. Retribuciones del Consejo de Administración

29.1.- Retribuciones estatutarias del Consejo de Administración

El cuadro siguiente muestra de manera individualizada la retribución estatutaria de los miembros del Consejo de Administración devengada durante los ejercicios 2013 y 2012. Esta tabla no incluye la retribución percibida por los Consejeros Ejecutivos por el ejercicio de sus funciones ejecutivas en la Compañía, las cuales son desarrolladas en el apartado 29.2.

CONSEJERO (a)	(Importes en miles de euros)							
	2013				2012			
	Asignación Fija	Dietas	Remanente	Total	Asignación Fija (a)	Dietas	Remanente	Total
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	35,0	85,8	110,2	231,0	35,0	86,0	105,0	226,0
Santiago Bergareche Busquet	35,0	47,9	96,4	179,3	35,0	48,5	91,9	175,4
Joaquín Ayuso García	35,0	42,9	68,9	146,8	35,0	43,0	65,6	143,6
Iñigo Meirás Amusco	35,0	42,9	55,1	133,0	35,0	43,0	52,5	130,5
Jaime Carvajal Urquijo	35,0	47,3	55,1	137,4	35,0	47,5	52,5	135,0
Portman Baela, S.L.	35,0	45,1	55,1	135,2	35,0	45,0	52,5	132,5
Juan Arena de la Mora	35,0	64,9	55,1	155,0	35,0	62,5	52,5	150,0
Gabriele Burgio	35,0	58,3	55,1	148,4	35,0	55,0	52,5	142,5
María del Pino y Calvo-Sotelo	35,0	39,6	55,1	129,7	35,0	40,0	52,5	127,5
Santiago Fernández Valbuena	35,0	45,1	55,1	135,2	35,0	41,0	52,5	128,5
José Fernando Sánchez-Junco Mans	35,0	42,9	55,1	133,0	35,0	40,0	52,5	127,5
Karlov S.L.	35,0	36,3	55,1	126,4	35,0	33,0	52,5	120,5
TOTAL	420,0	599,0	771,4	1.790,4	420,0	584,5	735,0	1.739,5

(a) Permanencia en el cargo. A falta de indicación, el ejercicio completo.

El actual régimen retributivo de la Sociedad, regulado en el artículo 57 de sus Estatutos Sociales, consiste en la fijación por la Junta de una cantidad anual y total para todos los miembros del Consejo de Administración.

La Junta General de Accionistas de la Sociedad celebrada el 22 de octubre de 2009¹ estableció la retribución anual para el conjunto del Consejo de Administración en 1.772,7 miles de euros, en consideración al número de sus componentes en el momento de la aprobación (trece). Según los acuerdos de la misma Junta, si su número se incrementase o disminuyese, el importe anual conjunto debería ajustarse en consecuencia y en función del tiempo de permanencia en el cargo de los Consejeros entrantes o salientes.

Asimismo, la Junta General de Accionistas determinó que, para ejercicios sucesivos al de 2009, dicho importe se revisará automáticamente con arreglo a la variación del Índice de Precios al Consumo.

En aplicación de estos acuerdos² el importe conjunto anual correspondiente al ejercicio 2013 quedó establecido en 1.790,2 miles de euros para los doce miembros del Consejo de Administración.

Según lo dispuesto en el artículo 57 de los Estatutos Sociales, corresponde al Consejo de Administración determinar en cada ejercicio la distribución entre sus miembros del importe conjunto anual fijado por la Junta General de Accionistas, que se compone de los siguientes conceptos:

(i) Asignación fija, establecida en 420 miles de euros brutos anuales para los doce componentes del Consejo de Administración existentes al cierre del año 2013. Esta suma no ha experimentado variación respecto del ejercicio 2012.

(ii) Dietas por asistencia efectiva a las reuniones del Consejo de Administración y de sus Comisiones Delegadas o asesoras.

La cantidad total devengada correspondiente a 2013 en concepto de dietas ha sido de 599,0 miles de euros. Los importes por reunión se han incrementado en un diez por ciento en 2013 quedando fijados en los siguientes importes: Consejo de Administración: 3,3 miles de €/reunión; Comisión Ejecutiva: 2,2 miles de €/reunión; Comisión de Auditoría y Control: 2,2 miles de €/reunión; Comisión de Nombramientos y Retribuciones: 1,7 miles de €/reunión. El importe de las dietas devengadas por los Presidentes de todos estos órganos duplica los importes indicados.

(iii) Y la menor de las siguientes cantidades: (a) el remanente que, después de la deducción de los dos conceptos anteriores, reste para alcanzar el importe total y conjunto fijado por la Junta General, o (b) una cantidad equivalente al 0,5% de los resultados consolidados del ejercicio atribuibles a la Sociedad.

Para el ejercicio 2013, y siendo superior la cifra correspondiente al 0,5% de los resultados consolidados del ejercicio atribuibles a la Sociedad, procede distribuir por este tercer concepto el remanente descrito en la letra (a), es decir, la suma de 771,2 miles de euros brutos. Para su distribución, ese importe resultante se divide entre 14 aplicando al cociente los siguientes factores en la asignación de importes individualizados: Presidente del Consejo: *2; Vicepresidente Primero *1,75; Vicepresidente Segundo *1,25 y resto de miembros del Consejo *1.

De conformidad con lo establecido en los acuerdos del Consejo de Administración, el importe devengado bajo este tercer concepto queda sujeto a la inversión obligatoria en acciones de la Sociedad. La compra de acciones, en una operación única, tendrá lugar en la primera sesión hábil bursátil siguiente a la fecha límite que tenga establecida la CNMV para el envío de la información financiera periódica una vez celebrada la Junta General de Accionistas que haya dado aprobación a los estados financieros del ejercicio. Las acciones adquiridas sólo pueden ser desinvertidas por el interesado una vez transcurridos tres ejercicios completos después del de su adquisición.

En relación con el ejercicio 2013, el Consejo de Administración de Ferrovial, S.A. tiene previsto formular y poner a disposición de los accionistas el Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros al que se refiere el art. 61 ter de la Ley del Mercado de Valores.

En dicho informe se describirán aspectos relativos a la política de remuneraciones de la Sociedad para el año 2013, la prevista para años futuros, el resumen global de cómo se aplicó la política de retribuciones durante el ejercicio 2013, así como el detalle de las retribuciones individuales devengadas por cada uno de los Consejeros durante el ejercicio 2013.

29.2.- Retribución individualizada de los Consejeros Ejecutivos

a) Retribuciones devengadas en el ejercicio 2013 y 2012.

Los dos Consejeros que tenían la condición de Ejecutivos en 2013 y los tres que tenían dicha condición en 2012, devengaron la siguiente retribución por el ejercicio de sus funciones, independientemente de las retribuciones mencionadas en el apartado anterior.

¹ Bajo la denominación Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A.

² La variación del IPC interanual del mes de diciembre de 2012 fue del 2,9%, porcentaje aplicado a la revisión automática de la retribución del Consejo de Administración.

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

(Importes en miles de euros)		2013					
RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS	Retribución Fija	Retribución Variable	Consejos otras sociedades filiales	Ejercicio Opciones sobre acciones	Primas S. Vida	Planes de acciones (1)	Total 2013
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	1.175,00	2.063,00	0	0	5,01	1.875,00	5.118,01
Joaquín Ayuso García	0	0	37,77	413,38	0	625,00	1.076,15
Iñigo Meirás Amusco	970,00	1.854,00	0	118,65	3,14	1.875,00	4.820,79
TOTAL	2.145,00	3.917,00	37,77	532,03	8,15	4.375,00	11.014,95

(1) En marzo de 2013, habiéndose cumplido íntegramente las condiciones acordadas, se ha abonado un número de acciones equivalente a las unidades asignadas en 2010, una vez practicadas las retenciones correspondientes. Se comunicó a la CNMV con fecha 12/03/2013.

(Importes en miles de euros)		2012					
RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS	Retribución Fija	Retribución Variable	Consejos otras sociedades filiales	Ejercicio Opciones sobre acciones	Primas S. Vida	Planes de acciones	Total 2012
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	1.150,00	1.970,00	0	318,61	4,67	0	3.443,28
Joaquín Ayuso García (2)	900	848,02	46,87	318,2	5,65	0	2.118,74
Iñigo Meirás Amusco	950	1.770	0	127,44	2,97	0	2.850,41
TOTAL	3.000,00	4.588,02	46,87	764,25	13,29	0	8.412,43

(2) En compensación por la pérdida de la condición de Alto Directivo de la Sociedad y consiguiente extinción de la relación de Alta Dirección se abonaron en 2012 a D. Joaquín Ayuso, 8.100 miles de euros brutos (cifra sujeta en su totalidad a IRPF). D. Joaquín Ayuso cesó en sus funciones ejecutivas con fecha 29 de noviembre de 2012.

b) Sistemas de retribución ligados a la evolución de la acción

El detalle de los planes de opciones sobre acciones y planes de entrega de acciones vinculados a objetivos otorgados a los Consejeros Ejecutivos y vivos a 31 de diciembre de 2013 es el siguiente:

PLANES DE OPCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS Situación a 31.12.2013	Opciones sobre acciones		Nº de acciones equivalentes	Precio de ejercicio €	% Capital Social
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Plan 2006	786.400	786.400	15,94	0,107
	Plan 2008	1.179.600	1.179.600	11,69	0,161
Joaquín Ayuso García (1)	Plan 2006	786.400	786.400	15,94	0,107
	Plan 2008	929.600	929.600	11,69	0,132
Iñigo Meirás Amusco	Plan 2006	400.000	400.000	15,94	0,055
	Plan 2008	590.000	590.000	11,69	0,08

(1) J.Ayuso conserva derechos sobre estos planes que le fueron otorgados cuando era Consejero Ejecutivo.

Tal y como se menciona en la Nota 30.a de la presente memoria en estos planes se ha revisado el precio de ejercicio por las razones comentadas en la misma. En concreto en este caso, dicho ajuste supone una reducción del precio de ejercicio de 0,54 euros para el plan de 2006 y 0,43 euros para el plan de 2008, quedando por lo tanto los precios de ejercicio en 15,94 euros para el plan de 2006 y en 11,69 euros para el de 2008. Las primas a cargo del beneficiario fueron 0,5 euros para el plan de 2006 y 0,495 euros para el del 2008.

PLAN ENTREGA ACCIONES VINCULADO A OBJETIVOS CONSEJEROS EJECUTIVOS Situación a 31.12.2013	Unidades		Nº de derechos de voto	% derechos de voto
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Asignación 2011	132.000	132.000	0,018%
	Asignación 2012	122.000	122.000	0,017%
	Asignación 2013	104.650	104.650	0,014%
Iñigo Meirás Amusco	Asignación 2011	132.000	132.000	0,018%
	Asignación 2012	122.000	122.000	0,017%
	Asignación 2013	104.650	104.650	0,014%

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Las características generales de ambos Planes se encuentran detalladas en la Nota 30.a de la presente memoria relativa a sistemas retributivos vinculados a la acción.

29.3. Retribución de los miembros del Consejo de Administración por pertenencia a otros órganos de administración de sociedades del grupo o asociadas

Los Consejeros de Ferrovial, S.A., tanto Ejecutivos como Externos, que a su vez son miembros de los órganos de administración de otras sociedades del grupo o asociadas, han percibido en 2013 por este concepto 37,7 miles de euros (en 2012, 46,9 miles de euros).

29.4.- Fondos y planes de pensiones o primas de seguros de vida

Al igual que en 2012, durante el ejercicio 2013 no se ha realizado aportación alguna en concepto de fondos o planes de pensiones a favor de antiguos o actuales miembros del Consejo de Administración de la Sociedad. De la misma forma, no se han contraído obligaciones por estos conceptos durante el año.

Por lo que se refiere al pago de primas de seguros de vida, la Sociedad tiene suscritas pólizas de seguro en cobertura del riesgo de fallecimiento (que supusieron en 2013 el pago de 8,15 miles de euros y 13,3 miles de euros en 2012), de las que son beneficiarios los Consejeros Ejecutivos.

Por la pertenencia de los Consejeros de Ferrovial, S.A. a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de sociedades del grupo y asociadas no se han efectuado aportaciones ni contraído obligaciones en concepto de fondos y planes de pensiones. Tampoco se han satisfecho primas de seguros de vida. La situación fue idéntica en el ejercicio 2012.

29.5.- Anticipos y créditos

A 31 de diciembre de 2013 no existían anticipos ni créditos a los Consejeros por parte de la Sociedad o por la pertenencia de éstos a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de entidades del grupo o asociadas.

29.6.- Retribuciones de la Alta Dirección

Los miembros de la Alta Dirección de la Sociedad han devengado conjuntamente durante el ejercicio 2013 la siguiente retribución:

RETRIBUCIONES DE LA ALTA DIRECCIÓN	(miles de euros)	
	2013	2012
Retribución fija	4.403,8	4.431,7
Retribución variable	5.165,0	5.348,6
Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos	6.712,5	0
Ejercicio de planes retributivos de planes de opciones sobre acciones y/o otros instrumentos financieros (ver descripción)	1.388,7	1.386,8
Retribución en tanto que miembros de órganos de administración de otras sociedades del grupo, multigrupo o asociadas	25,0	24,5
Aportaciones a fondos o planes de pensiones u obligaciones contraídas por estos conceptos	[-]	[-]
Primas de seguro	16,8	19,7
TOTAL	17.711,8	11.211,3

Las retribuciones expresadas corresponden a los titulares de los cargos siguientes: Secretario General, Director General Económico-Financiero, Director General de Recursos Humanos, Director General de Construcción, Director General de Inmobiliaria, Director General de Servicios, Director General de Aeropuertos, Director General de Autopistas, Director General de Sistemas de Información e Innovación, Director de Auditoría Interna, Director de Comunicación y Responsabilidad Corporativa y Directora de Estrategia Corporativa.

No se incluye la retribución de los miembros de la Alta Dirección que han sido al tiempo Consejeros Ejecutivos por haber quedado indicada con anterioridad.

Asimismo, la Sociedad tiene implantado un sistema de retribución flexible, denominado "Flexibility Plan", que proporciona a los empleados la posibilidad de modificar de forma voluntaria su paquete retributivo de acuerdo a sus necesidades personales, sustituyendo parte de la retribución por la entrega de determinadas retribuciones en especie. Entre estos productos se incluye un seguro colectivo de vida y ahorro vinculado a jubilación. Los partícipes pueden solicitar que una parte de su retribución bruta anual sea satisfecha por la Compañía, en concepto de prima, a una póliza de seguro colectivo de vida y ahorro vinculado a jubilación. Por

este concepto la Alta Dirección ha solicitado a la Compañía aportaciones por valor de 215,0 miles de euros en sustitución de las retribuciones mencionadas en el cuadro anterior (en 2012 301,5 miles de euros).

29.7.- Relación entre retribución obtenida y resultados de la sociedad

Siguiendo las mejores prácticas en materia de retribución de consejeros y altos directivos, una parte de la retribución de los Consejeros de Ferrovial, S.A. está ligada a los resultados consolidados del ejercicio atribuibles a la Sociedad. Del mismo modo, la retribución variable de los Consejeros Ejecutivos y Altos Directivos de la Sociedad está ligada a diversas métricas de resultados y rentabilidad, tanto corporativos como de área de negocio.

Ferrovial, S.A. cuenta, por tanto, con un sistema de retribución variable estrechamente ligado a las medidas de rendimiento de la Sociedad.

En este sentido, la obtención de un resultado consolidado atribuible a la Sociedad, en 2013, de 727,2 millones de euros ha permitido el abono de 771,2 miles de euros en concepto de remanente a los miembros del Consejo de Administración.

Por lo que respecta a los miembros del Consejo que desarrollan funciones ejecutivas, el cumplimiento de los objetivos de resultados y rentabilidad establecidos al comienzo del ejercicio 2013 ha permitido abonar una retribución variable total agregada de 3.917,0 miles de euros.

29.8.- Otra información sobre la retribución

Con relación a los miembros de la Alta Dirección, incluido un Consejero Ejecutivo, los contratos entre Sociedad y Directivo contemplan de forma expresa el derecho a percibir las indemnizaciones establecidas en el artículo 56 del Estatuto de los Trabajadores en caso de despido improcedente.

Con la finalidad de fomentar su fidelidad y permanencia, se ha reconocido un esquema retributivo de carácter diferido a diez integrantes de la Alta Dirección, incluido un Consejero Ejecutivo. Este concepto consiste en una retribución extraordinaria que sólo se hará efectiva cuando ocurra alguna de las siguientes circunstancias:

- Desvinculación del Alto Directivo por mutuo acuerdo al alcanzar una determinada edad.
- Despido improcedente o abandono de la empresa a iniciativa de ésta sin mediar causa de despido, con anterioridad a la fecha en la que el Alto Directivo alcance la edad inicialmente acordada, si fuese de importe superior a la que resulte de la aplicación del Estatuto de los Trabajadores.
- Fallecimiento o invalidez del Alto Directivo.

Para la cobertura de tal incentivo, la compañía anualmente realiza aportaciones a un seguro colectivo de ahorro, del que la propia Sociedad resulta ser tomador y beneficiario, cuantificadas según un determinado porcentaje de la retribución total dineraria de cada Alto Directivo. La cuantía de las aportaciones realizadas durante el ejercicio 2013 ha ascendido a 1.883,5 miles de € (2.580,6 miles € en 2012), de los que 437,8 miles de € corresponden a Consejeros Ejecutivos.

Ocasionalmente se producen contrataciones en ámbitos directivos no pertenecientes a la Alta Dirección, principalmente extranjeros, en las que se han utilizado cláusulas que contemplan indemnizaciones para casos de despido improcedente.

Los contratos suscritos con dos miembros de la Alta Dirección establecen derechos adicionales a su favor, entre los que figuran obligaciones de preaviso por parte de la Sociedad en caso de despido improcedente.

30. Sistemas retributivos vinculados a acciones

a) Sistema retributivo mediante entrega de opciones sobre acciones

Hasta el 2008 Ferrovial utilizó como sistema retributivo la entrega de opciones sobre acciones. Los planes de opciones sobre acciones vivos a 31 de diciembre de 2013 son los siguientes:

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Participes	Fecha Aprobación	Fecha Plazo Máximo Ejecución	Precio Ej.	Op. Vivas 2013
Directivos 05 - Ferrovial (adicional)	01/08/2006	31/07/2014	14,89 €	160.000
Directivos 05 - Ferrovial (adicional)	30/10/2006	29/10/2014	16,02 €	115.200
Directivos 05 - Ferrovial (adicional)	25/01/2007	24/01/2015	17,59 €	73.600
Directivos 05 - Ferrovial (adicional)	03/07/2007	02/07/2015	17,74 €	14.400
Directivos 05 - Cintra (adicional)	25/07/2007	24/07/2015	10,65 €	39.582
Altos Directivos 06 - Ferrovial	04/05/2006	03/05/2014	15,94 €	2.908.800
Altos Directivos 06 - Ferrovial (adicional)	03/07/2007	02/07/2015	17,74 €	228.000
Directivos 07 - Ferrovial	23/11/2007	22/11/2015	14,35 €	5.004.600
Directivos 07-Cintra	23/11/2007	22/11/2015	10,35 €	364.262
Altos Directivos 08 - Ferrovial	26/04/2008	25/04/2016	11,69 €	4.958.200
Número de acciones al final del ejercicio				13.866.644

Estos planes de opciones sobre acciones incluyen los mencionados anteriormente en la nota 29 sobre retribuciones a los consejeros ejecutivos y miembros de la alta dirección.

En el ejercicio 2013 se han producido modificaciones en el precio de ejercicio de estas opciones (que fue comunicado a la CNMV el 25/02/2013). Dicho ajuste responde al cambio de valor sufrido por las opciones vivas, al resultar los dividendos efectivamente distribuidos superiores a los considerados en el día de otorgamiento para el cálculo de la prima a pagar por los directivos. El impacto de esta modificación en la cuenta de resultados de 2013 ha sido de un gasto por importe de 2,6 millones de euros.

Todos los planes de opciones sobre acciones contienen un plazo para obtener el derecho a su ejercicio de 3 años desde la fecha de concesión de las mismas y un periodo de ejercicio propiamente dicho de 5 años siempre que se cumplan unas tasas mínimas de rentabilidad sobre fondos propios consolidados o determinados ratios de rentabilidad sobre activos productivos.

El resumen del movimiento de los planes de opciones sobre acciones de la sociedad de 2013 y 2012, se detalla a continuación:

	2013	2012
Número de opciones al inicio del ejercicio	20.021.771	25.533.963
Planes concedidos	0	0
Renuncias y otros	-840.436	-490.800
Vencimientos planes	-4.076.960	0
Opciones ejercitadas	-1.237.731	-5.021.392
Número de opciones al final del ejercicio	13.866.644	20.021.771

Al encontrarse los anteriores planes en periodo de ejercicio no generan gastos de personal de forma regular. No obstante, en el ejercicio se han registrado gastos por regularizaciones por importe de -1 millón de euros, debido a la anulación de los costes de personal incurridos en años anteriores en opciones que han sido objeto de renuncias por los adjudicatarios (-1 millones de euros en 2012).

b) Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos

A partir del ejercicio 2009 la Sociedad decidió utilizar como sistema retributivo la entrega de acciones vinculada a objetivos.

Así, el 17 de diciembre de 2009 la Sociedad decidió utilizar como sistema retributivo un plan vigente por 3 años consistente en la entrega de acciones de Ferrovial, S.A.

El número total de acciones que podrá concederse anualmente al amparo de este Plan no podrá exceder de 2.420.000, representativas del 0,33% del capital social de Ferrovial, S.A.

Consiste en la asignación a sus beneficiarios de un número de unidades que servirán como base para determinar el número final de acciones que podrán recibir como consecuencia de su participación en el Plan.

La entrega dependerá de la permanencia en la compañía durante un plazo de tres años (salvo circunstancias especiales) y de la obtención durante este periodo de maduración de unas tasas calculadas en función, por un lado, del flujo de actividad y, por otro, de la relación entre el resultado bruto de explotación y los activos netos productivos.

El Plan se dirige tanto a Consejeros Ejecutivos, miembros de la Alta Dirección, como al resto de Directivos. La aplicación de este programa a Consejeros Ejecutivos y a la Alta Dirección fue autorizada por la Junta General de Accionistas celebrada el día 29 de junio de 2010.

El 19 de diciembre de 2012 el Consejo de Administración aprobó un nuevo plan retributivo vigente por 3 años consistente en la entrega de acciones de Ferrovial, S.A. El número total de acciones que podrán concederse anualmente al amparo de este Plan no podrá exceder de 1.900.000, representativas del 0,26% del capital social de Ferrovial, S.A. Las condiciones para la entrega y vigencia son similares a las del Plan previo explicado anteriormente, con la inclusión de una condición adicional, vinculada al retorno total para el accionista en relación con un grupo de comparación. La aplicación de este Plan a Consejeros Ejecutivos y a la Alta Dirección fue autorizada por la Junta General de Accionistas celebrada el día 22 de marzo de 2013.

El resumen de los movimientos en los mencionados sistemas retributivos durante los ejercicios 2013 y 2012 es el siguiente:

	2013	2012
Número de acciones al inicio del ejercicio	5.829.974	4.117.600
Planes concedidos	1.581.049	1.854.969
Planes liquidados	-2.003.400	0
Renuncias y otros	-129.299	-94.671
Acciones ejercitadas	-77.499	-47.924
Número de acciones al final del ejercicio	5.200.825	5.829.974

Estos planes de entrega de acciones incluyen los mencionados anteriormente en la nota 29 sobre retribuciones a los consejeros ejecutivos y miembros de la alta dirección.

Los gastos de personal registrados en relación con estos sistemas retributivos ascienden durante el ejercicio 2013 a 18 millones de euros (13 millones de euros en 2012), los cuales se valoran como un futuro, por lo que se descuenta al valor de la acción a fecha de otorgamiento el valor actual de los dividendos previstos hasta fecha de entrega utilizando para dicho descuento una tasa de rentabilidad equivalente al coste medio de la deuda para el plazo de entrega de los mismos.

31. Información sobre operaciones con partes vinculadas

Aprobación de transacciones

Conforme a lo establecido en el Reglamento del Consejo de Administración, toda transacción profesional o comercial de las personas que luego se citan con Ferrovial, S.A. o sus sociedades filiales requiere la autorización del Consejo, previo informe de la Comisión de Auditoría y Control. Tratándose de transacciones ordinarias con Ferrovial, S.A, bastará que el Consejo de Administración apruebe, de forma genérica, la línea de operaciones. La autorización no es precisa, sin embargo, en aquellas transacciones que cumplan simultáneamente estas tres condiciones:

- 1º Que se realicen en virtud de contratos cuyas condiciones estén estandarizadas y se apliquen en masa a muchos clientes.
- 2º Que se realicen a precios o tarifas establecidos con carácter general por quien actúe como suministrador del bien o servicio de que se trate.
- 3º Que su cuantía no supere el 1% de los ingresos anuales de la Sociedad.

A este régimen se encuentran sometidos:

- Los Consejeros de Ferrovial, S.A. El solicitante de la autorización se ausentará de la sala de reuniones mientras el Consejo delibera y vota sobre ella, y no podrá ejercer ni delegar su derecho de voto.
- Los accionistas de control.
- Las personas físicas que representen a aquellos Consejeros que sean personas jurídicas.
- Los integrantes de la Alta Dirección de la Sociedad.
- Otros directivos que el Consejo de Administración individualmente designe.
- Y las Personas Vinculadas a todas las personas encuadradas en las categorías antes enunciadas, según se definen en el propio Reglamento.

Operaciones Vinculadas

A continuación se indican las principales operaciones que, dentro del tráfico o giro de la Sociedad y de su grupo y en condiciones de mercado, se han efectuado en 2013 con distintas partes vinculadas.

En aquellos casos en que no es posible indicar el beneficio o pérdida de la transacción, por corresponder a la entidad o persona prestadora, se ha indicado esta circunstancia con un asterisco (*).

a) Accionistas significativos

Se señalan, de forma individualizada, las transacciones que se han efectuado en el ejercicio 2013 con los accionistas significativos, con miembros del "grupo familiar de control" (excepto aquellas personas físicas integrantes del mismo que son al tiempo Consejeros o representantes de Consejeros de la Sociedad, respecto de los cuales la información figura en el epígrafe siguiente) o entidades que guardan vinculación accionarial con personas pertenecientes a dicho "grupo familiar de control" (1):

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

OPERACIONES CON ACCIONISTAS SIGNIFICATIVOS				2013			2012		
Nombre/ Denominación	Entidad del Grupo Ferrovial	Naturaleza de la operación	Tipo de la operación	Importe	Beneficio o Pérdida	Saldo	Importe	Beneficio o Pérdida	Saldo
Miembros del "grupo familiar de control"/ entidades vinculadas a ellos	Ferrovial Agroman S.A. /filiales	Comercial	Ejecución de obras de construcción y reformas	(-)	(-)	(-)	140	14	0
	Ferrovial Servicios S.A. / filiales	Comercial	Prestación de la gestión integral de servicios en oficinas de Madrid	450	47	178	461	124	143
	Ferrovial Servicios S.A. / filiales	Comercial	Gestión Integral de Servicios	2	0	0	(-)	(-)	(-)

(1) Según el formulario de 'Notificación de derechos de voto' remitido a la CNMV y a la Sociedad el 31 de julio de 2013, el grupo familiar formado por Dña. María, D. Rafael, D. Joaquín, D. Leopoldo y D. Fernando del Pino y Calvo-Sotelo controla, en el sentido del artículo 4 de la Ley del Mercado de Valores, a través de Karlovy, S.L. (Karlovy), la mayoría del capital social de Portman Baela, S.L. (Portman). Asimismo, Casa Grande de Cartagena, S.L.U. está controlada por algunos miembros del anterior grupo familiar. Portman era titular a dicha fecha de un 41,053% del capital social de Ferrovial, S.A. Karlovy era a esa fecha titular directo de un 0,002% del capital social de Ferrovial, S.A. El grupo familiar formado por las personas antes indicadas controla, a esa fecha, a través de Karlovy y Portman, el 41,055% del capital social de Ferrovial, S.A. La acción concertada descrita es una actuación meramente de hecho e independiente de los pactos parasociales comunicados a CNMV como hecho relevante el 29 de diciembre de 2009 (registro de entrada 2009118302) relativos a las restricciones a la libre transmisibilidad de participaciones de Karlovy y Portman. De acuerdo con dicha comunicación la suma de las acciones directas e indirectas de todos los miembros del grupo familiar, esto es, de Dña. María, D. Rafael, D. Joaquín, D. Leopoldo y D. Fernando del Pino y Calvo-Sotelo, así como de Karlovy, S.L., de Portman Baela, S.L. y de Casa Grande de Cartagena, S.L.U., ascendía a 319.413.835 acciones, representativas de un 43,546% del capital de Ferrovial, S.A.

b) Operaciones con Consejeros, Alta Dirección y Sociedades Vinculadas

En 2013 se han registrado las operaciones con Consejeros, representantes de Consejeros y miembros de la Alta Dirección de la Sociedad que a continuación se indican. Adicionalmente, se señalan las transacciones concluidas con sociedades que han tenido la consideración de vinculadas a los anteriores (si tuvieron esa consideración durante una parte del año, se indican las operaciones realizadas durante dicho periodo):

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

OPERACIONES CON CONSEJEROS, ALTA DIRECCIÓN Y SOCIEDADES VINCULADAS (1 de 2)				(miles de euros)					
Nombre/ Denominación	Entidad del Grupo Ferrovial	Naturaleza de la operación	Tipo de la operación	2013			2012		
				Importe	Beneficio o Pérdida	Saldo	Importe	Beneficio o Pérdida	Saldo
D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Servicios de mantenimiento, limpieza y jardinería	18	2	2	15	5	1
	Ferrovial Agromán / Filiales	Comercial	Ejecución de obras de construcción y reformas	2.122	60	105	25	0	0
D.Joaquín Ayuso García	Ferrovial Agromán / Filiales	Comercial	Reformas inmobiliarias	1	0	0	8	0	0
Persona vinculada a D. Iñigo Meirás Amusco	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Servicios de mantenimiento y jardinería	(-)	(-)	(-)	31	0	0
Dña. María del Pino y Calvo Sotelo	Ferrovial Agromán / Filiales	Comercial	Reformas inmobiliarias	1	0	0	2	0	20
Persona vinculada a D. Jaime Aguirre de Cárcer	Ferrovial Inmobiliaria, S.A.	Comercial	Venta inmuebles/suelo	(-)	(-)	(-)	129	1	38
D. Álvaro Echániz y persona vinculada	Ferrovial Inmobiliaria, S.A.	Comercial	Venta inmuebles/suelo	(-)	(-)	(-)	396	0	114
	Ferrovial Agromán / Filiales	Comercial	Reformas inmobiliarias	8	0	0	(-)	(-)	(-)
D. Santiago Olivares y persona vinculada	Ferrovial Inmobiliaria, S.A.	Comercial	Venta inmuebles/suelo	(-)	(-)	(-)	260	1	76
Almirall Laboratorios	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de recogida de residuos	29	1	4	122	10	17
Aviva	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Contratación de pólizas de seguros	2.440	(*)	0	2.581	(*)	149
Maxam Europe y sociedades de su grupo	Ferrovial Agromán / Filiales	Comercial	Recepción de suministros de explosivos y detonantes	147	(*)	-48	232	(*)	46
Cepsa	Ferrovial Agromán / Filiales	Comercial	Ejecución de obras de construcción	(-)	(-)	(-)	45	0	0
	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Recepción de suministros de carburantes	14.129	(*)	-339	16.933	(*)	-1.250
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de mantenimiento	16	2	0	3	3	0
Everis y sociedades de su grupo	Cintra	Comercial	Recepción de servicios de comunicación	23	(*)	-27	16	(*)	0
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Recepción de servicios de comunicación	685	(*)	0	(-)	(-)	(-)
Asea Brown Boveri	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Recepción de servicios de reparación y conservación de equipos y mantenimiento	141	(*)	-49	21	(*)	0
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de recogida de residuos	6	1	0	12	1	4

(*) No se indica beneficio o pérdida por corresponder a la entidad o persona prestadora.

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013
Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

OPERACIONES CON CONSEJEROS, ALTA DIRECCIÓN Y SOCIEDADES VINCULADAS (2 de 2)				(miles de euros)					
Nombre/ Denominación	Entidad del Grupo Ferrovial	Naturaleza de la operación	Tipo de la operación	2013			2012		
				Importe	Beneficio o Pérdida	Saldo	Importe	Beneficio o Pérdida	Saldo
Telefónica	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Recepción de servicios de telecomunicaciones	9.218	(*)	-1.618	8.449	(*)	-2.095
	Corporación	Comercial	Refacturación costes cancelación	1.500	0	0	704	0	99
Meliá Hotels y sociedades de su grupo	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Recepción de servicios de hostelería	3	(*)	-1	5	(*)	-1
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de mantenimiento y recogida residuos	55	4	15	26	0	22
Acerinox	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de recogida de residuos	(-)	(-)	(-)	-1	0	0
Indra	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de mantenimiento	535	49	297	(-)	(-)	(-)
	Corporación	Comercial	Recepción de Servicios informáticos	2.266	(*)	-156	(-)	(-)	(-)
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Recepción de Servicios informáticos	343	(*)	-266	(-)	(-)	(-)
	Cintra	Comercial	Recepción de Servicios informáticos	114	(*)	-5	(-)	(-)	(-)
	Ferrovial Agromán / Filiales	Comercial	Instalaciones contra incendios	6	(*)	-44	(-)	(-)	(-)
Holcim	Ferrovial Agromán / Filiales	Comercial	Adquisición de cemento	539	(*)	-278	1	(*)	0
Bankia	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Prestación de servicios financieros	13.334	(*)	0	7.078	(*)	0
	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Acuerdos de financiación. Garantía	297.900	(*)	0	301.200	(*)	0
	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Intereses abonados	266	266	0	731	731	0
	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Pago de Intereses	6.163	(*)	0	5.511	(*)	0
	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Saldo dispuesto de líneas de aval	227.800	(*)	227.800	268.600	(*)	268.600
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de mantenimiento	14	2	1	(-)	(-)	(-)
Fundación Seres	Corporación	Comercial	Donación	18	(*)	0	6	(*)	0
La Rioja Alta	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Recepción de servicios de alimentación	1	(*)	0	1	(*)	0
Panda Security	Ferrovial Agromán / Filiales	Comercial	Recepción de servicios informáticos	4	(*)	0	(-)	(-)	(-)
Zurich Insurance	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Contratación de pólizas de seguros	566	(*)	0	216	(*)	-3
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Alquiler de oficinas	448	(*)	-28	(-)	(-)	(-)
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de mantenimiento	4	1	5	2	-2	0
La Rioja Alta	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Recepción de servicios de alimentación	1	(*)	0	1	(*)	0

(*) No se indica beneficio o pérdida por corresponder a la entidad o persona prestadora del servicio.

La información sobre remuneraciones y operaciones de préstamos con Consejeros y Alta Dirección puede consultarse en la Nota 29.

c) Operaciones entre compañías del grupo

Se mencionan a continuación operaciones efectuadas entre sociedades de Ferrovial, S.A. que, pertenecientes en todo caso al tráfico habitual en cuanto a su objeto y condiciones, no han sido eliminadas en el proceso de elaboración de los estados financieros consolidados de la Sociedad por la razón siguiente.

Como se explica detalladamente en la Nota 2.4, los saldos y transacciones relativos a obras de construcción realizadas por el área de construcción a favor de sociedades concesionarias de infraestructuras del grupo no son eliminadas en dicho proceso de elaboración de los estados financieros consolidados puesto que, a nivel consolidado, este tipo de contratos se califican como contratos de construcción en los que las obras se entienden realizadas -a medida que están siendo ejecutadas- frente a terceros, ya que se considera que el titular final de la obra tanto desde un punto de vista económico como jurídico es la administración concedente.

En el ejercicio 2013, el área de construcción de Ferrovial ha facturado a dichas sociedades, por las obras realizadas y por anticipos relacionados con las mismas, la suma de 782.347 miles de euros (717.361 miles de euros en 2012), reconociendo como ventas por dichas obras un importe de 819.530 miles de euros (617.106 miles de euros en 2012).

El beneficio no eliminado en el proceso de consolidación derivado de estas operaciones asignable al porcentaje que Ferrovial, S.A. ostenta en las sociedades concesionarias receptoras de las obras y neto de impuestos y de intereses de minoritarios ha sido en 2013 de 40.224 miles de euros. En 2012 supuso 24.700 miles de euros.

32. Participaciones, cargos o funciones de los miembros del Consejo de Administración en sociedades con el mismo, análogo o complementario género de actividad al que constituye el objeto social de Ferrovial

El artículo 229 de la Ley de Sociedades de Capital impone a los Consejeros el deber de comunicar a la Sociedad la siguiente información:

- Situaciones de conflicto que pudieran tener con el interés de la Sociedad.
- Participación que puedan tener en el capital de una sociedad con el mismo, análogo o complementario género de actividad al que constituya el objeto social.
- Cargos o funciones que ejerzan en tales sociedades.

Conforme al párrafo 3 del indicado artículo 229, esta información debe hacerse constar en la Memoria. Por otro lado, el artículo 230 de la Ley de Sociedades de Capital establece que los administradores no podrán dedicarse, por cuenta propia o ajena, al mismo, análogo o complementario género de actividad que constituya el objeto social, salvo autorización expresa de la Sociedad, mediante acuerdo de la junta general, a cuyo efecto deberán realizar la comunicación prevista en el artículo 229 de la Ley de Sociedades de Capital.

A este respecto, se expone la información facilitada a la Sociedad por quienes han sido miembros del Consejo de Administración de Ferrovial, S.A. durante 2013:

Situaciones de conflicto de interés:

No se han puesto de manifiesto situaciones de conflicto, directo o indirecto, con el interés de la Sociedad, sin perjuicio de los acuerdos relativos al nombramiento o reelección de cada uno de los Consejeros, a la renovación de cargos y a la retribución de los Consejeros Ejecutivos.

Participaciones en el capital:

No se tiene constancia de participaciones de Consejeros en el capital de sociedades a las que se refiere el artículo 229 de la Ley de Sociedades de Capital.

Cargos o funciones:

A título informativo se relacionan los cargos de Consejeros en filiales del grupo.

- Joaquín Ayuso García: Presidente del Consejo de Administración de Autopista del Sol, S.A.
- Íñigo Meirás Amusco: Presidente del Consejo de Administración de Ferrovial Agromán, S.A., Ferrovial Aeropuertos, S.A., Cintra Infraestructuras, S.A., Ferrovial Servicios, S.A. y Ferrovial Fisa, S.L.; Presidente y Consejero Delegado de Finecofer, S.L.

33. Honorarios auditores

En cumplimiento de lo establecido en la Ley 12/2010 de 30 de junio, de Auditoría de cuentas, a continuación se informa del total de honorarios por "servicios de auditoría" y de "otros servicios de consultoría" prestados por los auditores de los Estados Financieros de

las sociedades del grupo, para los ejercicios 2013 y 2012 tanto por el auditor principal correspondiente a Ferrovial S.A. como para el resto de auditores en todas sus sociedades participadas tanto en España como en Exterior.

Dentro del apartado "honorarios por servicios de auditoría" se incluyen los siguientes conceptos:

- "Servicios de auditoría" corresponde a los servicios por la auditoría legal propiamente dicha.
- "Servicios relacionados con la auditoría" corresponde a servicios distintos de la auditoría legal que por ley o regulación sólo pueden ser presentados por el auditor de la compañía, por ejemplo la revisión de información financiera en las emisiones de bonos.
- "Otros servicios de verificación" incluye servicios que por su naturaleza es habitual que los realice el auditor de la compañía, por ejemplo la revisión de las declaraciones fiscales.

El total de "Otros servicios de consultoría" prestados por el auditor principal sobre el total de servicios de auditoría, han supuesto para el ejercicio 2013 un 7% sobre el importe de honorarios por servicios de auditoría en 2013.

	Millones de euros	
	Año 2013	Año 2012
Honorarios por servicios de auditoría	4,3	4,1
Auditor principal	4,3	3,4
Servicios de auditoría	3,6	2,6
Servicios relacionados con la auditoría	0,2	0,5
Otros servicios de verificación	0,5	0,3
Otros auditores	0,0	0,7
Servicios de auditoría	0,0	0,7
Servicios relacionados con la auditoría	0,0	0,0
Otros servicios de verificación	0,0	0,0
Otros servicios de consultoría	0,3	0,8
Auditor principal	0,3	0,6
Otros auditores	0,0	0,2

34. Acontecimientos posteriores al cierre

En enero de 2014 la Civil Aviation Authority (CAA) del Reino Unido publicó su decisión final sobre la regulación económica de Heathrow aplicable a los próximos 5 años, rebajando las tarifas en un importe equivalente a la inflación (Retail Price Index) -1,5%. Esta rebaja supondrá una reducción en el ingreso por pasajero en términos reales de 20,71 libras en 2013/14 a 19,10 libras en 2018/19.

35. Anexo 1

En el Anexo I se presenta una relación de las sociedades del grupo distinguiendo aquellas consolidadas por integración global y las sociedades integradas por el método de puesta en equivalencia.

El coste neto de la participación que se presenta corresponde al registrado en la sociedad individual que ostenta la participación directa sobre cada filial.

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

ANEXO I

Ferrovial S.A. y sociedades dependientes

EMPRESAS DEPENDIENTES (sociedades consolidadas por integración global)

Información Individual

CORPORACIÓN						
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio	Domicilio
ESPAÑA						
Ferrovial, S.A.(a)	Deloitte	Ferrovial, S.A.	100,0%	2	España	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Can-Am, S.A. Sociedad Unipersonal (a)		Ferrovial, S.A. (i)	100,0%	0	España	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Ferrovial Inversiones, S.A. (a)		Ferrovial, S.A. (iii)	100,0%	1.481	España	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Ferrofin, S.L. (a)	Deloitte	Ferrovial, S.A. (i)	100,0%	32	España	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Betonial, S.A.(a)		Ferrovial, S.A. (i)	100,0%	9	España	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Burety, S.L. (a)		Ferrovial, S.A. (i)	100,0%	0	España	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Frin Gold, S.A.(a)		Ferrovial, S.A. (i)	100,0%	0	España	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Inversiones Trenza, S.A. (a)		Ferrovial, S.A. (i)	100,0%	1	España	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Promotora Ibérica de Negocios, S.A.(a)		Ferrovial, S.A. (i)	100,0%	0	España	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Remteclex, S.A.(a)		Ferrovial, S.A. (i)	100,0%	0	España	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Triconitex, S.L. (a)		Ferrovial, S.A. (i)	100,0%	6	España	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Finecofer S.L. (a)	Deloitte	Ferrovial, S.A. (i)	100,0%	2.138	España	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Ferrovial Emisiones, S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial, S.A. (i)	100,0%	0	España	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Ferrovial Corporación S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial, S.A. (i)	100,0%	5	España	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Ferrovial Telecomunicaciones, S.A.(a)		Ferrovial, S.A. (i)	100,0%	0	España	Príncipe de Vergara, 135, 28002, Madrid
REINO UNIDO						
Ferrocarril UK	BDO	Ferrovial, S.A.	100,0%	1	Reino Unido	Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
IRLANDA						
Alkes Reinsurance Limited	Deloitte	Ferrovial, S.A.	100,0%	3	Irlanda	13-17 Dawson Street, Dublin 2
CONSTRUCCIÓN						
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio	Domicilio
ESPAÑA						
Ferrovial Agroman, S.A. (a)	Deloitte	Finecofer, S.L. (i)			España	Ribera del Loira 42, 28042, Madrid
Ferrovial Conservación, S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial Agroman, S.A. (i)	99,0%	20	España	Ribera del Loira 42, 28042, Madrid
Aplicación de Recursos Naturales, S.A. (a)		Ferrovial Agroman, S.A. (i)	100,0%	1	España	Ribera del Loira 42, 28042, Madrid
Discota XXI, S.L. S. Unipersonal (a)	Deloitte	Ferrovial Agroman, S.A.	100,0%	98	España	Príncipe de Vergara 135, 28002 Madrid
Encofrados Deslizantes y Técnicas Especiales, S.A. (a)		Ferrovial Agroman, S.A. (i)	99,1%	2	España	Ribera del Loira 42, 28042, Madrid
Cadagua, S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial Agroman, S.A. (i)	100,0%	81	España	Gran vía 45, 48011 Bilbao/Bizcaia
Compañía de Obras Castillejos, S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial Agroman, S.A. (i)	100,0%	8	España	Ribera del Loira 42, 28042, Madrid
Ditecpesa, S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial Agroman, S.A. (i)	100,0%	1	España	Ribera del Loira 42, 28042, Madrid
Norvarem, S.A.U. (a)	BDO	Ferrovial Agroman, S.A.	100,0%	65	España	Príncipe de Vergara 135, 28002 Madrid
Técnicas del Pretensado y Servicios Auxiliares, S.A. (a)	Deloitte	Encofrados Deslizantes y Técnicas Especiales, S.A. (i)	100,0%	3	España	Ribera del Loira 42, 28042, Madrid
Concesionaria de Prisiones Lledoners, S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial Agroman, S.A.	100,0%	16	España	Santaló 10, 08021 Barcelona
Urbaoeste, S.A. (a)		Ferrovial Agroman, S.A. (i)	99,0%	8	España	Ribera del Loira 42, 28042, Madrid
Concesionaria de Prisiones Figueras S.A.U. (a)	Deloitte	Ferrovial Agroman, S.A.	100,0%	11	España	Provenza 392, 08025 Barcelona
Ferrovial Railway, S.A. (a)		Ferrovial Agroman, S.A. (ii)	98,8%	0	España	Ribera del Loira 42, 28042, Madrid
Ferrovial Railway, S.A. (a)		Técnicas del Pretensado y Servicios Auxiliares, S.L.	1,2%		España	Ribera del Loira 42, 28042, Madrid
Ferrovial Medio Ambiente y Energía, S.A. (a)		Ferrovial Agroman, S.A. (i)	99,0%	0	España	Ribera del Loira 42, 28042, Madrid
Autovía de Aragón, Sociedad Concesionaria, S.A.	Deloitte	Ferrovial Agroman, S.A y Ferroser Infraestructuras	25,0%	5	España	Príncipe de Vergara 135, 28002 Madrid
MEXICO						
Cadagua Ferrovial Industrial México		Cadagua, S. A.	75,1%	0	México	Cataratas 3, 1 Jardín Del Pedreg, 01900, México Distrito Federal
Cadagua Ferrovial Industrial México		Ferrovial Medio Ambiente y Energía, S.A.	24,9%	0	México	Cataratas 3, 1 Jardín Del Pedreg, 01900, México Distrito Federal
INDIA						
Cadagua Ferrovial India Pr Ltd. (a)		Cadagua, S. A.	95,0%	0	India	214, Vigyapan Lok Apartments, 110091, Nueva Delhi
Cadagua Ferrovial India Pr Ltd. (a)		Ferrovial Medio Ambiente y Energía, S.A.	5,0%	0	India	214, Vigyapan Lok Apartments, 110091, Nueva Delhi
PUERTO RICO						
Ferrovial Agroman, LLC	BDO	Compañía de Obras Castillejos, S.A.	100,0%	0	Puerto Rico	Ponce De Leon Ave, 711
POLONIA						

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Tecpresa Techniniki Sprezan	Deloitte Polska Sp. z o.o. Sp. k.	Técnicas del Pretensado y Servicios Auxiliares, S.L.	70,0%	0	Polonia	01-040 Warszawa ul.Stawki 40
Tecpresa Techniniki Sprezan	Deloitte Polska Sp. z o.o. Sp. k.	Budimex, S.A.	30,0%	0	Polonia	01-040 Warszawa ul.Stawki 40
SPV-BN 1 Sp. z o.o.		Budimex Nieruchomości Sp. z o.o.	100,0%	0	Polonia	ul. Racławicka 99 18/32, 02-634 Warszawa
SPV-BN 2 Sp. z o.o.		Budimex Nieruchomości Sp. z o.o.	100,0%	0	Polonia	ul. Racławicka 99 18/32, 02-634 Warszawa
Mostostal Kraków S.A.	Deloitte Polska Sp. z o.o. Sp. k.	Budimex S.A.	100,0%	3	Polonia	31-752 Kraków ul.Mrozowa 5
Elektromontaż Warszawa SA	Morison Finansista Audit sp. z o.o.	Elektromontaż Poznań S.A.	50,7%	0	Polonia	ul. Bagno 2/231 00-112 Warszawa
Elektromontaż Import Sp. z o.o.		Elektromontaż Poznań S.A.	50,7%	0	Polonia	ul. Wieruszowska 12/16 60-166 Poznań
Elektromontaż Poznań SA	Deloitte Polska Sp. z o.o. Sp. k.	Budimex S.A.	50,7%	0	Polonia	ul. Wieruszowska 12/16 60-166 Poznań
Instal Polska Sp. z o.o.		Elektromontaż Poznań S.A.	50,7%	0	Polonia	ul. Wieruszowska 12/16 60-166 Poznań
Tecpresa Sp. z o.o.	Deloitte Polska Sp. z o.o. Sp. k.	Budimex S.A.	30,0%	0	Polonia	01-040 Warszawa ul.Stawki 40
Budimex, S.A.	Deloitte	Valivala Holding B.V.	59,1%	98	Polonia	01-040 Warszawa ul.Stawki 40
Budimex Kolejnictwo SA	Deloitte Polska Sp. z o.o. Sp. k.	Budimex S.A.	100,0%	2	Polonia	ul. Stawki 40, 01-040 Warszawa
Budimex Parking Wrocław Sp. z o.o.	Deloitte Polska Sp. z o.o. Sp. k.	Budimex S.A.	100,0%	1	Polonia	ul. Stawki 40, 01-040 Warszawa
Budimex B Sp. z o.o.		Budimex S.A.	100,0%	0	Polonia	ul. Stawki 40, 01-040 Warszawa
Budimex Nieruchomości Sp. z o.o.	Deloitte Polska Sp. z o.o. Sp. k.	Budimex S.A.	100,0%	157	Polonia	01-040 Warszawa ul.Stawki 40
Budimex Budownictwo Sp. z o.o.	Deloitte Polska Sp. z o.o. Sp. k.	Budimex S.A.	100,0%	0	Polonia	ul. Stawki 40, 01-040 Warszawa
CHILE						
Constructora Agroman Ferrovial Limitada		Ferrovial Agroman Chile, S.A	97,2%	0	Chile	Avda San Andres Bello 2711
Constructora Agroman Ferrovial Limitada		Ferrovial Agroman, S.A.	2,8%	0	Chile	Avda San Andres Bello 2711
Ferrovial Agroman Chile S.A. (a)		Ferrovial Agroman Empresa Constructora Ltda.	100,0%	10	Chile	C/ Mac Iver, 225, Dpto 20101, Santiago De Chile
Ferrovial Agroman Empresa Constructora Ltda.		Ferrovial Agroman, S.A	100,0%	0	Chile	Avda San Andres Bello 2711
CANADA						
Ferrovial Agroman Canada Inc	Deloitte	Constco Holdings B.V.	100,0%	0	Canadá	100King, St West 4Lst Floo
HOLANDA						
Constco Holdings B.V.		Ferrovial Agromán, S.A.	100,0%	3	Holanda	Naritaweg 165, 1043 BW Amsterdam
Valivala Holdings, B.V.		Discota XII S.L.	100,0%	99	Holanda	Naritaweg 165, 1043 BW Amsterdam
ESTADOS UNIDOS						
Webber Management Group, LLC	Deloitte	Norvarem S.A.U.	100,0%	41	EEUU	9303 New Trails Drive, Suite 200, The Woodlands, TX 77381
Southern Crushed Concrete, LLC	Deloitte	Norvarem S.A.U.	100,0%	88	EEUU	9303 New Trails Drive, Suite 200, The Woodlands, TX 77381
Indiana Toll-Roads Contractors, LLC	Deloitte	Ferrovial Agromán Indiana, LLC	75,0%	0	EEUU	9600 Great Hills Trail, Suite 200E, Austin, TX 78759
Ferrovial Agroman Texas, LLC	Deloitte	Ferrovial Agromán US Corp.	100,0%	0	EEUU	9600 Great Hills Trail, Suite 200E, Austin, TX 78759
Ferrovial Agroman 56, LLC	Deloitte	Ferrovial Agromán Texas, LLC	100,0%	0	EEUU	9600 Great Hills Trail, Suite 200E, Austin, TX 78759
Central Texas Highway Constructors, LLC	Deloitte	Ferrovial Agromán 56, LLC	50,0%	0	EEUU	9600 Great Hills Trail, Suite 200E, Austin, TX 78759
Webber, LLC	Deloitte	Ferrovial US Construction Corp	100,0%	62	EEUU	9303 New Trails Drive, Suite 200, The Woodlands, TX 77381
Webber Barrier Sevices, LLC	Deloitte	Webber, LLC	100,0%	5	EEUU	9303 New Trails Drive, Suite 200, The Woodlands, TX 77381
Bluebonnet Constructors, LLC	Deloitte	Ferrovial Agromán Texas, LLC	60,0%	0	EEUU	6851 N.E. Loop 820, Suite 102, North Richard Hills, TX 76180
Bluebonnet Constructors, LLC	Deloitte	DBW Construction, LLC	40,0%	0	EEUU	6851 N.E. Loop 820, Suite 102, North Richard Hills, TX 76180
Trinity Infrastructure, LLC	Deloitte	Ferrovial Agromán Texas, LLC	60,0%	0	EEUU	5520 LBJ Freeway, Suite 150, Dallas, TX 75240
Trinity Infrastructure, LLC	Deloitte	DBW Construction, LLC	40,0%	0	EEUU	5520 LBJ Freeway, Suite 150, Dallas, TX 75240
DBW Construction, LLC	Deloitte	Webber, LLC	100,0%	0	EEUU	9303 New Trails Drive, Suite 200, The Woodlands, TX 77381
Ferrovial Agroman Indiana, LLC	Deloitte	Ferrovial Agroman US Corp	100,0%	0	EEUU	9600 Great Hills Trail, Suite 200E, Austin, TX 78759
US 460 Mobility Partners LLC	Deloitte	Ferrovial Agroman Southeast LLC	70,0%	0	EEUU	7025 Harbour View Boulevard, Suite 18, Suffolk, VA 23435
Ferrovial Agroman US Corp	Deloitte	Ferrovial US Construction Corp	100,0%	80	EEUU	9600 Great Hills Trail, Suite 200 E A, Texas
Central Texas Mobility Constructors, LLC		Webber LLC	55,0%	0	EEUU	8200 Cameron Road, Suite C-150, Austin, TX 78754
North Tarrant Infrastructure LLC	Deloitte	Ferrovial Agroman Texas LLC	75,0%	0	EEUU	4282 North Freeway, fort Worth, TX 76137
North Tarrant Infrastructure LLC	Deloitte	DBW Construction, LLC	25,0%	0	EEUU	4282 North Freeway, fort Worth, TX 76137
Ferrovial Agroman Southeast, LLC	Deloitte	Ferrovial Agroman US Corp	100,0%	0	EEUU	1230 Peachtree Street NE, Suite 1921, Atlanta, GA 30309
Ferrovial US Construction Corp	Deloitte	Ferrovial Holding US Corp	100,0%	189	EEUU	Orange Street 1209, Wilmington-Newcastle
IRLANDA						
Ferrovial Agroman Irlanda (a)	Deloitte	Ferrovial Agroman Holding UK	100,0%	0	Irlanda	Damastown Road (plato bussinees park), 15, Mulhuddart
Ferrovial Agroman Ireland, Ltda. (2) (a)	Deloitte	Ferrovial Agroman Ltd holding UK	100,0%	0	Irlanda	Monastery Road, Clondalkin
IRLANDA DEL NORTE						
Ferrovial Agromán Irlanda del Norte, Ltda.	Deloitte	Ferrovial Agromán Ireland Ltda.	100,0%	0	Irlanda del Norte	N1 Road CarrikCaman Countu Couth, Ireland
REINO UNIDO						
Ferrovial Agroman Reino Unido Ltd.	Deloitte	Ferrovial Agroman Holding UK	100,0%	18	Reino Unido	1ST Floor Raynham House, Capital Park West,
Ferrovial Agroman Ltda. Holding Reino Unido	Deloitte	Ferrovial Agroman, S.A.	100,0%	20	Reino Unido	389 Chiswick high Road, London UK
Cadagua Al Ghubrah		Cadagua, S. A.	100,0%	0	Reino Unido	389 Chiswick high Road, London UK
ALEMANIA						
Budimex Bau GmbH		Budimex S.A.	100,0%	0	Alemania	Pferdmengestrasse 5, 50968 Koeln
AUSTRALIA						
Ferrovial Agroman New Zeland Limited		Ferrovial Agroman Australia PTY Ltd	100,0%	0	Australia	Duncan Cotterill 6011 Wellington Nueva Zelanda
Ferrovial Agroman Australia PTY LTD		Ferrovial Agroman Holding UK	100,0%	7	Australia	Level 12 95 Pitt Street Sydney NSW 2000
BRASIL						

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Ferrovial Agromán Ltda Brasil (a) Ferrovial Agroman, S.A. 99,0% 0 Brasil Av. Paulista 107, Bela Vista, Sao Paulo, Brasil

AEROPUERTOS						
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio	Domicilio
ESPAÑA						
Ferrovial Aeropuertos, S.A. (a)	Deloitte	Finecofer, S.L. (i)	100,0%	0	España	Principe de Vergara, 135, 28002, Madrid
CHILE						
Aeropuerto Cerro Moreno Sociedad Concesionaria, S.A	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Aeropuertos, S.A.	100%	0	Chile	Avda. Andrés Bello 2711, Las Condes, Santiago
HOLANDA						
Aeroco Netherlands B.V.	Deloitte	Ferrovial Aeropuertos, S.A.	100,0%	0	Holanda	Naritaweg 165, 1043 BW Amsterdam, the Netherlands.
Hubco Netherlands , B.V.	Deloitte	Ferrovial Aeropuertos, S.A.	100,0%	1.588	Holanda	Naritaweg 165, 1043 BW Amsterdam, the Netherlands
Faero Latam B.V.	Deloitte	Ferrovial Aeropuertos, S.A.	100,0%	0	Holanda	Naritaweg 165, 1043 BW Amsterdam, the Netherlands
AUTOPISTAS						
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio	Domicilio
ESPAÑA						
Cintra Infraestructuras, S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial, S.A. (i)	100,0%	1.922	España	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2 . Edificio Alfredo Mahou ,28020, Madrid
Autopista del Sol, C.E.S.A (a)	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	80,0%	84	España	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2 . Edificio Alfredo Mahou ,28020, Madrid
Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.A. (a)	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	100,0%	0	España	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2 . Edificio Alfredo Mahou ,28020, Madrid
Inversora Autopistas de Cataluña, S.A. (a)	Deloitte	Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.A.	100,0%	0	España	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2 . Edificio Alfredo Mahou ,28020, Madrid
Autopista Terrasa Manresa, S.A (a)	Deloitte	Inversora Autopistas de Cataluña, S.A.	76,3%	445	España	Autopista C - 16 Km. 41 Castellbell i El Vilar ,08296, Barcelona
Cintra Inversiones, S.L. (a)	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	100,0%	320	España	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2 . Edificio Alfredo Mahou ,28020, Madrid
Cintra Servicios de Infraestructura, S.A. (a)	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	100,0%	21	España	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2 . Edificio Alfredo Mahou ,28020, Madrid
Inversora de Autopistas del Sur, S.L (c)	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	55,0%	0	España	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2 . Edificio Alfredo Mahou ,28020, Madrid
Autopista Madrid Sur C.E.S.A (c)	Deloitte	Inversora de Autopistas del Sur, S.L	100,0%	504	España	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2 . Edificio Alfredo Mahou ,28020, Madrid
Inversora de Autopistas del Levante, S.L (d)	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	51,8%	0	España	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2 . Edificio Alfredo Mahou ,28020, Madrid
Autopista Madrid Levante, C.E.S.A. (d)	Deloitte	Inversora de Autopistas del Levante, S.L	100,0%	451	España	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2 . Edificio Alfredo Mahou ,28020, Madrid
Laertida, S.L. (a)	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	100,0%	1.126	España	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2 . Edificio Alfredo Mahou ,28020, Madrid
Cintra Autopistas Integradas, S.A. (a)		Cintra Infraestructuras, S.A.	100,0%	0	España	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2 . Edificio Alfredo Mahou ,28020, Madrid
M-203 Alcalá-O'Donnell (a)	Deloitte	Cintra Autopistas Integradas, S.A.	100,0%	59	España	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2 . Edificio Alfredo Mahou ,28020, Madrid
PORTUGAL						
Euroscut Norte Litoral, S.A	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	75,5%	57	Portugal	Rua de Agra Nova 704 ,4485 - 040 Aveleda - Vila do Conde
Euroscut -Sociedade Concessionaria da Scut do Algarve, S.A	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	77,0%	20	Portugal	Sítio da Franqueada, Apartado 1087,P8101-1904 Loulé
Euroscut Azores S.A.	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	89,0%	0	Portugal	Rua Hintze Ribeiro, 39, 1º andar, 9500-049 Ponta Delgada, Açores
Via Livre, S.A.	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	84,0%	0	Portugal	Rua de Agra Nova 704 ,4485 - 040 Aveleda - Vila do Conde
HOLANDA						
Algarve International B.V.	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	77,0%	0	Holanda	Naritaweg 165, 1043 BW Amsterdam
407 Toronto Highway B.V.		Cintra Infraestructuras, S.A.	100,0%	369	Holanda	Naritaweg 165, 1043 BW Amsterdam
POLONIA						
Autostrada Poludnie, S.A	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	93,6%	0	Polonia	Stawki 40, 01-040 Varsovia
CANADA						
4352238 Cintra Canada Inc.	Deloitte	407 Toronto Highway B.V.	100,0%	0	Canadá	6600 -100 King St W First Canadian Place Toronto, Ontario, M5X 1B8
IRLANDA						
Eurolink Motorway Operation (M4-M6), Ltd.	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	66,0%	3	Irlanda	Toll Plaza Cappagh Nicholastown, Co. Kildare
Financinfrastructures	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	100,0%	58	Irlanda	Toll Plaza Cappagh Nicholastown, Co. Kildare
Cinsac, Ltd	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	100,0%	0	Irlanda	Administration Building Blackbull Toll Plaza, Quarryland, Dunboyne Co. Meath
Eurolink Motorway Operation (M3), Ltd.	Deloitte	Cinsac, Ltd	95,0%	6	Irlanda	Administration Building Blackbull Toll Plaza, Quarryland, Dunboyne Co. Meath
ESTADOS UNIDOS						
Ferrovial Holding US Corp		Laertida, S.L. (a)	100,0%	409	EEUU	1209 Orange Street, Wilmington, Delaware 19801
Cintra Holding US Corp		Ferrovial Holding US Corp	100,0%	239	EEUU	9600 Great Hills Trail, Suite 250E, Austin, Texas 78759
Cintra Texas Corp.		Cintra Holding US Corp	100,0%	2	EEUU	9600 Great Hills Trail, Suite 250E, Austin, Texas 78759
Cintra US Services, LLC		Cintra Texas Corp	100,0%	0	EEUU	9600 Great Hills Trail, Suite 250E, Austin, Texas 78759
Cintra Skyway LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	184	EEUU	233 North Michigan Avenue, Suite 1980, Chicago, Illinois 60601
SCC Holdings LLC	Deloitte	Cintra Skyway LLC	55,0%	184	EEUU	233 North Michigan Avenue, Suite 1980, Chicago, Illinois 60601
Skyway Concession Co.LLC	Deloitte	SCC Holding LLC	100,0%	406	EEUU	233 North Michigan Avenue, Suite 1980, Chicago, Illinois 60601
Cintra ITR LLC		Cintra Holding US Corp / Cintra Texas Corp	Entre 1% y	0	EEUU	52551 Ash Road, Granger, Indiana 46530

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Cintra Texas 56, LLC		Cintra Holding US Corp	49%			
SH-130 Concession Company, LLC	Deloitte	Cintra Texas 56, LLC	100,0%	42	EEUU	10800 N US 183 Hwy NB, Buda, 78610, Texas
Cintra LBJ, LLC		Cintra Holding US Corp	65,0%	161	EEUU	10800 N US 183 Hwy NB, Buda, 78610, Texas
LBJ Infrastructure Group Holding, LLC		Cintra LBJ, LLC	100,0%	199	EEUU	9600 Great Hills Trail, Suite 250E, Austin, Texas 78759
LBJ Infrastructure Group	Deloitte	LBJ Infrastructure Group Holding, LLC	51,0%	199	EEUU	4545 LBJ Freeway, Dallas, 75244 Texas
Cintra NTE, LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	389	EEUU	4545 LBJ Freeway, Dallas, 75244 Texas
NTE Mobility Partners Holding, LLC		Cintra NTE, LLC	100,0%	142	EEUU	9600 Great Hills Trail, Suite 250E, Austin, Texas 78759
NTE Mobility Partners, LLC	Deloitte	Cintra NTE, LLC	56,7%	142	EEUU	9001 Airport Freeway, Suite 600, North Richland Hills, 76180 Texas
NTE Mobility Partners Segment 2 - 4 LLC		NTE Mobility Partners Holding, LLC	100,0%	253	EEUU	9001 Airport Freeway, Suite 600, North Richland Hills, 76180 Texas
Cintra NTE Mobility Partners Seg 3 LLC		Cintra NTE, LLC	75,0%	0	EEUU	9600 Great Hills Trail, Suite 250E, Austin, Texas 78759
NTE Mobility Partners Seg 3 Holding LLC		Cintra Holding US Corp	100,0%	12	EEUU	9600 Great Hills Trail, Suite 250E, Austin, Texas 78759
NTE Mobility Partners Seg 3 LLC	Deloitte	Cintra NTE Mobility Partners Seg 3 LLC	50,1%	12	EEUU	9001 Airport Freeway, Suite 600, North Richland Hills, 76180 Texas
Cintra Toll Services, LLC		NTE Mobility Partners Seg 3 Holding LLC	100,0%	25	EEUU	9001 Airport Freeway, Suite 600, North Richland Hills, 76180 Texas
		Cintra Holding US Corp	100,0%	0	EEUU	9600 Great Hills Trail, Suite 250E, Austin, Texas 78759
AUSTRALIA						
Cintra Developments Australia PTY Ltd.		Cintra UK	100,0%	0	Australia	Level 5, 95 Pitt Street, NSW, 2000, Sydney
COLOMBIA						
Cintra Colombia		Cintra Infraestructuras, S.A.	100,0%	0	Colombia	AK7 71 52 IN 1 OF 504, Bogota
REINO UNIDO						
Cintra UK		Cintra Infraestructuras, S.A.	100,0%	0	Reino Unido	Edmund Halley Road, 1, OX4 4GB, Oxford
SERVICIOS						
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio	Domicilio
ESPAÑA						
Ferrovial Servicios, S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial S.A. (i)	99,90%	572.475	España	Príncipe de Vergara, 135. Madrid
Ferroservicios Auxiliares, S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial Servicios S.A. (i)	99,90%	9.778	España	Príncipe de Vergara, 135. Madrid
Ferroservicios Infraestructuras, S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial Servicios S.A.	100,00%	18.497	España	Príncipe de Vergara, 135. Madrid
Viales de Castilla y León S.A. (a)	Deloitte	Ferroservicios Infraestructuras, S.A.	100,00%	259	España	Polígono Industrial Herverencias, fase 4, parcela 2, Ávila
Andalucía de Señalizaciones S.A. (a)	Deloitte	Ferroservicios Infraestructuras, S.A.	100,00%	627	España	San Cristóbal, 16, Antequera (Málaga)
Autovía de Aragón Sociedad Concesionaria, S.A. (ii) (a)	Deloitte	Ferroservicios Infraestructuras, S.A.	60,00%	11.324	España	Príncipe de Vergara, 135. Madrid
FerroFin, S.L.	Deloitte	Ferrovial Servicios S.A.	5,00%	15.000	España	Príncipe de Vergara, 135. Madrid
FerroFin, S.L.	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	0,10%	56	España	Príncipe de Vergara, 135. Madrid
Sitkol, S.A. (a)		Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A (i)	100,00%	4.831	España	Príncipe de Vergara, 135. Madrid
Empresa Mixta Almendralejo, S.A.		Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	51,00%	132	España	Mérida, 4. Almendralejo (Badajoz)
Gestión Medioambiental de Toledo, S.A.	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	60,00%	7.683	España	Plaza de la Merced, 4. Toledo
Albaida Residuos, S.L. (a)	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A	100,00%	2.330	España	Avda. Catedral 6-8. 08002-Barcelona
Técnicas Medioambientales Avanzadas, S.L.		Albaida Residuos SL	55,00%	220	España	Playa de las Almadrabillas, 17 Edificio Presidente, Fase B - Almería
Tratamiento de Residuos Medioambientales, S.L.		Albaida Residuos SL	54,99%	-373	España	Playa de las Almadrabillas, 17 Edificio Presidente, Fase B - Almería
Ayora Gestión Biogas, S.L. (a)	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	80,00%	448	España	Rosario, 6 planta 4ª Albacete
Ecoparc de Can Mata, S.L. (a)	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	100,00%	11.000	España	Avda. Catedral 6-8. 08002-Barcelona
Cespa Servicios Urbanos de Murcia, S.A. (a)	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	100,00%	10.060	España	Avda. Catedral 6-8. 08002-Barcelona
Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares, S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial Servicios S.A. (i)	100,00%	560.901	España	Avda. Catedral 6-8. 08002-Barcelona
Cespa Jardinería S.A. (a)	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	100,00%	6.579	España	Henao, 20. Bilbao (Vizcaya)
Cespa Gestion Residuos S.A (a)	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	100,00%	43.354	España	Avda. Catedral 6-8. 08002-Barcelona
Contenedores Reus S.A (a)	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A	75,50%	-228	España	Cami Mas de Can Blasi s/n, Partida Mas Calbó. Reus (Tarragona)
Cespa Gestión Tratamientos de Residuos, S.A. (a)	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A	100,00%	20.603	España	Avda. Catedral 6-8. 08002-Barcelona
Ingeniería Ambiental Granadina S.A. (a)	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	81,00%	2.606	España	Plaza de los Campos, 4 - 1ª planta 18009. Granada
Econenergía Can Mata AIE	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A	70,00%	141	España	Avda. Catedral 6-8. 08002-Barcelona
Econenergía Can Mata AIE	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	30,00%	54	España	Avda. Catedral 6-8. 08002-Barcelona
Tratamiento de Residuos y Energías Valencianas S.A		Cespa Gestion Residuos S.A	55,00%	873	España	Antonio Suarez, 48 Escalera 1, Entresuelo - Valencia
Oñeder S.A	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A	51,61%	1.202	España	Egino Berri s/n. Azkoitia (Guipúzcoa)
SMART Hospital Cantabria, S.A.		Ferrovial Servicios S.A.	85,00%	8.430	España	Calle La Albericia 7, Santander
Ecoparc del Mediterrani, S.A	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	48,00%	2.517		Avda. Eduard Maristany s/n. 08930-Sant Adrià del Besós (Barcelona)
PORTUGAL						
Cespa Portugal, SA	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares, S.A.	100,00%	11.813	Portugal	Avda. Severiano Falcão, Lote 2. Edificio ambiente. Prior Velho (Loures)
Ferrovial Construccoes Gestao e Manutencao, S.A.	BDO	Ferrovial Servicios S.A.	100,00%	362	Portugal	Av. 24 de Julho. 102-E Lisboa

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Citrup, Lda	Deloitte	Cespa Portugal, SA	70,00%	4	Portugal	Lugar do Sendal, Freguesia de Moreira. Maia
Novipav Investimentos SGES, S.A.	BDO	Ferrosfer Infraestructuras, S.A.	100,00%	1.113	Portugal	Rua Gil Vicente, lote 33. Quinta do Serpa (Vialonga)
Sopovico Soc. Port. Vías de Com- Cons.	BDO	Novipav SGPS	100,00%	18.580	Portugal	Rua Gil Vicente, lote 33. Quinta do Serpa (Vialonga)
Infraestructuras						
REINO UNIDO						
Amey UK Plc (a)	Deloitte	Ferrovial Servicios, S.A.	100,00%	310.753	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey plc	BDO LLP	Amey UK Plc	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey plc (c.3)	BDO LLP	Ferrovial Servicios S.A.	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
TPI Holdings Limited	Deloitte	Amey OW Limited	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Transportation Planning International Limited	Deloitte	TPI Holdings Limited	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Airports Ltd		Amey plc	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Building Ltd	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Community Ltd	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Construction Ltd	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Datal Ltd	Deloitte	Amey OW Ltd	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Facilities Partners Ltd	BDO	Comax Holdings Ltd	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Fleet Services Ltd	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Group Information Services Ltd	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Group Services Ltd	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Highways Ltd	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Insurance Company PCC Ltd	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Investments Ltd	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey IT Services Ltd	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey LG Ltd	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey LUL 2 Ltd	Deloitte	Amey Tube Ltd	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Mechanical & Electrical Services Ltd	Deloitte	Amey Community Limited	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey OW Group Ltd	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey OW Ltd	Deloitte	Amey OW Group Ltd	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey OWR Ltd	Deloitte	Amey OW Group Ltd	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey plc (c.3)	Deloitte	Amey UK plc	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Programme Management Ltd	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Rail Ltd	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Railways Holding Ltd		Amey plc	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Roads (North Lanarkshire) Ltd	BDO LLP	Amey LG Ltd	66,67%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Services Ltd	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Technology Services Ltd		Amey plc	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Tramlink Ltd		Amey Technology Services Ltd	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Tube Ltd	Deloitte	JNP Ventures Ltd	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Ventures Asset Holdings Ltd	Deloitte	Amey Investments Ltd	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Ventures Ltd	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Ventures Management Services Ltd	Deloitte	Amey Investments Ltd	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Wye Valley Ltd	BDO LLP	Amey LG Ltd	80,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Comax Holdings Ltd	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
JNP Ventures 2 Ltd	Deloitte	Amey Tube Ltd	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
JNP Ventures Ltd	Deloitte	Amey Ventures Ltd	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Sherard Secretariat Services Ltd	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Wimco Ltd		Amey Railways Holding Ltd	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Public Services LLP	BDO LLP	Amey LG Ltd	66,67%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Nationwide Distribution Services Limited	BDO LLP	Amey LG Ltd	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
AmeyCespa (MK) ODC Limited		AmeyCespa Limited	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
AmeyCespa (AWRP) Holding Co Limited		Amey Ventures Asset Holdings Limited	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
AmeyCespa (AWRP) SPV Limited		AmeyCespa (AWRP) Holding Co Limited	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Amey Consulting USA, Inc.		Amey OW Limited	100,00%	-	Reino Unido	Corporation Trust Centre, 1209 Orange St, Wilmington, New Castle, 19801, DE, USA
Amey Consulting Australia Pty Limited		Amey OW Limited	100,00%	-	Reino Unido	181 William Street, Melbourne, VIC 3000, Australia
A.R.M. Services Group Limited	Deloitte	Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Access Hire Services Limited	Deloitte	Enterprise Managed Services Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Accord Asset Management Limited	Deloitte	Accord Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Accord Consulting Services Limited	Deloitte	Accord Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Accord Environmental Services Limited		Accord Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Accord Leasing Limited	Deloitte	Accord Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Accord Limited	Deloitte	Enterprise Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Accord Network Management Limited	Deloitte	Accord Asset Management Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Arkeco Environmental Services Limited	Deloitte	MRS Environmental Services Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Brophy Enterprise Limited		Brophy Grounds Maintenance Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Brophy Grounds Maintenance Limited	Deloitte	Enterprise Public Services Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Byzak Contractors (Escocia) Limited		Byzak Limited	100,00%	-	Reino Unido	2A-E International House, Stanley Boulevard, Hamilton Internation Technology Park, High Blantyre, Glasgow, G72 0BN
Byzak Limited	Deloitte	Globemile Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
C.F.M Building Services Limited (Escocia registered)	Deloitte	Enterprise Managed Services Limited	100,00%	-	Reino Unido	2A-E International House, Stanley Boulevard, Hamilton Internation Technology Park, High Blantyre, Glasgow, G72 0BN
CCMR Limited	Deloitte	Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Countrywide Property Inspections Limited	Deloitte	Durley Group Holdings Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
CRW Maintenance Limited	Deloitte	Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Datamerse Limited		Durley Group Holdings Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Durley Group Holdings Limited	Deloitte	Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Enterprise (AOL) Limited	Deloitte	Accord Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Enterprise (ERS) Limited	Deloitte	Trinity Group Holdings Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Enterprise (Venture Partner) Limited	Deloitte	Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Enterprise Building Services Limited	Deloitte	First Claims Response (Mcr) Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Enterprise Consulting and Solutions Limited		Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Enterprise Foundation (ETR) Limited		Enterprise Holding Company No. 1 Ltd (Member only)	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Enterprise Holding Company No.1 Limited	Deloitte	Enterprise Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Enterprise Lighting Services Limited	Deloitte	Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Enterprise Maintenance Services Limited	Deloitte	First Claims Response (Mcr) Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Enterprise Managed Services (BPS) Limited	Deloitte	Enterprise Managed Services Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Enterprise Managed Services (E&CS) Limited	Deloitte	Enterprise Managed Services Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Enterprise Managed Services Limited	Deloitte	Enterprise Utility Services Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Enterprise Limited	Deloitte	Amey plc	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Enterprise Power Services Limited	Deloitte	Enterprise Managed Services Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Enterprise Public Services Limited	Deloitte	Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Enterprise Security Support Services Limited		Accord Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Enterprise Transport Services Limited		Accord Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Enterprise Utility Services (DCE) Limited	Deloitte	Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Enterprise Utility Services (Holdings) Limited		Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Enterprise Utility Services (TBC) Limited	Deloitte	Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Enterprise Utility Services Limited	Deloitte	ARM Services Group Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Enterprisekeepmoat Limited		Accord Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Enterprise-Peterborough Limited		Accord Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
First Claims Response (Manchester) Limited	Deloitte	Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
First Claims Response Limited	Deloitte	First Claims Response (Mcr) Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Fleet and Plant Hire Limited	Deloitte	Enterprise Managed Services Limited	100,00%	-	Reino Unido	The Matchworks, Units 3-7, Speke Road, Garston, Liverpool, Merseyside, L19 2PH
Globemile Limited	Deloitte	Enterprise Managed Services Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Haringey Enterprise Limited	Deloitte	Accord Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Heating and Building Maintenance Company Limited	Deloitte	Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Hillcrest Developments (Yorkshire) Limited	Deloitte	Durley Group Holdings Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
ICE Developments Limited		Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
J J McGinley Limited	Deloitte	Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
JDM Accord Limited		Accord Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Lancashire Enterprises (Europe) Limited		Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
MRS Environmental Services Limited	Deloitte	Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
MRS St Albans Limited	Deloitte	MRS Environmental Services Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Prism Research Limited		Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Rhoburt Street Lighting Limited		Enterprise Public Services Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Schofield Lothian Group Limited		Accord Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Trinity Group Holdings Limited	Deloitte	Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
TSG Services Limited		Trinity Group Holdings Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
W.M.Y. Consulting Limited		Enterprise Holding Company No 1 Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Zaxco Limited		Globemile Limited	100,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
66/70 South Lambeth Road Management Co Limited		Ice Developments Limited	50,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Enterprise Business Solutions 2000 Limited	Deloitte	Enterprise Holding Company No 1 Limited	90,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Enterprise Islington Limited	Deloitte	Accord Limited	99,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Enterprise-Liverpool Limited	Deloitte	Enterprise Public Services Ltd	80,00%	-	Reino Unido	Newton Road, Liverpool, Merseyside L13 3HS
EnterpriseManchester Partnership Limited	Deloitte	Enterprise Managed Services Limited	80,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Newhall Refurbishments Limited	In-House	Enterprise Holding Company No 1 Limited	50,00%	-	Reino Unido	Bridge Place, Anchor Boulevard, Admirals Park Crossways, Dartford, Kent DA2 5S
Slough Enterprise Limited	Deloitte	Accord Environmental Services Limited	99,00%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
Enterprise South Liverpool Academy	HBD Accountancy Services	Member only (not for profit company)		-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Enterprise Fleet Limited	In-House	Enterprise Managed Services Limited	54,50%	-	Reino Unido	Lancaster House, Centurion Way, Leyland, Lancs, PR26 6TX
AmeyCespa Ltd	BDO LLP	Amey LG Ltd	50,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
AmeyCespa Ltd	BDO LLP	Cespa UK S.A.	50,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford
AmeyCespa (East) Holdings Limited	BDO LLP	AmeyCespa Ltd	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
AmeyCespa (East) Limited	BDO LLP	AmeyCespa (East) Holdings Limited	100,00%	56.426	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
AmeyCespa Services (East) Limited	BDO LLP	AmeyCespa (East) Limited	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
AmeyCespa WM (East) Limited	BDO LLP	AmeyCespa Services (East) Limited	100,00%	117	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Allerton Waste Recovery Park Interim SPV Limited	BDO LLP	AmeyCespa Limited	100,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
AmeyCespa (MK) Holding Co Limited		Amey Ventures Asset Holdings Limited	50,00%	-	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
AmeyCespa (MK) SPV Limited		AmeyCespa (MK) Holding Co Limited	100,00%	29	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
Cespa Ventures Ltd.	Deloitte	Cespa UK S.A.	100,00%	33	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford
Cespa UK S.A.	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	100,00%	8.035	Reino Unido	The Sherard Building, Edmund Halley Road, Oxford
CHILE						
Grupisa Chile, S.A.		Ferrovial Servicios, S.A. (i)	66,00%	-	Chile	Andrés Bello 2711 P18 Las Condes-Santiago
Ferrovial Servicios Chile, S.L.		Ferrovial Servicios, S.A.	78,00%	6.039	Chile	Andrés Bello 2711 P18 Las Condes-Santiago
Ferrovial Servicios Chile, S.L.		Ferroserv Infraestructuras, S.A.	11,00%	794	Chile	Andrés Bello 2711 P18 Las Condes-Santiago
Ferrovial Servicios Chile, S.L.		Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	11,00%	793	Chile	Andrés Bello 2711 P18 Las Condes-Santiago
Ferrovial Servicios Salud, S.L.		Ferrovial Servicios, S.A.	99,90%	11	Chile	Andrés Bello 2711 P18 Las Condes-Santiago
Ferrovial Servicios Salud, S.L.		Ferroserv Infraestructuras, S.A.	0,10%	0	Chile	Andrés Bello 2711 P18 Las Condes-Santiago
Steel Ingeniería, S.A.	Deloitte	Ferrovial Servicios Chile, S.L.	100,00%	20.013	Chile	Los Aromos 36 Jardines Familiares - Los Andes
POLONIA						
FBServis, S.A.	Deloitte	Ferrovial Servicios, S.A.	51,00%	1.875	Polonia	Ul. Stawki 40, 01-040 Warszawa
FBServis, S.A.	Deloitte	Budimex, S.A.	49,00%	1.802	Polonia	Ul. Stawki 40, 01-040 Warszawa
Elektromontaż Poznań S.A.		Budimex, S.A.	50,66%	0	Polonia	60-166 Poznań ul. Wieruszowska 12/16
MARRUECOS						
Cespa Nadafa SARL		Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	98,76%	-1.030	Marruecos	Siège Social Villa Daryam, Lot 23 Golf, Cap Spartel - Tanger
Cespa Nadafa SARL		Cespa Gestion Residuos S.A	0,74%	-8	Marruecos	Siège Social Villa Daryam, Lot 23 Golf, Cap Spartel - Tanger
IRLANDA						
Landmille, Ltd.	Deloitte	Ferrovial Servicios, S.A.	100,00%	521.151	Irlanda	Eurolink Motorway Toll Plaza, Cappagh, Nicholstown, Kilcock, Co. Kildare
COLOMBIA						
Ferrovial Servicios Colombia SAS		Ferrovial Servicios, S.A.	100,00%	49,95	Colombia	Bogotá
Ferrovial Servicios Públicos Colombia SAS ESP		Ferrovial Servicios, S.A.	40,00%	1,86	Colombia	Bogotá
Ferrovial Servicios Públicos Colombia SAS ESP		Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	21,00%	0,98	Colombia	Bogotá
Ferrovial Servicios Públicos Colombia SAS ESP		Cespa Gestion Residuos S.A	21,00%	0,98	Colombia	Bogotá
Ferrovial Servicios Públicos Colombia SAS ESP		Ferroserv Infraestructuras, S.A.	15,00%	0,70	Colombia	Bogotá
Ferrovial Servicios Públicos Colombia SAS ESP		Ferrovial Servicios Colombia SAS	3,00%	0,14	Colombia	Bogotá
INMOBILIARIA						
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio	Domicilio
ESPAÑA						
Grimaldi Invest S.L. (a)		Ferrovial, S.A. (i)	100,0%	14	España	Naritaweg 165, 1043 BW, Amsterdam
Ferrovial FISA, S.L. (a)		Ferrovial, S.A. (i)	100,0%	72	España	Principe de Vergara, 135, 28002, Madrid

(i) Resto participación a través de Can-am, S.A.U.

(ii) El porcentaje restante pertenece a Ferrovial Agromán, S.A 25% y Ferrovial, S.A 15%

(iii) El porcentaje restante pertenece a Ferrovial Agromán 19%, Ferrovial Aeropuertos 13%, Ferrovial Servicios 1%, Ferrovial FISA, S.L 0,002%, Finecofer 0,004% y Cespa 0,004%

(a) Forman parte del Perímetro Fiscal de Ferrovial, S.A.y sociedades dependientes

(b) Forman parte del Perímetro Fiscal de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A.

(c) Forman parte del Perímetro Fiscal de Inversora de Autopistas del Sur, S.L.

(d) Forman parte del Perímetro Fiscal de Inversora de Autopistas de Levante, S.L.

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

ANEXO I (continuación)

EMPRESAS ASOCIADAS (sociedades integradas por el procedimiento de Puesta en Equivalencia)

(Millones de euros)

CONSTRUCCIÓN										
Empresa	Auditor	Empresa matriz	% Participación	Valor Puesta en equivalencia Consolidado	Millones de euros				Dirección	
					Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos		Resultado
ESPAÑA										
Boremer, S.A.	Deloitte	Cadagua, S.A.	50,0%	1	España	23	20	17	-2	Ribera del Loira 42, 28042, Madrid
Participaciones asociadas Ferrovial Agroman (*)	Deloitte	Ferrovial Agroman, S.A.	entre 22% y 50,0%	2	España	367	298	34	-4	-
POLONIA										
Participaciones asociadas Budimex (*)		Budimex, S.A.	entre 26,0% y 49,0%	1	Polonia	7	6	6	-2	-
OMAN										
Muscat City Desalination Company SAOC	Deloitte	Cadagua, S.A.	10,00%	0	Omán	94	93	0	0	P.O. Box 1935, 114, North Ghubrah
AEROPUERTOS										
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Valor Puesta en equivalencia Consolidado	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado	Dirección
REINO UNIDO										
FGP Topco Limited	Deloitte	Hubco Netherlands B.V.	25,00%	1.261	Reino Unido	24.081	19.037	3.160	917	The Compass Centre, Nelson Road, Hounslow, Middlesex, TW6 2GW
AUTOPISTAS										
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Valor Puesta en equivalencia Consolidado	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado	Dirección
ESPAÑA										
Serrano Park, S.A.	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	50,00%	-14	España	108	104	5	-4	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2 . Edificio Alfredo Mahou ,28020, Madrid
A-334 Autovía del Almanzora	Ernst & Young	Cintra Infraestructuras, S.A.	23,75%	1	España	7	4	1	0	Carretera de la Esclusa, nº 3, 41011, Sevilla
A66 Benavente - Zamora	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	25,0%	2	España	51	41	47	1	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2 . Edificio Alfredo Mahou ,28020, Madrid
CANADÁ										
407 International Inc./407 East Development GGP	Deloitte	4352238 Cintra Canada Inc.	43,23% / 50%	2.260	Canadá	3.870	5.023	670	246	Operation Center 6300 Steels Avenue West Woodbridge, Ontario L4H 1J1
ESTADOS UNIDOS										
ITR Concession Company LLC	Deloitte	ITR Concession Company Holdings	49,00%	0	EEUU	3.764	3.542	155	0	52551 Ash Road ,46530 Granger, Indiana
GRECIA										
Nea Odos, S.A.	Deloitte	Ferrovial,S.A.	33,33%	0	Grecia	448	119	56	0	Nea Odos Themistokleous, 87, 10683
Central Greece Motorway	Deloitte	Ferrovial,S.A.	33,34%	0	Grecia	774	442	8	0	1ST KM LAMIA ,Atenas
Hellas Tolls, S.A.		Ferrovial,S.A.	33,34%	0	Grecia	0	1	2	0	13 Sorou Street, Atenas
SERVICIOS										
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Valor Puesta en equivalencia Consolidado	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado	Dirección
ESPAÑA										
Concesionaria Madrid Calle 30 S.A.	KPMG	Empresa de Mantenimiento y Explotación M-30 S.A.	10,00%	10	España	548.627	548.627	125.549	56.983	Calle Méndez Álvaro 95, Madrid

Cuentas consolidadas a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Ingeniería Urbana S.A.	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A.	35,00%	7	España	33.592	33.592	27.754	270	Pol. Ind. Pla de la Vallonga, parcela 92. 03006 Alicante
Reciclados y Compostaje Piedra Negra, S.A	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A.	49,00%	4	España	16.387	16.387	6.950	362	Partida El Feliu. Pasaje Piedra Negra s/n. Ctra Nacional 340, Km. 761,75. Xixona (Alicante)
Participaciones asociadas Servicios (*)			entre 9,20% y 50,00%	5	España	272.956	272.956	62.437	8.775	-
PORTUGAL										
Participaciones asociadas Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares, S.A. (*)		Cespa Portugal, S.A.	entre 20,00% y 50,00%	1	Portugal	21.560	19.432	2.876	-116	-
REINO UNIDO										
Participaciones asociadas Amey (*)			0,33% / 50,00%	19	Reino Unido	222.090	226.890	244.317	6.436	-
QATAR										
Participaciones asociadas Ferrovial Servicios (*)	Deloitte	Ferrovial Servicios, S.A.	49,00%	2	Qatar	35.847	35.847	18.462	3.707	-
INMOBILIARIA										
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Valor Puesta en equivalencia Consolidado	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado	Dirección
ESPAÑA										
Promociones Hábitat (i)		Ferrovial FISA, S.A.	20,00%	0	España	0	0	0	0	Avenida Diagonal 458, 08006 Barcelona
Total Valor Puesta en Equivalencia Consolidado				3.562						

(i) Sin información de los interventores

(*)Hacen referencia al total de las participaciones asociadas del Grupo Amey,Grupo Budimex, Cespa, Ferrovial Agroman y Ferrovial Servicios, y los activos, pasivos, ingresos y resultado corresponden a la totalidad de las cifras agregadas

Cuentas consolidadas de los ejercicios 2013 y 2012

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Las páginas que anteceden contienen las cuentas anuales consolidadas - balance, cuenta de pérdidas y ganancias, estado de cambios en el patrimonio neto, estado de flujos de efectivo y la memoria - de FERROVIAL, S.A. correspondientes al ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2013, que han sido formuladas por el Consejo de Administración de la sociedad en sesión celebrada en Madrid el 25 de febrero de 2014, y que, a efectos de lo establecido en el artículo 253 de la Ley de Sociedades de Capital, los administradores asistentes a la reunión firman a continuación.

D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo
Presidente

D. Santiago Bergareche Busquet
Vicepresidente

D. Joaquín Ayuso García
Vicepresidente

D. Íñigo Meirás Amusco
Consejero Delegado

D. Jaime Carvajal Urquijo
Consejero

Portman Baela, S.L.
P.p. D. Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo
Consejero

D. Juan Arena de la Mora
Consejero

D. Gabriele Burgio
Consejero

Dña. María del Pino y Calvo-Sotelo
Consejera

D. Santiago Fernández Valbuena
Consejero

D. José Fernando Sánchez-Junco Mans
Consejero

Karlovy S.L.
P.p. D. Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo
Consejero

Diligencia que extiende el Secretario del Consejo de Administración para hacer constar que no estampa su firma en este documento D. Santiago Fernández Valbuena por encontrarse ausente debido a exigencias profesionales ineludibles, habiendo delegado su representación en el Presidente del Consejo de Administración.

D. Santiago Ortiz Vaamonde
Secretario del Consejo de Administración

Ferrovial, S.A. y Sociedades Dependientes (Grupo Ferrovial)

Cuentas Anuales Consolidadas del
ejercicio terminado el 31 de diciembre
de 2013 e Informe de Gestión
Consolidado, junto con el Informe de
Auditoría Independiente

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

A los Accionistas de
FERROVIAL, S.A.:

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de FERROVIAL, S.A. (la Sociedad Dominante) y Sociedades Dependientes (el Grupo), que comprenden el estado consolidado de situación financiera al 31 de diciembre de 2013, la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, el estado consolidado de resultado global, el estado consolidado de cambios en el patrimonio neto, el estado consolidado de flujos de caja y la memoria consolidada correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha. Como se indica en la Nota 2.1 de la memoria adjunta, los Administradores de la Sociedad Dominante son responsables de la formulación de las cuentas anuales consolidadas del Grupo, de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, y demás disposiciones del marco normativo de información financiera aplicable al Grupo. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales consolidadas en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España, que requiere el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales consolidadas y la evaluación de si su presentación, los principios y criterios contables utilizados y las estimaciones realizadas están de acuerdo con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación.

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas adjuntas del ejercicio 2013 expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada de FERROVIAL, S.A. y Sociedades Dependientes al 31 de diciembre de 2013, así como de los resultados consolidados de sus operaciones y de los flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, y demás disposiciones del marco normativo de información financiera que resultan de aplicación.

El informe de gestión consolidado adjunto del ejercicio 2013 contiene las explicaciones que los Administradores de la Sociedad Dominante consideran oportunas sobre la situación del Grupo, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión consolidado concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2013. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión consolidado con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de FERROVIAL, S.A. y Sociedades Dependientes.

DELOITTE, S.L.
Inscrita en el R.O.A.C. nº S0692

Javier Parada Pardo
25 de febrero de 2014



ferrovial

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



Consejo de Administración
25 de febrero de 2014

ÍNDICE

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

I. Actividades del Grupo, Estrategia y Organización

Actividades del Grupo

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

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

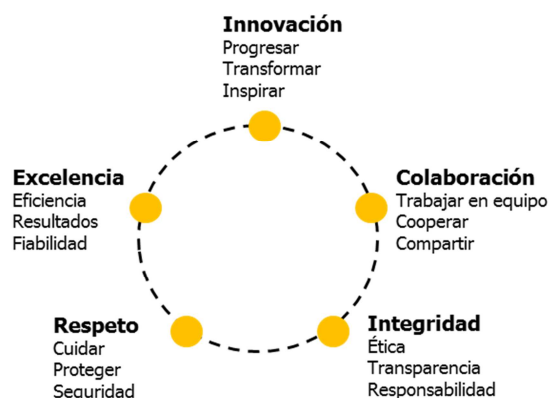
- Aeropuertos: inversión y operación de aeropuertos.
- Autopistas: promoción, inversión y operación de autopistas y otras infraestructuras.
- Construcción: diseño y construcción de infraestructuras en los ámbitos de la obra civil, la edificación y la construcción industrial.
- Servicios: prestación eficiente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

Visión y Valores

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



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



Estrategia

La Estrategia de Ferrovial gira entorno a cuatro pilares:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En 2013 Standard & Poor's revisó al alza la calificación crediticia a BBB, perspectiva estable. Ferrovial tiene como objetivo mantener un bajo nivel de endeudamiento, a nivel de deuda excluidos proyectos, que le permita sostener un nivel de rating de "investment grade o grado de inversión".

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

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

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

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

Organización

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

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

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

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

II. Evolución de los negocios del grupo en 2013

II.1 Visión general

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

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

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

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

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

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

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

Evolución de los negocios

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

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

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

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

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

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

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

II.2 Autopistas

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

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

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

Activos en explotación

Evolución del tráfico

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Activos financieros

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

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

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

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

Activos en desarrollo

Activos en construcción

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Proyectos en licitación

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

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

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

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

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

Grecia: restructuración de proyectos

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

Fruto de este acuerdo:

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

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

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

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

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

Proyectos en concurso de acreedores

Radial 4

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

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

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

Ocaña - La Roda

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

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

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

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

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

407ETR

Tráfico

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

Cuenta de resultados

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

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

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

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

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

Dividendos

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

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

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

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

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

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

Deuda neta

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

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

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

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

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

Calificación crediticia

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

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

Tarifas 407ETR

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

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

II.3 Servicios

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

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

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

Evolución Resultados

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

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

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

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

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

España

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

**Proforma; excluye costes de restructuración.

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

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

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

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

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

Reino Unido

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

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

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

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

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

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

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

Internacional

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

**Proforma; excluye variación de tipo de cambio.

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

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

Cartera

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

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

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

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

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

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

Actividad corporativa

Adquisición Enterprise

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

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

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

Adquisición Steel

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

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

Venta PFIs Amey

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

II.4 Construcción

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

La caída de las ventas (-4,5% en términos comparables), mantiene la dinámica de los últimos ejercicios; caída significativa de la actividad en España, compensada por el crecimiento en otros mercados internacionales, principalmente en EE.UU. La facturación internacional supuso el 76% de las ventas de la División.

Continúa el descenso de la actividad en Polonia, si bien modera la caída frente a los trimestres previos por la contracción realizada en el año en curso. Por otra parte, Webber presenta un importante crecimiento por la ejecución de las autopistas NTE y LBJ.

Budimex

	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	1.099,2	1.420,3	-22,6	-21,7
RBE	44,5	57,2	-22,2	-20,4
Margen RBE	4,1%	4,0%		
RE	37,8	45,1	-16,3	-14,3
Margen RE	3,4%	3,2%		
Cartera	1.044,0	1.193,9	-12,6	-11,0

Periodo marcado por la finalización de grandes proyectos, la contracción de la licitación pública en el ejercicio anterior y la mala climatología.

La cartera se sitúa en 1.044 millones de euros, lo que supone una reducción del 11% en términos homogéneos respecto a diciembre 2012, no obstante se ha producido un incremento en la contratación del 19%, destacando las adjudicaciones de proyectos como Tranvía interurbano de Gdansk y el tramo de la autovía A4 entre Krzyz y Debica.

El Gobierno polaco ha aprobado un primer plan de carreteras para el periodo 2014-2019 por un importe aproximado de 10.000 millones de euros, cuyas adjudicaciones comenzarán a primeros de 2014. Este plan tendrá un impacto positivo en la contratación.

El pasado 6 de noviembre, Budimex comunicó el acuerdo de venta de su filial Danwood por 57 millones de euros. Esta compañía ha aportado ventas por valor de 90 millones de euros y un RBE de 8 millones de euros.

Webber

	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	690,0	591,5	16,7	20,2
RBE	26,6	23,0	15,8	19,8
Margen RBE	3,9%	3,9%		
RE	19,6	17,7	10,4	14,3
Margen RE	2,8%	3,0%		
Cartera	1.094,6	1.288,3	-15,0	-11,2

Fuerte crecimiento de las ventas en moneda local (+20%), por la ejecución de las autopistas NTE y LBJ.

La cartera se reduce (-11% en moneda local) por la elevada ejecución de las autopistas NTE y LBJ, aun así destaca la contratación de proyectos de carreteras como la US-290, Denton, I-10 y la NTE 3A-3B.

Ferrovial Agromán

	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	2.274,5	2.313,9	-1,7	-0,1
RBE	271,7	256,7	5,8	8,1
Margen RBE	11,9%	11,1%		
RE	257,1	235,6	9,1	11,5
Margen RE	11,3%	10,2%		
Cartera	5.728,5	6.217,2	-7,9	-5,6

Las ventas (-0,1% en términos comparables) combinan la evolución del mercado español (-24%), donde se producen descensos especialmente significativos en obra civil, motivados por los recortes en la contratación de obra pública (-81% desde 2007). Estos recortes en el mercado español, son compensados por la positiva aportación de otros mercados internacionales, especialmente el de EE.UU., por las obras relacionadas con nuevas autopistas en Texas, así como por la aportación de proyectos en Reino Unido (Crossrail) y Canadá (407 East Extension).

La rentabilidad mejora respecto al año anterior, combinando los mejores márgenes generados en los proyectos internacionales y la liberación de provisiones por finalización de proyectos por valor de 73 millones de euros (135 millones en 2012) que no se ve compensada por el inicio de nuevos proyectos.

Cartera

	dic-13	dic-12	Var (%)
Obra civil	6.164,2	6.837,4	-9,8
Edif. Residencial	181,6	284,2	-36,1
Edif. No Residencial	768,2	867,2	-11,4
Industrial	753,1	710,6	6,0
Total	7.867,1	8.699,4	-9,6

La cartera se reduce respecto a diciembre de 2012 un 9,6% (-7,1% en términos comparables). La elevada ejecución de obra no ha sido compensada con la adjudicación de nuevos contratos, destacando NTE 3A3B, M8 en Reino Unido y Batinah highway en Omán.

La capacidad de desarrollar proyectos complejos, como las autopistas LBJ y NTE en Texas, está posicionando a Ferrovial en Estados Unidos como un referente en el mercado.

La cartera internacional asciende a 5.539 millones de euros, muy superior a la cartera doméstica (2.328 millones de euros, -12%). La cartera internacional supone el 70% del total.

Tras el acuerdo alcanzado respecto a las autopistas griegas se ha desconsolidado la cartera asociada a estos proyectos que asciende a 406 millones de euros.

II.5 Aeropuertos

La aportación de HAH al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial es de 296,6 millones de euros, incluye la plusvalía en la venta de Stansted (137,2 millones de euros). El resultado neto de la División incluye la plusvalía por la venta del 8,65% del capital de HAH al fondo británico USS (81,7 millones de euros). Cabe destacar que el resultado neto de la División excluidos efectos extraordinarios es positivo (71,8 millones de euros).

HAH.- Evolución del tráfico

En 2013 el número de pasajeros en los aeropuertos propiedad de HAH alcanzó los 84,9 millones de pasajeros, con un crecimiento del 3,3%. Heathrow ha incrementado un 3,4%, alcanzando la cifra record de 72,3 millones de pasajeros. Esta positiva evolución se produce por el incremento de los niveles de ocupación y por la entrada en operación de aviones de mayor tamaño. Los niveles de ocupación alcanzaron 76,4% vs 75,6% en 2012 y la media de asientos por vuelo se situó en 202,8 por avión por 197,3 en 2012. El incremento también incluye el impacto negativo que tuvo la celebración de los Juegos Olímpicos en 2012.

Por destinos, el tráfico europeo ha incrementado un 4,1% hasta alcanzar 34,7 millones de pasajeros. La adquisición de bmi por parte de British Airways contribuyó notablemente a la consecución de dichos resultados, ya que las antiguas rutas de bmi están consiguiendo unos niveles de ocupación en línea con los de British Airways. El tráfico doméstico creció un 4,2% hasta alcanzar 11,9 millones de pasajeros, este incremento se debe en parte al inicio por parte de Virgin Little Red de vuelos domésticos al inicio del verano.

El tráfico de largo recorrido creció un 2,3%, Asia pacífico incrementó un 5,3% hasta alcanzar 10,3 millones de pasajeros, motivado por nuevas rutas y frecuencias. El tráfico con Oriente Medio incrementó un 5,6% hasta alcanzar 6,3 millones de pasajeros, motivado por aviones de mayor tamaño y aumento del número de pasajeros en distintas aerolíneas.

Heathrow fue galardonado en la ACI Europe Awards, como "mejor aeropuerto de 2013" en la categoría de aeropuerto con más de 25 millones de pasajeros. Además, la T5 había sido anteriormente galardonada, por segundo año consecutivo, como la mejor terminal aeroportuaria del mundo por "Skytrax World Airports Awards".

Evolución del tráfico por destinos (Stansted excluido en ambos ejercicios):

	dic-13	dic-12	Var. (%)
Reino Unido	11,9	11,4	4,2%
Europa	34,7	33,3	4,1%
Larga distancia	38,3	37,4	2,3%
Total	84,9	82,2	3,3%

Tarifa

La subida de tarifas aeronáuticas máximas aplicables para los ejercicios regulatorios 2012/2013 y 2013/2014 entraron en vigor el 1 de abril de 2012 y 2013 respectivamente.

La tabla siguiente muestra el incremento de tarifas llevadas a cabo en Heathrow en abril de 2012 y abril de 2013, que soportan el crecimiento de las ventas en 2013:

	2013	2012	Regulación
Heathrow	+10,4%	+12,7%	RPI+7,5%

Libras	Tráfico (mn pasajeros)			Ventas			RBE			Margen RBE		
	dic-13	dic-12	Var.	dic-13	dic-12	Var.	dic-13	dic-12	Var.	dic-13	dic-12	Var. (pbs)
Heathrow	72,3	70,0	3,4%	2.361	2.112	11,8%	1.310	1.082	21,1%	55,5%	51,2%	427
Heathrow express				124	116	7,2%	73	67	9,5%	58,6%	57,4%	123
Central				-9	-25	-63,8%	-3	11	n.s.			
Total Heathrow				2.477	2.203	12,4%	1.380	1.159	19,0%	55,7%	52,6%	310
Glasgow	7,4	7,2	2,9%	91	87	4,7%	32	32	1,1%	35,2%	36,5%	-125
Aberdeen	3,5	3,4	3,8%	62	57	8,3%	25	21	21,1%	40,3%	36,1%	427
Southampton	1,7	1,7	1,7%	26	27	-2,5%	8	8	-11,4%	28,6%	31,5%	-286
Total No regulados	12,6	12,2	3,0%	179	171	4,8%	65	61	6,2%	36,0%	35,6%	48
Ajustes				-4	-12	n.s.	-4	2	n.s.			
Total HAH	84,9	82,2	3,3%	2.652	2.362	12,3%	1.441	1.223	17,9%	54,3%	51,8%	257

Cuenta de resultados

Libras	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	2.652,4	2.361,9	12,3	12,3
RBE	1.441,0	1.222,5	17,9	17,9
% RBE/Ventas	54,3%	51,8%		
Amortizaciones	516,6	543,5	-4,9	-4,9
RE	924,4	679,1	36,1	36,1
% RE/Ventas	34,8%	28,8%		
Resultado financiero	-760,6	-647,5	-17,5	10,7
Rtdo. antes de impuestos	163,6	32,5	n.s.	n.s.
Impuesto de sociedades	163,7	135,1	21,2	n.s.
Rtdo. Procedente actividades discontinuadas	451,3	192,0	135,0	-5,9
Resultado neto	778,6	359,6	116,5	n.s.
Aportación a Pta. equivalencia de Ferrovial (Euros)	296,6	222,7	33,2	n.s.

Crecimiento en ventas 12,3% y RBE 17,9%, como consecuencia del incremento de los ingresos aeronáuticos en un 17,9%, impulsados por el incremento de las tarifas (+12,7% desde abril 2012 y 10,4% desde abril 2013 en Heathrow) y el incremento del número de pasajeros (+3,4%); los ingresos comerciales aumentan un 5,9% y la partida de Otros ingresos un 3,1%. El RBE mejora un 17,9% consiguiendo un incremento del margen RBE a pesar del incremento de gastos de personal y de gastos generales.

El empeoramiento del resultado financiero respecto a diciembre de 2012 se produce, principalmente, por el deterioro en el valor de mercado de la cartera de derivados de Heathrow, principalmente los derivados de inflación (-148 millones de libras vs +109 millones de libras en 2012), sin impacto en caja, tras el incremento de la expectativa de inflación futura en Reino Unido respecto a diciembre 2012.

El impuesto de sociedades se ve afectado por la reducción de la tasa impositiva del 23% al 21%, en vigor desde el 1 de abril de 2014 y del 21% al 20% desde el 1 de abril de 2015, lo que ha provocado la reversión de impuestos diferidos.

El coste medio de la deuda externa de HAH se sitúa a final de año en el 6,1%, teniendo en cuenta todas las coberturas por tipo de interés, tipo de cambio e inflación.

Desglose de ingresos

Libras	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Aeronaut.	1.618,7	1.373,1	17,9%	17,9%
Comercial	543,3	512,9	5,9%	5,9%
Otros	490,4	475,8	3,1%	3,1%
TOTAL	2.652,4	2.361,9	12,3%	12,3%

	Aeronaut.		Comercial		Otros	
Libras	dic-13	Comp %	dic-13	Comp %	dic-13	Comp %
Heathrow	1.522,6	19,0	492,0	5,9	462,2	0,6
Glasgow	45,4	3,1	29,4	4,6	16,1	9,8
Aberdeen	34,7	5,7	12,9	12,5	14,5	11,3
Southampton	16,0	-3,2	7,7	-2,6	2,5	2,4
Ajustes y otros			1,3	-5,3	-4,9	-64,1
Total Aeropuertos	1.618,7	17,9	543,3	5,9	490,4	3,1

Los ingresos aeronáuticos incrementan un 19,0% en Heathrow, por la combinación del mayor tráfico (+3,4%) y los incrementos de tarifa en abril de 2012 (+12,7%) y 2013 (+10,4%). El ingreso aeronáutico medio por pasajero creció un 15,0% hasta 21,04 libras (2012: 18,29 libras). Además, desde el segundo trimestre del 2013 el crecimiento muestra una recuperación a través del "K factor" por el menor ingreso real de tarifas en el ejercicio 2011/12.

En Heathrow, el ingreso comercial aumentó +5,9%. El ingreso comercial neto por pasajero alcanzó 6,37 libras, lo que supone un incremento del 2,6%. El ingreso comercial neto por pasajero se vio afectado probablemente por la mayor proporción de tráfico europeo, que tradicionalmente ha tenido una menor propensión al gasto en el área comercial de Heathrow.

Aspectos regulatorios

Regulatory Asset Base (RAB)

El RAB en diciembre de 2013 alcanza los 14.585 millones de libras (13.471 millones en diciembre 2012), refleja la inversión realizada (1.300 millones de libras aproximadamente), el incremento de la inflación (370 millones de libras), compensado por la amortización del periodo (585 millones de libras) y una pequeña cuantía por ajustes y cambios de perímetro.

La cifra de RAB se utiliza para el cálculo de los niveles de apalancamiento del Grupo HAH.

Definición del desarrollo de Heathrow para los próximos 5 años

El 10 de enero de 2014, la CAA publicó su decisión final sobre las tarifas para el periodo 2014-2019; el incremento de tarifas anual se fija en RPI-1,5%, (RPI-1,2% ajustado a cinco años), que incluye un allowed return del 5,35% real antes de impuestos, con un plan de inversiones de 2.810 millones de libras (2.950 millones ajustado a cinco años). Las principales diferencias respecto a la propuesta anterior son el incremento del número de pasajeros en 5,7 millones y una reducción de 25 puntos básicos en el coste del capital. Además la duración del nuevo periodo

regulatorio se ha modificado a 4 años y nueve meses, para hacer coincidir el periodo regulatorio con el calendario financiero de Heathrow. Esta tarifa se aplicará en el periodo regulatorio que empieza el día 1 de abril de 2014. El periodo de apelación de esta decisión finaliza el 28 de marzo de 2014.

Comision Aeroportuaria

El Gobierno del Reino Unido ha creado una comisión aeroportuaria, dirigida por Sir Howard Davies, para determinar cómo mantener la posición del Reino Unido como un enlace internacional para la aviación. A la comisión se le ha encargado evaluar las distintas opciones para cubrir las necesidades de conectividad internacional del Reino Unido, recomendar la forma óptima de alcanzarlas y asegurar que es llevada a cabo de la forma más rápida y práctica.

El pasado 17 de julio, Heathrow remitió a la comisión tres opciones para la construcción de una tercera pista en Heathrow, al noroeste, al suroeste o al norte del actual aeropuerto.

El 17 de diciembre de 2013, la Comisión publicó un informe preliminar, donde indica que debería construirse al menos una nueva pista en el área suroeste para 2030 y considera que los tres proyectos más apropiados son; i) una nueva pista en Heathrow de 3.500 metros localizada al noroeste del aeropuerto, ii) ampliar la pista norte de Heathrow hasta alcanzar 6.000 metros y iii) una nueva pista en Gatwick al sur de la ya existente. La Comisión también recomendó medidas de corto plazo para mejorar el uso de la capacidad existente durante los próximos cinco años.

La pista noroeste en Heathrow incrementaría la capacidad, podría llegar a operar 740.000 vuelos (480.000 actualmente) y 130 millones de pasajeros al año (72 millones a día de hoy), lo que permitiría al Reino Unido competir con sus rivales internacionales y tener capacidad para el futuro, incluyendo la posibilidad de una cuarta pista en el futuro.

Una tercera pista en Heathrow se estima que podría estar operativa en 2026, con un coste estimado de 17.000 millones de libras, de los cuales, 11.000 millones de libras estarían relacionados con el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria. Los restantes 6.000 millones, incluyen 2.000 millones de inversión en las infraestructuras de acceso y 4.000 millones de inversión en medio ambiente y mejoras para los residentes en la zona, los cuales deben ser financiados por el Gobierno.

HAH se alegra de la inclusión de Heathrow dentro de las opciones de expansión de capacidad y está examinando en detalle del informe de la Comisión. Heathrow ha comenzado a trabajar con las autoridades locales, residentes y otras instituciones, para mejorar el proyecto de construir una nueva pista, incluyendo la primera encuesta pública que ha comenzado el 3 de febrero.

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

Deuda neta

<i>Millones de libras</i>	dic-13	dic-12	Var. (%)
<i>Senior loan facility</i>	496,5	587,7	-15,5%
Subordinada	753,8	717,0	5,1%
Grupo securitizado	11.136,0	11.315,2	-1,6%
Grupo no securitizado	325,3	337,2	-3,5%
Otros & ajustes	-28,9	-26,2	n.s.
Total	12.682,6	12.931,0	-1,9%

Dividendos

Durante 2013, HAH ha distribuido un importe de 555 millones de libras, incluyendo 300 millones de libras relacionados con la venta del aeropuerto de Stansted. En 2013 HAH ha pagado a sus accionistas un dividendo ordinario de 255 millones de libras, en 2012, pagó 240 millones de libras.

Desinversiones

Venta de Stansted

El proceso de venta se inició en agosto de 2012. El pasado 18 de enero de 2013 se anunció la venta del aeropuerto de Stansted a MAG (Manchester Airport Group), por un importe de 1.500 millones libras (Ebitda 2012 94 millones de libras, RAB 2012 1.343 millones de libras). El cierre de la operación se produjo el pasado 28 de febrero, generando unas plusvalías de 351,4 millones de libras (100%), (137,2 millones de euros en contribución al resultado neto de Ferrovial).

Venta del 8,65% de FGP Topco (cabecera de HAH)

Ferrovial, titular indirecto de un 33,65% de HAH alcanzó, el pasado 22 de octubre de 2013, un acuerdo con Universities Superannuation Scheme (USS), para la transmisión de una participación del 8,65% HAH por un precio de GBP 392 millones (EUR 461 millones).

La operación se cerró el pasado día 24 de octubre de 2013 con la recepción de los fondos. La plusvalía neta asciende a 81,7 millones de euros. La participación indirecta de Ferrovial en HAH pasa a ser de un 25%.

Ferrovial continúa siendo el mayor accionista de la compañía y su único socio industrial.

Emisiones de deuda realizadas por Heathrow

200 millones de libras, bonos index link clase A, con vencimientos a 18, 25 y 35 años, emisión realizada para un único inversor.

750 millones de libras, bonos de clase A, con vencimiento en 2046 y un cupón fijo anual del 4,625%, el más bajo de todas las emisiones realizadas por la compañía.

La transacción tuvo una sobresuscripción significativa y fue soportada por un amplio rango de inversores institucionales de calidad, predominantemente de Reino Unido. Dado lo anterior, el precio del bono se cerró holgadamente dentro de la horquilla de precios que se había indicado.

II.6 Cuenta de Resultados Consolidada

	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable	dic-13	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable	dic-12
CIFRA DE VENTAS	8.166		8.166	7.630		7.630
Otros ingresos de explotación	10		10	17		17
Total ingresos de explotación	8.176		8.176	7.647		7.647
Total gastos de explotación	7.242		7.242	6.720		6.720
RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN	934		934	927		927
Margen %	11,4%		11,4%	12,1%		12,1%
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	233		233	219		219
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN ANTES DE DETERIORO Y ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO	701		701	708		708
Margen %	8,6%		8,6%	9,3%		9,3%
Deterioros y enajenación de inmovilizado	108	18	126	115	-63	52
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN DESPUES DE DETERIORO Y ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO	809	18	827	823	-63	760
Margen %	9,9%		10,1%	10,8%		10,0%
RESULTADO FINANCIERO	-412	79	-333	-349	48	-301
Resultado financiero por financiación de proyectos de infraestructuras	-337		-337	-298		-298
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable y resto de resultado financiero proyectos	-7	7	0	-6	2	-4
Resultado financiero por financiación ex proyectos.	-53		-53	-32		-32
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable y resto de resultado financiero ex proyectos	-15	72	57	-13	46	33
Participación en beneficios de sociedades puesta en equivalencia	396	-21	375	214	60	275
RESULTADO CONSOLIDADO ANTES DE IMPUESTOS	793	76	869	688	45	733
Impuesto sobre beneficios	-127	-41	-168	-105	0	-106
RESULTADO PROCEDENTE DE ACTIVIDADES CONTINUADAS	666	35	701	583	45	628
Resultado neto operaciones discontinuadas						
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO	666	35	701	583	45	628
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	22	5	26	60	3	64
RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUÍDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE	688	39	727	643	49	692

Ventas

	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Construcción	4.063,6	4.325,6	-6,1	-4,5
Autopistas	429,0	381,4	12,5	13,0
Servicios	3.656,3	2.895,0	26,3	29,3
Otros	17,6	28,3	n.s.	n.s.
Total	8.166,5	7.630,3	7,0	9,0

Resultado bruto de explotación

	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Construcción	342,8	336,9	1,8	4,0
Autopistas	276,3	271,6	1,7	2,9
Servicios	321,5	313,4	2,6	15,0
Otros	-6,3	4,6	n.s.	n.s.
Total	934,3	926,6	0,8	4,8

Amortizaciones

Aumentan respecto al mismo periodo del año anterior (+6,7% en términos homogéneos) hasta situarse en 233 millones de euros.

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

	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Construcción	314,5	298,4	5,4	7,8
Autopistas	201,7	204,4	-1,3	-0,1
Servicios	194,7	203,1	-4,1	14,5
Otros	-10,0	1,9	n.s.	n.s.
Total	700,9	707,9	-1,0	4,0

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

Deterioros y enajenación de inmovilizado

Este epígrafe incluye, principalmente, plusvalías por venta de distintos activos; la compañía Danwood propiedad de Budimex (46 millones de euros), joint ventures de Amey (20 millones de euros) y la venta de un 8,65% de HAH a USS (40 millones de euros).

Resultado financiero

	dic-13	dic-12	Var (%)
Resultado financiero por financiación de proyectos de infraestructuras	-337,2	-297,9	-13,2
Resultado financiero por financiación ex proyectos.	-52,6	-32,0	-64,3
Rdo. fro. por financiación	-389,8	-329,9	-18,2
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable y resto de resultado financiero proyectos	0,1	-3,7	n.s.
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable y resto de resultado financiero ex proyectos	57,1	32,6	n.s.
Rdo. fro. por derivados y otros	57,3	28,9	n.s.
Resultado Financiero	-332,5	-301,0	-10,5

El resultado financiero aumenta un 10,5%, combinando:

El resultado financiero por financiación aumenta un 18%. Principalmente por el incremento del gasto financiero en proyectos de infraestructuras, por el mayor nivel de deuda asociado principalmente a los proyectos que entran en explotación (SH-130). El resto de sociedades también incrementa su gasto financiero, principalmente por la amortización acelerada de las comisiones de originación de los préstamos bancarios cancelados con las emisiones de bonos (16 millones de euros).

La evolución del resultado financiero por derivados y otros, está determinado por el impacto de la evolución positiva de la cotización de Ferrovial en los contratos de derivados que cubren los planes de retribución vinculados a la acción.

Resultados por puesta en equivalencia

	dic-13	dic-12	Var (%)
Construcción	-1,2	-1,4	-18,5
Servicios	14,2	10,8	31,2
Autopistas	65,2	42,4	53,8
Aeropuertos	296,6	222,7	33,2
Total	374,8	274,5	36,5

Las sociedades consolidadas por puesta en equivalencia aportan 375 millones de euros neto de impuestos (274 millones de euros en 2012), destacando la aportación de la autopista 407ETR (65 millones de euros) y de HAH (297 millones de euros), esta última incluye la plusvalía por la venta de Stansted (137 millones de euros).

Impuestos

La tasa impositiva efectiva, excluidos los resultados por puesta en equivalencia, se sitúa en el 34,0%.

Resultado neto

El Resultado neto sitúa en 727 millones de euros (692 millones de euros en 2012).

II.7 Balance de situación y otras magnitudes

	dic-13	dic-12
Activo no corriente	17.142	16.660
Fondo de comercio de consolidación	1.893	1.487
Activos intangibles	229	116
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	7.639	6.755
Inversiones inmobiliarias	37	35
Inmovilizado material	483	506
Inversiones en sociedades asociadas	3.562	4.322
Activos Financieros no corrientes	1.810	1.674
Cuentas a cobrar Proyectos de infraestructuras	1.341	1.334
Activos Financieros disponibles para la venta	1	1
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	317	148
Resto de cuentas a cobrar	152	192
Impuestos Diferidos	1.344	1.608
Derivados financieros a valor razonable	144	158
Activo corriente	5.678	5.570
Activos clasificados como mantenidos para la venta	2	2
Existencias	325	394
Clientes y otras cuentas a cobrar	2.202	2.198
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	1.635	1.642
Otros deudores	470	436
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	98	120
Tesorería e inversiones financieras temporales	3.130	2.967
Sociedades proyectos de infraestructuras	279	237
Caja restringida	41	25
Resto de tesorería y equivalentes	238	212
Resto de sociedades	2.851	2.730
Derivados financieros a valor razonable.	18	8
TOTAL ACTIVO	22.820	22.230
Patrimonio neto	6.074	5.780
Patrimonio neto atribuido a los accionistas	5.719	5.660
Patrimonio neto atribuido a los socios externos	355	121
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	503	356
Pasivos no corrientes	11.230	11.117
Provisiones para pensiones	107	105
Otras provisiones	1.350	1.166
Deuda financiera	7.496	6.996
Deuda financiera proyectos de infraestructuras	6.403	5.825
Deuda financiera resto de sociedades	1.093	1.171
Otras deudas	208	203
Impuestos diferidos	1.117	1.080
Derivados financieros a valor razonable	952	1.567
Pasivos corrientes	5.013	4.976
Deuda financiera.	1.303	1.229
Deuda financiera proyectos de infraestructuras.	1.228	1.168
Deuda financiera resto de sociedades.	75	61
Derivados financieros a valor razonable.	67	65
Deudas por operaciones de tráfico	3.254	3.267
Acreeedores comerciales	2.665	2.645
Pasivos por impuestos sobre sociedades	60	75
Otras deudas no comerciales	528	547
Provisiones para operaciones de tráfico	389	415
TOTAL PASIVO	22.820	22.230

Deuda neta consolidada

La posición neta de tesorería excluidos proyectos de infraestructura se sitúa en 1.663 millones de euros (1.484 millones de euros en diciembre 2012).

Esta evolución incluye la adquisición de la sociedad británica Enterprise en el mes de abril, por valor de 474 millones de euros, junto con inversiones adicionales por valor de 280 millones de euros, desinversiones por valor de 564 millones de euros y pago de dividendos por importe de 523 millones de euros.

Estos efectos se han visto compensados con los dividendos recibidos de los proyectos, por un importe de 489 millones de euros, (219 millones de euros de Aeropuertos, 242 millones de euros de Autopistas y 28 millones de Servicios) y por la generación de caja de las distintas Unidades de negocio.

La deuda neta de proyectos se sitúa en 7.015 millones de euros. La variación está motivada, principalmente por la inversión en las autopistas en construcción en Estados Unidos.

Esta deuda neta incluye 1.526 millones de euros de deuda neta relacionada con autopistas en construcción (NTE, LBJ y NTE 3A3B). También incluye 1.143 millones de euros relacionados con las autopistas radiales (R4 y OLR) que han solicitado el concurso de acreedores.

La deuda neta del Grupo se sitúa en 5.352 millones de euros.

	dic-13	dic-12
PNT sin proyectos infraestructura	1.663,5	1.483,5
Autopistas	-6.697,8	-6.238,1
Resto	-317,5	-356,5
PNT proyectos infraestructura	-7.015,4	-6.594,6
Posición neta de tesorería total	-5.351,9	-5.111,1

Rating corporativo

El pasado mes de agosto de 2011, las agencias de calificación financiera Standard&Poor's y Fitch, emitieron por primera vez su opinión sobre la calificación financiera de Ferrovial; en ambos casos dentro de la categoría de "Grado de inversión".

Standard&Poor's mejoró el rating de Ferrovial de BBB- a BBB el pasado 9 de mayo.

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

Dividendo 2013

El Consejo de Administración de la Sociedad, en su reunión celebrada el 28 de octubre de 2013, ha acordado distribuir a cuenta del dividendo del ejercicio 2013 el importe bruto de 0,40 euros por acción.

El pago de la citada cantidad se efectuó el 10 de diciembre de 2013.

Se prevé que el dividendo complementario que el Consejo de Administración proponga para su aprobación a la Junta General Ordinaria de Accionistas de 2014 sea de un importe bruto entre 0,25 y 0,30 euros por acción.

Emisión de bonos corporativos

En 2013 Ferrovial ha realizado dos emisiones de bonos corporativos.

En enero se realizó la emisión inaugural que tuvo una gran acogida en el mercado, la sobresuscripción fue de 11 veces. La emisión, por un importe de 500 millones de euros, se realizó a 5 años y se cerró a un precio de 240 puntos básicos sobre midswap, con un cupón del 3,375%.

El 28 de mayo se ha realizado una segunda emisión, de nuevo hubo un elevado interés la sobresuscripción alcanzó las 6 veces. La emisión, por un importe de 500 millones de euros, se realizó a 8 años y se cerró a un precio de 200 puntos básicos sobre midswap, con un cupón del 3,375%.

En ambos casos, los fondos obtenidos se han destinado a la amortización anticipada de deuda corporativa.

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

Año	Vencimientos Deuda corporativa
2014	53
2015	43
2016	20
2017	11
2018	501
2019	3
2020	0
2021 - 2030	506
2031 - 2050	3

II.8 Flujo de caja consolidado

	dic-13	Flujo de caja excluidas sociedades concesionarias	Flujo de caja sociedades concesionarias	Eliminaciones	Flujo de caja consolidado
RBE		569	365		934
Cobro de dividendos		489		-24	465
Fondo maniobra		39	-59		-20
Flujo operaciones sin IS		1.097	306		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		-44	-286		-330
Flujo de capital procedente de socios externos		0	269	-152	117
Pago dividendos		-523	-26	24	-525
Variación tipo de cambio		-47	151		104
Salida perímetro/mantenido vta./Pta. Equivalencia		-15			-15
Otros mov. de deuda (no flujo)		-49	-97		-146
Flujo de financiación		-678	12	-128	-794
Variación PNT		180	-421		-241
Posición neta inicial		1.484	-6.595		-5.111
Posición neta final		1.663	-7.015		-5.352

	dic-12	Flujo de caja excluidas sociedades concesionarias	Flujo de caja sociedades concesionarias	Eliminaciones	Flujo de caja consolidado
RBE		569	358		927
Cobro de dividendos		387		-24	363
Fondo maniobra		-12	-44		-56
Flujo operaciones sin IS		944	314	-24	1.234
Pago de impuestos		-30	-19		-50
Flujo operaciones		914	295	-24	1.184
Inversión		-320	-798	168	-949
Desinversión		893			893
Flujo de inversión		573	-798	168	-56
Flujo de actividad		1.486	-503	145	1.128
Flujo de intereses		-33	-286	0	-318
Flujo de capital procedente de socios externos		0	303	-168	135
Pago dividendos		-826	-25	24	-827
Variación tipo de cambio		6	56		62
Salida perímetro/mantenido vta./Pta. Equivalencia					
Otros mov. de deuda (no flujo)		-57	-63		-120
Flujo de financiación		-909	-14	-145	-1.068
Variación PNT		577	-517	0	60
Posición neta inicial		907	-6.077		-5.171
Posición neta final		1.484	-6.595	0	-5.111

Flujo de Caja Excluidos Proyectos de Infraestructuras

Flujo de operaciones

La evolución del flujo de operaciones excluidos los proyectos de Infraestructuras por segmentos de negocio en 2013 respecto a 2012 se muestra en la siguiente tabla:

Flujo de operaciones	dic-13	dic-12
Construcción	304	100
Servicios	359	495
Dividendos Autopistas	242	220
Dividendos Aeropuertos	219	145
Otros	-27	-16
Flujo de operaciones sin impuestos	1.097	944
Pago Impuesto de sociedades	-48	-30
Total	1.048	914

El ejercicio 2013 incluye cobros recibidos dentro del plan de pago a proveedores por un total de 129 millones de euros, principalmente en Servicios. En el ejercicio 2012 se incluyen los cobros recibidos por un total de 688 millones de euros (499 millones en la división de Servicios y 189 millones en Construcción) dentro del Plan de pago a proveedores en función del Real decreto 4/2012. En la partida "Otros" se incluye el flujo de operaciones de correspondiente a Corporación, las matrices de Aeropuertos y Autopistas.

A continuación, se muestra un detalle por negocios del flujo de Construcción y Servicios:

Construcción	dic-13	dic-12
RBE	329	324
Liquidación y regularización de provisiones por finalización de obras (no caja)	-73	-135
RBE Ajustado	256	189
Variación descuento de factoring	12	-86
Fondo de maniobra ex Budimex	23	114
Fondo de maniobra Budimex	13	-116
Flujo operaciones sin IS	304	100

Servicios	dic-13	dic-12
RBE	264	273
Cobro de dividendos	28	22
Variación descuento de factoring	0	-65
Pago de Pensiones Reino Unido	-17	-22
Fondo de maniobra Reino Unido	-6	-27
Fondo de maniobra ex Reino Unido	91	314
Flujo operaciones sin IS	359	495

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

	España	Reino Unido	Resto Servicios	SERVICIOS
RBE	133	122	8	264
Dividendos y otras devoluciones	15	13	0	28
Pago de pensiones	0	-17	0	-17
Var. fondo de maniobra	91	-6	0	84
F. de operaciones sin impuestos	239	112	8	359

En Autopistas, se incluye dentro del flujo de operaciones de 2013 un importe de 242 millones de euros procedente de dividendos y devoluciones de fondos propios de las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras de autopistas, cuyo detalle queda reflejado en la tabla adjunta.

Dividendos y devoluciones de capital	dic-13	dic-12
ETR 407	217	198
Autopistas irlandesas	10	14
Autopistas portuguesas	10	7
Autopistas griegas	3	0
Autopistas Españolas	1	1
Resto	0	0
Total	242	220

Flujo de inversión

La siguiente tabla muestra un detalle por segmentos de negocio del flujo de inversión sin incluir proyectos de infraestructuras, separando en cada una los desembolsos por inversiones acometidas y los cobros por desinversiones producidas.

dic-13	Inversión	Desinversión	Flujo de inversión
Construcción	-35	60	25
Servicios	-579	51	-528
Autopistas	-135	0	-135
Aeropuertos	0	453	452
Otros	-5	0	-5
Total	-754	564	-191

dic-12	Inversión	Desinversión	Flujo de inversión
Construcción	-33	7	-26
Servicios	-109	-6	-115
Autopistas	-173	0	-173
Aeropuertos	0	876	876
Otros	-5	16	11
Total	-320	893	573

En el flujo de inversión destacan las adquisiciones en Servicios de la compañía británica Enterprise, por un importe de 474 millones de euros, y de la sociedad chilena Steel Ingeniería, por un importe de 28 millones de euros; así como las ampliaciones de capital en Autopistas, la inversión en capital realizada en los proyectos de infraestructuras (autopistas americanas en construcción) y en Servicios (proyectos en Amey); y por otro lado, la inversión en inmovilizado material, principalmente en Servicios España.

Inversión en capital Autopistas	dic-13	dic-12
LBJ	-68	-65
NTE	-41	-39
NTE 3A&B	-13	0
SH-130	-13	-62
Autopistas españolas	0	-6
Total	-135	-173

En cuanto a las desinversiones de 2013, destaca Aeropuertos, por la venta del 8,65% de HAH por valor de 455,2 millones de euros en octubre de 2013, que se ve compensada por el pago realizado en 2012 de los costes asociados a desinversiones de años anteriores de HAH (2,5 millones de euros). En Servicios, la venta del 40% de las JV's de Amey por 43,8 millones de euros y la desinversión de Ecocat y Ctrasa por 7,4 millones de euros. Adicionalmente en diciembre de 2013, Construcción, a través de su filial Budimex, realizó la venta de la sociedad Danwood por un importe de 56,1 millones de euros.

Flujo de financiación

Dentro del flujo de financiación, se consignan como flujo de dividendos los pagos por este concepto tanto a los accionistas de Ferrovial (512 millones de euros) como a los minoritarios de Budimex (11 millones de euros).

Respecto a los dividendos pagados a los accionistas de Ferrovial, en enero de 2013 se realizó el pago por las retenciones realizadas a los accionistas por la distribución de dividendos realizada en diciembre de 2012, cifra que ascendió a 85 millones de euros. El pasado 23 de mayo se realizó el pago del dividendo complementario correspondiente a 2012, (0,25 céntimos por acción). El 10 de diciembre se ha realizado el pago del dividendo a cuenta correspondiente a 2013 (0,40 céntimos por acción).

Adicionalmente, destaca el pago neto de cobro de los intereses del año (-44 millones de euros), junto con el impacto del tipo de cambio (-47 millones de euros), que tiene su origen en la caja operativa de los negocios fuera de la zona euro y en posiciones en divisa mantenidas como operaciones de cobertura de parte de las inversiones futuras, así como otros movimientos de deuda no flujo (-51 millones de euros), donde se incluyen los movimientos contables de la deuda que no afectan al flujo, principalmente intereses devengados no pagados.

Flujo de Proyectos de Infraestructuras

Flujo de operaciones

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

	dic-13	dic-12
Autopistas	215	210
Resto	57	85
Flujo de operaciones	272	295

Flujo de inversiones

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

Flujo de Inversión	dic-13	dic-12
LBJ	-419	-378
North Tarrant Express	-219	-206
North Tarrant Express 3A3B	-45	0
SH-130	-5	-169
Autopistas portuguesas	-4	-12
Autopistas españolas	-3	-5
Chicago	-2	-4
Resto	0	0
Total Autopistas	-699	-774
Resto	-5	-24
Total proyectos	-704	-798

Flujo de financiación

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

El flujo de intereses corresponde a los intereses pagados por las sociedades concesionarias, así como otras comisiones y costes en estrecha relación con la obtención de financiación. El flujo por estos conceptos se corresponde con el gasto por intereses relativos al periodo, así como cualquier otro concepto que supone una variación directa de la deuda neta del periodo. Este importe no coincide con el resultado por financiación que aparece en la cuenta de pérdidas y ganancias, fundamentalmente por las diferencias existentes entre el devengo y el pago de intereses.

Flujo de intereses	dic-13	dic-12
Autopistas España	-64	-75
Autopistas EE.UU.	-137	-127
Autopistas Portugal	-41	-38
Resto autopistas	-15	-16
Total autopistas	-257	-256
Resto	-29	-30
Total	-286	-286

Adicionalmente, se incluye en el flujo de financiación el impacto que la variación del tipo de cambio ha tenido en la deuda nominada en moneda extranjera, que en 2013 ha sido positivo por 151 millones de euros, derivado fundamentalmente de la depreciación del dólar americano respecto al euro, lo que ha tenido un impacto significativo en la deuda neta de las autopistas americanas.

Finalmente, en la partida "Resto otros movimientos de deuda no flujo" se incluyen aquellos conceptos que suponen una variación de deuda contable, pero que no implican movimiento real de caja, como es el caso de intereses devengados no pagados, etc.

III. Gobierno Corporativo

De acuerdo con la legislación mercantil, el Informe Anual de Gobierno Corporativo forma parte de este informe de gestión. Dicho documento ha sido formulado por el Consejo de Administración y enviado a la Comisión Nacional del Mercado de Valores junto con el texto de este Informe de Gestión. Dicho documento desarrolla en detalle todos los componentes del Gobierno Corporativo de Ferrovial.

Sin perjuicio de lo anterior, a continuación se resumen los valores en los que se basa el gobierno corporativo de Ferrovial y sus elementos más destacables.

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

Del gobierno corporativo de Ferrovial cabe destacar los siguientes elementos:

- El Consejo de Administración está compuesto por **12 miembros, de los cuales la mitad son independientes, incluyendo un Consejero Coordinador (Lead Director)**, que realiza una contribución esencial al funcionamiento del órgano, canalizando las preocupaciones que le puedan transmitir los Consejeros Externos.
- **Los Consejeros son reelegidos cada tres años, frente al máximo de seis que marca la ley.** Esto permite que los accionistas validen cada poco tiempo su gestión.
- **La Comisión de Nombramientos y Retribuciones está formada únicamente por Consejeros independientes** y en ella, al igual que en la Comisión de Auditoría y Control, no hay Consejeros ejecutivos.
- La **Comisión de Auditoría y Control supervisa el proceso de elaboración de la información financiera, así como la eficacia de los sistemas de control interno de la Sociedad**, entre otras funciones. De manera voluntaria, Ferrovial elabora un informe con los resultados de las actividades de esta Comisión, que se presenta como Anexo I al presente documento, para que los accionistas puedan juzgar la creación de valor por parte de la misma.
- Por último, **Ferrovial analiza regularmente las mejores prácticas y normativa de buen gobierno en el ámbito nacional e internacional y valora su incorporación.** En el ejercicio 2013 cabe destacar, en particular, el incremento notable de la cantidad y calidad de la información puesta a disposición de los inversores.

IV. Retribuciones del Consejo de Administración y de la Alta Dirección

La información sobre las retribuciones al Consejo y la Alta Dirección se encuentra detallada en la Nota 29 de la Memoria de las cuentas anuales del ejercicio 2013, así como en el Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros.

A continuación se describen los criterios que se utilizan en Ferrovial para establecer las remuneraciones de los Consejeros Ejecutivos y de los miembros de la Alta Dirección:

- La retribución se compone de un componente fijo y de un componente variable, siendo el componente variable muy significativo.
- La retribución variable anual está vinculada en parte a la consecución de los objetivos corporativos del año. Estos objetivos son tanto de carácter cuantitativo, como cualitativo, estando los primeros ligados a la consecución de un determinado nivel de resultados del Grupo, materializado en determinadas métricas como, por ejemplo, Flujo de Caja, Resultado Bruto de Explotación, Resultado de Explotación, Resultado Neto etc., que reflejan las magnitudes prioritarias en la estrategia de Ferrovial.
- La retribución variable a largo plazo tiene por objeto el fomento de la fidelidad, la permanencia y la alineación con los objetivos a largo plazo de la compañía.

Dicho objetivo se cubre principalmente mediante la participación periódica en planes vinculados a la acción ligados a la consecución de determinadas métricas de rentabilidad, actualmente de entrega de acciones (y, con anterioridad, de opciones sobre acciones, de carácter oneroso para el beneficiario), sin que la implantación de estos planes conlleve ampliaciones de capital.

Respecto a los planes de incentivos a largo plazo, la entrega dependerá de la permanencia en la compañía durante un plazo de tres años (salvo circunstancias especiales) y de la obtención durante este periodo de maduración de unas tasas calculadas en función, por un lado, del flujo de actividad, por otro, de la relación entre el resultado bruto de explotación y los activos netos productivos y, para el plan 2013, también del retorno total para el accionista en relación con un grupo de comparación.

Se muestran a continuación la retribución percibida por los consejeros ejecutivos durante el 2013:

(Importes en miles de euros)					2013
RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS	Retribución Fija	Retribución Variable	Planes vinculados a acciones	Otros (*)	Total 2013
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	1.175	2.063	1.875	5	5.118
Joaquín Ayuso García	0	0	1.038	38	1.076
Iñigo Meirás Amusco	970	1.854	1.994	3	4.821
TOTAL	2.145	3.917	4.907	46	11.015

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

Por su parte, el importe devengado conjuntamente durante el ejercicio 2013 para el resto de los miembros de la Alta Dirección (miembros del Comité Dirección, Director de Auditoría Interna, Director de Comunicación y Responsabilidad Corporativa, Directora de Estrategia Corporativa) ha sido el siguiente:

RETRIBUCIONES DE LA ALTA DIRECCIÓN	(miles de euros)
	2013
Retribución fija	4.404
Retribución variable	5.165
Planes vinculados a acciones	8.101
Otros (*)	42
TOTAL	17.712

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

V. Medio ambiente ¹

La sostenibilidad ambiental es clave en la estrategia de Ferrovial. La compañía considera que retos globales como el cambio climático, la crisis energética o la pérdida de biodiversidad no solo deben abordarse con responsabilidad, como corresponde a una empresa global, sino que también pueden convertirse en una fuente de nuevas actividades de negocio.

Compromiso y estrategia

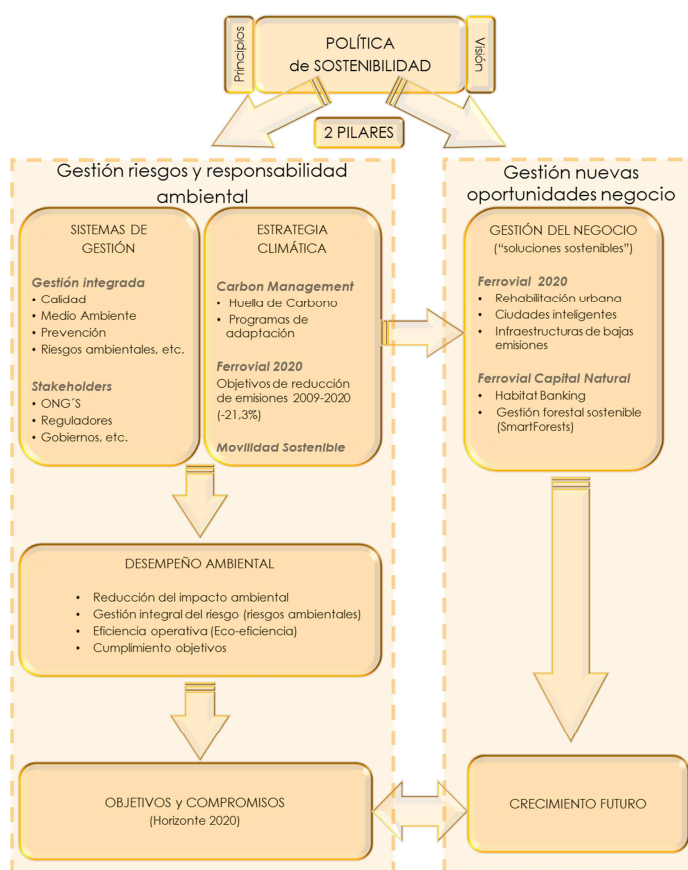
Ferrovial se ha comprometido con la reducción progresiva del impacto ambiental de sus actividades en todo el mundo, manteniendo un enfoque preventivo que permita gestionar de manera eficiente los riesgos ambientales. Este compromiso global se materializa en otros más específicos, orientados a medio y largo plazo, entre los cuáles ocupa una posición preponderante la

¹ Los datos numéricos presentados en este apartado son provisionales, informándose de los datos definitivos en el Informe Anual de Responsabilidad Social Corporativa de 2013, que la compañía edita con ocasión de la celebración de la Junta General de Accionistas.

reducción de la huella de carbono del Grupo en todas las actividades a escala global.

La estrategia ambiental de Ferrovial está enfocada en dos **prioridades**:

1. Gestión de los riesgos y la responsabilidad ambiental
2. Gestión nuevas oportunidades de negocio



Hitos 2013

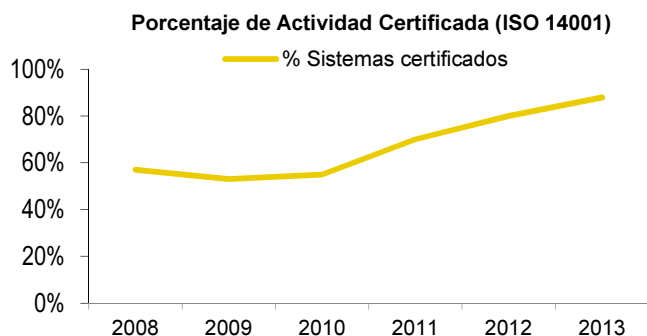
A continuación se describen los principales hechos que han tenido lugar durante el 2013 en relación a cada una de las dos prioridades estratégicas:

1. Gestión de los riesgos y la responsabilidad ambiental

1.1 Certificación ambiental

Todas las áreas de negocio de Ferrovial tienen implantados sistemas de gestión ambiental que superan los requisitos de la norma ISO 14001 y el Reglamento del sistema comunitario de gestión ambiental de la UE EMAS. Cuando así lo valoran los grupos de interés (clientes, gobiernos y otros), estos sistemas se someten a certificación por tercera parte. En 2013, el porcentaje de actividad amparada por sistemas certificados se incrementó

un 10% respecto a 2012, hasta alcanzar el **88%** de las ventas totales del grupo a escala global.



Ferrovial ha sido pionera en el desarrollo de sistemas de análisis y gestión de los riesgos ambientales, así como en la implementación de los requisitos de la Directiva Europea de Responsabilidad Ambiental. Estos sistemas tienen su base en un continuo seguimiento de los centros de producción: en 2013 se llevaron a cabo **1.582** auditorías internas de calidad y medio ambiente (un 22% más que en 2012), en un total de **700** centros. Ello ha permitido a la compañía, entre otras cosas, reducir prácticamente a cero el nivel de infracciones de la normativa ambiental: durante el último año, las sanciones impuestas por esta índole se redujeron hasta **8.115€**². Esta actividad de seguimiento se complementa con visitas de asesoría técnica llevadas a cabo por los servicios centrales; en 2013 tuvieron lugar más de **2.100** visitas de esta naturaleza.

1.2 La anticipación a las tendencias regulatorias, basada en una relación estrecha y de mutuo beneficio con los legisladores y reguladores

Ferrovial participa de forma activa en procesos regulatorios y legislativos, aportando su experiencia y el conocimiento técnico sobre las materias objeto de regulación. Ello permite anticipar los impactos sobre las distintas áreas de negocio, así como aprovechar las oportunidades que una legislación ambiental exigente ofrece para empresas de vanguardia.

1.3 La relación fluida y colaborativa con los grupos de interés relevantes en el ámbito de la sostenibilidad

Ferrovial mantiene relaciones próximas y estables con los portavoces de la sociedad civil y los principales grupos ecologistas, buscando puntos de encuentro para la colaboración y el beneficio mutuo a largo plazo (p.e. WWF, Global Trade Forest, SEO-BirdLife, etc). Asimismo, se preocupa de mantener una relación fluida y muy proactiva con analistas e inversores, respondiendo a los asuntos claves de la agenda global para el desarrollo sostenible, lo que ha permitido mantenernos durante **12 años consecutivos** en los índices mundial y europeo de DJSI (Dow Jones Sustainability Index), y liderar el Carbon

² Menos de un 0,0001% de la facturación anual; en su práctica totalidad en España y, en general, derivadas de aspectos formales en procesos de autorización administrativa.

Disclosure Project en los sectores donde está presente (**99 puntos sobre 100**, en CDLI -Carbon Disclosure Leadership Index-, y rating **"A"** en CPLI -Carbon Performance Leadership Index), pasando asimismo a formar parte del selectivo CDP's Global Supply Chain.

1.4 Una gestión proactiva de la huella de carbono

El programa "*Ferrovial 2020*" se inició en 2010 con el objeto de profundizar en el conocimiento de los riesgos y oportunidades vinculados al cambio climático, destacando no solo los potenciales impactos sobre los activos de la compañía en zonas sensibles (a través del "*Plan Adapta*", una experiencia pionera desarrollada en colaboración con la Oficina de Cambio Climático del Gobierno de España), sino también los derivados de las tendencias regulatorias y las oportunidades que estas tendencias encierran (ver más adelante). El programa "*Ferrovial Movilidad*", centrado en la reducción de las emisiones derivadas del transporte de las personas que trabajan en la compañía, así como de los usuarios que utilizan las infraestructuras gestionadas en todo el mundo, coadyuva a reducir el impacto climático de las actividades de Ferrovial.

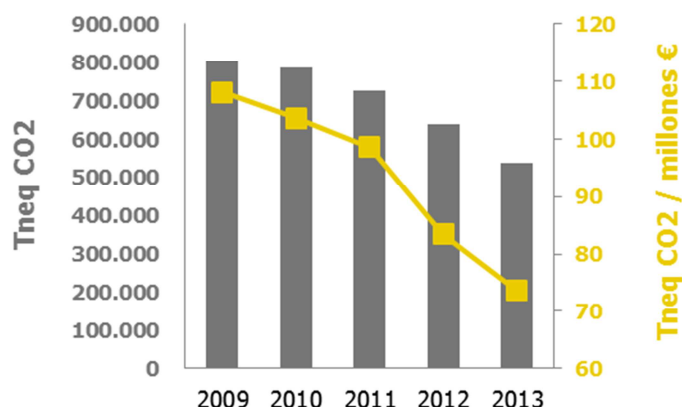
Desde 2008 se calcula la huella de Carbono de Ferrovial, actualmente con un alcance del 100% de las actividades a escala global tanto para las emisiones directas (scope 1), como indirectas (scopes 2 y 3). El cómputo de las emisiones se somete a una verificación externa con carácter anual. Asimismo, se han establecido compromisos a largo plazo: **-21,3%** de reducción de las emisiones en el horizonte 2020, sobre el año base 2009³.

En el período 2009-2013 Ferrovial redujo su huella de carbono en **-31,9%**⁴. Descontado el efecto de la crisis económica y su impacto en las actividades de construcción y servicios en España (especialmente por la menor gestión de residuos; las emisiones difusas de los vertederos constituyen más del 18% de las emisiones totales del Grupo), la reducción sería equivalente al **-14,8%** en este período, lo que sitúa la tendencia en un nivel de cumplimiento del **-28%** en 2020.

³ En términos de intensidad de carbono, esto es, según el ratio [emisiones en Tonneq de CO₂ / ingresos en millones de euros]

⁴ Cifras provisionales, pendientes de la incorporación de Amey (UK) y la recientemente adquirida Enterprise. Sometidos a una posterior verificación externa y ajustes finales. Medidas en términos de intensidad de carbono, esto es, según el ratio [emisiones en Tonneq de CO₂ / ingresos en millones de euros]

Evolución de las emisiones GEI

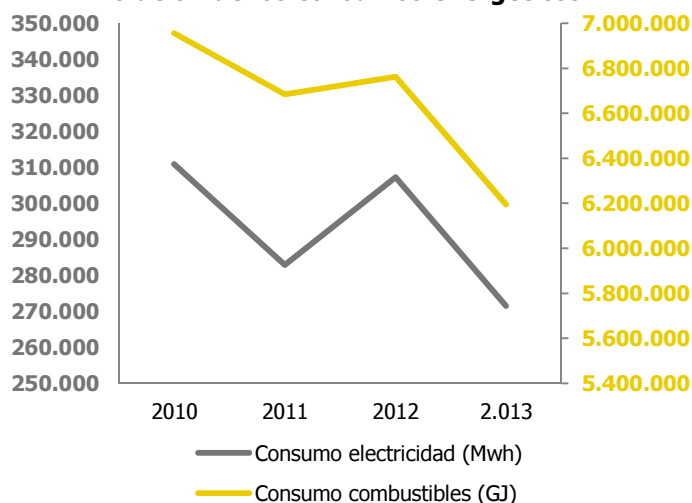


1.5 La eco-eficiencia y la eficiencia energética como instrumentos para la reducción de los impactos de forma económicamente viable.

La eficiencia en el uso de la energía y los recursos naturales, así como la reducción de emisiones y vertidos, son una prioridad en los centros de producción, pero también una fuente para la innovación y el desarrollo de soluciones que después Ferrovial puede ofrecer a sus clientes y usuarios.

En 2013 los centros de producción generaron 768.102 m3 de residuos no peligrosos, en línea con el año anterior. La producción de residuos peligrosos e industriales se redujo a 1.372 ton (muy inferior a la de 2012, en gran medida por la excepcionalidad de ciertos contratos de Amey en Reino Unido). Por otra parte, y en consonancia con la estrategia de cambio climático, el consumo de combustible en fuentes estacionarias y móviles se redujo un **8,7%** respecto de 2012, alcanzando un total de 1.713.901 MWh, y la compra de electricidad un **11,6%** (271.463 MWh).

Evolución de los consumos energéticos



En 2013, Ferrovial invirtió en torno a **52 millones de euros** en infraestructura y tecnologías ambientales, directamente

relacionadas con la eficiencia en el uso de recursos, así como con la reducción de impactos y la contaminación.

1.6 Una visión proactiva de la conservación de la biodiversidad

El programa "*Ferrovial, Capital Natural*" se inició en 2010 con el objeto de profundizar en nuevas fórmulas para medir el impacto de las actividades de la compañía sobre la biodiversidad y mejorar la corrección de estos impactos, así como para estudiar nuevas oportunidades vinculadas a la conservación del capital natural. Como parte de este programa estratégico, Ferrovial firmó en 2013 el Pacto Empresa y Biodiversidad con el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente del Gobierno de España.

Ferrovial es consciente del impacto de algunas de sus actividades en el medio natural. En este sentido, la compañía se ha propuesto como objetivo para el año 2016, desarrollar un esquema de evaluación cuantitativa del impacto sobre el capital natural, que alcance como mínimo el 100% de la actividad de Construcción e Infraestructuras, donde estos impactos son más relevantes. Asimismo, se han desarrollado fórmulas innovadoras para mitigar estos efectos en dichas áreas de negocio, aprovechando los avances técnicos y científicos que la compañía ha promovido, desde hace más de una década, en el ámbito de la restauración ecológica de infraestructuras.

Por último, durante 2013 se ha profundizado en la compensación de los daños sobre la biodiversidad que no pueden mitigarse in situ, después de agotar las medidas de evitación y restauración de hábitats, mediante mecanismos de *offsetting* (fundamentalmente en EE.UU.).

2. Gestión nuevas oportunidades de negocio

En los últimos años Ferrovial ha fortalecido sus capacidades para ofrecer servicios e infraestructuras que respondan a retos globales como el cambio climático, la crisis energética o la pérdida de biodiversidad. La finalidad en este ámbito es crear valor a largo plazo, contribuyendo a que Ferrovial sea considerada como un socio estratégico de los gobiernos en los países donde operamos, ofreciendo alternativas que les ayudan a cumplir sus objetivos globales en materia de medio ambiente.

En este proceso se han consolidado modelos de negocio inspirados por los principales retos ambientales: servicios de eficiencia energética, *Ciudades Inteligentes*, producción de energía eléctrica a partir de biogás, etc. Asimismo, se ha iniciado el desarrollo de otros nuevos, como la renovación de viviendas y edificios de terciario a gran escala, con criterios de eficiencia energética; en este sentido, Ferrovial ha liderado la influencia del sector para el desarrollo de un marco legal que facilite estos proyectos a gran escala, en el marco de la plataforma GTR (Grupo de Trabajo por la Rehabilitación; <http://www.qbce.es/gtr>).

Por último, en el ámbito del programa “Ferrovial, Capital Natural”, se ha profundizado tanto en la generación de conocimiento como en el análisis del papel que la compañía debe jugar en la conservación del capital natural, en colaboración con el CI3 (Centro de Infraestructuras Inteligentes), el Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT) y otros centros de investigación. En el contexto de este programa, se ha desarrollado el proyecto *SmartForest*, un modelo de negocio que, bajo determinadas condiciones, permitiría financiar la conservación de la biodiversidad con capital privado. En este modelo, que integra los servicios energéticos con la gestión forestal sostenible, Ferrovial trabaja conjuntamente con FSC (Forest Stewardship Council).

VI. Innovación ⁵

Compromiso y estrategia

Ferrovial considera la innovación una herramienta estratégica para dar respuesta a los desafíos globales a los que se enfrenta el mundo de las infraestructuras. En este sentido, la actividad de innovación de Ferrovial se centra en **desarrollar tecnologías aplicadas a la construcción de infraestructuras, el transporte, los servicios municipales, el agua, la eficiencia energética y la sostenibilidad medioambiental**, con el fin de resolver la gestión de operaciones complejas y ofrecer soluciones diferenciales para los clientes.

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

La estrategia de innovación abarca tres niveles:

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

El gobierno de la innovación se ejecuta a través del Grupo Global de Innovación que, presidido por el Director General de Sistemas e Innovación, cuenta con representantes de todas las líneas de negocio de la compañía a través de sus Directores de

Innovación junto con funciones clave de Recursos Humanos, y cuya responsabilidad es desarrollar la estrategia de innovación, coordinar programas globales, compartir información sobre proyectos singulares y mejores prácticas y contribuir al afianzamiento de la cultura de innovación.

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

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

- El Centro de Innovación de Infraestructuras Inteligentes (CI3) basado en el modelo de “Triple Hélice” (industria - Ferrovial-, academia -Universidad de Alcalá-, y administración pública -Junta de Comunidades de Castilla La-Mancha) para el desarrollo de tecnologías de información aplicadas a la gestión de infraestructuras.
- Los departamentos de I+D+i especializados en agua (depuración de aguas residuales urbanas e industriales, y desalación mediante ósmosis inversa) y en la gestión de residuos (procesos en depósitos controlados, tratamiento de lixiviados, y valorización material y energética de residuos).
- Los centros de competencia internos dedicados a la gestión de activos, los sistemas inteligentes de transporte, las ciudades, el medio ambiente y las infraestructuras, cuyo objetivo es optimizar la gestión de sus procesos a través de mejores prácticas y la implantación de soluciones innovadoras.
- Las oficinas técnicas en las distintas unidades de negocio para el diseño y desarrollo de nuevas tecnologías y procesos.
- Los acuerdos con las más de 30 universidades y centros tecnológicos buscando el conocimiento especializado, y en particular el convenio con el Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT) centrado en la investigación en la eficiencia energética de las infraestructuras.
- La colaboración en programas de desarrollo de proyectos emprendedores como el IBM Smartcamp, Pasion>ie, o Spain Startup con el objetivo de identificar el talento, descubrir nuevas y mejores maneras de competir y llevarlas al mercado.

En síntesis, los principios de la estrategia de innovación son:

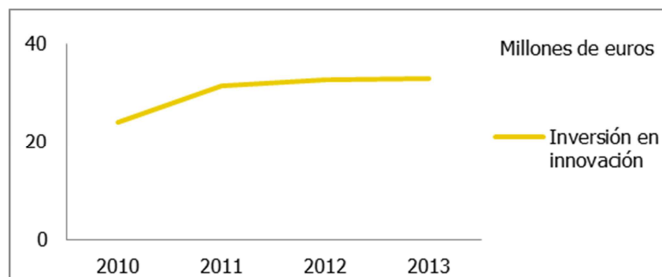
- Orientación a clientes, y énfasis en la implantación de soluciones.
- Foco en las áreas prioritarias de innovación definidas.

⁵ Los datos numéricos presentados en este apartado son provisionales, informándose de los datos definitivos en el Informe Anual de Responsabilidad Social Corporativa de 2013, que la compañía edita con ocasión de la celebración de la Junta General de Accionistas.

- Fomento de una cultura de innovación entre los empleados.
- Creación y desarrollo de un ecosistema de innovación abierta.
- Mejora constante del proceso de innovación.

Hitos 2013

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



A continuación se describen los principales proyectos del año en los que han participado las diferentes áreas de negocios:

Construcción

Ferrovial Agromán ha liderado en 2013 el proyecto **SOFA** consiste en el desarrollo de un sistema de control y monitorización de infraestructuras desarrollado en el contexto del Programa INNPACTO, financiado parcialmente por el Ministerio de Economía y Competitividad (MINECO). La plataforma integra la información proveniente de sistemas sensores inalámbricos heterogéneos y permite el proceso y análisis en tiempo real de los datos registrados, con el fin de contribuir a la optimización de la operación de infraestructuras. El objetivo de Ferrovial Agromán en este proyecto es ser capaz de ofrecer a sus clientes el valor añadido de incluir la inteligencia de las infraestructuras en la fase de diseño y construcción, de manera que dichas infraestructuras dispongan del equipamiento necesario para su gestión inteligente como un elemento más, integrado durante la construcción de las mismas. Las pruebas de campo se han realizado durante 2013, fundamentalmente en varios puntos de la autopista Terrassa-Manresa al Norte de Barcelona, explotada por la concesionaria AUTEMA. En esta localización se han instalado sensores de control de calidad del aire, sensores acústicos, sensores de control de fisuras del hormigón y sensores de conteo y clasificación de vehículos, y cámaras para el control de pasos de fauna.

En el área de las "Smart Cities" cabe destacar el proyecto **CIUDAD2020** que promueve el diseño de un nuevo paradigma de ciudad, basado en cinco aspectos: la ciudad conectada al internet del futuro, la eficiencia energética, la movilidad y transporte sostenibles, el medio ambiente y el comportamiento del ciudadano ante los retos de los Objetivos 20-20-20 para los próximos años, que son: Reducción de un 20% de emisiones, producción de un 20% de energía renovable y mejora de un 20% de la eficiencia energética. Ferrovial Agromán es responsable del

paquete de trabajo de eficiencia energética y participa en los de transporte y medio ambiente con la colaboración de CI3 de Ferrovial, la Universidad de Alcalá y el Centro de Domótica Integral de la UPM (CeDInt). Durante el año 2013, CIUDAD2020 la actividad del proyecto ha llegado a su fase decisiva: se han definido los primeros servicios de energía, transporte y medio ambiente, se han realizado las primeras pruebas de los dispositivos diseñados, e incluso de algunos servicios, en entornos reales de experimentación, se ha avanzado en la definición de la arquitectura del sistema y se ha presentado en varios foros, como el congreso Greencities y Sostenibilidad en Málaga, obteniendo el apoyo de las ciudades de Santander, Málaga y Zaragoza.

Autopistas

El proyecto más relevante para el negocio de las autopistas que se ha estado desarrollando durante 2013 es **SATELISE®**, un prototipo de plataforma tecnológica que facilita una nueva forma de pago de peaje en autopistas y autovías, mediante una aplicación para terminales móviles y servicios GPS en teléfonos inteligentes, habilitando además servicios interactivos de valor añadido entre el usuario y el titular u operador de la infraestructura. El sistema habilita la aplicación de tarifas más ajustadas para el usuario, dado que permite cobrar por el número exacto de kilómetros recorridos, y es una alternativa más barata a la instalación de infraestructura de pódicos. En 2013 se han desarrollado nuevas funciones del sistema que permiten perfeccionar sus prestaciones y se han realizado pruebas en entornos exigentes. La fiabilidad de la plataforma software **SATELISE®** ha sido probada ya en más de 10.000 tránsitos realizados hasta la fecha. En los próximos meses se prevé implantar proyectos pilotos en concesiones de autopistas de CINTRA bajo condiciones reales de tráfico y facturación.

Servicios

Respecto a los proyectos en colaboración con el Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT), durante 2013 se terminaron las fases de investigación de los proyectos **City Lights**, encaminado a obtener un mapa lumínico rápido y preciso del alumbrado urbano, y **Building Scanning**, que ha desarrollado una plataforma móvil para recoger y analizar las imágenes de los edificios y poder determinar los principales puntos de interés para la rehabilitación. Ambos prototipos han despertado un elevado interés por lo que Ferrovial Servicios ha apostado por su industrialización, etapa que comenzó a finales del 2013 y que ha sido encomendada a CI3 de Ferrovial como centro experto. El ahorro energético esperado es de más del 20% en servicios integrados.

En el ámbito de la eficiencia energética se enmarca **TEDS4BEE** (Test of Digital Services for Buildings Energy Efficiency), un proyecto colaborativo europeo liderado por Ferrovial Servicios en el cual participan CI3 de Ferrovial como coordinador técnico, Amey como líder del clúster del Reino Unido, FBSerwis en Polonia y otros ocho socios pertenecientes a seis países europeos. Su

objetivo es adaptar, desplegar y validar en 16 edificios públicos europeos el Servicio Digital **EMMOS** (Energy Management and Monitoring Operational System). EMMOS permite recoger, almacenar y analizar datos de consumo energético así como otros que afectan a dicho consumo. EMMOS es una aplicación propiedad de Ferrovial desarrollada por un equipo multidisciplinar que incluye a Ferrovial Servicios, Amey, Ferrovial Corporación y CI3. Las adaptaciones ya han sido llevadas a cabo y el despliegue a nivel europeo del Servicio Digital en los edificios ya ha comenzado. En el apartado de reconocimientos, TEDS4BEE, la plataforma EnerTIC para la eficiencia energética mediante el uso de las TICS, entregó a EMMOS el premio al mejor proyecto innovador en la categoría de Smart Building.

Aeropuertos

Dentro de la unidad de negocio de Aeropuertos, **PowerFloor**, el proyecto ganador de la primera edición de los Ferrovial Innovation Awards ha pasado las fases de evaluación y diseño y será próximamente instalado en la T3 del aeropuerto de Heathrow. El sistema aprovecha el paso de los pasajeros en un pasillo (18 metros) para la generación de energía y, a través de su representación gráfica, mejorar la experiencia del usuario.

VII. Capital humano

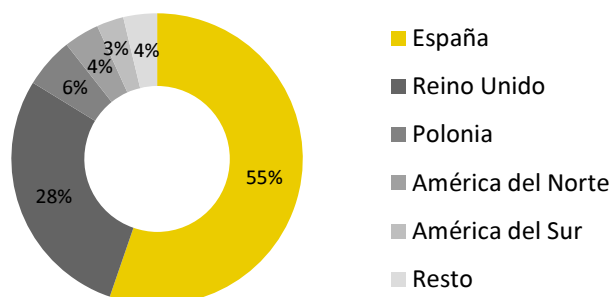
Estrategia

Ferrovial tiene como compromiso con sus empleados el desarrollo de un modelo integrador que garantice la fortaleza de los distintos negocios y potencie las capacidades de sus profesionales.

La **combinación de talento y compromiso** de los profesionales de Ferrovial constituye uno de los pilares de su éxito como líder mundial en la gestión de infraestructuras. Y por ello, **fomentar el desarrollo profesional** de todas las personas que conforman la compañía, junto con la **gestión transversal del talento y la internacionalización del perfil de nuestros empleados**, constituyen sus prioridades estratégicas, en un marco que garantice **la igualdad de oportunidades sobre la base del mérito**.

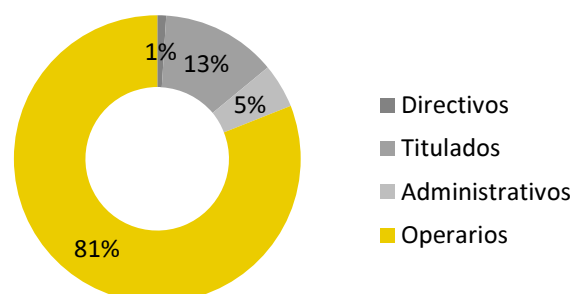
Características de la plantilla

Ferrovial cuenta a cierre de 2013 con **una plantilla de 66.088 empleados**. La plantilla tiene una edad media de 43,18 años con una antigüedad de 8,89 años en la empresa. El 45% desempeña su actividad fuera de España. La distribución por países es la siguiente:



El 16% de los empleados tiene jornada parcial. En relación a la tipología de contrato, el 82% es contrato indefinido.

Distribución por categoría profesional:



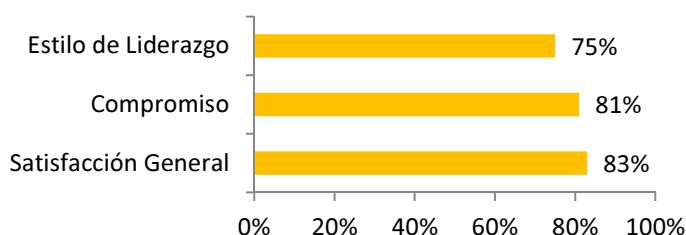
Hitos 2013

A continuación se describen los principales hechos en los que se han materializado las cuatro prioridades estratégicas en la gestión del capital humano:

- Respecto al **compromiso con los empleados**, los principales hitos del año en los que se materializan las anteriores prioridades estratégicas son los siguientes:
 - Por cuarto año consecutivo, **Ferrovial** ha conseguido la **certificación Top Employers (empleador de referencia)**, que otorga anualmente CRF Institute. La certificación de Top Employers avala que la compañía ha puesto en marcha políticas y procesos que garantizan la atracción y retención del mejor talento, promoviendo al mismo tiempo un buen clima laboral. En España, la compañía ha recibido el **Randstad Award 2013**, que reconoce a la compañía como una de las tres empresas más atractivas para trabajar dentro del sector de las infraestructuras.
 - El 77% de los empleados que han cumplimentado la encuesta de clima, recomendarían Ferrovial como una buena empresa para trabajar, lo que significa que **8 de cada 10 empleados recomendaría Ferrovial como una buena empresa para trabajar**. Este dato viene respaldado por el incremento del 27% en las

candidaturas recibidas en este ejercicio, 319.727 candidaturas, para las 5.299 publicaciones de ofertas.

- En 2013 se ha consolidado la Encuesta de **Clima Laboral** como una palanca para la gestión del compromiso de nuestros empleados. El alcance de la encuesta es de 14.042 profesionales y la participación ha sido del 52%. El porcentaje medio de respuestas favorables de las personas encuestadas ha sido del 70%. A continuación se exponen tres dimensiones analizadas con su el porcentaje de satisfacción alcanzado:



Del análisis de los resultados se han presentado 177 iniciativas enfocadas, entre otras, a la mejora de los procesos de promoción, la transversalidad del conocimiento y la internacionalización del talento.

2. La Compañía además de pulsar la opinión de sus trabajadores a través de la Encuesta de Clima, **facilita las herramientas y los canales adecuados para fomentar el intercambio del conocimiento y el desarrollo profesional.**

- La **Universidad Corporativa de Ferrovial** es un claro exponente y referente como vía para generar valor a nuestros profesionales y a la Organización en su conjunto desde sus inicios en el año 2007. El carácter internacional y los programas realizados con las principales escuelas de negocio hacen destacable este proyecto, por sus aulas han pasado este año cerca de 3.000 participantes, de los cuales aproximadamente el 10% provienen de fuera de España. Las aproximadamente 52.000 horas de formación transversal y en competencias directivas que se imparte en la Universidad Corporativa se complementan con la inversión de formación técnica que realiza cada división y filial alcanzando un total de más 1.200.000 horas.
- Este año con el objetivo de facilitar nuevos canales de intercambio del conocimiento y adaptándose a los cambios en la forma de relacionarse y trabajar de nuestros empleados, se ha puesto en marcha la red social interna de trabajo, denominada COFFEE (Collaboration for Ferrovial Employees). Este **espacio de colaboración permite conectar a los profesionales de Ferrovial, compartir experiencias profesionales y generar vínculos entre los empleados.** En su primer año, se han producido

253.997 visitas con 2.889 participantes y 2.936 publicaciones.

3. Entre las prioridades de la compañía está la **gestión transversal del talento y la internacionalización del perfil de nuestros empleados** y para ello Ferrovial está trabajando en mecanismos de identificación de profesionales con potencial para ofrecerles oportunidades de desarrollo enfocado a través de formación, movilidad, el mentoring, etc.

- Ferrovial ha alcanzado la consolidación del proceso de **evaluación 360° Feedback** dirigido al colectivo directivo y a los profesionales con reporte directo al colectivo directivo. Este proceso es bienal y este año se ha realizado al Comité de Dirección que recibe una media de 15 evaluaciones entre su superior, pares y colaboradores.
- El **proceso de evaluación y desarrollo** estandarizado por la Dirección de Desarrollo, tiene un alcance de 5.060 empleados. Los resultados de esta edición han alcanzado una media 76,3 sobre 100, lo que representa una mejora de dos puntos sobre lo anterior suponiendo un claro ejemplo del esfuerzo de inversión de desarrollo realizado por la organización; y ha permitido identificar en torno a 2.000 acciones de desarrollo y en torno a 7.000 cursos de formación.
- Revisión del talento de más de 700 personas con resultado de 264 sucesores identificados para 133 posiciones directivas analizadas**

Uno de los procesos más diferenciadores y garante de la adecuada cobertura de vacantes en posiciones clave de la compañía es el **Plan de sucesiones**. El objetivo de este plan es asegurar que la organización cuenta con los profesionales con las competencias necesarias y en el momento preciso para dar respuesta a posibles vacantes entre los miembros del equipo directivo. En el año 2013 se han analizado 133 posiciones directivas, con una revisión del talento de más de 700 personas, que ha dado como resultado la identificación de 264 sucesores con los que se trabaja de forma enfocada con el objetivo de desarrollar los valores, competencias, conocimientos y experiencias para que el sucesor identificado pueda asumir la posición directiva con éxito. Uno de los aspectos más relevantes es la transversalidad de las candidaturas entre divisiones, que ha sido de un 28,4%, 4 puntos sobre la edición anterior.

- Para posiciones no directivas, la compañía cuenta con **Programas de Identificación de Talento**, con el objetivo de crear cantera e identificar aquellos profesionales con mayor potencial, para, a través de un plan de desarrollo específico, potenciar su desarrollo con el objetivo de contar con profesionales que puedan dar

respuesta a las necesidades de negocio presentes y futuras. Por este programa han pasado desde su lanzamiento más de 500 profesionales.

4. Ferrovial mantiene un compromiso, tal y como se establece en el Código de Ética Empresarial, de establecer las condiciones que aseguren que todos los empleados disfrutarán **de iguales oportunidades para el desarrollo de su carrera profesional sobre la base del mérito**. Este compromiso viene respaldado por los siguientes hechos:

- Ferrovial ha obtenido el **Distintivo de Igualdad para la Empresa a Ferrovial S.A. vigente hasta el ejercicio 2016**.
- Dentro del **plan de Igualdad** de la compañía firmado con los máximos organismos de las representantes sindicales de los sectores en los que opera la compañía, y con una vigencia de 5 años, se recogen 17 medidas que se han ido implantando desde su aprobación. Entre ellas destacan las medidas contenidas en el **Plan Concilia**, como la ampliación del descanso por maternidad de dos semanas más a lo recogido en la legislación española, flexibilidad horaria y períodos sabáticos ajustados a las necesidades de la plantilla.
- El **porcentaje de mujeres en la compañía es del 28,2%**. Del total del colectivo directivo el 14% son mujeres. Se adjunta gráfico con la distribución de género por negocio.

	2013		Porcentaje de mujeres
Corporación	340	0,51%	41,8%
Construcción	12.066	18,26%	12,5%
Autopistas	916	1,39%	32,1%
Aeropuertos	30	0,05%	33,3%
Servicios	52.705	79,75%	31,7%
Inmobiliaria	31	0,05%	35,5%
Total	66.088	100,00%	28,2%

- La **representación femenina en los órganos de gobierno de Ferrovial**, entendidos éstos como el Consejo de Administración y el colectivo formado por el Comité de Dirección y Direcciones Corporativas es del **12%**.

VIII. Principales riesgos e incertidumbres

Ferrovial está expuesta a una diversidad de factores de riesgos inherentes, derivados de los países en los que desarrolla su actividad y de la naturaleza de los sectores en los que opera. Para su gestión, se dispone de un proceso de identificación y valoración de riesgos, denominado **Ferrovial Risk Management (FRM)**, supervisado por el Consejo y el Comité de

Dirección e implantado en todas las líneas de negocio. Este proceso permite anticipar los riesgos para, una vez analizados y valorados en función de su posible impacto y probabilidad de ocurrencia, tomar las medidas de gestión y de aseguramiento más idóneas atendiendo a la naturaleza y ubicación del riesgo.



En el apartado E del Informe Anual de Gobierno Corporativo se detallan los principales riesgos materializados en el ejercicio y las circunstancias que los han motivado.

Los principales riesgos objeto de seguimiento y gestión por el proceso FRM son, entre otros, los siguientes:

VIII.1 Riesgos estratégicos

Se analizan los factores de riesgo relacionados con el mercado y el entorno en el que cada negocio se desenvuelve; los que pudieran derivarse del marco regulatorio vigente, de las alianzas con socios y los asociados a la organización de la compañía y a la relación con los agentes externos. Así, se presta especial atención a los siguientes riesgos:

Riesgos regulatorios: Especialmente las actividades de Aeropuertos y Autopistas están sujetas a una regulación más o menos exhaustiva en función del país en el que se desarrolla la actividad. La regulación puede afectar tanto a los ingresos del negocio como a la forma de gestionar los activos, en el caso concreto de los aeropuertos británicos regulados la administración establece el régimen tarifario por quinquenios.

En este sentido, existe una constante vigilancia de los procesos regulatorios que afectan a estas actividades tratando no sólo de gestionar los posibles factores de riesgo, sino también aprovechar las oportunidades de negocio que pudieran derivarse de los nuevos marcos reguladores.

Riesgo país: Se presta especial atención a los riesgos económicos, jurídicos y sociales relacionados con los países en los que se ubican las inversiones, especialmente al riesgo de

rescate de concesiones de infraestructuras sin contraprestación económica y al riesgo de desprotección jurídica de los derechos legales y contractuales de la compañía.

A este respecto, la estrategia de Ferrovial se desarrolla principalmente en países del área OCDE, donde se consideran estables y solventes las condiciones políticas y socioeconómicas, así como las garantías jurídicas. Así, más del 90% de la actividad de la compañía se concentra en Reino Unido, España, Estados Unidos, Polonia y Canadá.

Igualmente, un detallado análisis de los riesgos relacionados con el país en el que se va a ubicar una inversión, permite mitigar los riesgos detectados mediante las oportunas cláusulas contractuales que garantizan la inversión realizada.

Por otro lado, las Direcciones corporativas y las áreas de negocio mantienen permanente contacto con los grupos de interés del entorno en el que se opera, al objeto de atender a sus expectativas y anticipar cambios que pudieran afectar a las inversiones de la compañía.

Riesgos de mercado: Se presta especial atención a los riesgos relacionados con:

- Reducciones de la demanda de los bienes y servicios que Ferrovial suministra, ya sea por contracción de la capacidad financiera de los clientes públicos y privados o por cambios en la demanda derivados de factores sociales o políticos. Así, la reducción de la capacidad económica de la población puede impactar negativamente sobre los tráficos de la actividad de autopistas.
- Entorno competitivo en los mercados objetivo. La contracción del mercado de construcción y gestión de infraestructuras en los países del sur de Europa, principalmente a consecuencia de las restricciones presupuestarias de las administraciones públicas, ha provocado un movimiento de las empresas competidoras hacia mercados con mayor estabilidad financiera y capacidad de inversión, en los que Ferrovial compite. Esta circunstancia puede incrementar el número de competidores en estos mercados y, por tanto, la presión sobre los precios ofertados.

Las Direcciones de desarrollo de negocio de las diferentes líneas de actividad están enfocadas a la búsqueda constante de nuevos mercados en los que explotar las ventajas competitivas de la compañía con las suficientes garantías de seguridad y estabilidad.

En el punto VIII.4 "Riesgos Financieros" se detallan las medidas de seguimiento y control de los riesgos de mercado relacionados con el tipo de cambio, tipo de interés, inflación y renta variable.

VIII.2 Riesgos operativos

Siguiendo la cadena de valor de cada negocio, se analiza la posible aparición de riesgos asociados a los procesos de venta, cobro y relación con los clientes; de compra, pago y relación con

proveedores; y a los diferentes tipos de activos y factores de producción. Entre todos estos riesgos potenciales, se presta especial atención, entre otros, a:

Riesgos de calidad: Riesgos relacionados con deficiencias o retrasos en la prestación de servicios suministrados a clientes y usuarios.

Todas las áreas de negocio tienen implantados sistemas de gestión de la calidad. A través de estos sistemas se lleva a cabo un seguimiento continuo de los indicadores clave, que miden los niveles de calidad de la obra entregada (Construcción) o del servicio prestado al usuario (Servicios, Autopistas y Aeropuertos) con el objeto de establecer medidas preventivas y actuaciones tempranas que reduzcan la probabilidad de que se materialice el riesgo.

Riesgos medioambientales: Riesgos derivados de actuaciones que pudieran impactar significativamente en el medio ambiente, principalmente como resultado de la ejecución de obras, la gestión o tratamiento de residuos, la operación de infraestructuras de transporte y la prestación de otros servicios. Se considera un riesgo especialmente relevante en las actividades de Servicios (fundamentalmente en las instalaciones de gestión de residuos) y, en menor medida, en Aeropuertos y en Autopistas.

Existen procedimientos específicos para gestión del riesgo ambiental implantados en las áreas de negocio, orientados hacia la identificación y evaluación de los riesgos más relevantes, su gestión, mitigación (aseguramiento si procede) y control.

Riesgos derivados de accidentes y de eventos catastróficos: Responsabilidades derivadas de los daños a terceros que se pudieran ocasionar durante la ejecución de los proyectos de construcción o a consecuencia del mal estado de las infraestructuras gestionadas por Ferrovial.

A este respecto, todas las áreas de negocio tienen implantados sistemas de seguridad que permiten la monitorización constante del nivel de servicio de las infraestructuras y acometer las oportunas medidas de prevención si fuera necesario.

Por otro lado, el Departamento Corporativo de Seguros mantiene un programa de Responsabilidad Civil con coberturas y límites indemnizatorios adecuados a la evaluación de este riesgo para cubrir posibles responsabilidades derivadas de accidentes que pudieran causar daños a terceros o al entorno, así como en los supuestos de atentados terroristas o sabotajes a las instalaciones e infraestructuras gestionadas por la compañía.

Daños físicos en infraestructuras promovidas o gestionadas por Ferrovial debidos a catástrofes naturales: Cada negocio, en función de su ubicación geográfica y su exposición al riesgo de sufrir eventos naturales catastróficos, prepara planes de contingencia destinados a evitar/minimizar daños a personas y al entorno, y al mantenimiento de la operatividad de la infraestructura afectada. Por otro lado, existen

coberturas de Daños a las Infraestructuras y de Pérdida de Beneficios causados por catástrofes naturales u otros eventos de menor intensidad.

VIII.3 Riesgos de cumplimiento

Se analizan los de eventuales riesgos asociados con el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la legislación aplicable, los contratos con terceros y las obligaciones autoimpuestas por las compañías, fundamentalmente a través de sus códigos éticos y de conducta.

Riesgos derivados del incumplimiento de las obligaciones contractuales

En el desarrollo de sus actividades, Ferrovial está expuesta al riesgo inherente de incumplimiento de alguna de sus obligaciones contractuales con sus clientes, entidades financieras, proveedores, empleados etc. Alguna de las cuales pudiera derivar en un procedimiento judicial contra la compañía o en la pérdida de alguno de sus proyectos.

El proceso de gestión de riesgos permite identificar y valorar los riesgos de incumplimiento contractual que pudieran derivar en un procedimiento judicial contra la compañía, permitiendo tomar las medidas correctoras oportunas para mitigar el riesgo o en su caso el posible impacto.

VIII.4 Riesgos financieros

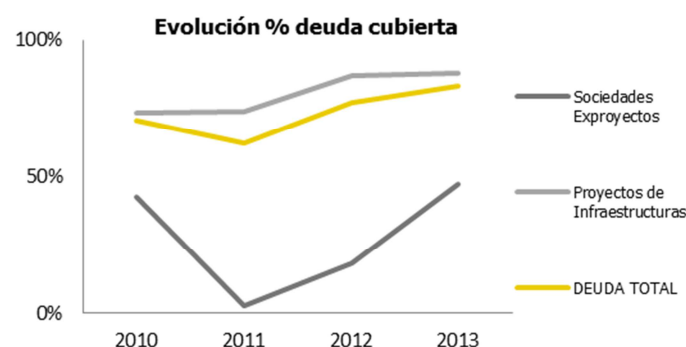
El Grupo Ferrovial realiza una gestión activa de riesgos financieros con el objeto de mantener niveles de liquidez, minimizar el coste de financiación, disminuir la volatilidad por cambios de capital y garantizar el cumplimiento de los planes de negocio.

Estos riesgos se desarrollan en mayor grado de detalle en la nota 3 de la memoria de las cuentas anuales de 2013.

1. Exposición a variaciones en los tipos de interés

El Grupo Ferrovial se financia mediante productos financieros a tipos de interés fijo o variable. El grupo realiza una gestión de activos y pasivos integral, optimizando el coste de financiación, la volatilidad en la cuenta de resultados, el nivel de liquidez necesaria y el cumplimiento de los compromisos.

El mayor o menor porcentaje en deuda a tipo fijo a nivel Ex Proyectos y Proyectos se articulan mediante la emisión de deuda a tipo fijo o la contratación de derivados financieros de cobertura.



Como puede verse en el cuadro anterior, el 83% de la deuda del Grupo está asegurada frente al riesgo de variación del tipo de interés (77% en 2012). Respecto de la deuda de proyectos ésta se encuentra cubierta en un 88% (87% en 2012). El cambio más significativo de 2012 a 2013 se ha producido en la deuda de resto de sociedades, cuyo porcentaje de deuda cubierta ha pasado del 18% al 47%, como consecuencia de la emisión de los dos bonos corporativos en el ejercicio 2013, por valor nominal de 500 millones de euros cada uno, emitidos con un cupón a tipo fijo, y a la amortización de deuda corporativa a tipo variable.

Adicionalmente, hay que tener en cuenta que dentro de los resultados por puesta en equivalencia se incorporan los resultados relativos a la participación en el 25% de HAH y del 43,23% de la 407 ETR. Ambas sociedades tienen un volumen significativo de deuda, estando cubierta frente a fluctuaciones de tipo de interés en un 80% y un 100%, respectivamente.

2. Exposición a variaciones de tipo de cambio

La gestión de la exposición a tipo de cambio se lleva a cabo de manera centralizada para todas las divisiones de negocio y utilizando diferentes mecanismos de cobertura. El objetivo de esta gestión consiste en minimizar el impacto que puede causar en el flujo de caja, la variación contra el euro del resto de divisas en las que Ferrovial opera.

Ferrovial mantiene inversiones de carácter significativo en países desarrollados con moneda distinta del euro, destacando las inversiones en libras esterlinas, dólares americanos, dólares canadienses y zlotis polacos, entre otros.

3. Exposición a riesgo de crédito y de contrapartida

Los principales activos financieros del Grupo expuestos al riesgo de crédito o contrapartida son:

- a) Inversiones en activos financieros incluidos en el saldo de tesorería y equivalentes (corto plazo)
- b) Activos financieros no corrientes
- c) Derivados
- d) Saldos relativos a clientes y otras cuentas a cobrar

Respecto al riesgo por formalización de inversiones en productos financieros o contratación de derivados financieros (incluidas en apartados a, b y c), Ferrovial ha establecido internamente criterios para minimizar la exposición a crédito, estableciendo niveles de calificación crediticia (según "rating" de prestigiosas agencias internacionales) mínimas para las contrapartidas, con revisión periódica de los mismos.

En el caso de operaciones en países en los que por su condición económica y sociopolítica no es posible alcanzar altos niveles de calidad crediticia, se seleccionan principalmente sucursales y filiales de entidades extranjeras que, cumplan o se acerquen, a los criterios de calidad establecidos, así como las entidades locales de mayor tamaño.

En el caso concreto de la caja restringida vinculada a la financiación de proyectos de infraestructuras habitualmente los contratos de financiación que establecen las cantidades que tienen que mantenerse en concepto de caja restringida también establecen las condiciones que deben de cumplir los productos financieros en los que se materialicen dichas obligaciones.

Respecto al riesgo vinculado a deudores comerciales (incluidos en el apartado d) así como respecto a las cuentas a cobrar a largo plazo (apartado b) es de destacar que existe una gran diversidad de clientes ya que una gran parte significativa de los mismos son entidades públicas.

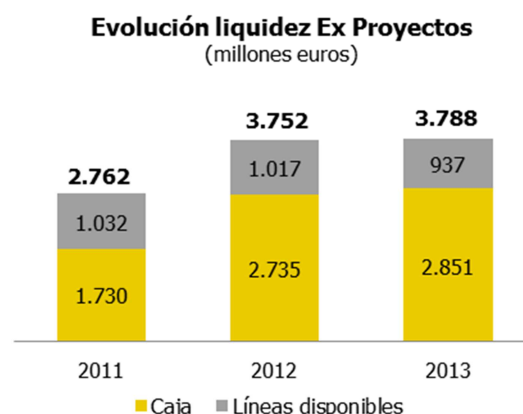
4. Exposición a riesgo de liquidez

Con objeto de asegurar una adecuada gestión del riesgo de liquidez es de destacar que, tanto a nivel de grupo, como a nivel de cada área de negocio y proyectos se han establecido mecanismos que recogen las previsiones de generación y necesidades de caja previstas de manera sistemática para anticipar y monitorizar de forma continuada la posición de liquidez del grupo.

El entorno actual de mercado, sigue experimentando una importante crisis financiera que ha llevado a una contracción generalizada del crédito bancario, Ferrovial ha mantenido una política proactiva respecto a la gestión del riesgo de liquidez, centrada fundamentalmente en el aseguramiento de fuentes fiables de liquidez para la compañía y en la novación de operaciones financieras de manera anticipada a su vencimiento.

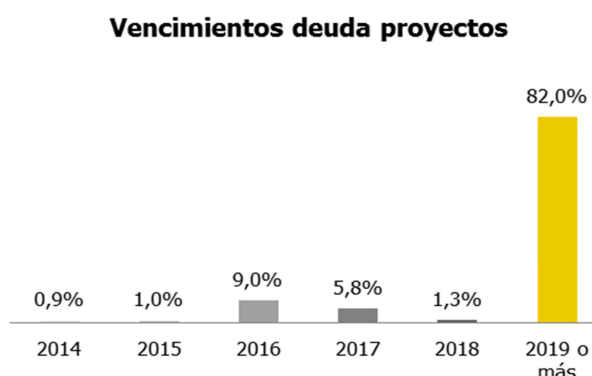
La **gestión del riesgo de liquidez a nivel Ex Proyectos** se realiza de forma centralizada. Ferrovial ha establecido una política de liquidez en torno a cinco pilares:

- 1.- Gestión eficiente del Capital Circulante, buscando el cumplimiento de los compromisos de cobro por parte de clientes.
 - 2.- Monetización de activos financieros, en la medida en que fuera viable llevarlo a cabo en condiciones razonables de mercado, a través de programas de factoring y de descuento de derechos de cobro futuros.
 - 3.- Gestión integral de la tesorería, con el objeto de optimizar las posiciones de liquidez diarias existentes en las distintas compañías estableciendo un sistema de "cash management" global.
 - 4.- Desarrollo de líneas de financiación especialmente a largo plazo que garanticen la disponibilidad de efectivo y pago de obligaciones ante cualquier escenario de comportamiento anormal o estrés en cobros y saldos disponibles.
 - 5.- Financiación en mercado de capitales como fuentes alternativas a las bancarias, donde Ferrovial ha obtenido calificación por las agencias de rating (Investment grade BBB con perspectiva estable por S&P y BBB- con perspectiva estable por Fitch, ambas dentro de la categoría "Grado de inversión").
- Fruto de esta política, el nivel de liquidez del Grupo a nivel Ex Proyectos ha ido creciendo en los últimos años, como puede observarse en el siguiente gráfico:



Por lo que respecta a la **gestión del riesgo de liquidez a nivel proyectos de infraestructuras**, se analiza la liquidez de modo individualizado, ya que al contar con esquemas específicos de financiación, cada proyecto funciona, a efectos de liquidez, como una unidad independiente.

En general, para cada uno de los proyectos se realiza un seguimiento detallado de los vencimientos de su deuda. **La mayor parte de estas financiaciones tiene un vencimiento superior a 5 años, pues suponen un 82% del total de vencimientos de deuda**, como puede verse en el siguiente gráfico:



Este tipo de proyectos poseen flujos previsibles que permite establecer estructuras de financiación vinculadas a los flujos estimados de los mismos.

Según indicado anteriormente, los contratos de financiación de proyectos de infraestructuras se establece generalmente la necesidad de mantener saldos en cuentas (caja restringida) cuya disponibilidad está destinada en virtud del propio contrato, como garantía para hacer frente a determinadas obligaciones en el corto plazo, relativas al pago de intereses o principal de la deuda, así como al mantenimiento y operación de la infraestructura. Dichas cuentas, constituyen una garantía adicional frente al riesgo de liquidez.

5. Exposición al riesgo de renta variable

Ferrovial igualmente se encuentra expuesto al riesgo vinculado a la evolución del precio de su propia acción.

Dicha exposición, en concreto se materializa en contratos de equity – swaps vinculados con sistemas retributivos ligados a la evolución de la acción:

Ferrovial tiene firmados contratos de equity swap cuyo objeto es cubrirse ante posibles desembolsos que la compañía tenga que hacer frente para liquidar los diferentes sistemas retributivos vinculados a la evolución de la acción de Ferrovial otorgados a sus directivos.

6. Exposición al riesgo de inflación

Gran parte de los proyectos de infraestructuras, generan ingresos cuyas tarifas varían directamente en función de la inflación. Esto es aplicable tanto a las tarifas de los contratos de autopistas como de los aeropuertos de HAH consolidados por puesta en equivalencia.

Por lo tanto, una variación de la inflación repercutiría en una variación de la valoración de este tipo de activos.

No obstante, en el caso de HAH, existen derivados a largo plazo vinculados a la inflación que económicamente funcionan como cobertura de este riesgo.

7. Gestión de capital.

El objetivo del grupo es la creación de valor para los accionistas, manteniendo una posición de grado de inversión (Investment Grade) por las principales agencias de rating que permita acceder al mercado y licitar con solvencia proyectos de infraestructuras.

El grupo financia su crecimiento en base a tres pilares:

- La generación interna de flujo de caja en los negocios recurrentes del grupo.
- La capacidad de crecer en inversiones en nuevos proyectos de infraestructuras que en gran parte han sido financiados con la garantía de los propios flujos del proyecto y que retroalimentan la capacidad de crecimiento en las actividades recurrentes del grupo.
- Una política de rotación de activos centrada en la venta de proyectos maduros que permita creación de valor y a su vez seguir financiando inversiones en nuevos proyectos.

En cuanto al nivel de deuda financiera, Ferrovial tiene como objetivo mantener un bajo nivel de endeudamiento, a nivel de deuda excluidos proyectos, que le permita sostener un nivel de rating de "investment grade o grado de inversión". Para el cumplimiento de dicho objetivo tiene establecido una política financiera clara y acorde, donde una métrica relevante hace referencia al mantenimiento de un ratio Deuda Neta (deuda bruta menos caja) exproyectos sobre Resultado Bruto de Explotación más dividendos procedentes de proyectos no superior a 2 veces.

acciones, correspondientes a un 0,4% del capital y con valor nominal total de 541 miles de euros, que han sido adquiridas y posteriormente entregadas en ejecución de sistemas retributivos vinculados al precio de la acción. El coste total de la adquisición de dichas acciones fue de 34 millones de euros y fueron entregadas a un valor de 32 millones de euros, produciéndose un resultado de -2 millones de euros en el patrimonio de la sociedad.

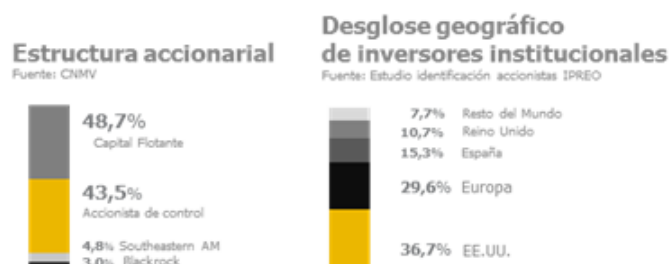
IX. Acciones propias

A 31 de diciembre de 2013 no se dispone de acciones propias. Durante el ejercicio 2013 se han adquirido un total de 2.708.701

X. Otra información relevante para inversores

Capital social suscrito y estructura accionarial.

El capital social es de 146.702.051€ y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. Está integrado por 733.510.255 acciones ordinarias, de una única clase y valor nominal de veinte céntimos de euro (0,20€) cada una de ellas.



Evolución bursátil de la entidad*.



Cierre 31 de diciembre de 2013: Cotización al cierre: 14,065€
Capitalización Bursátil: €10.317Mn

*Todas las variaciones porcentuales, tanto de la compañía como de los índices, se refieren a la Rentabilidad Total para el Accionista, teniendo en cuenta la variación de precio y la rentabilidad por dividendo (fuente: Bloomberg).

Ferrovial	2013
Número de acciones cotizadas	733,510,255
Cotización a 31 de diciembre de 2013 (en €)	14.07
Cotización máxima: Ene - Dic 2013 (en €)	14.26
Cotización mínima: Ene - Dic 2013 (en €)	10.99
Capitalización bursátil (en millones de euros)	10,317
Cotización media ponderada en 2013	12.98
Volumen medio diario en número de acciones	3,716,981

Evolución comparada de Ferrovial con sus índices de referencia

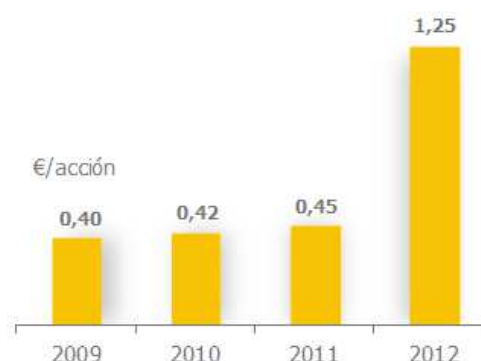
	1 año	3 años	5 años
Ferrovial	32%	138%	312%
Ibex-35	28%	22%	47%
Eurostoxx-50	23%	28%	59%
Madrid construcción y materiales	33%	18%	32%
Eurostoxx-Construcción y materiales	28%	25%	66%

Calificación crediticia (rating) y su evolución a lo largo del ejercicio.

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

En mayo de 2013 Fitch confirma la calificación crediticia a largo plazo de BBB- con perspectiva perspectiva estable.

Política de dividendos y perspectivas de continuidad.



Ferrovial tiene un compromiso de seguir una política de retribución al accionista que le permita mantener el rating corporativo, así como maximizar el valor para los accionistas, siempre supeditado a las oportunidades de inversión que puedan surgir.

Política de retribución al accionista apoyada en la solidez del balance y de los negocios del grupo y en una estrategia de rotación de activos que permite además invertir en nuevos proyectos.

Cobertura de Analistas



	Perspectivas FMI crecimiento 2014
Estados Unidos	2,8%
Reino Unido	2,4%
Canadá	2,2%
España	0,6%
Polonia	2,4%

Durante 2014 las principales incertidumbres están relacionadas con cómo conseguir alinear los objetivos de austeridad y crecimiento en la zona euro y cómo puede afectar a los flujos de capital y al crecimiento en Estados Unidos la retirada paulatina de estímulos de la Reserva Federal.

Principales retos para Ferrovial en 2014:

Las actuaciones estratégicas de Ferrovial se basarán principalmente en:

- Mejora continua de la excelencia operativa mediante control de costes y búsqueda de soluciones alternativas
- Disciplina financiera vía una gestión del circulante que permita mantener un nivel reducido de deuda ex proyectos.
- Continuar con una política selectiva de inversiones y licitación en que permitan controlar la gestión, contribuyan a la creación de valor y aporten sinergias a las diferentes áreas de negocio.

XI. Acontecimientos posteriores al cierre

En enero de 2014 la Civil Aviation Authority (CAA) del Reino Unido publicó su decisión sobre la regulación económica de Heathrow para los próximos cinco años, rebajando las tarifas en un importe equivalente a la inflación (Retail Price Index) -1,5% en el período 2014-2019. Esta rebaja supondrá una reducción en el ingreso por pasajero en términos reales de 20,71 libras en 2013/14 a 19,10 libras en 2018/19.

XII. Evolución previsible de los negocios

Variables macroeconómicas:

La economía mundial se afianzó durante el segundo semestre del 2013, cerrando con un crecimiento anual del 3,0%. Las previsiones del FMI estiman un crecimiento de la economía mundial ligeramente más elevado en 2014, en torno al 3,7%. Sin embargo, esta previsión no está exenta de riesgos, por la fragilidad de algunas economías avanzadas y las bajas tasas de inflación esperada.

En la zona euro, el FMI espera dejar atrás en 2014 la recesión económica de los últimos años con un crecimiento del 1,0%. Sin embargo, este repunte será más moderado en aquellas economías que han experimentado tensiones (como España, Italia y Portugal).

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

Evolución por Áreas de Negocio de Ferrovial:

El negocio de las **Autopistas** está muy ligado a la movilidad, que a su vez está en línea con la recuperación económica de los distintos países.

En Estados Unidos se espera en 2014 un comportamiento positivo del tráfico en las autopistas en explotación por la mejora de la situación macroeconómica. Destacar que durante el año se espera la apertura completa al tráfico de la autopista North Tarrant Express (NTE), segmento 1 y 2 y del segmento 1 de Lyndon B. Johnson (LBJ).

En Canadá, en la 407 ETR se espera en 2014 un crecimiento de los ingresos positivos por la subida de tarifas y crecimiento moderado del tráfico. Igualmente durante el ejercicio se espera avanzar con la construcción de la extensión este de la 407, cuya fecha prevista de apertura es diciembre de 2015.

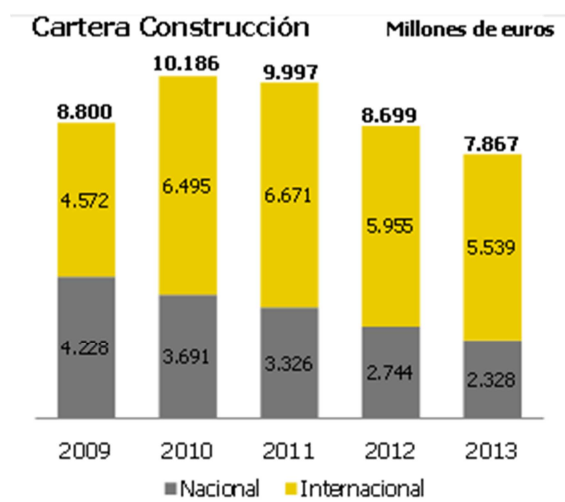
En los países de la Eurozona, salvo en Irlanda, se estima en 2014 un leve crecimiento del PIB. En España y Portugal se espera que el tráfico continúe cayendo, aunque a menor ritmo, lastreado por las altas tasas de desempleo y la pérdida de poder adquisitivo.

Durante 2014 se espera avanzar con la restructuración de la deuda de la autopista Indiana Toll Road y SH 130.

En España queda pendiente la solución definitiva a las dos sociedades de autopistas españolas, R4 y Madrid Levante, en concurso de acreedores desde el ejercicio 2012.

En 2014, Cintra seguirá licitando proyectos en aquellos países donde se encuentra actualmente presente, como Estados Unidos y Canadá. Igualmente seguirá una estrategia selectiva en nuevos mercados, como Australia o determinados países de Latinoamérica (principalmente, Colombia, Perú, México y Chile).

En lo que concierne al negocio de **Construcción** se espera durante 2014 que la cifra de ingresos se mantenga estable, compensando el crecimiento de la actividad internacional una nueva reducción significativa de la actividad en España. Señalar que de la cartera total a 31 de diciembre de 2013 de 7.867,1 millones de euros, un 70% corresponde a la actividad internacional.



El crecimiento internacional seguirá basándose en una presencia estable a largo plazo en países como Estados Unidos y Reino Unido, escogidos por su estabilidad a macroeconómica y seguridad jurídica. Las adjudicaciones de 2013, entre las que destacan proyectos singulares como las autopistas NTE Extension en Estados Unidos (aprox. 735 millones de euros) o la M8 en Escocia (aprox. 375 millones de euros), refuerzan las previsiones de crecimiento para el año 2014.

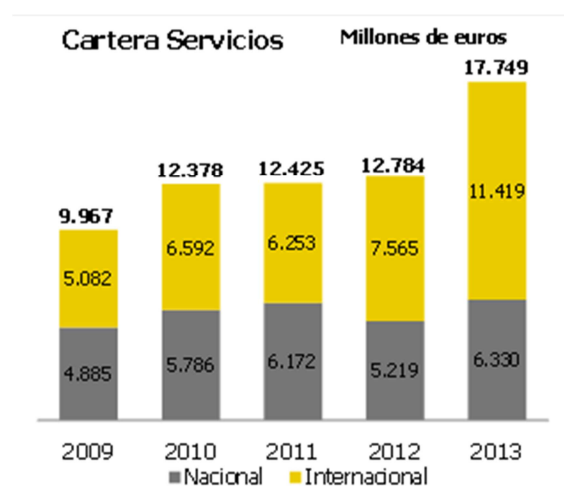
En Polonia, país donde estamos presentes desde el año 2000 a través de Budimex, se produjo el primer descenso de la actividad de construcción en 2013 tras varios años de crecimiento (en torno a un 10%, en base a los distintos estimadores), que afectó sobre todo al sector de obra civil por la finalización del ciclo 2007-2013 de Fondos Europeos. Las perspectivas para 2014 vuelven a ser positivas, con un crecimiento progresivo del sector y de la

obra civil, gracias a la mejora de las previsiones macroeconómicas y a la favorable asignación de fondos de la UE.

El crecimiento internacional se apoyará también en mercados con gran potencial, donde se cuenta con presencia estable, destacando Latinoamérica (principalmente Colombia, Perú, Brasil y Puerto Rico), Australia y Oriente Medio.

Por el contrario, en España se prevé que en 2014 continúe la contracción del sector construcción iniciada en 2008. Las estimaciones del panel de previsiones de la Fundación de las Cajas de Ahorro indican una caída del 4% en 2014 en España, corrigiendo parcialmente el 10% de 2013. Esta caída será más intensa en la obra civil debido al ajuste presupuestario de las Administraciones Públicas. Como se ha señalado previamente la caída de la actividad en España se compensa con crecimiento internacional.

En **Servicios** a 31 de diciembre de 2013 la cartera alcanzó un nuevo máximo histórico situándose en 17.749 millones de euros, aumentando un crecimiento del 38,8% frente al año anterior. La cartera de Servicios ha experimentado un crecimiento continuo los últimos años, asegurando un crecimiento significativo de las ventas durante 2014.



En el Reino Unido a lo largo de 2014 se espera prácticamente finalizar la integración de Enterprise y materializar la mayor parte de las sinergias. El gobierno británico ha anunciado planes de recorte del gasto público de las Administraciones Locales, pudiendo suponer una oportunidad porque una de las alternativas para lograr este objetivo es incrementar el volumen de servicios externalizados.

Respecto a la actividad de servicios a compañías de utilities en el Reino Unido, la renovación conseguida en 2013 de los principales contratos de cara al próximo período regulatorio permite asegurar los ingresos de esta actividad en los próximos años. La cartera pendiente de ejecución en el Reino Unido se sitúa a diciembre 2013 en 11.188 millones de euros, aumentando 53,4% frente al 2012. La cartera aportada por Enterprise en la adquisición, marzo de 2013, fue de 2.538 millones de euros.

En España durante 2013 se cobraron facturas vencidas de las Administraciones Públicas gracias a los mecanismos implantados por el Gobierno, lo que supuso una entrada significativa de caja, situándose los períodos medios de cobro en los niveles más bajos de los últimos siete años. Respecto a la evolución de las actividades, el descenso del volumen de toneladas gestionadas durante 2013 ha sido mucho más moderado que en ejercicios anteriores. En el área de Administraciones Locales, los ajustes presupuestarios de las entidades públicas se han contenido en partidas que afectan al negocio de la actividad Ferrovial Servicios.

En 2014 se espera en España una estabilización de la actividad industrial y consumo, y finalización de la etapa de ajustes presupuestarios significativos por las Administraciones Públicas. El Gobierno ha hecho público su intención de obligar a las administraciones públicas a cumplir sus compromisos de pago a proveedores en los plazos fijados contractualmente, generalmente 30 días en las actividades desarrolladas por Ferrovial.

En España la cartera a 31 de diciembre de 2013 se sitúa en 6.330 millones de euros, con un crecimiento del 21,3% frente a 2012.

En 2014 se mantiene la estrategia de consecución de mejoras operativas, ofertar un paquete integral de servicios a las Administraciones Locales en Reino Unido y España, y apuesta, por una diversificación geográfica a corto plazo en Polonia y Chile. Se analizará selectivamente oportunidades de inversión en mercados como Estados Unidos, Australia y Colombia.

En el negocio de **Aeropuertos**, Heathrow alcanzó un nuevo record de tráfico en 2013 (72,3 millones de pasajeros; +3,4%), registrando un crecimiento del EBITDA de doble dígito (+19%).

En lo que respecta al programa de inversiones, Heathrow concluyó a finales de 2013 la construcción de la Terminal 2, que se denominará "The Queen's Terminal", y que comenzará a operar a mediados del 2014 (primer vuelo previsto el 4 de Junio). La nueva Terminal 2 acogerá a 26 aerolíneas, incluyendo todas las pertenecientes a Star Alliance.

En 2013, HAH distribuyó un dividendo de 555 millones de libras, incluyendo 300 millones de libras por la venta del aeropuerto de Stansted. Se espera una cifra de dividendos levemente superior en 2014.

Durante el ejercicio 2014 se estima que el precio del barril de Brent rondará los 105 dólares, ligeramente por debajo de los niveles alcanzados en 2013. Las perspectivas para 2014 según la International Air Transport Association (IATA) del tráfico aéreo mundial son positivas (+6%).

En abril 2014 comienza un nuevo periodo regulatorio en el que se aplicarán las nuevas tarifas con una rebaja equivalente a la

inflación (Retail Price Index) -1,5% y en el que el principal reto para la compañía será el cumplimiento de las proyecciones incluidas en el plan acordado con la CAA.

Respecto al futuro desarrollo de la tercera pista en Heathrow, la Comisión nombrada por el primer ministro, David Cameron, anunció en su informe preliminar de diciembre 2013 que Heathrow ha sido seleccionada entre las mejores opciones para ampliar la capacidad aeroportuaria en el sureste de Inglaterra. La Comisión emitirá su informe definitivo en el verano de 2015.

En 2014 seguirá buscando nuevas oportunidades de inversión en países como Chile, Colombia o Perú.

ANEXO I. Informe de la Comisión de Auditoría y Control

Composición

Conforme a lo dispuesto en la legislación aplicable y en los Estatutos y Reglamento del Consejo de Administración de Ferrovial, S.A. (la Sociedad), todos los miembros de la Comisión de Auditoría y Control son Consejeros Externos y su presidencia recae en un Consejero Independiente.

La composición de la Comisión, es la siguiente:

- D. Juan Arena de la Mora, Presidente (Consejero Externo Independiente)
- D. Gabriele Burgio (Consejero Externo Independiente)
- PORTMAN BAELA S.L., representada por D. Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo (Consejero Externo Dominical)
- D. Santiago Fernández Valbuena (Consejero Externo Independiente)

Funciones

Los Estatutos de la Sociedad y el Reglamento del Consejo de Administración atribuyen a la Comisión de Auditoría y Control las competencias que se describen resumidamente a continuación:

En relación con la auditoría externa:

- Propuesta al Consejo de Administración, para su sometimiento a la Junta General de Accionistas, de nombramiento de auditor externo, incluyendo las condiciones de su contratación, alcance del mandato, revocación o no renovación.
- Es canal de comunicación entre el Consejo de Administración y el auditor: recibe de éste información regular sobre sus trabajos, evalúa los resultados de cada auditoría y verifica que la Alta Dirección asuma las recomendaciones del auditor.
- Discusión con el auditor externo de las debilidades significativas del sistema de control interno detectadas en el desarrollo de la auditoría.
- Vigilancia de la independencia del auditor externo. Control de los servicios adicionales de cualquier clase que presta a la Sociedad. Emisión, con carácter previo al informe de auditoría de cuentas, de un informe en el que expresa su opinión sobre estos dos aspectos.

En relación con la auditoría interna:

- Propuesta de selección, nombramiento, reelección o sustitución del Director.
- Asegurar que los servicios de auditoría interna cuenten con los medios personales, técnicos y materiales para el desempeño de sus funciones. Propuesta de presupuesto de estos servicios.
- Aprobación y supervisión del plan de auditoría interna y verificación de su cumplimiento.

En relación con la información financiera:

- Auxilio al Consejo en su labor de velar por la corrección y fiabilidad de la información financiera que la Sociedad debe suministrar periódicamente a los mercados. Supervisión del proceso de elaboración de la información financiera regulada e informe previo a su aprobación por el Consejo.
- Supervisión de la eficacia de los sistemas de control interno de la Sociedad.

En relación con el control de riesgos:

- Análisis y evaluación periódica de los principales riesgos y de los sistemas para su identificación, gestión y control.

En relación con otras materias:

- Supervisión del cumplimiento de la normativa de gobierno corporativo y de conducta en los mercados de valores.
- Establecimiento y supervisión de un "buzón de denuncias", sistema gestionado por la Dirección de Auditoría Interna, que permite a cualquier empleado y a terceros, a través de Internet, comunicar incumplimientos, situaciones ineficientes o comportamientos inadecuados.
- Informe previo sobre operaciones de constitución y adquisición de sociedades domiciliadas en paraísos fiscales, y de aquéllas de propósito especial a las que se refiere el Reglamento del Consejo.

Actividades realizadas

Durante el ejercicio 2013 la Comisión ha celebrado cinco (5) reuniones.

Como en ejercicios anteriores, la Comisión aprobó un plan de trabajo con la previsión de asuntos a tratar en cada una de sus reuniones.

A continuación se resumen las actividades principales desarrolladas durante el ejercicio 2013.

Información económico-financiera

A lo largo del ejercicio, la Comisión ha analizado esa información con carácter previo a su conocimiento por el Consejo de Administración y a su remisión a las autoridades o mercados, disponiendo para este análisis de la colaboración de la Dirección General Económico-Financiera.

Relaciones con el auditor externo

En febrero de 2013, la Comisión acordó proponer al Consejo de Administración, para su sometimiento a la Junta, la renovación de Deloitte, S.L. como auditor externo de las cuentas de Ferrovial, S.A. y de su grupo consolidado para el ejercicio 2013.

Revisión de cuentas anuales

El auditor externo compareció ante la Comisión con ocasión de la presentación de las cuentas anuales correspondientes a 2012.

Compareció también ante la Comisión el auditor de otras filiales del grupo para informar sobre los aspectos más significativos de la revisión de las cuentas.

El auditor de Ferrovial informó sobre sus trabajos de revisión limitada de los estados financieros semestrales cerrados a 30 de junio de 2013 y de los aspectos más relevantes de la revisión de los estados financieros a cierre de septiembre, preparatoria de la auditoría de las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2013.

Independencia del auditor

La disposición adicional 18.4 de la Ley del Mercado de Valores establece que el auditor ha de remitir al Comité de Auditoría una declaración escrita haciendo constar su independencia e informando sobre servicios distintos de auditoría prestados durante el ejercicio; y la propia Comisión debe expresar su opinión sobre ambos extremos. En 2013 se dio cumplimiento a ambas obligaciones.

Con base en el procedimiento interno que controla la prestación de servicios de asesoramiento y consultoría distintos de la auditoría de cuentas, la Comisión autorizó la contratación de determinados servicios con firmas de auditoría externa y recibió periódicamente informes sobre el volumen de servicios de este tipo contratados.

Procedimientos de Control Interno

La Comisión fue informada por el auditor sobre las principales recomendaciones de control interno planteadas a raíz de la auditoría de Ferrovial y sobre el seguimiento de las que se plantearon con ocasión de la revisión de cuentas del ejercicio anterior.

La Dirección General Económico-Financiera informó a la Comisión sobre el proceso de implantación del sistema de control interno de la información financiera (SCIIF). Como en años anteriores, en el ejercicio 2013 se presentaron las conclusiones sobre la evaluación anual de los principales riesgos de la información financiera y los controles establecidos para mitigarlos, y se dio seguimiento a la implantación de las mejoras recomendadas y al plan de acción en esta materia para 2014.

Además, una firma externa de auditoría presentó sus conclusiones tras revisar el sistema de control interno de la información financiera en el área de negocio de construcción en Estados Unidos y la Dirección General Económico-Financiera informó sobre las conclusiones de una revisión similar llevada a cabo en el área de construcción en Polonia.

Auditoría Interna

La Comisión ha supervisado las actuaciones desarrolladas por la Dirección de Auditoría Interna de la Sociedad. En concreto ha conocido:

- El informe de actividades de Auditoría Interna correspondiente al ejercicio 2012.
- El grado de avance de los trabajos programados al cierre del tercer trimestre del año 2013, comprobándose el cumplimiento de la planificación aprobada.

- El resultado de la revisión del proceso de implantación del SCIIF.
- El plan de trabajos de auditoría previstos para el ejercicio 2014.
- El informe anual, referido al ejercicio 2012, y el informe del primer semestre de 2013 sobre el "buzón de denuncias" y actuaciones contrarias al Código de Ética Empresarial.

Análisis de riesgos y sistemas para su control

La Dirección de Riesgos de Ferrovial ha comparecido periódicamente ante la Comisión para informar sobre los principales riesgos y contingencias de la Sociedad y su grupo, así como los sistemas establecidos para su identificación, gestión y control.

Actuaciones en materia de Gobierno Corporativo y régimen de cumplimiento

La Comisión ha llevado a cabo las siguientes actuaciones en esta materia, conforme a lo establecido en el Reglamento del Consejo:

- Examen, con carácter previo a su presentación al Consejo de Administración, del Informe Anual de Gobierno Corporativo correspondiente al ejercicio 2012.
- Ha sido informada de las novedades legislativas aprobadas o en proyecto durante el ejercicio en materias de su competencia.
- En aplicación de lo dispuesto en el artículo 41 del Reglamento del Consejo de Administración, la Comisión emitió informe sobre operaciones vinculadas antes de su sometimiento al Consejo de Administración.

Evaluación de la Comisión de Auditoría y Control

De acuerdo con lo establecido en el artículo 25.c) del Reglamento del Consejo de Administración, el Consejo evalúa cada dos años el funcionamiento de sus Comisiones partiendo del informe que éstas le eleven. La Comisión elevó su informe al Consejo con fecha 11 de diciembre de 2013.

Informe de gestión 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Las páginas que anteceden contienen el informe de gestión consolidado de FERROVIAL, S.A. correspondiente al ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2013, que ha sido formulado por el Consejo de Administración de la sociedad en sesión celebrada en Madrid el 25 de febrero de 2014, y que, a efectos de lo establecido en el artículo 253 de la Ley de Sociedades de Capital, los administradores asistentes a la reunión firman a continuación.

D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo
Presidente

D. Santiago Bergareche Busquet
Vicepresidente

D. Joaquín Ayuso García
Vicepresidente

D. Íñigo Meirás Amusco
Consejero Delegado

D. Jaime Carvajal Urquijo
Consejero

Portman Baela, S.L.
P.p. D. Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo
Consejero

D. Juan Arena de la Mora
Consejero

D. Gabriele Burgio
Consejero

Dña. María del Pino y Calvo-Sotelo
Consejera

D. Santiago Fernández Valbuena
Consejero

D. José Fernando Sánchez-Junco Mans
Consejero

Karlovy S.L.
P.p. D. Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo
Consejero

Diligencia que extiende el Secretario del Consejo de Administración para hacer constar que no estampa su firma en este documento D. Santiago Fernández Valbuena por encontrarse ausente debido a exigencias profesionales ineludibles, habiendo delegado su representación en el Presidente del Consejo de Administración.

D. Santiago Ortiz Vaamonde
Secretario del Consejo de Administración



ferrovial

Cuentas Anuales Individuales 2013

Ferrovial, S. A.



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

BALANCE DE SITUACIÓN AL 31 DE DICIEMBRE DE 2013 Y 2012.....	3
CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS DE LOS EJERCICIOS 2013 Y 2012	5
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS 2013 Y 2012	6
ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS 2013 Y 2012	7
1. ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD	8
2. BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CCAA	8
3. DISTRIBUCIÓN DE RESULTADOS	9
4. NORMAS DE VALORACIÓN	9
5. INMOVILIZADO MATERIAL	13
6. ARRENDAMIENTOS OPERATIVOS.....	13
7. INVERSIONES EN EMPRESAS DEL GRUPO.....	13
8. DERIVADOS	16
9. EFECTIVO Y EQUIVALENTES DE EFECTIVO.....	18
10. SALDOS Y OPERACIONES CON EMPRESAS DEL GRUPO	18
11. ACREEDORES COMERCIALES	21
12. FONDOS PROPIOS	22
13. PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS.....	23
14. DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO.....	23
15. SITUACIÓN FISCAL	24
16. GARANTÍAS CON TERCEROS Y OTROS PASIVOS CONTINGENTES	26
17. INGRESOS Y GASTOS.....	27
18. PERSONAL.....	27
19. RETRIBUCIONES AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	28
20. SISTEMAS RETRIBUTIVOS VINCULADOS A LAS ACCIONES.....	32
21. INFORMACIÓN SOBRE PARTES VINCULADAS	33
22. PARTICIPACIONES DE LOS MIEMBROS DEL CONSEJO EN SOCIEDADES CON EL MISMO, ANÁLOGO O COMPLEMENTARIO GÉNERO DE ACTIVIDAD DEL QUE CONSTITUYE EL OBJETO SOCIAL DE FERROVIAL.....	37
23. POLÍTICA MEDIOAMBIENTAL.....	37
24. HONORARIOS AUDITORES	38
25. ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE	38
26. COMENTARIOS A LOS ANEXOS	38

Cuentas Individuales a 31 de diciembre de 2013
Ferrovial S.A.

FERROVIAL, S.A.
BALANCES DE SITUACIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2013 y 2012
(Miles de euros)

A C T I V O	2013	2012
ACTIVO NO CORRIENTE	6.690.602	7.192.870
Inmovilizaciones materiales (Nota 5)	65	64
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	30	23
Otro inmovilizado	317	285
Amortizaciones	-282	-244
Inversiones en Empresas del Grupo y Asociadas a largo plazo (Nota 7)	6.269.939	6.647.632
Instrumentos de patrimonio	6.258.758	6.636.926
Créditos a empresas del grupo (Nota 10)	11.180	10.706
Inversiones Financieras a largo plazo	1.852	477
Otros créditos	11	22
Depósitos y fianzas constituidos a largo plazo	456	456
Derivados (Nota 8)	1.386	0
Activos por Impuestos Diferidos (Nota 15)	418.747	544.697
ACTIVO CORRIENTE	896.453	567.781
Existencias	2	103
Materias Primas y otros aprovisionamientos	2	2
Productos terminados	0	108
Provisiones	0	-7
Deudores	152.124	35.397
Deudores empresas del Grupo y Asociadas (Nota 10)	55.965	5.256
Otros deudores	431	1.036
Personal	110	93
Administraciones públicas	95.870	32.846
Provisiones	-253	-3.834
Inversiones en Empresas del Grupo y Asociadas a corto plazo (Nota 10)	37.646	169.966
Créditos a empresas del grupo	2.718	2.541
Otros activos financieros	34.928	167.424
Inversiones Financieras a corto plazo	3.710	9.619
Derivados (Nota 8)	3.707	6.973
Otros activos financieros	0	2.643
Depósitos y fianzas constituidos a corto plazo	3	3
Periodificaciones a corto plazo	1.176	1.251
Efectivo y Otros Activos Líquidos Equivalentes (Nota 9)	701.795	351.445
TOTAL ACTIVO	7.587.055	7.760.652

Las Notas 1 a 26 y el anexo 1 de la memoria adjunta forman parte integrante del balance de situación al 31 de diciembre de 2013.

Cuentas Individuales a 31 de diciembre de 2013
Ferrovial S.A.

FERROVIAL, S.A.
BALANCES DE SITUACIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2013 y 2012
(Miles de euros)

P A S I V O	2013	2012
PATRIMONIO NETO	3.347.770	3.213.852
Fondos Propios (Nota 12)	3.347.770	3.216.679
Capital	146.702	146.702
Prima de emisión y de fusión	2.656.058	2.839.436
Reservas	360.449	224.696
<i>Reserva legal</i>	<i>29.340</i>	<i>29.340</i>
<i>Otras reservas</i>	<i>331.108</i>	<i>195.356</i>
Resultado del ejercicio	477.965	739.354
Dividendo a cuenta entregado en el ejercicio	-293.404	-733.510
Ajustes por cambios de valor	0	-2.827
Operaciones de cobertura	0	-4.039
Otros	0	1.212
PASIVO NO CORRIENTE	1.319.228	1.623.911
Provisiones a largo plazo	115.875	126.793
Otras provisiones (Nota 13)	115.875	126.793
Deudas a largo plazo	42.113	1.051.096
Deudas con entidades de crédito (Nota 14)	24.425	1.007.805
Derivados (Nota 8)	17.688	43.291
Deudas con Empresas del Grupo y Asociadas a largo plazo (Nota 10)	1.028.703	280.699
Pasivos por Impuestos Diferidos (Nota 15)	132.536	165.323
PASIVO CORRIENTE	2.920.057	2.922.889
Deudas a corto plazo	9.732	237
Deudas con entidades de crédito (Nota 14)	209	188
Derivados (Nota 8)	2.404	0
Otros pasivos financieros	7.120	49
Deudas con Empresas del grupo y asociadas corto plazo (Nota 10)	2.871.899	2.807.867
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	38.425	114.786
Acreedores comerciales (Nota 11)	2.057	1.298
Proveedores empresas del Grupo y Asociadas (Nota 10)	1.736	13.666
Acreedores varios	112	234
Personal	14.089	14.642
Otras deudas con las Administraciones Públicas (Nota 3)	20.430	84.938
Anticipos de clientes	0	7
Periodificaciones a corto plazo	1	0
TOTAL PASIVO	7.587.055	7.760.652

Las Notas 1 a 26 y el anexo 1 de la memoria adjunta forman parte integrante del balance de situación al 31 de diciembre de 2013.

FERROVIAL S.A.
CUENTAS DE PERDIDAS Y GANANCIAS DE LOS EJERCICIOS 2013 y 2012

(Miles de euros)

OPERACIONES CONTINUADAS	2013	2012
Importe neto de la cifra de negocios (Nota 17)	518.238	817.445
Ventas	160	0
Dividendos recibidos de filiales	501.128	804.984
Otros rendimientos recibidos de filiales	4.503	2.617
Prestaciones de servicios	12.447	9.844
Aprovisionamientos	150	77
Consumo de materias primas y otras materias	149	77
Trabajos realizados por Otras empresas	1	0
Gastos de personal (Nota 18)	24.636	25.252
Sueldos, salarios y asimilados	14.135	14.753
Cargas sociales	651	585
Provisiones	9.850	9.913
Otros gastos de explotación	12.797	8.996
Servicios exteriores	12.673	10.736
Tributos	99	-790
Otros gastos de gestión corriente	25	-950
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado	38	40
Exceso de provisiones	0	447
Deterioro y resultado por enajenaciones de Inmovilizado	56	0
RESULTADO DE EXPLOTACION	480.673	783.527
Ingresos financieros (Nota 17)	21.842	16.532
De valores negociables y otros instrumentos financieros	21.842	16.532
Gastos Financieros	91.190	129.314
Por deudas con empresas del grupo y asociadas (Nota 10)	44.236	53.171
Por deudas con terceros (Nota 18)	46.955	76.143
Variación de valor razonable en instrumentos financieros (Notas 8 y 17)	45.741	50.006
Diferencias de cambio	-647	-722
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros (Nota 17)	29.635	-6.877
Deterioros y pérdidas	-10.785	-6.787
Resultados por enajenaciones y otras	40.420	-89
RESULTADO FINANCIERO (Nota 17)	5.381	-70.376
RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS	486.053	713.151
Impuesto sobre sociedades (Nota 15)	-8.088	26.203
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS	477.965	739.354
OPERACIONES INTERRUMPIDAS		
Resultado del ejercicio procedente de operaciones interrumpidas neto de impuesto	0	0
RESULTADO DEL EJERCICIO	477.965	739.354

Las Notas 1 a 26 y el anexo 1 de la memoria adjunta forman parte integrante del Estado de Ingresos y Gastos reconocidos al 31 de diciembre de 2013.

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS 2013 Y 2012

A) ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS 2013 Y 2012

Miles de euros	2013	2012
Total resultado pérdidas y ganancias del ejercicio	477.965	739.354
Ingresos y gastos imputados directamente contra patrimonio neto	2.827	-3.218
Por coberturas de flujos de efectivo	4.039	-4.598
Efecto impositivo	-1.212	1.379
Trasferencia a la cuenta de pérdidas y ganancias	0	391
Por coberturas de flujos de efectivo	0	559
Efecto impositivo	0	-168
TOTAL INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS	480.792	736.527

Las Notas 1 a 26 y el anexo 1 de la memoria adjunta forman parte integrante del Estado de Ingresos y Gastos reconocidos al 31 de diciembre de 2013.

B) ESTADO TOTAL DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS 2013 Y 2012

Miles de euros	2013							TOTAL
	Capital Social	Prima Emisión / Fusión	Reservas	Resultado del ejercicio	Dividendo a cuenta	Otros instrumentos patrimonio neto	Ajustes por cambios de valor	
Saldo 31/12/2012	146.702	2.839.436	224.696	739.354	-733.510	0	-2.827	3.213.852
Total ingresos y gastos reconocidos			0	477.965			2.827	480.792
Operaciones con accionistas	0	-183.378	-1.879	-739.354	440.106	0	0	-484.504
Distribución de Resultado			5.844	-739.354	733.510			0
Distribución de dividendos		-183.378			-293.404			-476.782
Otras transacciones con accionistas			-7.723					-7.723
Otras variaciones de patrimonio			137.631			0		137.631
Saldo 31/12/2013	146.702	2.656.058	360.449	477.965	-293.404	0	0	3.347.770

Miles de euros	2012							TOTAL
	Capital Social	Prima Emisión / Fusión	Reservas	Resultado del ejercicio	Dividendo a cuenta	Otros instrumentos patrimonio neto	Ajustes por cambios de valor	
Saldo 31/12/2011	146.702	3.022.813	197.540	157.440	-146.702	4.253	0	3.382.046
Total ingresos y gastos reconocidos			0	739.354			-2.827	736.527
Operaciones con accionistas	0	-183.378	22.904	-157.440	-586.808	0	0	-904.722
Distribución de Resultado			10.738	-157.440	146.702			0
Distribución de dividendos		-183.378			-733.510			-916.888
Otras transacciones con accionistas			12.166					12.166
Otras variaciones de patrimonio			4.253			-4.253		0
Saldo 31/12/2012	146.702	2.839.436	224.696	739.354	-733.510	0	-2.827	3.213.852

Las Notas 1 a 26 y el anexo 1 de la memoria adjunta forman parte integrante del Estado de cambios en el Patrimonio Neto al 31 de diciembre de 2013.

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS 2013 y 2012

	Miles de euros	
	Saldo 31/12/2013	Saldo 31/12/2012
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN	404.820	689.356
Resultado antes de impuestos	486.053	713.151
Ajustes del resultado:	-510.974	-734.568
Amortización del inmovilizado/provisiones	38	40
Otros ajustes del resultado (netos)	-511.012	-734.608
Cambios en el capital corriente	-27.933	-4.254
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación:	457.674	715.027
Pagos de intereses	-55.906	-88.332
Cobros de dividendos	501.128	804.984
Cobros de intereses	5.583	4.753
Cobros/(pagos) por impuesto sobre beneficios	6.869	-6.378
Otros cobros/(pagos) de actividades de explotación	0	
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN	515.659	-1.048
Pagos por inversiones:	-604.033	-9.331
Empresas del grupo, asociadas y unidades de negocio	-594.594	-9.331
Inmovilizado material, intangible e inversiones inmobiliarias	-39	
Otros activos financieros	-9.401	
Otros activos		
Cobros por desinversiones:	1.119.692	8.283
Empresas del grupo, asociadas y unidades de negocio	1.118.566	0
Inmovilizado material, intangible e inversiones inmobiliarias		
Otros activos financieros	1.126	8.283
Otros activos		
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN	-569.482	-800.394
Cobros y (pagos) por instrumentos de patrimonio:	-2.235	0
Emisión		
Amortización		
Adquisición		
Enajenación	-2.235	
Subvenciones, donaciones y legados recibidos		
Cobros y (pagos) por instrumentos de pasivo financiero:	-55.637	21.276
Variación cuentas de financiación empresas del Grupo	912.157	28.645
Devolución y amortización	-967.794	-7.369
Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instrumentos de patrimonio	-511.610	-821.670
EFFECTO DE LAS VARIACIONES DEL LOS TIPOS DE CAMBIO	-647	-24.179
AUMENTO / (DISMINUCIÓN) NETO DE EFECTIVO Y EQUIVALENTES	350.350	-136.266
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL INICIO DEL PERIODO	351.445	487.711
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERIODO	701.795	351.445

Las Notas 1 a 26 y el anexo 1 de la memoria adjunta forman parte integrante del Estado de flujos de efectivo al 31 de diciembre de 2013.

1. ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD

Ferrovial S.A., antiguamente denominada Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transportes S.A., es la sociedad resultante de la fusión de Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transportes S.A. (sociedad absorbente) y Grupo Ferrovia S.A. (sociedad absorbida), con domicilio social en Príncipe de Vergara 135, 28002 Madrid y CIF – A81939209.

El objeto social de la empresa, de acuerdo con sus estatutos sociales, es la dirección y coordinación de todas las actividades de las sociedades que forman el grupo.

La Sociedad es cabecera de un grupo de entidades dependientes denominado Grupo Ferrovia, y de acuerdo con la Legislación vigente, esta obligada a formular separadamente cuentas consolidadas. Las cuentas anuales consolidadas del Grupo Ferrovia del ejercicio 2013 han sido formuladas por los Administradores en reunión de su Consejo de Administración celebrado el día 25 de febrero de 2014. Las Cuentas Anuales consolidadas del ejercicio 2012, fueron aprobadas por la Junta General de Accionistas de Ferrovia S.A. celebrada el 22 de marzo de 2013 y depositadas en el Registro Mercantil de Madrid.

Las acciones de Ferrovia S.A., cotizan en el mercado continuo y están incluidas dentro del índice IBEX-35.

2. BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES

2.1 Imagen Fiel y marco normativo de referencia

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 le resulta de aplicación, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera; de los resultados de la Sociedad y de los flujos de efectivo habidos durante el correspondiente ejercicio. El marco normativo es el establecido en:

- a. Código de Comercio y la restante legislación mercantil aprobado por el Real Decreto 1514/2007.
- b. Plan General de Contabilidad y sus Adaptaciones sectoriales.
- c. Las normas de obligado cumplimiento aprobadas por el Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas en desarrollo del Plan General de Contabilidad y sus normas complementarias.
- d. El resto de la normativa contable española que resulte de aplicación.

Las cuentas anuales se someterán a la aprobación por la Junta General Ordinaria de Accionistas y se estima que serán aprobadas sin ninguna modificación.

La Sociedad participa mayoritariamente en el capital de ciertas sociedades dependientes y tiene participaciones iguales o mayores al 20% del capital de otras. Las cuentas anuales no reflejan los aumentos o disminuciones patrimoniales que resultarían de aplicar criterios de consolidación mediante integración global de las participaciones mayoritarias, y de contabilización según el procedimiento de puesta en equivalencia para las otras participaciones significativas. La Sociedad formula adicionalmente cuentas anuales consolidadas como Sociedad dominante del Grupo Ferrovia bajo normativa internacional de contabilidad (NIIF-UE).

Las principales magnitudes de los estados financieros consolidados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera son las siguientes:

Patrimonio Neto	6.074 (Millones de euros)
Resultado Neto del ejercicio atribuido a la Sociedad Dominante	727
Dividendo a cuenta	293
Activos totales	22.820
Cifra de Negocios	8.166

2.2 Aspectos críticos de valoración y estimación de la incertidumbre

En las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2013 se han utilizado estimaciones para valorar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos que figuran registrados en ellas. Básicamente, se refieren a:

- La vida útil de los activos materiales e intangibles (Nota 4).
- La valoración de las opciones sobre acciones (Nota 20).
- Deterioro de valor de los activos financieros (Nota 7).
- Evaluación de posibles contingencias por riesgos legales y fiscales (Nota 13).
- Valor razonable de derivados (Nota 8).
- Recuperabilidad de impuestos diferidos y Bases Imponibles negativas (Nota 15).

A pesar de que estas afirmaciones se han realizado sobre la base de la mejor información disponible al cierre del ejercicio 2013, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas (al alza o a la baja) en los próximos ejercicios, lo que se realizará, en su caso, de forma prospectiva.

2.3 Comparabilidad de la información

Se presentan a efectos comparativos los datos del ejercicio 2012.

3. DISTRIBUCIÓN DE RESULTADOS

El Consejo de Administración propondrá a la Junta General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad que se convoque oportunamente, la siguiente aplicación de resultado de FERROVIAL, S.A., sociedad individual:

Resultado de FERROVIAL, S.A., sociedad individual (euros)	477.965.213,37
Aplicación (euros)	
A Reservas Voluntarias (euros)	184.561.111,37
A Dividendo a cuenta (euros)	293.404.102,00

La Reserva legal se encuentra totalmente constituida.

Estado de liquidez y dividendo a cuenta: El Consejo de Administración acordó en su reunión de 28 de Octubre de 2013:

- Formular, a efectos de lo dispuesto en el artículo 277 de la Ley de Sociedades de Capital, el siguiente estado contable justificativo de la liquidez de la Sociedad, que se incluirá posteriormente en la memoria de la Sociedad:

Resumen Liquidez	
<i>(miles de Euros a 30 de septiembre de 2013)</i>	
Caja disponible (Corporación + FA + FS + Cintra)	626.153
Crédito disponible Ferrovial, S.A.	772.000
Crédito disponible Ferrovial Agroman, S.A.	8.000
Crédito disponible Ferrovial Servicios, S.A.	10.000
Crédito disponible Cintra Infraestructuras, S.A.	2.000
Total liquidez disponible para la distribución	1.418.153

- Distribuir, a cuenta del dividendo correspondiente al ejercicio social de 2013, la cantidad de 0,40 euros brutos por acción.

El importe máximo que supone el pago de este dividendo a cuenta asciende a 293.404.102 euros. Dicha suma no excede de los resultados individuales de Ferrovial, S.A. obtenidos desde el fin del último ejercicio una vez deducidas las partidas que establece el artículo 277 de la Ley de Sociedades de Capital (cuantía que asciende a 316.432.502 euros).

El día 10 de diciembre de 2013 se procedió al pago de dicho dividendo. El importe adeudado por retenciones asciende a 29 millones de euros, estando registrado a cierre de ejercicio en Otras deudas con las Administraciones Públicas, las cuales han sido abonadas en enero de 2014.

4. NORMAS DE VALORACIÓN

Las principales normas de valoración utilizadas en la elaboración de las cuentas anuales son las siguientes:

4.1 Inmovilizado material

Los elementos incluidos en el epígrafe del Balance de situación adjunto, figuran valorados por su precio de adquisición o por su coste de producción menos la amortización acumulada, y en su caso, el importe acumulado de las correcciones valorativas por deterioro. Dicho precio de coste se encuentra actualizado de acuerdo con el Real Decreto-Ley 7/1996. La Sociedad ha optado por no acogerse a la actualización de balances regulada en la Ley 16/2012.

Los importes de los trabajos realizados por la empresa para su propio inmovilizado material se calculan, para cada inversión, sumando al precio de las materias consumibles, los costes directos o indirectos imputables a dichas inversiones.

Los gastos de conservación y mantenimiento del inmovilizado material se registran como gastos del ejercicio en que se incurren. Los trabajos que la Sociedad realiza para su propio inmovilizado se reflejan al coste real incurrido. Los costes de ampliación, modernización o mejora que representan un aumento de la productividad o un alargamiento de la vida útil de los bienes se capitalizan como mayor valor de los mismos.

a. Pérdidas por deterioro

Los activos sujetos a amortización se someten a pruebas de pérdidas por deterioro siempre que algún suceso o cambio en las circunstancias indiquen que el valor contable puede no ser recuperable. Se reconoce una pérdida por deterioro por el exceso del valor contable del activo sobre su importe recuperable, entendido éste como el valor razonable del activo menos los costes de venta o el valor en uso, el mayor de los dos. A efectos de evaluar las pérdidas por deterioro del valor, los activos se agrupan al nivel más bajo para el que hay flujos de efectivo identificables por separado (unidades generadoras de efectivo). Los activos que hubieran sufrido una pérdida por

deterioro se someten a revisiones a cada fecha de balance por si se hubieran producido reversiones de la pérdida.

b. Amortización del inmovilizado material

La Sociedad amortiza su maquinaria, instalaciones y utillaje a través del método de cuotas decrecientes, y el resto del inmovilizado material siguiendo el método lineal, distribuyendo el coste amortizable de los activos entre los años de vida útil estimada.

Los años utilizados para cada tipo de inmovilizado son, básicamente, los siguientes:

Años totales de vida útil estimada	
Maquinaria, instalaciones y utillaje	5
Mobiliario y enseres	10
Elementos de transporte	5

4.2 Activos Financieros

a. Inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas

Se valoran por su coste menos, en su caso, el importe acumulado de las correcciones por deterioro del valor. No obstante, cuando existe una inversión anterior a su calificación como empresa del grupo, multigrupo o asociada, se considera como coste de la inversión su valor contable antes de tener esa calificación. Los ajustes valorativos previos contabilizados directamente en el patrimonio neto se mantienen en éste hasta que se dan de baja las correspondientes inversiones. Si existe evidencia objetiva de que el valor en libros no es recuperable, se efectúan las oportunas correcciones valorativas por la diferencia entre su valor en libros y el importe recuperable, entendido éste como el mayor importe entre su valor razonable menos los costes de venta y el valor actual de los flujos de efectivo derivados de la inversión. Salvo mejor evidencia del importe recuperable, en la estimación del deterioro de estas inversiones se toma en consideración el patrimonio neto de la sociedad participada corregido por las plusvalías tácitas existentes en la fecha de la valoración. La corrección de valor y, en su caso, su reversión se registra en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se produce.

b. Inversiones a vencimiento o cuentas a cobrar

Tanto las inversiones a vencimiento como los créditos concedidos y las cuentas a cobrar se valoran inicialmente por su valor razonable más los costes que sean imputables y posteriormente a coste amortizado reconociendo los intereses devengados en función de su tipo de interés efectivo. Dicho interés efectivo es el tipo de actualización que iguala exactamente el desembolso inicial del instrumento financiero con la totalidad de sus flujos de efectivo estimados hasta su vencimiento. No obstante lo anterior, los créditos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año se valoran, tanto en el momento de reconocimiento inicial como posteriormente, por su valor nominal siempre que el efecto de no actualizar los flujos no sea significativo. Al menos al cierre del ejercicio, se efectúan las correcciones valorativas necesarias por deterioro de valor si existe evidencia objetiva de que no se cobrarán todos los importes que se adeudan. El importe de la pérdida por deterioro del valor es la diferencia entre el valor en libros del activo y el valor actual de los flujos de efectivo futuros estimados, descontados al tipo de interés efectivo en el momento de reconocimiento inicial. Las correcciones de valor, así como en su caso su reversión, se reconocen en la cuenta de pérdidas y ganancias. Los activos financieros son dados de baja del balance cuando se transfieren sustancialmente los riesgos y ventajas inherentes a la propiedad del activo financiero. En el caso concreto de cuentas a cobrar se entiende que este hecho se produce en general si se han transmitido los riesgos de insolvencia y de mora.

4.3 Derivados financieros

Los derivados son inicialmente reconocidos por su valor razonable a la fecha de contratación. Las variaciones posteriores en el valor razonable se registran igualmente en cada fecha de cierre de balance. El método de reconocimiento de las diferencias de valor de estos, dependerá de si el instrumento está designado como cobertura o no y, en su caso del tipo de cobertura.

De acuerdo con la doctrina del ICAC, una entidad deberá considerar el riesgo de crédito en la valoración de sus derivados de pasivo. Si con anterioridad al ejercicio 2013 no se ha tenido en cuenta el mismo, y la omisión es significativa, se deberá calcular el impacto y registrar un ajuste contra reservas.

Ferrovial S.A. tiene contratados fundamentalmente derivados de cobertura de flujo de caja con el objetivo de cubrir el riesgo de variabilidad de los flujos producidos por variaciones de los tipos de interés de mercado o tipo de cambio. La pérdida o ganancia en el instrumento de cobertura se registra por la parte no eficiente en la cuenta de pérdidas y ganancias, mientras que la parte eficiente se reconoce directamente en el Patrimonio neto del Balance de Situación. El importe diferido en el Patrimonio neto no se reconoce en la cuenta de resultados hasta que las pérdidas o ganancias de las operaciones cubiertas se registren en resultados o hasta la fecha de vencimiento de las operaciones. Dicho reconocimiento se realiza en la misma naturaleza de resultados que la partida cubierta.

Por último, en el caso de pérdida de eficiencia de la cobertura el importe reconocido en patrimonio hasta la fecha se imputa al resultado de una forma proporcional durante la vida del derivado contratado.

4.4 Existencias

Las materias primas y otros aprovisionamientos se valoran por su precio de adquisición.

Cuando el valor neto realizable de las existencias sea inferior a su precio de adquisición, se efectuarán las oportunas correcciones valorativas, reconociéndolas como un gasto en la cuenta de pérdidas y ganancias. Si las circunstancias que causan la corrección de valor dejan de existir, el importe de la corrección es objeto de reversión y se reconoce como ingreso en la cuenta de pérdidas y ganancias.

Los bienes recibidos en pago de deudas se registran por el valor de la deuda compensada o por el valor de realización, el que resulte menor.

4.5 Tesorería y equivalentes

El efectivo y equivalentes de efectivo incluyen el efectivo en caja, los depósitos a la vista en entidades de crédito y otras inversiones a corto plazo de gran liquidez con un vencimiento original de tres meses o menor.

4.6 Patrimonio neto

Las acciones ordinarias se clasifican como Capital Social. Los costes incrementales directamente atribuibles a la emisión de nuevas acciones se presentan en el patrimonio neto como una deducción, neta de impuestos. Las adquisiciones de acciones propias de la Sociedad dominante por su contraprestación pagada, incluyendo costes asociados atribuibles, se deducen del patrimonio neto. Cuando estas acciones se venden o se vuelven a emitir posteriormente, cualquier importe recibido neto de costes se incluye en el patrimonio neto.

4.7 Provisiones y pasivos contingentes

La sociedad registra una provisión cuando existe un compromiso u obligación frente a un tercero que cumple los siguientes requisitos: es una obligación presente, que puede venir determinada por una disposición legal, contractual o por una obligación implícita o tácita, cuya liquidación se espera suponga una salida de recursos cuyo importe o momento de ocurrencia no se conocen con certeza pero puede ser estimado con suficiente fiabilidad.

Las provisiones se valoran por el valor actual de los desembolsos que se espera que sean necesarios para liquidar la obligación usando un tipo antes de impuestos que refleje las evaluaciones del mercado actual del valor temporal del dinero y los riesgos específicos de la obligación. Los ajustes en la provisión con motivo de su actualización se reconocen como un gasto financiero conforme se van devengando. Las provisiones con vencimiento inferior o igual a un año, con un efecto financiero no significativo no se descuentan.

Por su parte se consideran pasivos contingentes aquellas posibles obligaciones surgidas como consecuencia de sucesos pasados, cuya materialización está condicionada a que ocurra o no uno o más eventos futuros independientes de la voluntad de la entidad. Dichos pasivos contingentes no son objeto de registro contable presentándose detalle de los mismos en la memoria (Nota 16).

4.8 Pasivos financieros

Los pasivos financieros se reconocen inicialmente a valor razonable neto de los gastos incurridos en la transacción, registrándose posteriormente por su coste amortizado según el método de interés efectivo. Dicho interés efectivo es el tipo de actualización que iguala exactamente la corriente esperada de pagos futuros previstos hasta el vencimiento del pasivo con el importe inicial recibido. En el caso de que la tasa de interés efectiva se considere inicialmente distinta del interés de mercado se valora el pasivo teniendo en cuenta el valor actual de los flujos futuros a esa tasa de mercado en el caso de préstamos con tipo de interés explícito. De no encontrarse dicho tipo de interés concretado la valoración de estos también se realiza al mencionado tipo de interés de mercado.

4.9 Impuesto sobre sociedades e impuestos diferidos

El gasto devengado por Impuesto sobre Sociedades reflejado en las Cuentas anuales de la sociedad se calcula sobre la base del resultado contable de la sociedad, aumentado o disminuido, según corresponda, por el impacto de ajustes fiscales y por las diferencias temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en libros en las cuentas anuales (método de pasivo) y que dan lugar al reconocimiento de activos y pasivos por impuestos diferidos.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se calculan a los tipos impositivos vigentes a la fecha del balance de situación y que se prevé que serán aplicables en el período en el que se realice el activo o se liquide el pasivo. Se cargan o abonan a la cuenta de resultados, salvo cuando se refieren a partidas que se registran directamente en patrimonio neto, en cuyo caso se contabilizan con cargo o abono a dichas cuentas. Los activos por impuestos diferidos y los créditos fiscales derivados de bases imponibles negativas se reconocen cuando resulta probable que la Sociedad pueda recuperarlos en un futuro con independencia del momento de recuperación y siempre y cuando la recuperación se prevea dentro del periodo legal de aprovechamiento. Los activos y pasivos por impuestos diferidos no se descuentan, y se clasifican como activo (pasivo) no corriente en el balance de situación. Con ocasión de cada cierre contable, se revisan los impuestos diferidos registrados, efectuándose las oportunas correcciones a las mismas en la medida en que existan dudas sobre su recuperación futura. Asimismo, en cada cierre se evalúan los activos por impuestos diferidos no registrados en balance y éstos son objeto de reconocimiento en la medida en que pase a ser probable su recuperación con beneficios fiscales futuros.

No se reconocen impuestos diferidos cuando la transacción no tiene efecto en el valor contable y/o fiscal de los activos o pasivos intervinientes de la misma.

La diferencia entre el gasto por el Impuesto sobre Sociedades contabilizado al cierre del ejercicio anterior y el gasto por el Impuesto sobre Sociedades que resulta de las declaraciones fiscales finalmente presentadas constituye un cambio en las estimaciones contables y se registra como gasto/ingreso del ejercicio corriente.

Ferrovial S.A. conforma la sociedad dominante del Grupo Consolidado, dentro del ámbito del Impuesto de Sociedades, que viene regulado en el Capítulo VII del Título VII del Real Decreto Legislativo 4/2004, ver anexo en Nota 27.

4.10 Conversión transacciones moneda extranjera

La conversión de las transacciones realizadas por la sociedad en una moneda distinta de la moneda funcional que es el euro se realiza aplicando el tipo de cambio vigente en el momento de formalizar cada operación o al tipo de cierre en el caso de saldos vivos a la fecha de elaboración de las cuentas anuales.

Las pérdidas y ganancias en moneda extranjera que resultan de la liquidación de estas transacciones y de la conversión a los tipos de cambio de cierre de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera se reconocen en la cuenta de pérdidas y ganancias, excepto si se difieren en patrimonio neto como las coberturas de flujos de efectivo cualificadas y las coberturas de inversión neta cualificadas.

4.11 Reconocimiento de ingresos

Los ingresos de la sociedad corresponden a los dividendos recibidos de las sociedades participadas, que en base a la Consulta nº 2 del BOICAC Nº 79/2009, sobre la clasificación contable en las cuentas individuales de los ingresos y gastos de una sociedad holding, se trata como importe neto de la cifra de negocios de dicha entidad, por tener como actividad ordinaria la tenencia de participaciones en el capital de empresas del grupo.

4.12 Compensaciones basadas en acciones

- a. Sistemas Retributivos liquidados mediante entrega de opciones sobre acciones:** Son valorados en el momento inicial de otorgamiento a valor razonable mediante un método financiero basado en un modelo binomial mejorado teniendo en cuenta el precio de ejercicio, la volatilidad, el plazo de ejercicio, los dividendos esperados, el tipo de interés libre de riesgo y las hipótesis realizadas respecto al ejercicio esperado anticipado. Sobre dicha valoración inicial no se realiza ninguna reestimación posteriormente. Dicho valor se reconoce dentro de la partida de gastos de personal de forma proporcional al periodo de tiempo establecido como requisito de permanencia del empleado, reconociendo su contrapartida en el patrimonio.
- b. Sistemas Retributivos liquidables mediante entrega de acciones:** Son valorados en el otorgamiento al valor de cotización de la acción en dicho momento descontando al mismo el valor actual de los dividendos previstos durante el periodo de maduración establecido. Dicho valor se reconoce dentro de la partida de gastos de personal de forma proporcional al periodo de tiempo establecido como requisito de permanencia del empleado, reconociendo su contrapartida en el patrimonio.

4.13 Arrendamientos

Los arrendamientos se clasifican como arrendamientos financieros siempre que las condiciones de los mismos se deduzca que se transfieren al arrendatario sustancialmente los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo objeto del contrato. Los demás arrendamientos se clasifican como arrendamientos operativos. El único arrendamiento significativo que tiene la Sociedad es el arrendamiento operativo del inmueble en el que se ubica su sede social (ver Nota 6).

Los gastos derivados de los acuerdos de arrendamiento operativo se cargan a la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio en que se devengan.

Cualquier cobro o pago que pudiera realizarse al contratar un arrendamiento operativo, se tratará como un cobro o pago anticipado que se imputará a resultados a lo largo del periodo del arrendamiento, a medida que se cedan o reciban los beneficios del activo arrendado.

4.14 Transacciones con vinculadas

La Sociedad realiza todas sus operaciones con vinculadas a valores de mercado. Adicionalmente, los precios de transferencia se encuentran adecuadamente soportados por lo que los Administradores de la Sociedad consideran que no existen riesgos significativos por este aspecto de los que puedan derivarse pasivos de consideración en el futuro.

5. **INMOVILIZADO MATERIAL**

El movimiento del inmovilizado material al 31 de Diciembre de 2013 y 2012 así como la información más significativa que afecta a este epígrafe, han sido la siguiente:

(Miles de euros)	Saldo al 31/12/2012	Adiciones	Retiros	Saldo al 31/12/2013
Inversión				
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	23	7	0	30
Otro inmovilizado	285	32	0	317
Total Inversión Inmovilizado Material	308	39	0	347
Amortización				
Terrenos y construcciones	0	0	0	0
Instalaciones técnicas y maquinaria	0	0	0	0
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	-15	-2	0	-17
Otro inmovilizado	-229	-36	0	-265
Total Amortización Inmovilizado Material	-244	-38	0	-282
Total Inmovilizado Material	64	1	0	65

(Miles de euros)	Saldo al 31/12/2011	Adiciones	Retiros	Saldo al 31/12/2012
Inversión				
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	23	0	0	23
Otro inmovilizado	285	0	0	285
Total Inversión Inmovilizado Material	308	0	0	308
Amortización				
Terrenos y construcciones	0	0	0	0
Instalaciones técnicas y maquinaria	0	0	0	0
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	-13	-2	0	-15
Otro inmovilizado	-191	-38	0	-229
Total Amortización Inmovilizado Material	-204	-40	0	-244
Total Inmovilizado Material	103	-40	0	64

No hay inversiones fuera del territorio español, ni bienes afectos a garantías ni reversión, ni subvenciones relacionadas con el inmovilizado.

No se han reconocido ni revertido correcciones valorativas por deterioro para ningún inmovilizado material individual y no se han capitalizado intereses ni diferencias de cambio durante este ejercicio.

A 31 de diciembre de 2013 y 2012 Ferrovial S.A. no tiene registrado ningún inmovilizado material totalmente amortizado.

6. **ARRENDAMIENTOS OPERATIVOS**

Con fecha 23 de Diciembre de 2009 Ferrovial S.A. firmó un contrato de venta y arrendamiento operativo del Inmueble en el que se ubica su sede social. En el ejercicio 2011 Ferrovial S.A. actualizó dicho contrato en favor de Ferrovial Corporación S.L. como consecuencia de la segregación producida en tal ejercicio. De esta forma, Ferrovial S.A. pasó a asumir el 15% de la renta anual establecido en contrato.

La renta anual inicial fijada en el contrato asciende a 2.400 miles de euros y se actualiza anualmente de conformidad con la variación que experimente en España el Índice de Precios al Consumo (IPC).

Si el plazo inicial del arrendamiento fuera prorrogado, la renta vigente en ese momento será actualizada conforme a mercado.

7. **INVERSIONES EN EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS**

El inmovilizado financiero es el principal componente del activo de la compañía, representando un 83% del total (86% en 2012). Este inmovilizado financiero está compuesto fundamentalmente por las participaciones en acciones de sociedades del grupo y asociadas. El detalle del saldo de este epígrafe y el análisis de los movimientos correspondientes a los ejercicios 2013 y 2012 han sido los siguientes:

Cuentas Individuales a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A.

(Miles de euros)	Saldo al 31/12/2012	Adiciones	Retiros	Traspasos	Saldo al 31/12/2013
Participaciones en empresas del grupo	7.069.533	878.002	-1.227.461	0	6.720.074
Participaciones en empresas asociadas	46.676	0	0	0	46.676
Créditos a empresas del grupo	10.706	475	0	0	11.180
Créditos a empresas asociadas	19.758	1.437	0	0	21.195
Provisiones	-499.041	-22.515	1.053	-8.683	-529.186
Participaciones en empresas del grupo	-432.607	-21.078	1.053	-8.683	-461.315
Participaciones en empresas asociadas	-46.676	0	0	0	-46.676
Créditos a empresas del grupo	0	0	0	0	0
Créditos a empresas asociadas	-19.758	-1.437	0	0	-21.195
Total Inversiones en Empresas del Grupo y Asociadas	6.647.632	857.398	-1.226.408	-8.683	6.269.939

(Miles de euros)	Saldo al 31/12/2011	Adiciones	Retiros	Traspasos	Saldo al 31/12/2012
Participaciones en empresas del grupo	7.055.275	14.258	0	0	7.069.533
Participaciones en empresas asociadas	46.676	0	0	0	46.676
Créditos a empresas del grupo	1.840	8.865	0	0	10.706
Créditos a empresas asociadas	18.419	1.339	0	0	19.758
Provisiones	-370.857	-4.414	1.231	-125.000	-499.041
Participaciones en empresas del grupo	-305.762	-3.075	1.231	-125.000	-432.607
Participaciones en empresas asociadas	-46.676	0	0	0	-46.676
Créditos a empresas del grupo	0	0	0	0	0
Créditos a empresas asociadas	-18.419	-1.339	0	0	-19.758
Total Inversiones en Empresas del Grupo y Asociadas	6.751.353	20.049	1.231	-125.000	6.647.632

A continuación se describen las variaciones producidas en el ejercicio 2013;

Adiciones

Las adiciones de las participaciones en empresas del grupo ascienden a 878.002 miles de euros, las cuales se corresponden con las siguientes operaciones registradas en el ejercicio:

- ✓ Por un lado, el 19 de abril de 2013 se formalizó la ampliación del capital social de Ferrofin S.L. en 577.898 miles de euros, mediante la emisión de 557.171 miles de nuevas participaciones a un euro de valor nominal cada una y con una prima de asunción de 20.747 miles de euros, suponiendo una prima de asunción de 0,037 euros por participación. El desembolso de la totalidad de las nuevas acciones y de la prima de asunción se realizó mediante aportación dineraria. La finalidad de dicho aumento de capital fue dotar a Ferrofin S.L. de recursos suficientes para otorgar un préstamo a Ferrovial Servicios con el objeto de adquirir la sociedad Enterprise, una de las principales empresas británicas de servicios a "utilities" y al sector público.
- ✓ Por otro lado, el 8 de mayo de 2013 se procedió a ampliar el capital social de Burety, S.L. en 15.795 miles de euros, mediante la emisión de 527 miles de nuevas participaciones a 3 euros de valor nominal cada una y con una prima de asunción de 14.215 miles de euros, suponiendo una prima de asunción de 26,98 euros por participación. El desembolso de la totalidad de las nuevas participaciones y de la prima de asunción se realizó mediante aportación dineraria. La finalidad de dicho aumento de capital fue restablecer la situación de desequilibrio patrimonial de Burety S.L. a fecha de la operación.
- ✓ En el presente ejercicio se ha producido una adición sobre la inversión de Cintra Infraestructuras S.A. por importe de 141.704 miles de euros como consecuencia del proceso de reestructuración societaria del Grupo Ferrovial en Estados Unidos, cuya finalidad es agrupar bajo una única sociedad matriz el conjunto de las actividades empresariales de Ferrovial en dicho país. La mencionada reestructuración se ha articulado en los siguientes pasos:
 - Por un lado, Ferrovial S.A. recibió de Finecofer S.L. mediante distribución de prima de emisión las participaciones de Webber LLC y Ferrovial Agroman US Corp. por 141.704 miles de euros, registrando un impacto en reservas tal y como se explica en la Nota 12.
 - Posteriormente, Ferrovial S.A. traspasó mediante una operación de aportación no dineraria dichas participaciones a Cintra Infraestructuras al mismo valor, lo que supuso una mayor participación sobre Cintra Infraestructuras por los 141.704 miles de euros mencionados.

Retiros

Los retiros de las participaciones en empresas del grupo ascienden a 1.227.461 miles de euros, las cuales se corresponden fundamentalmente con las siguientes operaciones registradas en el ejercicio:

Cuentas Individuales a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A.

- ✓ Ferrovial S.A. procedió a vender en el ejercicio su participación del 99% en el capital de Ferrovial Aeropuertos, S.A. por importe de 209.579 miles euros, basado en el valor teórico contable de dicha compañía a diciembre 2012 y Ferrovial S.A. por tanto, dió de baja su participación en Ferrovial Aeropuertos, S.A. por su valor histórico (171.319 miles de euros). Como consecuencia de esta operación, se generó una plusvalía por 38.260 miles de euros (ver Nota 17).
- ✓ Adicionalmente, Finecofer S.L. ha distribuido prima de emisión a Ferrovial S.A. por 1.040.000 miles de euros. De acuerdo al BOICAC Nº 96/2013 esta distribución de ha supuesto una reducción de la participación de Ferrovial S.A. en dicha sociedad por 887.256 miles de euros, mientras que los restantes 152.744 miles de euros han sido registrados como dividendo en la cuenta de resultados.
- ✓ De igual forma y bajo la misma normativa anterior, Ferrovial Corporación S.L. ha procedido a devolver una prima de emisión por 21.707 miles de euros que ha supuesto la reducción de la participación que Ferrovial S.A. tenía sobre dicha Sociedad al no existir reservas disponibles a la fecha de distribución de la mencionada prima de emisión.
- ✓ Tal y como se explica en el último punto de las adiciones, Ferrovial S.A. traspasó a Cintra Infraestructuras mediante una operación de aportación no dineraria las participaciones de Webber LLC y Ferrovial Agromán US Corp. por un total de 141.704 miles de euros a Cintra Infraestructuras.

El movimiento neto de las provisiones (-21.463 miles de euros) se corresponde con la corrección valorativa sobre las participaciones en empresas del grupo y asociadas (ver Nota 17). Adicionalmente el traspaso por -8.683 miles de euros se corresponde a la reclasificación de la provisión sobre la participación en Burety S.L. desde el epígrafe de provisiones y riesgos a largo plazo (ver Nota 13).

En el **Anexo I** se presenta el detalle de todas las sociedades dependientes y asociadas en las que Ferrovial, S.A. participa directamente indicando su actividad, domicilio y porcentaje de participación.

En los siguientes cuadros se presenta un detalle del coste en libros y de los principales componentes de los fondos propios de las sociedades controladas por Ferrovial, S.A. a 31 de diciembre de 2013 y a 31 de diciembre de 2012 en miles de euros:

Sociedades - 2013	Miles de euros							TOTAL PATRIMONIO
	Inversión Bruta	Deterioro	Coste Neto en Libros	Capital	Prima de emisión y reservas	Resto del Patrimonio Neto	Resultado Neto del Ejercicio	
Cabeceras de negocio								
Finecofer, S.L.	2.138.265	0	2.138.265	100.003	4.483.190	0	-20.130	4.563.063
Cintra Infraestructuras S.A.U.	1.921.631	0	1.921.631	167.935	1.932.812	7.828	-46.378	2.062.197
Ferrovial Servicios, S.A.	578.482	0	578.482	573.042	103.995	0	77.004	754.041
Ferrovial Fisa, S.L.	214.633	-142.169	72.463	17.600	58.329	0	-1.851	74.078
Sociedades corporativas								
Betonial, S.A.	35.699	-3.750	31.949	3.660	28.512	0	70	32.242
Alkes Reinsurance Ltd.	3.000	0	3.000	3.000	3.021	0	525	6.546
Triconitex, S.L.	11.659	-5.478	6.181	806	6.621	0	-828	6.599
Ferrocop UK Limited	630	0	630	630	95	24	24	773
Ferrovial Telecomunicaciones, S.A.	563	-493	70	100	-36	0	4	69
Ferrovial Inversiones, S.A.	200	0	200	600	75	0	26	701
Promotora Ibérica de Negocios, S.A.	582	-121	461	60	405	0	0	465
Fring Gold S.A.	89	-17	72	62	12	0	-1	73
Remteclex S.A.	60	-3	57	60	-2	0	0	58
Ferrovial Emisiones, S.A.	60	0	60	60	-4	0	3.617	3.674
Burety, S.L.	24.701	-24.701	0	1.683	-1.494	0	-99	90
Inversiones Trenza, S.A.	7.094	-6.586	507	725	-213	0	0	512
Can-am, S.A.	3.208	-1.268	1.940	347	1.494	0	70	1.911
Ferrovial Corporación, S.A.L.	5.403	0	5.403	5.403	161	0	10.537	16.101
Ferrofin S.L.	1.480.612	0	1.480.612	1.890.310	68.835	-6.627	27.963	1.980.482
Otras sociedades del grupo								
Grimalinvest, B.V.	288.581	-274.638	13.943	20	13.320	0	7	13.347
Autovía de Aragón S.C., S.A.	2.831	0	2.831	18.873	-5.638	-9.864	4.755	8.126
Sotaverd	2.093	-2.092	0	1.784	-13.796	0	0	-12.012
Participaciones en Empresas del grupo	6.720.074	-461.315	6.258.759	2.786.763	6.679.694	-8.639	55.315	9.513.133

Cuentas Individuales a 31 de diciembre de 2013
Ferrovial S.A.

Miles de euros								
Sociedades - 2012	Inversión Bruta	Deterioro	Coste Neto en Libros	Capital	Prima de emisión y reservas	Resto del Patrimonio Neto	Resultado Neto del Ejercicio	TOTAL PATRIMONIO
Cabeceras de negocio								
Finecofer, S.L.	3.025.520		3.025.520	100.003	4.661.738	0	220.684	4.982.425
Cintra Infraestructuras S.A.U.	1.781.870		1.781.870	153.764	1.657.105	-17.569	168.499	1.961.799
Ferrovial Servicios, S.A.	581.846		581.846	573.043	69.186	0	47.490	689.719
Ferrovial Aeropuertos, S.A.	170.713		170.713	166.414	36.157	0	6.681	209.252
Ferrovial Fisa, S.L.	215.406	-138.138	77.270	17.600	61.653	0	-2.275	76.978
Sociedades corporativas	0							
Betonal, S.A.	35.699	-3.848	31.851	3.660	28.080	0	432	32.172
Alkes Reinsurance Ltd.	3.000		3.000	3.000	2.951	0	70	6.021
Triconitex, S.L.	11.659	-4.233	7.426	806	7.284	0	-664	7.426
Ferrocarril UK Limited	630		630	630	75	41	20	766
Ferrovial Telecomunicaciones, S.A.	563	-499	64	64	0	0	0	64
Ferrovial Inversiones, S.A.	200		200	600	10	0	65	675
Promotora Ibérica de Negocios, S.A.	582	-121	461	60	400	0	5	465
Fring Gold, S.A.	89	-16	73	62	11	0	1	74
Remtecolex, S.A.	60	-2	58	58	0	0	1	59
Ferrovial Emisiones, S.A.	60	-3	56	56	0	0	0	56
Burety, S.L.	8.906	-223	8.683	102	36	0	-15.749	-15.611
Inversiones Trenza, S.A.	7.094	-6.582	511	511	0	0	1	512
Can-am, S.A.	3.208	-1.367	1.841	347	1.482	0	12	1.841
Ferrovial Corporación, S.A.L.	27.110		27.110	5.403	21.698	0	16.640	43.741
Ferrofin S.L.	902.714		902.714	1.333.159	31.150	0	16.938	1.381.247
Otras sociedades del grupo	0							
Grimalinvest, B.V.	288.581	-274.638	13.943	20	12.922	0	398	13.340
Autovía de Aragón S.C., S.A.	1.931	-845	1.086	5.711	0	-15.178	1.531	-7.936
Sotaverd	2092	-2092	0	1784	-13796	0	0	-12.012
Participaciones en Empresas del grupo	7.069.533	-432.607	6.636.926	2.366.857	6.578.145	-32.705	460.779	9.373.076

Ver detalle de las participaciones en Empresas Asociadas la nota 26.

Las sociedades del grupo que cotizan en Bolsa son Ferrovial, S.A. y Budimex, S.A. siendo los datos de su cotización oficial los siguientes:

Cotización (Euros)	Budimex S.A.	Ferrovial S.A.
Al cierre del ejercicio	17,14	14,07
Media del último trimestre	14,82	13,74

La cotización del cuadro anterior se expresa en euros por acción. En el caso de Budimex, S.A. se ha convertido a euros utilizando el tipo de cambio de 31 de diciembre de 2013 tanto para la cotización al cierre del ejercicio como para la cotización media del último trimestre.

8. DERIVADOS

A continuación se presenta el detalle de los derivados y sus correspondientes valores razonables a 31 de diciembre de 2013 y 31 de diciembre de 2012, así como el vencimiento de los noacionales con los que están vinculados y los correspondientes flujos de caja.

Los noacionales relacionados en esta tabla incluyen la totalidad de los mismos contratados a 31 de diciembre de 2013. De esta forma se presentan los vencimientos de los mismos con signo positivo y los aumentos futuros ya contratados en su importe con signo negativo.

	Valor razonable		Vencimiento Nacionales					
Tipo de Instrumento	Saldo al 31/12/2013	Saldo al 31/12/2012	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017	31/12/2018 y más	TOTAL
Equity swaps	-16.059	-29.276	128.925	43.101	152.200	0	0	324.225
Interest Rate Swaps	-204	-14.015	0	250.000	0	0	0	250.000
Forwards/Opciones divisa	1.263	6.973	443.638	0	0	0	0	443.638
Total coberturas financieras	-14.999	-36.317	572.563	293.101	152.200	0	0	1.017.864

Los vencimientos de los flujos de caja de los derivados son los siguientes:

Cuentas Individuales a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A.

Tipo de Instrumento	Valor razonable		Vencimiento Flujos de Caja					
	Saldo al 31/12/2013	Saldo al 31/12/2012	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017	31/12/2018 y más	TOTAL
Equity swaps	-16.059	-29.276	-16.685	-8.873	9.499	0	0	-16.059
Interest Rate Swaps	-204	-14.015	-1.417	353	-456	-213	1.530	-204
Forwards/Opciones divisa	1.263	6.973	1.263	0	0	0	0	1.263
Total coberturas financieras	-14.999	-36.317	-16.838	-8.520	9.043	-213	1.530	-14.999

A continuación se explica la variación del valor razonable de coberturas financieras entre los ejercicios 2013 y 2012, así como los impactos de dicha variación en el Balance y en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias del ejercicio en miles de euros.

Tipo de Instrumento	Valor razonable		Variación	Desglose de la variación					TOTAL
	Saldo al 31/12/2013	Saldo al 31/12/2012		Impacto en reservas	Impacto en resultado por Valor Razonable	Impacto en resultado financiero	Caja	Otros impactos en balance o cuenta de resultados	
Equity swaps	-16.059	-29.276	13.218	0	49.749	10.518	-1.455	-45.594	13.218
Interest Rate Swaps	-204	-14.015	13.811	4.039	576	-194	9.401	-10	13.811
Forwards/Opciones divisa	1.263	6.973	-5.710	0	-4.584	0	-1.126	0	-5.710
Total coberturas financieras	-14.999	-36.317	21.318	4.039	45.741	10.324	6.819	-45.605	21.318

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 de la firma de contrato. Durante el plazo de vigencia del contrato, Ferrovial paga intereses equivalentes a un determinado tipo de interés (EURIBOR más un margen a aplicar sobre el resultado de multiplicar el número de acciones por el precio de ejercicio) y recibe los dividendos correspondientes a dichas acciones. En el momento del vencimiento, si la acción se ha revalorizado, Ferrovial recibe la diferencia entre la cotización y el precio de referencia. En caso contrario, Ferrovial abonaría dicho diferencial a la entidad financiera.

Los mencionados contratos de equity swap no tienen consideración de cobertura contable, reconociéndose el resultado de los mismos como ajuste de valor razonable a través del epígrafe de resultados financieros. La variación de valor en el año tiene su origen en la revalorización de la acción de Ferrovial de 11,20 a 31 de diciembre 2012 hasta 14,07 a 31 de diciembre de 2013, que supone un ingreso de 49.749 miles de euros (34.824 miles en resultado neto).

Durante el ejercicio 2013 se ha modificado el acuerdo de distribución de los costes de los equity swaps entre Ferrovial, S.A. y sus filiales cabeceras de división de negocio. En virtud de dicho acuerdo, Ferrovial, S.A. ha reconocido un pasivo por la totalidad de los equity swaps contratados y una cuenta a cobrar por la parte correspondiente a las cabeceras de negocio, cuando antes sólo reconocía el pasivo por el importe relativo a sus propios empleados. El aumento de pasivo por este cambio de criterio se refleja en la columna "Otros impactos en balance o cuenta de resultados" por -45.605 miles de euros.

Al cierre de ejercicio 2013, estos derivados cuentan con un nomenclador de 21.902 miles 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 324.225 miles de euros.

Interest Rate Swaps

Cabe señalar como principal variación respecto a las cuentas anuales correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2012, la cancelación de los IRS de nomenclador 300 millones de euros y que eran cobertura de la deuda corporativa del Grupo Ferrovial, que fue cancelada prácticamente en su totalidad durante el presente ejercicio y sustituida por dos emisiones de bonos de 500.000 miles de euros cada una en enero y mayo de 2013. Tal y como se describe en la Nota 14, estas emisiones fueron llevadas a cabo por la sociedad del grupo Ferrovial Emisiones S.A., habiéndose formalizado un préstamo intercompañía entre esta y Ferrovial, S.A. Asimismo, en relación con estos bonos, Ferrovial S.A. ha contratado nuevos derivados de tipo de interés por un nomenclador de 250.000 miles de euros, con vencimiento en 2015. Estos derivados no cumplen con las condiciones necesarias para el tratamiento como cobertura contable, por lo que la variación de su valor se imputa directamente en la Cuenta de Resultados como ajuste de valor razonable. Además de los derivados mencionados anteriormente la sociedad emisora de los bonos, Ferrovial Emisiones, S.A., tiene también contratados derivados por un importe adicional de 250.000 miles de euros de nomenclador y vencimiento en 2021.

A cierre del ejercicio 2013, los Interest Rate Swaps de Ferrovial S.A. cuentan con un valor razonable de -204 miles de euros a 31 de diciembre de 2013 (-14.015 miles de euros en 2012) y un nomenclador de 250.000 miles de euros.

Respecto al gasto financiero por financiación, el devengo de las liquidaciones ordinarias de los IRS ha supuesto un gasto de 194 miles de euros. Igualmente se han producido pagos correspondientes a liquidaciones de caja (9.401 miles de euros) ordinarias y extraordinarias, correspondiendo estas últimas a la cancelación de los derivados anteriormente mencionados.

Por otra parte, en el presente ejercicio ha comenzado a aplicarse la NIIF 13 Medición del valor razonable. Esta norma requiere incluir en la valoración de los derivados el riesgo de crédito de las partes que participan en el contrato. El impacto del riesgo de crédito se registrará contra resultados salvo que los derivados cumplan las condiciones para ser considerados coberturas eficientes, en cuyo caso se registrará contra reservas. El impacto de la primera aplicación de esta norma en las presentes cuentas anuales, dada la condición de derivados especulativos de los IRS, asciende a 17 miles de euros en el resultado financiero (12 miles de euros en resultado neto).

Forwards de divisa

Al cierre del ejercicio existen diversos contratos vigentes correspondientes a forwards de tipo de cambio euro-libra (nacional de 226 millones de euros) y opciones euro-dólar (nacional de 218 millones de euros) con una posición de activo de 1.263 miles de euros y vencimiento a corto plazo. Estos contratos tienen el objeto de cubrir la exposición al tipo de cambio de futuros flujos procedentes de filiales y no cumplen en la sociedad individual las condiciones para el tratamiento de cobertura contable. No obstante, los derivados euro-libra en las cuentas consolidadas del Grupo, sí aplican contabilidad de coberturas, registrándose sus cambios de valor directamente en patrimonio.

9. EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS EQUIVALENTES

A continuación se presenta los saldos correspondientes a los ejercicios 2013 y 2012:

	Miles de euros	
	Saldo al 31/12/13	Saldo al 31/12/12
Tesorería	243.412	82.458
Otros activos líquidos equivalentes	290.046	130.249
Fianzas y depósitos constituidos a corto plazo	168.337	138.739
TOTAL	701.795	351.445

El saldo de Tesorería se corresponde fundamentalmente con cuentas corrientes abiertas en diferentes entidades financieras.

El saldo recogido en el epígrafe de Otros activos líquidos equivalentes se corresponde con imposiciones y depósitos a plazo fijo con vencimiento inferior a tres meses.

Las fianzas y depósitos constituidos a corto plazo hacen referencia a la constitución de cuentas restringidas cuya disponibilidad está limitada para hacer frente a determinadas obligaciones relativas al pago del principal o intereses de la deuda.

10. SALDOS Y OPERACIONES CON EMPRESAS DEL GRUPO

A continuación se presenta el movimiento del detalle de los saldos que mantiene Ferrovial, S.A. en 2013 con respecto al ejercicio 2012;

Miles de euros	Créditos a largo plazo	Créditos a corto plazo	Deudores a corto plazo	Deudas a largo plazo	Deudas a corto plazo	Acreedores a corto plazo
TOTAL EMPRESAS DEL GRUPO 31.12.2012	10.706	169.966	5.256	280.699	2.807.867	13.666
TOTAL EMPRESAS DEL GRUPO 31.12.2013	11.180	37.646	55.965	1.028.703	2.871.899	1.736
TOTAL VARIACIÓN	474	-132.320	50.709	748.004	64.032	-11.930

Con respecto a las deudas a largo plazo, la variación se corresponde fundamentalmente a la deuda que Ferrovial S.A. mantiene con Ferrovial Emisiones, S.A. (992.072 miles de euros a largo plazo y 26.690 miles de euros a corto plazo) como consecuencia del traspaso que ha realizado esta última sociedad de los fondos obtenidos por la emisión de dos bonos corporativos, los cuales han sido utilizados por Ferrovial S.A. para amortizar la deuda sindicada (ver Nota 14 al respecto). Dicha deuda entre empresas del grupo mantiene las mismas condiciones establecidas en los propios bonos, los cuales devengan un cupón del 3,375% anual pagadero anualmente y tienen un vencimiento de 500.000 miles de euros nominales en 2018 y otros 500.000 miles de euros nominales en 2021.

El detalle de los saldos con empresas del grupo a 31 de diciembre de 2013 y 2012 es el siguiente:

Saldos con Empresas del Grupo a 31 de diciembre de 2013

Empresas del grupo 31/12/2013	Miles de euros 2013					
	Créditos a largo plazo	Créditos a corto plazo	Deudores a corto plazo	Deudas a largo plazo	Deudas a corto plazo	Acreedores a corto plazo
Autovía de Aragón, S.A.	2.034	542	366		1.829	
Heathrow Airport Holdings, Ltd.					229	
Hellas Tolls, S.A.			382			
Betonial, S.A.		27.832				
Budimex, S.A.	24	1.993				
Burety, S.L.					47	
Cadagua, S.A.			42			
Can-Am, S.A.U.					1.205	
Cespa, S.A.					65	
Cespa Gestión de Residuos, S.A.		7				-67
Ecoparc Can Mata, S.L.U.		158				
Cintra Infraestructuras S.A.			12.476		93.719	3.722
Ferrocarril, UK Ltd					8	145
Ferrovia Aeroportos S.A.			4.213		46.631	
Ferrovia Agromán, S.A.			19.823		957.802	-67
Ferrovial, S.L.					1.280.808	
Ferrovia Emisiones, S.A.				992.072	26.690	
Ferrovia FISA, S.L.		35	1.953	36.631		
Ferrovia Inversiones, S.A.					958	
Ferrovia Servicios, S.A.			14.850		112.682	
Ferrovia Telecomunicaciones, S.A.					56	
Hubco Netherlands B.V.					12	17
Autopista del Sol, C.E.S.A.	9.126	186				
Remteclex S.A.					58	
Frind Gold, S.A.					72	
Finecofer, S.L.					307.074	
Grimalinvest S.L.					40.927	
Promotora Ibérica S.A.					465	
Nea Odos, S.A.	20.487		24			
Amey UK, Plc					49	
Central Greece Motorway	704					
Laertida, S.L.						-71
407 International Inc						-53
Cintra US Corp.						31
Eurolink Motorway Operation, Ltd.						-1.986
Triconitex S.L.		481				
Inversiones Trenza, S.A.					512	
Cintra Servicios, S.L.			138			
Ferrovia Corporación S.L.		6.410	1.698			66
Provisiones por Insolvencias	-21.195	0	0	0	0	
TOTAL EMPRESAS DEL GRUPO	11.180	37.646	55.965	1.028.703	2.871.899	1.736

Cuentas Individuales a 31 de diciembre de 2013
Ferrovial S.A.

Saldos con Empresas del Grupo a 31 de diciembre de 2012

Empresas del grupo 31/12/2012	Miles de euros 2012					
	Créditos a largo plazo	Créditos a corto plazo	Deudores a corto plazo	Deudas a largo plazo	Deudas a corto plazo	Acreedores a corto plazo
Autovía de Aragón, S.A.	1.840	542	115		3.070	
Heathrow Airport Holdings, Ltd.			1.178		229	
Betonial, S.A.					32.159	
Budimex, S.A.		1.991				
Burety, S.L.		15.538				
Cadagua, S.A.						
Can-Am, S.A.U.					1.137	
Cespa, S.A.						9
Cintra Infraestructuras S.A.		105.168				918
Ferrocarril, UK Ltd					3	145
Ferrovia Aeroportos S.A.		6.289			33.010	1.436
Ferrovia Agromán, S.A.					1.357.479	6.427
Ferrofin, S.L.				243.193	682.048	
Ferrovia Emisiones, S.A.					57	
Ferrovia FISA, SL				37.506		634
Ferrovia Inversiones					895	
Ferrovia Servicios, S.A.		38.440				4.653
Ferrovia Telecomunicaciones, S.A.					57	
Hubco Netherlands B.V.					2.085	426
Autopista del Sol, C.E.S.A.	8.865	9				
Remtecolex S.A.					58	
Frind Gold, S.A.					74	
Finecofer, S.L.					653.465	
Grimalinvest S.L.					41.061	
Promotora Ibérica S.A.					467	
Nea Odos, S.A.	19.106		3.520			
Central Greece Motorway	652		443			
Triconitex S.L.		159				
Ferrovia Corporación S.L.		1830			0	-982
Inversiones Trenz, S.A.					512	
Provisiones por Insolvencias	-19.758	0	0	0	0	0
TOTAL EMPRESAS DEL GRUPO	10.706	169.966	5.256	280.699	2.807.867	13.666

Transacciones con Empresas del Grupo a 31 de diciembre de 2013

Empresas del grupo	Miles de euros		
	Ingresos Explotación	Gastos Explotación	Gastos Financieros
Autovía de Aragón, S.A.	194		8
Hellas Tolls, S.A.	3.043		
Betonial, S.A.			90
Autopista del Sol, C.E.S.A.	444		
Burety, S.L.	202		
Ferrovia Emisiones, S.A.	7		26.464
Cintra Infraestructuras S.A.	2.277		128
Cespa, S.A.		7	
Ferrovia Aeroportos S.A.	2.215		1.044
Ferrovia Agromán, S.A.	2.775		2.640
Ferrofin, S.L.			11.347
Ferrovia FISA, S.L.	832		1.112
Ferrovia Servicios, S.A.	3.596		25
Autopista Terrasa-Manresa	291		
Finecofer, S.L.	481.050		1.061
Central Greece Motorway	533		
Nea Odos, S.A.	2.738		
Ferrovia Corporación S.L.	17.593	568	
Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.A.			194
Cintra Servicios, S.L.	190	1.881	
Budimex, S.A.	27		
Grimaldi Investments B.V.			115
Resto de empresas del grupo	72	31	8
TOTAL EMPRESAS DEL GRUPO	518.078	2.488	44.236

Transacciones con Empresas del Grupo a 31 de diciembre de 2012

Empresas del grupo	Miles de euros		
	Ingresos Explotación	Gastos Explotación	Gastos Financieros
Autovía de Aragón, S.A.	179		48
Betonial, S.A.			439
Autovía del Sol, C.E.S.A.	206		
Burety, S.L.			52
Cintra Infraestructuras S.A.	401.453		3.293
Cespa, S.A.		7	0
Ferrovial Aeropuertos S.A.	1.488	-31	972
Ferrovial Agromán, S.A.	2.398		21.488
Ferrofin, S.L.	31.684		17.072
Ferrovial FISA, S.L.	826		882
Ferrovial Servicios, S.A.	223.123	3	2.088
Finecofer, S.L.	153.610		5.924
Central Greece Motorway	91		
Nea Odos, S.A.	2.129		
Corporación S.L.	151	632	242
Cintra servicios S.L.		922	
Grimaldi Investments BV			637
Resto de empresas del grupo	107		28
TOTAL EMPRESAS DEL GRUPO	817.445	1.702	53.171

Se considera en todo caso que el valor razonable de los préstamos y partidas a cobrar son los mismos por los que están registrados en contabilidad.

Los créditos a largo plazo se corresponden con préstamos a largo plazo que devengan tipos de interés similares a los de mercado.

Las deudas y créditos a corto plazo con las empresas del grupo constituyen el principal componente del activo y del pasivo circulante de la compañía. Dichos saldos devengan tipos de interés entre un 3,24% y un 3,75% para el 2013.

Del total de los ingresos de explotación, 501.128 miles de euros corresponden dividendos recibidos de sus filiales, fundamentalmente 480.495 miles de euros de Finecofer, 17.590 de Ferrovial Corporación, S.L. y 3.043 miles de euros de Hellas Tolls S.A.

11. ACREEDORES COMERCIALES

Los acreedores comerciales existentes al cierre del ejercicio tienen un importe pendiente de pago de 2.057 miles de euros (1.298 miles de euros en 2012).

En la tabla siguiente se presenta la información relativa a los aplazamientos de pago efectuados a proveedores, conforme a lo establecido en la resolución del ICAC de 29 de diciembre de 2010, que desarrolla la obligación de información establecida en la disposición adicional tercera de la Ley 15/2010 de 5 de Julio sobre medidas de lucha contra la morosidad en operaciones comerciales.

	Millones de euros	Millones de euros
Dentro del plazo máximo legal	8.933	8.886
Resto	185	220
TOTAL	9.118	9.106
% Dentro del plazo máximo legal	98,0%	97,6%
% Resto	2,0%	2,4%
PMPE	95	73
Aplazamiento	54	0

Por PMPE se entiende "Plazo medio ponderado excedido de pagos", es decir el importe resultante del cociente formado en el numerador por el sumatorio de los productos de cada uno de los pagos a proveedores realizados en el ejercicio con un aplazamiento superior al respectivo plazo legal de pago y el número de días de aplazamiento excedido del respectivo plazo, y en el denominador por el importe total de los pagos realizados en el ejercicio con un aplazamiento superior al plazo legal de pago.

En el epígrafe Resto se encuentran aquellos pagos que exceden el plazo máximo legal permitido por la ley.

En la línea de Aplazamiento se incluye el importe del saldo pendiente de pago a proveedores que al cierre del ejercicio acumule un aplazamiento superior al plazo legal de pago.

12. FONDOS PROPIOS.

Se detallan a continuación los principales impactos netos de impuestos que afectan a la variación en el patrimonio neto durante el ejercicio 2013 y 2012.

Miles de euros	2013	2012
Saldo 31/12/2012	3.213.852	3.382.046
<i>Resultado del ejercicio</i>	<i>477.965</i>	<i>739.354</i>
<i>Ingresos y gastos reconocidos en patrimonio neto</i>	<i>2.827</i>	<i>-3.218</i>
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	2.827	-3.218
<i>Trasferencia a la cuenta de pérdidas y ganancias</i>	<i>0</i>	<i>391</i>
Por instrumentos de cobertura	0	391
Total ingresos y gastos reconocidos	480.792	736.527
Pago de dividendos	-476.782	-916.888
Otras transacciones con accionistas	-7.723	12.166
Transacciones con accionistas	-484.504	-904.722
Otros movimientos	137.631	0
Saldo 31/12/2013	3.347.770	3.213.852

Los fondos propios experimentan un incremento de 133.918 miles de euros en el ejercicio 2013. Los principales impactos corresponden a:

- Resultado del ejercicio de 477.965 miles de euros.
- Instrumentos de cobertura: recoge el impacto de los IRS que eran cobertura de la deuda corporativa, que fueron cancelados en el presente ejercicio (Nota 8)
- Dividendos: recoge el reparto del dividendo aprobado en la Junta General de Accionistas del mes de marzo por 0,25 euros por acción (183.378 miles de euros). Adicionalmente, en el mes de octubre se aprobó el reparto de un dividendo de 0,40 euros por acción a cuenta del resultado del ejercicio 2013 por un importe de 293.404 miles de euros.
- Otras transacciones con accionistas: refleja principalmente el impacto de la entrega de performance shares a personal directivo.
- Otros movimientos: el principal impacto corresponde a la reestructuración que el Grupo ha llevado a cabo de sus negocios en Estados Unidos por 141.704 miles de euros, tal y como se describe a continuación en el apartado f. Otras reservas.

Las principales partidas de patrimonio neto son:

a. Capital social

Al 31 de diciembre de 2013 el capital social de Ferrovial, S.A. está representado por 733.510.255 acciones de 0,20 euros de valor nominal, totalmente suscritas y desembolsadas.

A 31 de diciembre de 2013, el accionista que posee más de un 10% del capital social de Ferrovial, S.A. es Portman Baela, S.L. con un 41,053%. Las acciones de la Sociedad Dominante están admitidas a negociación en el Mercado Continuo (SIBE) y en las bolsas españolas, gozando todas ellas de iguales derechos políticos y económicos.

b. Prima de emisión y prima de fusión

La prima de emisión de la sociedad asciende a 31 de diciembre de 2013 a 1.202.174 miles de euros y la prima de fusión, procedente de la fusión de Grupo Ferrovial S.A. con Cintra en 2009, tiene un saldo de 1.453.885 miles de euros. Ambas partidas tienen la consideración de reservas de libre disposición.

Durante el ejercicio se ha aprobado el reparto de un dividendo de 0,25 euros por acción con cargo la prima de fusión, por importe total de 183.378 miles de euros, según acordado en la Junta General de Accionistas del 22 de marzo de 2013.

c. Reserva legal

De acuerdo con el Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital, debe destinarse una cifra igual al 10% del beneficio del ejercicio a la reserva legal hasta que ésta alcance, al menos, el 20% del capital social. La reserva legal podrá utilizarse para aumentar el capital en la parte de su saldo que exceda del 10% del capital ya aumentado.

Al 31 de diciembre del 2012 la reserva legal esta totalmente constituida de acuerdo al párrafo anterior.

Cuentas Individuales a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A.

Salvo para la finalidad mencionada anteriormente, y mientras no supere el 20% del capital social, esta reserva sólo podrá destinarse a la compensación de pérdidas, siempre que no existan otras reservas disponibles suficientes para este fin.

d. Acciones propias

A 31 de diciembre de 2013 no se dispone de acciones propias. Durante el ejercicio 2013 se han adquirido un total de 1.214.247 acciones, correspondientes a un 0,2% del capital y con valor nominal total de 243 miles de euros, que han sido adquiridas y posteriormente entregadas en ejecución de sistemas retributivos vinculados al precio de la acción. El coste total de la adquisición de dichas acciones fue de 16.149 miles de euros y fueron entregadas a un valor de 12.965 miles de euros, produciéndose un resultado de -3.184 miles de euros en el patrimonio de la sociedad.

e. Resultado del ejercicio

La distribución del resultado del ejercicio 2012 se aplicó a reservas voluntarias por importe de 5.844 miles de euros y el resto se destinó a compensar el dividendo a cuenta acordado en la Junta General de accionistas del ejercicio anterior por importe de 733.510 miles de euros.

f. Otras reservas

El epígrafe "otras reservas" del balance de la sociedad experimenta una variación en el ejercicio de 135.752 miles de euros, debido fundamentalmente a los siguientes impactos:

- Distribución del resultado del ejercicio 2012 por importe de 5.844 miles de euros mencionado en el apartado anterior
- Impacto de los sistemas de retribución vinculados al precio de la acción a personal directivo -7.723 miles de euros en el ejercicio.
- Impacto positivo en reservas como consecuencia de la distribución de prima de emisión realizada por Finecofer, mediante la entrega de las participaciones de las sociedades Webber LLC y Ferrovial Agroman US Corp, por importe de 141.704 miles de euros. Esta operación, mencionada en la Nota 7 de los presentes Estados Financieros, tiene su origen en la reestructuración societaria del Grupo en Estados Unidos, cuya finalidad es agrupar bajo una única sociedad matriz el conjunto de las actividades empresariales de Ferrovial en dicho país. Dado que se trata de una distribución de prima de emisión que se materializa mediante la entrega de un negocio, por aplicación del BOICAC 85, Consulta 10, el ingreso que dicha distribución genera debe reconocerse en una partida de reservas. Este segundo paso de la operación de reestructuración se describe igualmente en la Nota 7 de los presentes Estados Financieros.

Las operaciones enmarcadas en el mencionado proceso de reestructuración, quedaron jurídicamente perfeccionadas el 16 de septiembre de 2013. Ahora bien, dado que al iniciarse dicho proceso los últimos valores contables consolidados disponibles eran los cerrados al 31 de marzo de 2013, han sido estos valores los que se han utilizado como valor de referencia de las acciones y los que se han utilizado a los efectos del registro de la operación conforme a la norma de Valoración 21 del Plan General de Contabilidad.

13. PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS

El movimiento producido durante el ejercicio 2013 ha sido el siguiente:

	Saldo al 31/12/2012	Adiciones	Reversiones	Trasposos	Saldo al 31/12/2013
Provisión para riesgos y gastos	126.793	0	-2.235	-8.683	115.875
Total	126.793	0	-2.235	-8.683	115.875

En el epígrafe Provisión para riesgos y gastos se recogen 116 millones de euros en concepto de provisión de carácter fiscal por actas levantadas por las autoridades fiscales españolas en relación al Impuesto sobre el Valor añadido de los ejercicios 2006-2010 (16 millones de euros) y en relación al Impuesto de Sociedades del ejercicio 2006 (100 millones de euros).

El traspaso producido en el ejercicio 2013 se corresponde con la provisión sobre la participación en Burety S.L. por 8.683 miles de euros, la cual ha sido reclasificada a provisión de cartera (ver Nota 7).

14. DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO

El detalle de las deudas con entidades de crédito de Ferrovial, S.A. a 31 de diciembre de 2013 y 2012 es como sigue:

(miles de euros)	2013	2012
Deudas con entidades de crédito	24.634	1.005.495
Arrendamiento financiero	0	2.498
Deudas con entidades de crédito a largo plazo	24.634	1.007.993

La deuda con entidades de crédito de la Sociedad se ha reducido de forma significativa en el ejercicio 2013, debido a la amortización parcial realizada del préstamo sindicado que Ferrovial mantenía en el ejercicio 2012. Concretamente, el importe cancelado ha sido de 993

millones de euros, manteniendo a 31 de diciembre de 2013 un saldo de tan solo 25 millones de euros.

Los fondos para proceder a dicha cancelación han tenido su origen en un préstamo intercompañía (ver Nota 10) recibido de su filial Ferrovial Emisiones S.A., que durante el ejercicio 2013 ha realizado emisiones de bonos por importe de 1.000 millones de euros.

En relación con el saldo vivo del préstamo sindicado, siguen vivas las obligaciones financieras aplicables al mismo y que deben ser acreditados semestralmente. En concreto:

- i. Que el ratio de Deuda Financiera Neta /EBITDA del grupo no supere determinados niveles preestablecidos.
- ii. Que el Ratio EBITDA/Gastos Financieros Netos del grupo no sea inferior a determinados niveles preestablecidos.

Al efecto del cumplimiento de los citados ratios se entiende por grupo, las sociedades que forman parte del Grupo consolidado excluidos los proyectos de infraestructuras así como otras sociedades principalmente, Amey, Budimex, Webber y BNI.

A 31 de Diciembre de 2013, la sociedad matriz cumple con ambos ratios.

Con respecto a los arrendamientos financieros a largo plazo por valor de 2.498 miles de euros, éstos se han traspasado a la sociedad Ferrovial Corporación, S.L. durante el ejercicio como consecuencia del cambio de titularidad de los mismos.

Información sobre vencimientos:

Deuda financiera (millones de euros)	Divisa	Valor razonable 2013	Saldo contable 2013	2014	2015	Total vencimientos
Deuda Corporativa	EUR	24	24	0	28	28
Total		24	24	0	28	28

Las diferencias existentes entre el total de vencimientos de la deuda bancaria y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2013 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable, que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable (fundamentalmente intereses devengados no pagados y aplicación del método del coste amortizado).

El valor razonable de la deuda bancaria 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.

Información sobre límite y disponible

A 31 de diciembre Ferrovial S.A. cuenta con un límite de deuda de 673 millones de euros, de los que 645 millones de euros se corresponde con deuda disponible, la cual incluye la renovación de la línea de circulante por 541 millones de euros, que sigue sin disponer con vencimiento en 2015, y un crédito bilateral por 100 millones de euros sin disponer y con vencimiento septiembre 2014.

Rating corporativo

Las agencias de calificación financiera Standard&Poors y Fitch han emitido su opinión sobre la calificación financiera de Ferrovial a diciembre, siendo BBB y BBB- respectivamente y, por tanto, dentro de la categoría de "**Grado de inversión**".

15. SITUACIÓN FISCAL

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 2013 son las que se indican en el Anexo I.

15.1 Conciliación del resultado contable y la base imponible fiscal

La conciliación del resultado contable con la base imponible del Impuesto sobre Sociedades es como sigue:

Miles de euros	2.013			2.012		
	Aumento	Disminución	TOTAL	Aumento	Disminución	TOTAL
Resultado antes de impuestos			486.053			713.151
Diferencias permanentes:	21.078	(502.087)	(481.008)	4.790	(805.290)	(800.500)
Diferencias temporales:						
Con origen en el ejercicio	6.015	(107.566)	(101.551)	11.641	(42.189)	(30.548)
Con origen en ejercicios anteriores	0	0	0	0	0	0
Base imponible fiscal			(96.506)			(117.897)

Las diferencias permanentes negativas corresponden principalmente al efecto de la eliminación de los dividendos internos en la
Ferrovial, S.A. Cuentas individuales al 31 de diciembre de 2013 - **24**

Cuentas Individuales a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A.

consolidación fiscal por 498.085 miles de euros mientras las diferencias temporales corresponden fundamentalmente a reversiones de provisiones contables que no fueron deducibles fiscalmente así como a eliminaciones de plusvalías correspondientes a ventas de sociedades dentro del consolidado fiscal, destacando la plusvalía por la venta de Ferrovial Aeropuertos, S.A. por 40.419 miles de euros (ver Nota 17).

15.2 Explicación del tipo efectivo de gravamen y diferencia entre impuesto diferido y corriente

A continuación se presenta la conciliación entre el gasto total por impuesto de sociedades, detallado por conceptos, y el resultado antes de impuestos para 2013 y 2012:

	Miles de euros	
	2.013	2.012
Tipo impositivo	30%	30%
Resultado antes de impuestos	486.053	713.151
Diferencias permanentes	(481.008)	(800.500)
Resultado fiscal	5.045	(87.349)
Impuesto al 30%	1.514	(26.205)
Regularizaciones ejercicios anteriores y otros	6.575	2
Total gasto (Ingreso) por impuesto total	8.088	(26.203)

El impuesto sobre Sociedades registrado por Ferrovial S.A. en su cuenta de resultados representa un gasto de 8.088 miles de euros, equivalente al 30% del resultado generado en el ejercicio, una vez ajustado por las diferencias permanentes, que corresponden fundamentalmente a los dividendos internos de sociedades consolidadas (498.085 miles de euros).

A continuación se presenta el detalle del impuesto devengado en los ejercicios 2013 y 2012 diferenciando la parte del impuesto corriente y el impuesto diferido:

	Miles de euros	
	2.013	2.012
Gasto por impuesto del ejercicio	1.514	(26.205)
<i>Gasto por impuesto corriente</i>	<i>(59.699)</i>	<i>(22.959)</i>
<i>Gasto por impuesto diferido</i>	<i>61.213</i>	<i>(3.246)</i>
Regularizaciones ejercicios anteriores y otros	6.575	2
Total gasto (Ingreso) por impuesto total	8.088	(26.203)

El gasto por impuesto diferido corresponde fundamentalmente al movimiento de los impuestos diferidos correspondientes a provisiones no deducibles fiscalmente.

15.3 Movimientos de impuestos diferidos

El detalle del movimiento de los impuestos diferidos durante el ejercicio se relaciona a continuación:

Ejercicio 2013	Miles de Euros	
	Activo	Pasivo
Saldo 01.01.13	544.697	165.323
Regularización impuesto 2012 y otros	(16.894)	0
Generación	23.849	(44.378)
Reversión	(132.906)	11.592
Saldo 31.12.13	418.747	132.536

Los principales saldos de los impuestos diferidos de activo corresponden a:

a) Bases imponible negativas activadas por importe de 259.137 miles de euros.

Se ha realizado un modelo con el fin de analizar la recuperación de los créditos fiscales del Consolidado Fiscal de Ferrovial en España, y poder contrastar con los que están contablemente activados. Este modelo considera los cambios en la legislación fiscal española anunciados en los últimos meses y se han actualizado las proyecciones futuras. Según este modelo se recuperan antes de que prescriban la totalidad de los créditos fiscales generados por bases imponible negativas y créditos por deducciones, por lo que se mantiene su activación en el Balance. La compañía estima probable obtener beneficios fiscales que permitan compensar las citadas bases imponible negativas en un plazo no superior al previsto en la legislación fiscal, con el límite máximo de diez años contados desde la fecha de cierre del ejercicio, de acuerdo con la Consulta 10 del BOICAC 80/2009.

b) Diferidos por provisiones contables no deducibles fiscalmente por importe de 142.745 miles de euros fundamentalmente por participaciones financieras, insolvencias de créditos a empresas del grupo y equity swaps.

c) Créditos fiscales por deducciones, que todavía no han sido utilizados por la sociedad, por importe de 12.023 miles de euros.

Los principales saldos de los impuestos diferidos de pasivo corresponden a:

a) Resultados de operaciones efectuadas entre sociedades del Grupo consolidado fiscal que han sido objeto de eliminación por importe de 132.247 miles de euros.

b) Diferidos originados por diferencias entre los valores fiscales y contables de participaciones y provisiones de cartera que asciende a 288 miles de euros.

A continuación se presentan los movimientos de los impuestos diferidos de 2012:

Ejercicio 2012	Miles de Euros	
	Activo	Pasivo
Saldo 01.01.12	482.172	236.990
Regularización impuesto 2011 y otros	59.280	(71.667)
Generación	15.902	0
Reversión	(12.657)	0
Saldo 31.12.12	544.697	165.323

15.4 Ejercicios abiertos a comprobación fiscal

De los criterios que las autoridades fiscales pudieran adoptar en relación con los ejercicios abiertos a inspección podrían derivarse pasivos fiscales de carácter contingente no susceptibles de cuantificación objetiva.

Los principales procesos de inspección en curso afectan actualmente a las entidades del Grupo Consolidado Fiscal: Ferrovial, S.A. (Grupo Ferrovial, S.A.), Ferrovial Servicios, S.A. y Ferroserv Servicios Auxiliares, S.A. (Comprobación del Impuesto sobre Sociedades 2007 a 2011; Impuesto sobre el valor añadido Dic 2009 a 2001; 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).

16. GARANTÍAS COMPROMETIDAS CON TERCEROS Y OTROS PASIVOS CONTINGENTES

Garantías entre empresas del grupo

Entre los pasivos de carácter contingente de la Sociedad destacan las garantías que la sociedad ha aportado en favor de determinadas compañías del grupo. En este sentido, al cierre del ejercicio 2013 Ferrovial, S.A. tiene otorgadas garantías por importe de 2.079.916 miles de euros (1.521.409 miles de euros en 2012). Entre las mismas destacan las otorgadas en favor de clientes de otras sociedades del grupo pertenecientes a la división de construcción (bien otorgados directamente a favor de estos o a través de entidades aseguradoras) por 1.023.750 miles de euros (1.415.794 miles de euros en 2012) y la otorgada por Ferrovial S.A. (junto con otras sociedades del Grupo de forma solidaria) a favor de Ferrovial Emisiones en relación con la emisión de los bonos corporativos por un importe de 1.000.000 miles de euros. En relación con esta transacción, Ferrovial tiene registrado ya un préstamo intercompañía en favor de Ferrovial Emisiones S.A., en tanto en cuanto los fondos obtenidos por Ferrovial Emisiones en la emisión fueron prestados a Ferrovial S.A. para que ésta cancelase su deuda bancaria, ver nota 10.

Accesoriamente a lo anterior, al cierre del ejercicio 2013 la Sociedad tiene avales otorgados por entidades financieras por importe de 351.540 miles de euros (248.438 miles de euros en 2012) a través de sus líneas, correspondiendo en su mayor parte también en este caso a coberturas de la mencionada responsabilidad habitual de las empresas constructoras en contratos adjudicados a distintas sociedades del grupo.

Litigios

Asimismo, la Sociedad interviene como parte demandada en diversos litigios. En opinión de los Administradores de la Sociedad, el posible efecto final de dichos litigios en los estados financieros adjuntos no sería en ningún caso significativo.

Como se indica en la Nota 13, Ferrovial S.A. tiene abiertas diversas reclamaciones de carácter fiscal para las que existe una provisión dotada por importe de 116 millones de euros. Dichas reclamaciones tienen su origen fundamentalmente en actas levantadas 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 2012.

Garantías Reales

A 31 de diciembre de 2013 no existen constituidas garantías reales significativas.

17. INGRESOS Y GASTOS

Al tratarse Ferrovial, S.A. de una sociedad holding, los dividendos recibidos de las filiales y los ingresos financieros asociados a la financiación a las mismas forman parte de la cifra de negocios de la sociedad. Así, durante el ejercicio 2013 se ha generado un importe neto de la cifra de negocios de 518.238 miles de euros, de los cuales 501.128 miles de euros corresponden a dividendos recibidos por Ferrovial S.A. de sus filiales (véase Nota 10).

El importe de otros rendimientos recibidos de filiales (4.503 miles de euros) corresponde fundamentalmente a los intereses devengados por los créditos concedidos a empresas del grupo. El resto de ingresos de explotación (12.447 miles de euros) corresponden a ventas y servicios prestados a empresas del grupo y asociadas (véase Nota 10).

La concesión por Ferrovial, S.A. de créditos a empresas del grupo constituye operaciones accesorias, que no se realizan con una finalidad comercial caracterizada por la búsqueda de la rentabilización de los capitales invertidos, que no cuentan con recursos destinados en exclusiva a su realización, y que además suponen un uso muy poco significativo, tanto de bienes y servicios de terceros como de los propios recursos humanos y materiales de los que dispone la compañía que se destinan a la prestación de servicios a sus filiales.

Los ingresos financieros presentan un saldo de 21.842 miles de euros y recogen principalmente el ingreso asociado a los dividendos recibidos de los equity swaps contratados al objeto de cubrir el impacto patrimonial de los planes de opciones sobre acciones (Notas 8 y 20) por 14.570 miles de euros. Se incluyen también 1.565 miles de euros correspondientes a los intereses devengados por las inversiones financieras que mantiene la Sociedad (ver Nota 7), así como un ingreso de 6.414 miles de euros por prestación de avales a empresas del grupo.

Los gastos financieros, por su parte, ascienden a 91.190 miles de euros, cuyo desglose es el siguiente:

- Devengo de intereses por la financiación recibida de distintas sociedades del grupo por importe de 44.236 miles de euros (53.171 miles de euros a 31 de diciembre de 2012).
- Gastos de financiación de la deuda corporativa así como el efecto financiero por la valoración de las mismas a coste amortizado por 25.981 miles de euros (Ver pasivos financieros en Nota 14). En este importe se encuentra recogido el impacto por la cancelación de la deuda sindicada por 16.295 miles de euros.
- Intereses de demora de actas fiscales de ejercicios anteriores por 4.848 miles de euros (ver Nota 13).
- Del resto (16.126 miles de euros), se corresponden fundamentalmente a gastos de avales por 7.238 miles de euros; los cuales en ocasiones se prestan en relación a proyectos en los que la sociedad participa indirectamente y que son repercutidos a los mismos tal y como se menciona anteriormente, mientras que 4.035 miles de euros se refieren a los intereses financieros devengados por los equity swaps (Notas 8 y 20).

Los ajustes a valor razonable de instrumentos financieros suponen un ingreso en el ejercicio de 45.741 miles de euros. Recogen el beneficio correspondiente a la variación de valor de los equity swaps contratados con respecto a los sistemas retributivos explicados en la Nota 20 (49.749 miles de euros) y el impacto de los costes asociados así como -4.533 miles de euros asociados a los derivados de tipo de cambio y 526 miles de euros correspondientes a los derivados de tipo de interés (ver Nota 8).

Los resultados por tipo de cambio ascienden a -647 miles de euros, y corresponden fundamentalmente a las inversiones financieras temporales contratadas en divisa (depósitos y eurodepósitos a corto plazo, ver Nota 9) que se ven compensadas por los derivados de tipo de cambio que son cobertura de valor razonable de las mismas (ver Nota 8).

En el deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros, se recoge la provisión por deterioro como consecuencia de la situación patrimonial negativa de alguna de las sociedades del grupo (-21.463 miles de euros) y las reversiones de provisiones por insolvencias (10.678 miles de euros) así como los 40.419 miles de euros que se corresponden fundamentalmente a las plusvalías por la venta de las acciones de Ferrovial Aeropuertos.

18. PERSONAL

La composición de la plantilla a 31 de diciembre de 2013 y 2012 es la siguiente:

	31.12.2013			31.12.2012		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Directivos	16	0	16	17	0	17
Titulados Sup. y de grado medio	13	15	28	11	13	24
Administrativos	3	9	12	3	11	14
Operarios y técnicos no titulados	1	0	1	1	0	1
Total	33	24	57	32	24	56

19. RETRIBUCIONES DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

19.1.- Retribuciones estatutarias del Consejo de Administración

El cuadro siguiente muestra de manera individualizada la retribución estatutaria de los miembros del Consejo de Administración devengada durante los ejercicios 2013 y 2012. Esta tabla no incluye la retribución percibida por los Consejeros Ejecutivos por el ejercicio de sus funciones ejecutivas en la Compañía, las cuales son desarrolladas en el apartado 19.2.

CONSEJERO (a)	(Importes en miles de euros)							
	2013				2012			
	Asignación Fija	Dietas	Remanente	Total	Asignación Fija (a)	Dietas	Remanente	Total
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	35,0	85,8	110,2	231,0	35,0	86,0	105,0	226,0
Santiago Bergareche Busquet	35,0	47,9	96,4	179,3	35,0	48,5	91,9	175,4
Joaquín Ayuso García	35,0	42,9	68,9	146,8	35,0	43,0	65,6	143,6
Iñigo Meirás Amusco	35,0	42,9	55,1	133,0	35,0	43,0	52,5	130,5
Jaime Carvajal Urquijo	35,0	47,3	55,1	137,4	35,0	47,5	52,5	135,0
Portman Baela, S.L.	35,0	45,1	55,1	135,2	35,0	45,0	52,5	132,5
Juan Arena de la Mora	35,0	64,9	55,1	155,0	35,0	62,5	52,5	150,0
Gabriele Burgio	35,0	58,3	55,1	148,4	35,0	55,0	52,5	142,5
María del Pino y Calvo-Sotelo	35,0	39,6	55,1	129,7	35,0	40,0	52,5	127,5
Santiago Fernández Valbuena	35,0	45,1	55,1	135,2	35,0	41,0	52,5	128,5
José Fernando Sánchez-Junco Mans	35,0	42,9	55,1	133,0	35,0	40,0	52,5	127,5
Karlovy S.L.	35,0	36,3	55,1	126,4	35,0	33,0	52,5	120,5
TOTAL	420,0	599,0	771,4	1.790,4	420,0	584,5	735,0	1.739,5

(a) Permanencia en el cargo. A falta de indicación, el ejercicio completo.

El actual régimen retributivo de la Sociedad, regulado en el artículo 57 de sus Estatutos Sociales, consiste en la fijación por la Junta de una cantidad anual y total para todos los miembros del Consejo de Administración.

La Junta General de Accionistas de la Sociedad celebrada el 22 de octubre de 2009¹ estableció la retribución anual para el conjunto del Consejo de Administración en 1.772,7 miles de euros, en consideración al número de sus componentes en el momento de la aprobación (trece). Según los acuerdos de la misma Junta, si su número se incrementase o disminuyese, el importe anual conjunto debería ajustarse en consecuencia y en función del tiempo de permanencia en el cargo de los Consejeros entrantes o salientes.

Asimismo, la Junta General de Accionistas determinó que, para ejercicios sucesivos al de 2009, dicho importe se revisará automáticamente con arreglo a la variación del Índice de Precios al Consumo.

En aplicación de estos acuerdos² el importe conjunto anual correspondiente al ejercicio 2013 quedó establecido en 1.790,2 miles de euros para los doce miembros del Consejo de Administración.

Según lo dispuesto en el artículo 57 de los Estatutos Sociales, corresponde al Consejo de Administración determinar en cada ejercicio la distribución entre sus miembros del importe conjunto anual fijado por la Junta General de Accionistas, que se compone de los siguientes conceptos:

(i) Asignación fija, establecida en 420 miles de euros brutos anuales para los doce componentes del Consejo de Administración existentes al cierre del año 2013. Esta suma no ha experimentado variación respecto del ejercicio 2012.

(ii) Dietas por asistencia efectiva a las reuniones del Consejo de Administración y de sus Comisiones Delegadas o asesoras.

La cantidad total devengada correspondiente a 2013 en concepto de dietas ha sido de 599,0 miles de euros. Los importes por reunión se han incrementado en un diez por ciento en 2013 quedando fijados en los siguientes importes: Consejo de Administración: 3,3 miles de €/reunión; Comisión Ejecutiva: 2,2 miles de €/reunión; Comisión de Auditoría y Control: 2,2 miles de €/reunión; Comisión de Nombramientos y Retribuciones: 1,7 miles de €/reunión. El importe de las dietas devengadas por los Presidentes de todos estos órganos duplica los importes indicados.

(iii) Y la menor de las siguientes cantidades: (a) el remanente que, después de la deducción de los dos conceptos anteriores, reste

¹ Bajo la denominación Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A.

² La variación del IPC interanual del mes de diciembre de 2012 fue del 2,9%, porcentaje aplicado a la revisión automática de la retribución del Consejo de Administración.

para alcanzar el importe total y conjunto fijado por la Junta General, o (b) una cantidad equivalente al 0,5% de los resultados consolidados del ejercicio atribuibles a la Sociedad.

Para el ejercicio 2013, y siendo superior la cifra correspondiente al 0,5% de los resultados consolidados del ejercicio atribuibles a la Sociedad, procede distribuir por este tercer concepto el remanente descrito en la letra (a), es decir, la suma de 771,2 miles de euros brutos. Para su distribución, ese importe resultante se divide entre 14 aplicando al cociente los siguientes factores en la asignación de importes individualizados: Presidente del Consejo: *2; Vicepresidente Primero *1,75; Vicepresidente Segundo *1,25 y resto de miembros del Consejo *1.

De conformidad con lo establecido en los acuerdos del Consejo de Administración, el importe devengado bajo este tercer concepto queda sujeto a la inversión obligatoria en acciones de la Sociedad. La compra de acciones, en una operación única, tendrá lugar en la primera sesión hábil bursátil siguiente a la fecha límite que tenga establecida la CNMV para el envío de la información financiera periódica una vez celebrada la Junta General de Accionistas que haya dado aprobación a los estados financieros del ejercicio. Las acciones adquiridas sólo pueden ser desinvertidas por el interesado una vez transcurridos tres ejercicios completos después del de su adquisición.

En relación con el ejercicio 2013, el Consejo de Administración de Ferrovial, S.A. tiene previsto formular y poner a disposición de los accionistas el Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros al que se refiere el art. 61 ter de la Ley del Mercado de Valores.

En dicho informe se describirán aspectos relativos a la política de remuneraciones de la Sociedad para el año 2013, la prevista para años futuros, el resumen global de cómo se aplicó la política de retribuciones durante el ejercicio 2013, así como el detalle de las retribuciones individuales devengadas por cada uno de los Consejeros durante el ejercicio 2013.

19.2.- Retribución individualizada de los Consejeros Ejecutivos

a) Retribuciones devengadas en el ejercicio 2013 y 2012.

Los dos Consejeros que tenían la condición de Ejecutivos en 2013 y los tres que tenían dicha condición en 2012, devengaron la siguiente retribución por el ejercicio de sus funciones, independientemente de las retribuciones mencionadas en el apartado anterior.

(Importes en miles de euros)		2013					
RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS	Retribución Fija	Retribución Variable	Consejos otras sociedades filiales	Ejercicio Opciones sobre acciones	Primas S. Vida	Planes de acciones (1)	Total 2013
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	1.175,00	2.063,00	0	0	5,01	1.875,00	5.118,01
Joaquín Ayuso García	0	0	37,77	413,38	0	625,00	1.076,15
Iñigo Meirás Amusco	970,00	1.854,00	0	118,65	3,14	1.875,00	4.820,79
TOTAL	2.145,00	3.917,00	37,77	532,03	8,15	4.375,00	11.014,95

(1) En marzo de 2013, habiéndose cumplido íntegramente las condiciones acordadas, se ha abonado un número de acciones equivalente a las unidades asignadas en 2010, una vez practicadas las retenciones correspondientes. Se comunicó a la CNMV con fecha 12/03/2013.

(Importes en miles de euros)		2012					
RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS	Retribución Fija	Retribución Variable	Consejos otras sociedades filiales	Ejercicio Opciones sobre acciones	Primas S. Vida	Planes de acciones	Total 2012
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	1.150,00	1.970,00	0	318,61	4,67	0	3.443,28
Joaquín Ayuso García (2)	900	848,02	46,87	318,2	5,65	0	2.118,74
Iñigo Meirás Amusco	950	1.770	0	127,44	2,97	0	2.850,41
TOTAL	3.000,00	4.588,02	46,87	764,25	13,29	0	8.412,43

(2) En compensación por la pérdida de la condición de Alto Directivo de la Sociedad y consiguiente extinción de la relación de Alta Dirección se abonaron en 2012 a D. Joaquín Ayuso, 8.100 miles de euros brutos (cifra sujeta en su totalidad a IRPF). D. Joaquín Ayuso cesó en sus funciones ejecutivas con fecha 29 de noviembre de 2012.

b) Sistemas de retribución ligados a la evolución de la acción

El detalle de los planes de opciones sobre acciones y planes de entrega de acciones vinculados a objetivos otorgados a los Consejeros Ejecutivos y vivos a 31 de diciembre de 2013 es el siguiente:

Cuentas Individuales a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A.

PLANES DE OPCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS Situación a 31.12.2013	Opciones sobre acciones		Nº de acciones equivalentes	Precio de ejercicio €	% Capital Social
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Plan 2006	786.400	786.400	15,94	0,107
	Plan 2008	1.179.600	1.179.600	11,69	0,161
Joaquín Ayuso García (1)	Plan 2006	786.400	786.400	15,94	0,107
	Plan 2008	929.600	929.600	11,69	0,132
Íñigo Meirás Amusco	Plan 2006	400.000	400.000	15,94	0,055
	Plan 2008	590.000	590.000	11,69	0,08

(1) J.Ayuso conserva derechos sobre estos planes que le fueron otorgados cuando era Consejero Ejecutivo.

Tal y como se menciona en la Nota 20.a de la presente memoria en estos planes se ha revisado el precio de ejercicio por las razones comentadas en la misma. En concreto en este caso, dicho ajuste supone una reducción del precio de ejercicio de 0,54 euros para el plan de 2006 y 0,43 euros para el plan de 2008, quedando por lo tanto los precios de ejercicio en 15,94 euros para el plan de 2006 y en 11,69 euros para el de 2008. Las primas a cargo del beneficiario fueron 0,5 euros para el plan de 2006 y 0,495 euros para el del 2008.

PLAN ENTREGA ACCIONES VINCULADO A OBJETIVOS CONSEJEROS EJECUTIVOS Situación a 31.12.2013	Unidades		Nº de derechos de voto	% derechos de voto
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Asignación 2011	132.000	132.000	0,018%
	Asignación 2012	122.000	122.000	0,017%
	Asignación 2013	104.650	104.650	0,014%
Íñigo Meirás Amusco	Asignación 2011	132.000	132.000	0,018%
	Asignación 2012	122.000	122.000	0,017%
	Asignación 2013	104.650	104.650	0,014%

Las características generales de ambos Planes se encuentran detalladas en la Nota 20.a de la presente memoria relativa a sistemas retributivos vinculados a la acción.

19.3. Retribución de los miembros del Consejo de Administración por pertenencia a otros órganos de administración de sociedades del grupo o asociadas

Los Consejeros de Ferrovial, S.A., tanto Ejecutivos como Externos, que a su vez son miembros de los órganos de administración de otras sociedades del grupo o asociadas, han percibido en 2013 por este concepto 37,7 miles de euros (en 2012, 46,9 miles de euros).

19.4.- Fondos y planes de pensiones o primas de seguros de vida

Al igual que en 2012, durante el ejercicio 2013 no se ha realizado aportación alguna en concepto de fondos o planes de pensiones a favor de antiguos o actuales miembros del Consejo de Administración de la Sociedad. De la misma forma, no se han contraído obligaciones por estos conceptos durante el año.

Por lo que se refiere al pago de primas de seguros de vida, la Sociedad tiene suscritas pólizas de seguro en cobertura del riesgo de fallecimiento (que supusieron en 2013 el pago de 8,15 miles de euros y 13,3 miles de euros en 2012), de las que son beneficiarios los Consejeros Ejecutivos.

Por la pertenencia de los Consejeros de Ferrovial, S.A. a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de sociedades del grupo y asociadas no se han efectuado aportaciones ni contraído obligaciones en concepto de fondos y planes de pensiones. Tampoco se han satisfecho primas de seguros de vida. La situación fue idéntica en el ejercicio 2012.

19.5.- Anticipos y créditos

A 31 de diciembre de 2013 no existían anticipos ni créditos a los Consejeros por parte de la Sociedad o por la pertenencia de éstos a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de entidades del grupo o asociadas.

19.6.- Retribuciones de la Alta Dirección

Los miembros de la Alta Dirección de la Sociedad han devengado conjuntamente durante el ejercicio 2013 la siguiente retribución:

RETRIBUCIONES DE LA ALTA DIRECCIÓN	(miles de euros)	
	2013	2012
Retribución fija	4.403,8	4.431,7
Retribución variable	5.165,0	5.348,6
Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos	6.712,5	0
Ejercicio de planes retributivos de planes de opciones sobre acciones y/o otros instrumentos financieros (ver descripción)	1.388,7	1.386,8
Retribución en tanto que miembros de órganos de administración de otras sociedades del grupo, multigrupo o asociadas	25,0	24,5
Aportaciones a fondos o planes de pensiones u obligaciones contraídas por estos conceptos	[-]	[-]
Primas de seguro	16,8	19,7
TOTAL	17.711,8	11.211,3

Las retribuciones expresadas corresponden a los titulares de los cargos siguientes: Secretario General, Director General Económico-Financiero, Director General de Recursos Humanos, Director General de Construcción, Director General de Inmobiliaria, Director General de Servicios, Director General de Aeropuertos, Director General de Autopistas, Director General de Sistemas de Información e Innovación, Director de Auditoría Interna, Director de Comunicación y Responsabilidad Corporativa y Directora de Estrategia Corporativa.

No se incluye la retribución de los miembros de la Alta Dirección que han sido al tiempo Consejeros Ejecutivos por haber quedado indicada con anterioridad.

Asimismo, la Sociedad tiene implantado un sistema de retribución flexible, denominado "Flexibility Plan", que proporciona a los empleados la posibilidad de modificar de forma voluntaria su paquete retributivo de acuerdo a sus necesidades personales, sustituyendo parte de la retribución por la entrega de determinadas retribuciones en especie. Entre estos productos se incluye un seguro colectivo de vida y ahorro vinculado a jubilación. Los partícipes pueden solicitar que una parte de su retribución bruta anual sea satisfecha por la Compañía, en concepto de prima, a una póliza de seguro colectivo de vida y ahorro vinculado a jubilación. Por este concepto la Alta Dirección ha solicitado a la Compañía aportaciones por valor de 215,0 miles de euros en sustitución de las retribuciones mencionadas en el cuadro anterior (en 2012 301,5 miles de euros).

19.7.- Relación entre retribución obtenida y resultados de la sociedad

Siguiendo las mejores prácticas en materia de retribución de consejeros y altos directivos, una parte de la retribución de los Consejeros de Ferrovial, S.A. está ligada a los resultados consolidados del ejercicio atribuibles a la Sociedad. Del mismo modo, la retribución variable de los Consejeros Ejecutivos y Altos Directivos de la Sociedad está ligada a diversas métricas de resultados y rentabilidad, tanto corporativos como de área de negocio.

Ferrovial, S.A. cuenta, por tanto, con un sistema de retribución variable estrechamente ligado a las medidas de rendimiento de la Sociedad.

En este sentido, la obtención de un resultado consolidado atribuible a la Sociedad, en 2013, de 727,2 millones de euros ha permitido el abono de 771,2 miles de euros en concepto de remanente a los miembros del Consejo de Administración.

Por lo que respecta a los miembros del Consejo que desarrollan funciones ejecutivas, el cumplimiento de los objetivos de resultados y rentabilidad establecidos al comienzo del ejercicio 2013 ha permitido abonar una retribución variable total agregada de 3.917,0 miles de euros.

19.8.- Otra información sobre la retribución

Con relación a los miembros de la Alta Dirección, incluido un Consejero Ejecutivo, los contratos entre Sociedad y Directivo contemplan de forma expresa el derecho a percibir las indemnizaciones establecidas en el artículo 56 del Estatuto de los Trabajadores en caso de despido improcedente.

Con la finalidad de fomentar su fidelidad y permanencia, se ha reconocido un esquema retributivo de carácter diferido a diez integrantes de la Alta Dirección, incluido un Consejero Ejecutivo. Este concepto consiste en una retribución extraordinaria que sólo se hará efectiva cuando ocurra alguna de las siguientes circunstancias:

- Desvinculación del Alto Directivo por mutuo acuerdo al alcanzar una determinada edad.
- Despido improcedente o abandono de la empresa a iniciativa de ésta sin mediar causa de despido, con anterioridad a la fecha en la que el Alto Directivo alcance la edad inicialmente acordada, si fuese de importe superior a la que resulte de la aplicación del Estatuto de los Trabajadores.

- Fallecimiento o invalidez del Alto Directivo.

Para la cobertura de tal incentivo, la compañía anualmente realiza aportaciones a un seguro colectivo de ahorro, del que la propia Sociedad resulta ser tomador y beneficiario, cuantificadas según un determinado porcentaje de la retribución total dineraria de cada Alto Directivo. La cuantía de las aportaciones realizadas durante el ejercicio 2013 ha ascendido a 1.883,5 miles de € (2.580,6 miles € en 2012), de los que 437,8 miles de € corresponden a Consejeros Ejecutivos.

Ocasionalmente se producen contrataciones en ámbitos directivos no pertenecientes a la Alta Dirección, principalmente extranjeros, en las que se han utilizado cláusulas que contemplan indemnizaciones para casos de despido improcedente.

Los contratos suscritos con dos miembros de la Alta Dirección establecen derechos adicionales a su favor, entre los que figuran obligaciones de preaviso por parte de la Sociedad en caso de despido improcedente.

20. SISTEMAS RETRIBUTIVOS VINCULADOS A LAS ACCIONES

Los sistemas retributivos vinculados a la acción de Ferrovial S.A. que se otorgan a los directivos de todas las sociedades del Grupo del que Ferrovial es cabecera, son otorgados directamente por Ferrovial S.A. Por lo tanto, la información que a continuación se detalla corresponde a todos los sistemas retributivos de los directivos de las empresas del Grupo. No obstante a lo anterior, existe un acuerdo de reparto por el cual, Ferrovial S.A. repercute el impacto tanto en la cuenta de resultados como en caja de estos sistemas a las diferentes filiales. A este respecto, en el ejercicio 2013 el gasto que Ferrovial S.A. ha registrado por dichos sistemas retributivos ha sido de 6.340 miles de euros, habiendo repercutido a las diferentes filiales del grupo por dicho concepto un importe de 11.553 miles de euros.

a) Sistema retributivo mediante entrega de opciones sobre acciones

Hasta el 2008 Ferrovial utilizó como sistema retributivo la entrega de opciones sobre acciones. Los planes de opciones sobre acciones vivos a 31 de diciembre de 2013 son los siguientes:

Participes	Fecha Aprobación	Fecha Plazo Máximo Ejecución	Precio Ej.	Op. Vivas 2013
Directivos 05 - Ferrovial (adicional)	01/08/2006	31/07/2014	14,89 €	160.000
Directivos 05 - Ferrovial (adicional)	30/10/2006	29/10/2014	16,02 €	115.200
Directivos 05 - Ferrovial (adicional)	25/01/2007	24/01/2015	17,59 €	73.600
Directivos 05 - Ferrovial (adicional)	03/07/2007	02/07/2015	17,74 €	14.400
Directivos 05 - Cintra (adicional)	25/07/2007	24/07/2015	10,65 €	39.582
Altos Directivos 06 - Ferrovial	04/05/2006	03/05/2014	15,94 €	2.908.800
Altos Directivos 06 - Ferrovial (adicional)	03/07/2007	02/07/2015	17,74 €	228.000
Directivos 07 - Ferrovial	23/11/2007	22/11/2015	14,35 €	5.004.600
Directivos 07-Cintra	23/11/2007	22/11/2015	10,35 €	364.262
Altos Directivos 08 - Ferrovial	26/04/2008	25/04/2016	11,69 €	4.958.200
Número de acciones al final del ejercicio				13.866.644

Estos planes de opciones sobre acciones incluyen los mencionados anteriormente en la nota 19 sobre retribuciones a los consejeros ejecutivos y miembros de la alta dirección.

En el ejercicio 2013 se han producido modificaciones en el precio de ejercicio de estas opciones (que fue comunicado a la CNMV el 25/02/2013). Dicho ajuste responde al cambio de valor sufrido por las opciones vivas, al resultar los dividendos efectivamente distribuidos superiores a los considerados en el día de otorgamiento para el cálculo de la prima a pagar por los directivos. El impacto de esta modificación en la cuenta de resultados de 2013 ha sido de un gasto por importe de 2,6 millones de euros.

Todos los planes de opciones sobre acciones contienen un plazo para obtener el derecho a su ejercicio de 3 años desde la fecha de concesión de las mismas y un periodo de ejercicio propiamente dicho de 5 años siempre que se cumplan unas tasas mínimas de rentabilidad sobre fondos propios consolidados o determinados ratios de rentabilidad sobre activos productivos.

El resumen del movimiento de los planes de opciones sobre acciones de la sociedad de 2013 y 2012, se detalla a continuación:

	2013	2012
Número de opciones al inicio del ejercicio	20.021.771	25.533.963
Planes concedidos	0	0
Renuncias y otros	-840.436	-490.800
Vencimientos planes	-4.076.960	0
Opciones ejercitadas	-1.237.731	-5.021.392
Número de opciones al final del ejercicio	13.866.644	20.021.771

Al encontrarse los anteriores planes en periodo de ejercicio no generan gastos de personal de forma regular. No obstante, en el ejercicio se han registrado gastos por regularizaciones por importe de -1 millón de euros, debido a la anulación de los costes de personal incurridos en años anteriores en opciones que han sido objeto de renunciaciones por los adjudicatarios (-1 millones de euros en 2012).

b) Plan de entrega de acciones vinculado a objetivos

A partir del ejercicio 2009 la Sociedad decidió utilizar como sistema retributivo la entrega de acciones vinculada a objetivos.

Así, el 17 de diciembre de 2009 la Sociedad decidió utilizar como sistema retributivo un plan vigente por 3 años consistente en la entrega de acciones de Ferrovial, S.A.

El número total de acciones que podrá concederse anualmente al amparo de este Plan no podrá exceder de 2.420.000, representativas del 0,33% del capital social de Ferrovial, S.A.

Consiste en la asignación a sus beneficiarios de un número de unidades que servirán como base para determinar el número final de acciones que podrán recibir como consecuencia de su participación en el Plan.

La entrega dependerá de la permanencia en la compañía durante un plazo de tres años (salvo circunstancias especiales) y de la obtención durante este periodo de maduración de unas tasas calculadas en función, por un lado, del flujo de actividad y, por otro, de la relación entre el resultado bruto de explotación y los activos netos productivos.

El Plan se dirige tanto a Consejeros Ejecutivos, miembros de la Alta Dirección, como al resto de Directivos. La aplicación de este programa a Consejeros Ejecutivos y a la Alta Dirección fue autorizada por la Junta General de Accionistas celebrada el día 29 de junio de 2010.

El 19 de diciembre de 2012 el Consejo de Administración aprobó un nuevo plan retributivo vigente por 3 años consistente en la entrega de acciones de Ferrovial, S.A. El número total de acciones que podrán concederse anualmente al amparo de este Plan no podrá exceder de 1.900.000, representativas del 0,26% del capital social de Ferrovial, S.A. Las condiciones para la entrega y vigencia son similares a las del Plan previo explicado anteriormente, con la inclusión de una condición adicional, vinculada al retorno total para el accionista en relación con un grupo de comparación. La aplicación de este Plan a Consejeros Ejecutivos y a la Alta Dirección fue autorizada por la Junta General de Accionistas celebrada el día 22 de marzo de 2013.

El resumen de los movimientos en los mencionados sistemas retributivos durante los ejercicios 2013 y 2012 es el siguiente:

	2013	2012
Número de acciones al inicio del ejercicio	5.829.974	4.117.600
Planes concedidos	1.581.049	1.854.969
Planes liquidados	-2.003.400	0
Renuncias y otros	-129.299	-94.671
Acciones ejercitadas	-77.499	-47.924
Número de acciones al final del ejercicio	5.200.825	5.829.974

Estos planes de entrega de acciones incluyen los mencionados anteriormente en la nota 19 sobre retribuciones a los consejeros ejecutivos y miembros de la alta dirección.

Los gastos de personal registrados en relación con estos sistemas retributivos ascienden durante el ejercicio 2013 a 18 millones de euros (13 millones de euros en 2012), los cuales se valoran como un futuro, por lo que se descuenta al valor de la acción a fecha de otorgamiento el valor actual de los dividendos previstos hasta fecha de entrega utilizando para dicho descuento una tasa de rentabilidad equivalente al coste medio de la deuda para el plazo de entrega de los mismos.

21. INFORMACIÓN SOBRE OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS

Con respecto a la información sobre operaciones con partes vinculadas, los desgloses que se presentan a continuación se refieren no sólo a las operaciones realizadas por Ferrovial S.A. sino por Ferrovial S.A. y todas sus filiales.

Aprobación de transacciones

Conforme a lo establecido en el Reglamento del Consejo de Administración, toda transacción profesional o comercial de las personas que luego se citan con Ferrovial, S.A. o sus sociedades filiales requiere la autorización del Consejo, previo informe de la Comisión de Auditoría y Control. Tratándose de transacciones ordinarias con Ferrovial, S.A. bastará que el Consejo de Administración apruebe, de forma genérica, la línea de operaciones. La autorización no es precisa, sin embargo, en aquellas transacciones que cumplan simultáneamente estas tres condiciones:

- 1º Que se realicen en virtud de contratos cuyas condiciones estén estandarizadas y se apliquen en masa a muchos clientes.
- 2º Que se realicen a precios o tarifas establecidos con carácter general por quien actúe como suministrador del bien o servicio de que se trate.

3º Que su cuantía no supere el 1% de los ingresos anuales de la Sociedad.

A este régimen se encuentran sometidos:

- Los Consejeros de Ferrovial, S.A. El solicitante de la autorización se ausentará de la sala de reuniones mientras el Consejo delibera y vota sobre ella, y no podrá ejercer ni delegar su derecho de voto.
- Los accionistas de control.
- Las personas físicas que representen a aquellos Consejeros que sean personas jurídicas.
- Los integrantes de la Alta Dirección de la Sociedad.
- Otros directivos que el Consejo de Administración individualmente designe.
- Y las Personas Vinculadas a todas las personas encuadradas en las categorías antes enunciadas, según se definen en el propio Reglamento.

Operaciones Vinculadas

A continuación se indican las principales operaciones que, dentro del tráfico o giro de la Sociedad y de su grupo y en condiciones de mercado, se han efectuado en 2013 con distintas partes vinculadas.

En aquellos casos en que no es posible indicar el beneficio o pérdida de la transacción, por corresponder a la entidad o persona prestadora, se ha indicado esta circunstancia con un asterisco (*).

a) Accionistas significativos

Se señalan, de forma individualizada, las transacciones que se han efectuado en el ejercicio 2013 con los accionistas significativos, con miembros del "grupo familiar de control" (excepto aquellas personas físicas integrantes del mismo que son al tiempo Consejeros o representantes de Consejeros de la Sociedad, respecto de los cuales la información figura en el epígrafe siguiente) o entidades que guardan vinculación accionarial con personas pertenecientes a dicho "grupo familiar de control" (1):

OPERACIONES CON ACCIONISTAS SIGNIFICATIVOS				2013			2012		
Nombre/ Denominación	Entidad del Grupo Ferrovial	Naturaleza de la operación	Tipo de la operación	Importe	Beneficio o Pérdida	Saldo	Importe	Beneficio o Pérdida	Saldo
Miembros del "grupo familiar de control"/ entidades vinculadas a ellos	Ferrovial Agroman S.A. /filiales	Comercial	Ejecución de obras de construcción y reformas	(-)	(-)	(-)	140	14	0
	Ferrovial Servicios S.A. / filiales	Comercial	Prestación de la gestión integral de servicios en oficinas de Madrid	450	47	178	461	124	143
	Ferrovial Servicios S.A. / filiales	Comercial	Gestión Integral de Servicios	2	0	0	(-)	(-)	(-)

(1) Según el formulario de 'Notificación de derechos de voto' remitido a la CNMV y a la Sociedad el 31 de julio de 2013, el grupo familiar formado por Dña. María, D. Rafael, D. Joaquín, D. Leopoldo y D. Fernando del Pino y Calvo-Sotelo controla, en el sentido del artículo 4 de la Ley del Mercado de Valores, a través de Karlovy, S.L. (Karlovy), la mayoría del capital social de Portman Baela, S.L. (Portman). Asimismo, Casa Grande de Cartagena, S.L.U. está controlada por algunos miembros del anterior grupo familiar. Portman era titular a dicha fecha de un 41,053% del capital social de Ferrovial, S.A. Karlovy era a esa fecha titular directo de un 0,002% del capital social de Ferrovial, S.A. El grupo familiar formado por las personas antes indicadas controla, a esa fecha, a través de Karlovy y Portman, el 41,055% del capital social de Ferrovial, S.A. La acción concertada descrita es una actuación meramente de hecho e independiente de los pactos parasociales comunicados a CNMV como hecho relevante el 29 de diciembre de 2009 (registro de entrada 2009118302) relativos a las restricciones a la libre transmisibilidad de participaciones de Karlovy y Portman. De acuerdo con dicha comunicación la suma de las acciones directas e indirectas de todos los miembros del grupo familiar, esto es, de Dña. María, D. Rafael, D. Joaquín, D. Leopoldo y D. Fernando del Pino y Calvo-Sotelo, así como de Karlovy, S.L., de Portman Baela, S.L. y de Casa Grande de Cartagena, S.L.U., ascendía a 319.413.835 acciones, representativas de un 43,546% del capital de Ferrovial, S.A.

b) Operaciones con Consejeros, Alta Dirección y Sociedades Vinculadas

En 2013 se han registrado las operaciones con Consejeros, representantes de Consejeros y miembros de la Alta Dirección de la Sociedad que a continuación se indican. Adicionalmente, se señalan las transacciones concluidas con sociedades que han tenido la consideración de vinculadas a los anteriores (si tuvieron esa consideración durante una parte del año, se indican las operaciones realizadas durante dicho periodo):

Cuentas Individuales a 31 de diciembre de 2013
Ferroval S.A.

OPERACIONES CON CONSEJEROS, ALTA DIRECCIÓN Y SOCIEDADES VINCULADAS (1 de 2)				(miles de euros)					
Nombre/ Denominación	Entidad del Grupo Ferroval	Naturaleza de la operación	Tipo de la operación	2013			2012		
				Importe	Beneficio o Pérdida	Saldo	Importe	Beneficio o Pérdida	Saldo
D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Ferroval Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Servicios de mantenimiento, limpieza y jardinería	18	2	2	15	5	1
	Ferroval Agromán / Filiales	Comercial	Ejecución de obras de construcción y reformas	2.122	60	105	25	0	0
Persona vinculada a D. Iñigo Meirás Amusco	Ferroval Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Servicios de mantenimiento y jardinería	(-)	(-)	(-)	31	0	0
D. Álvaro Echániz y persona vinculada	Ferroval Inmobiliaria, S.A.	Comercial	Venta inmuebles/suelo	(-)	(-)	(-)	396	0	114
	Ferroval Agromán / Filiales	Comercial	Reformas inmobiliarias	8	0	0	(-)	(-)	(-)
D. Santiago Olivares y persona vinculada	Ferroval Inmobiliaria, S.A.	Comercial	Venta inmuebles/suelo	(-)	(-)	(-)	260	1	76
Persona vinculada a D. Jaime Aguirre de Cárcer	Ferroval Inmobiliaria, S.A.	Comercial	Venta inmuebles/suelo	(-)	(-)	(-)	129	1	38
D.Joaquín Ayuso García	Ferroval Agromán / Filiales	Comercial	Reformas inmobiliarias	1	0	0	8	0	0
Dña. María del Pino y Calvo Sotelo	Ferroval Agromán / Filiales	Comercial	Reformas inmobiliarias	1	0	0	2	0	20
Almirall Laboratorios	Ferroval Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de recogida de residuos	29	1	4	122	10	17
Aviva	Sociedades del Grupo Ferroval	Comercial	Contratación de pólizas de seguros	2.440	(*)	0	2.581	(*)	149
Maxam Europe y sociedades de su grupo	Ferroval Agromán / Filiales	Comercial	Recepción de suministros de explosivos y detonantes	147	(*)	-48	232	(*)	46
Cepsa	Ferroval Agromán / Filiales	Comercial	Ejecución de obras de construcción	(-)	(-)	(-)	45	0	0
	Sociedades del Grupo Ferroval	Comercial	Recepción de suministros de carburantes	14.129	(*)	-339	16.933	(*)	-1.250
	Ferroval Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de mantenimiento	16	2	0	3	3	0
Everis y sociedades de su grupo	Cintra	Comercial	Recepción de servicios de comunicación	23	(*)	-27	16	(*)	0
	Ferroval Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Recepción de servicios de comunicación	685	(*)	0	(-)	(-)	(-)
Asea Brown Boveri	Sociedades del Grupo Ferroval	Comercial	Recepción de servicios de reparación y conservación de equipos y mantenimiento	141	(*)	-49	21	(*)	0
	Ferroval Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de recogida de residuos	6	1	0	12	1	4

(*) No se indica beneficio o pérdida por corresponder a la entidad o persona prestadora.

Cuentas Individuales a 31 de diciembre de 2013
Ferrovial S.A.

OPERACIONES CON CONSEJEROS, ALTA DIRECCIÓN Y SOCIEDADES VINCULADAS (2 de 2)				(miles de euros)					
Nombre/ Denominación	Entidad del Grupo Ferrovia	Naturaleza de la operación	Tipo de la operación	2013			2012		
				Importe	Beneficio o Pérdida	Saldo	Importe	Beneficio o Pérdida	Saldo
Telefónica	Sociedades del Grupo Ferrovia	Comercial	Recepción de servicios de telecomunicaciones	9.218	(*)	-1.618	8.449	(*)	-2.095
	Corporación	Comercial	Refacturación costes cancelación	1.500	0	0	704	0	99
Meliá Hotels y sociedades de su grupo	Sociedades del Grupo Ferrovia	Comercial	Recepción de servicios de hostelería	3	(*)	-1	5	(*)	-1
	Ferrovia Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de mantenimiento y recogida residuos	55	4	15	26	0	22
Acerinox	Ferrovia Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de recogida de residuos	(-)	(-)	(-)	-1	0	0
Indra	Ferrovia Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de mantenimiento	535	49	297	(-)	(-)	(-)
	Corporación	Comercial	Recepción de Servicios informáticos	2.266	(*)	-156	(-)	(-)	(-)
	Ferrovia Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Recepción de Servicios informáticos	343	(*)	-266	(-)	(-)	(-)
	Cintra	Comercial	Recepción de Servicios informáticos	114	(*)	-5	(-)	(-)	(-)
	Ferrovia Agromán / Filiales	Comercial	Instalaciones contra incendios	6	(*)	-44	(-)	(-)	(-)
Holcim	Ferrovia Agromán / Filiales	Comercial	Adquisición de cemento	539	(*)	-278	1	(*)	0
Bankia	Sociedades del Grupo Ferrovia	Comercial	Prestación de servicios financieros	13.334	(*)	0	7.078	(*)	0
	Sociedades del Grupo Ferrovia	Comercial	Acuerdos de financiación. Garantía	297.900	(*)	0	301.200	(*)	0
	Sociedades del Grupo Ferrovia	Comercial	Intereses abonados	266	266	0	731	731	0
	Sociedades del Grupo Ferrovia	Comercial	Pago de Intereses	6.163	(*)	0	5.511	(*)	0
	Sociedades del Grupo Ferrovia	Comercial	Saldo dispuesto de líneas de aval	227.800	(*)	227.800	268.600	(*)	268.600
	Ferrovia Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de mantenimiento	14	2	1	(-)	(-)	(-)
Fundación Seres	Corporación	Comercial	Donación	18	(*)	0	6	(*)	0
La Rioja Alta	Ferrovia Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Recepción de servicios de alimentación	1	(*)	0	1	(*)	0
Panda Security	Ferrovia Agromán / Filiales	Comercial	Recepción de servicios informáticos	4	(*)	0	(-)	(-)	(-)
Zurich Insurance	Sociedades del Grupo Ferrovia	Comercial	Contratación de pólizas de seguros	566	(*)	0	216	(*)	-3
	Ferrovia Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Alquiler de oficinas	448	(*)	-28	(-)	(-)	(-)
	Ferrovia Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de mantenimiento	4	1	5	2	-2	0
La Rioja Alta	Ferrovia Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Recepción de servicios de alimentación	1	(*)	0	1	(*)	0

(*) No se indica beneficio o pérdida por corresponder a la entidad o persona prestadora del servicio.

La información sobre remuneraciones y operaciones de préstamos con Consejeros y Alta Dirección puede consultarse en la Nota 20.

c) Operaciones entre compañías del grupo

Las operaciones realizadas por Ferrovial S.A. con el resto de compañías del Grupo se detallan en la Nota 10 de los presentes Estados Financieros.

22. PARTICIPACIONES, CARGOS O FUNCIONES DE LOS MIEMBROS DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN EN SOCIEDADES CON EL MISMO, ANÁLOGO O COMPLEMENTARIO GÉNERO DE ACTIVIDAD AL QUE CONSTITUYE EL OBJETO SOCIAL DE FERROVIAL

El artículo 229 de la Ley de Sociedades de Capital impone a los Consejeros el deber de comunicar a la Sociedad la siguiente información:

- Situaciones de conflicto que pudieran tener con el interés de la Sociedad.
- Participación que puedan tener en el capital de una sociedad con el mismo, análogo o complementario género de actividad al que constituya el objeto social.
- Cargos o funciones que ejerzan en tales sociedades.

Conforme al párrafo 3 del indicado artículo 229, esta información debe hacerse constar en la Memoria. Por otro lado, el artículo 230 de la Ley de Sociedades de Capital establece que los administradores no podrán dedicarse, por cuenta propia o ajena, al mismo, análogo o complementario género de actividad que constituya el objeto social, salvo autorización expresa de la Sociedad, mediante acuerdo de la junta general, a cuyo efecto deberán realizar la comunicación prevista en el artículo 229 de la Ley de Sociedades de Capital.

A este respecto, se expone la información facilitada a la Sociedad por quienes han sido miembros del Consejo de Administración de Ferrovial, S.A. durante 2013:

Situaciones de conflicto de interés:

No se han puesto de manifiesto situaciones de conflicto, directo o indirecto, con el interés de la Sociedad, sin perjuicio de los acuerdos relativos al nombramiento o reelección de cada uno de los Consejeros, a la renovación de cargos y a la retribución de los Consejeros Ejecutivos.

Participaciones en el capital:

No se tiene constancia de participaciones de Consejeros en el capital de sociedades a las que se refiere el artículo 229 de la Ley de Sociedades de Capital.

Cargos o funciones:

A título informativo se relacionan los cargos de Consejeros en filiales del grupo.

- Joaquín Ayuso García: Presidente del Consejo de Administración de Autopista del Sol, S.A.
- Íñigo Meirás Amusco: Presidente del Consejo de Administración de Ferrovial Agromán, S.A., Ferrovial Aeropuertos, S.A., Cintra Infraestructuras, S.A., Ferrovial Servicios, S.A. y Ferrovial Fisa, S.L.; Presidente y Consejero Delegado de Finecofer, S.L.

23. POLITICA MEDIOAMBIENTAL

Se considera actividad medioambiental cualquier operación cuyo propósito principal sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medio ambiente.

No obstante, dentro de las actividades desarrolladas por Ferrovial está la limpieza viaria, la recogida de residuos sólidos urbanos y su posterior tratamiento, el saneamiento y control de calidad del agua y otras actividades que suponen la prestación de servicios medioambientales a terceros. Igualmente, gran parte de los contratos de construcción incluyen un estudio de impacto medioambiental así como la realización de trabajos para preservar, mantener y restaurar el medio ambiente.

Ferrovial no considera como activos y gastos medioambientales aquellos relacionados con las prestaciones de servicios anteriormente mencionadas puesto que son realizadas para terceros. Sin embargo, las reclamaciones y obligaciones de carácter medioambiental se incluyen con independencia de si se trata de operaciones propias u operaciones desarrolladas para terceros.

Las inversiones derivadas de actividades medioambientales son valoradas a su coste de adquisición y activadas como mayor coste del inmovilizado en el ejercicio en el que se incurren.

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.

24. HONORARIOS AUDITORES

En cumplimiento de lo establecido en la Ley 12/2010 de 30 de junio, de Auditoría de cuentas, se informa del total de honorarios relativos a la auditoría de los estados financieros de los ejercicios 2013 y 2012 por los auditores correspondientes a Ferrovial S.A. Adicionalmente, se proporciona un detalle de los honorarios facturados por servicios relacionados al de auditoría:

- Honorarios facturados a Ferrovial S.A por servicios de auditoría: 78 miles de euros (76 miles de euros en 2012).
- Honorarios facturados a Ferrovial S.A. por servicios relacionados al de auditoría: 117 miles de euros (342 miles de euros en 2012).

25. ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE

En enero de 2014 la Civil Aviation Authority (CAA) del Reino Unido publicó su decisión sobre la regulación económica de Heathrow, rebajando las tarifas en un importe equivalente a la inflación (Retail Price Index) -1,5% en el período 2014-2019. Esta rebaja supondrá una reducción en el ingreso por pasajero en términos reales de 20,71 libras en 2013/14 a 19,10 libras en 2018/19.

26. COMENTARIOS A LOS ANEXOS

En el Anexo I se presenta una relación de las sociedades del grupo distinguiendo aquellas consolidadas por integración global y las sociedades integradas por el método de puesta en equivalencia.

El coste neto de la participación que se presenta corresponde al registrado en la sociedad individual que ostenta la participación directa sobre cada filial.

Cuentas individuales a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A.

EMPRESAS DEPENDIENTES (sociedades consolidadas por integración global)

Información Individual

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio	Domicilio
ESPAÑA						
Ferrovial Inversiones, S.A.		Ferrovial, S.A.	100%	0	España	Principe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Betonial, S.A.		Ferrovial, S.A.	99%	32	España	Principe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Burety, S.L.		Ferrovial, S.A.	100%	0	España	Principe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Can-Am, S.A. Sociedad Unipersonal		Ferrovial, S.A.	100%	2	España	Principe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Frin-Gold, S.A.		Ferrovial, S.A.	99%	0	España	Principe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Inversiones Trenza, S.A.		Ferrovial, S.A.	100%	1	España	Principe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Promotora Ibérica de Negocios, S.A.		Ferrovial, S.A.	99%	0	España	Principe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Ferrovial Telecomunicaciones, S.A.		Ferrovial, S.A.	99%	0	España	Principe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Remteclex, S.A.		Ferrovial, S.A.	99%	0	España	Principe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Ferrovial Emisiones, S.A.	Deloitte	Ferrovial, S.A.	99%	0	España	Principe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Triconitex, S.L.		Ferrovial, S.A.	100%	6	España	Principe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Finecofer, S.L.	Deloitte	Ferrovial, S.A.	100%	2.138	España	Principe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Ferrofin, S.L.	Deloitte	Ferrovial, S.A.	67%	1.481	España	Principe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Ferrovial Corporación, S.A.	Deloitte	Ferrovial, S.A.	100%	5	España	Principe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Autovía de Aragón, S.C., S.A.		Ferrovial, S.A.	15%	3	España	Principe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Cintra Infraestructuras, S.A.	Deloitte	Ferrovial, S.A.	100%	1.922	España	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2 . Edificio Alfredo Mahou ,28020, Madrid
Ferrovial Servicios, S.A.	Deloitte	Ferrovial, S.A.	100%	578	España	Principe de Vergara, 135, 28002, Madrid
Ferrovial FISA, S.L.		Ferrovial, S.A.	100%	72	España	Principe de Vergara, 135, 28002, Madrid
IRLANDA						
Alkes Reinsurance Ltd.	Deloitte	Ferrovial, S.A.	100%	3	Irlanda	13-17 Dawson Street, Dublin 2
REINO UNIDO						
Ferrocop UK Limited	BDO	Ferrovial, S.A.	100%	1	Reino Unido	Edmund Halley Road, Oxford OX4 4DQ
HOLANDA						
Grimalinvest, B.V.		Ferrovial, S.A.	100%	14	España	Naritaweg 165, 1043 BW, Amsterdam

EMPRESAS ASOCIADAS (sociedades integradas por el procedimiento de Puesta en Equivalencia)

Empresa	Auditor	% Participación Ferrovial S.A.	Coste Neto Participación (millones euros)	Domicilio	Millones de euros				Dirección
					Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado	
GRECIA									
Nea odos, S.A.	Deloitte	33,3%	0	Grecia	448	119	56	0	Nea Odos Themistokleous, 87, 10683
Central Greece Motorway	Deloitte	33,3%	0	Grecia	774	442	8	0	1ST KM LAMIA ,Atenas

Cuentas individuales a 31 de diciembre de 2013

Ferrovial S.A.

Las páginas que anteceden contienen las cuentas anuales - balance, cuenta de pérdidas y ganancias, estado de cambios en el patrimonio neto, estado de flujos de efectivo y la memoria - de FERROVIAL, S.A. correspondientes al ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2013, que han sido formuladas por el Consejo de Administración de la sociedad en sesión celebrada en Madrid el 25 de febrero de 2014, y que, a efectos de lo establecido en el artículo 253 de la Ley de Sociedades de Capital, los administradores asistentes a la reunión firman a continuación.

D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo
Presidente

D. Santiago Bergareche Busquet
Vicepresidente

D. Joaquín Ayuso García
Vicepresidente

D. Íñigo Meirás Amusco
Consejero Delegado

D. Jaime Carvajal Urquijo
Consejero

Portman Baela, S.L.
P.p. D. Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo
Consejero

D. Juan Arena de la Mora
Consejero

D. Gabriele Burgio
Consejero

Dña. María del Pino y Calvo-Sotelo
Consejera

D. Santiago Fernández Valbuena
Consejero

D. José Fernando Sánchez-Junco Mans
Consejero

Karlovy S.L.
P.p. D. Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo
Consejero

Diligencia que extiende el Secretario del Consejo de Administración para hacer constar que no estampa su firma en este documento D. Santiago Fernández Valbuena por encontrarse ausente debido a exigencias profesionales ineludibles, habiendo delegado su representación en el Presidente del Consejo de Administración.

D. Santiago Ortiz Vaamonde
Secretario del Consejo de Administración

Ferrovial, S.A.

Cuentas Anuales del ejercicio
terminado el 31 de diciembre de
2013 e Informe de Gestión, junto
con el Informe de Auditoría
Independiente

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES

A los Accionistas de
FERROVIAL, S.A.:

1. Hemos auditado las cuentas anuales de FERROVIAL, S.A., que comprenden el balance de situación al 31 de diciembre de 2013, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha. Los Administradores son responsables de la formulación de las cuentas anuales de la Sociedad, de acuerdo con el marco normativo de información financiera aplicable a la entidad (que se identifica en la Nota 2.1 de la memoria adjunta) y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España, que requiere el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales y la evaluación de si su presentación, los principios y criterios contables utilizados y las estimaciones realizadas, están de acuerdo con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación.
2. En nuestra opinión, las cuentas anuales del ejercicio 2013 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de FERROVIAL, S.A. al 31 de diciembre de 2013, así como de los resultados de sus operaciones y de sus flujos de efectivo correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.
3. Sin que afecte a nuestra opinión de auditoría, llamamos la atención respecto a lo indicado en la Nota 10 de la memoria adjunta, en la que se observa que la mayor parte de los ingresos de la Sociedad y una parte significativa de los gastos provienen de operaciones con sociedades vinculadas, al tratarse de dividendos y gastos financieros que son eliminados en el proceso de consolidación. Con esta misma fecha emitimos nuestro informe de auditoría de las cuentas anuales consolidadas de Ferrovial, S.A. y Sociedades Dependientes, formuladas en base a las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE), que incluye una opinión favorable. De acuerdo con el contenido de dichas cuentas anuales consolidadas, preparadas conforme a NIIF-UE, el volumen total de activos, importe neto de la cifra de negocios, patrimonio neto y resultado consolidado atribuibles a los accionistas ascienden a 22.820, 8.166, 5.719 y 727 millones de euros, respectiva y aproximadamente.
4. El informe de gestión adjunto del ejercicio 2013 contiene las explicaciones que los Administradores consideran oportunas sobre la situación de la Sociedad, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2013. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión 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.

DELOITTE, S.L.
Inscrita en el R.O.A.C. nº S0692

Javier Parada Pardo
25 de febrero de 2014



ferrovial

Informe de Gestión 2013 Ferrovial, S. A.



Consejo de Administración
25 de febrero de 2014

ÍNDICE

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

Dado que la principal actividad de Ferrovial, S.A. es la gestión y dirección de las actividades de sociedades participadas, el presente informe de gestión, se realiza analizando la evolución consolidada de todas las actividades en las que el Grupo Ferrovial participa.

I. Actividades del Grupo, Estrategia y Organización

Actividades del Grupo

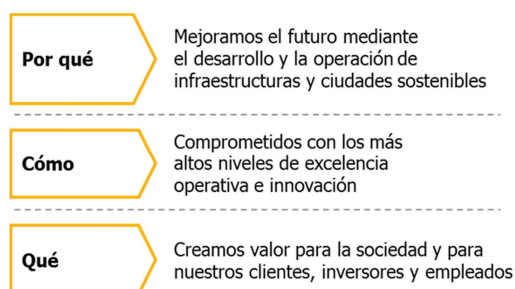
Ferrovial es un referente mundial en la construcción, gestión y operación de infraestructuras de transporte y servicios a ciudades.

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

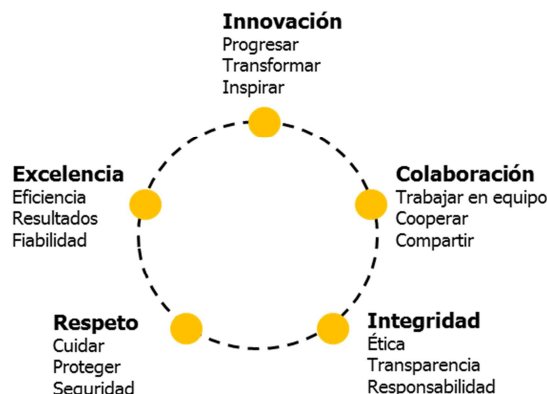
- Aeropuertos: inversión y operación de aeropuertos.
- Autopistas: promoción, inversión y operación de autopistas y otras infraestructuras.
- Construcción: diseño y construcción de infraestructuras en los ámbitos de la obra civil, la edificación y la construcción industrial.
- Servicios: prestación eficiente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

Visión y Valores

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



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



Estrategia

La Estrategia de Ferrovial gira entorno a cuatro pilares:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. La **disciplina financiera**, mediante la diversificación de fuentes de financiación y la gestión de la liquidez ha llevado a mejorar las calificaciones de riesgo crediticio y a fortalecer la solvencia de la compañía.

En 2013 Standard & Poor's revisó al alza la calificación crediticia a BBB, perspectiva estable. Ferrovial tiene como objetivo mantener un bajo nivel de endeudamiento, a nivel de deuda excluidos proyectos, que le permita sostener un nivel de rating de "investment grade o grado de inversión".

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

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

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

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

Organización

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

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

En el mismo sentido, es importante destacar la existencia de un Comité de Inversiones, presidido por el Presidente y/o el Consejero Delegado, y un procedimiento para la aprobación de nuevas inversiones, en el que se establecen distintos niveles de autorización dependiendo del importe y el tipo de operación, siendo la autorización del Consejo de Administración la máxima instancia. También destaca la existencia de un proceso de estrategia, en el cual participan el Presidente, los miembros del Comité de Dirección y la Directora de Estrategia, formalizado mediante dos reuniones al año, y que presenta sus conclusiones al Consejo.

II. Evolución de los negocios del grupo en 2013

II.1 Visión general

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

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

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

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

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

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

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

Evolución de los negocios

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

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

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

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

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

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

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

II.2 Autopistas

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

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

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

Activos en explotación

Evolución del tráfico

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Activos financieros

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

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

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

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

Activos en desarrollo

Activos en construcción

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Proyectos en licitación

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

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

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

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

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

Grecia: restructuración de proyectos

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

Fruto de este acuerdo:

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

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

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

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

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

Proyectos en concurso de acreedores

Radial 4

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

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

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

Ocaña - La Roda

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

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

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

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

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

407ETR

Tráfico

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

Cuenta de resultados

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

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

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

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

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

Dividendos

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

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

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

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

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

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

Deuda neta

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

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

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

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

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

Calificación crediticia

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

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

Tarifas 407ETR

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

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

II.3 Servicios

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

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

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

Evolución Resultados

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

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

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

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

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

España

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

**Proforma; excluye costes de reestructuración.

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

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

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

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

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

Reino Unido

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

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

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

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

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

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

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

Internacional

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

**Proforma; excluye variación de tipo de cambio.

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

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

Cartera

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

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

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

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

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

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

Actividad corporativa

Adquisición Enterprise

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

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

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

Adquisición Steel

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

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

Venta PFIs Amey

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

II.4 Construcción

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

La caída de las ventas (-4,5% en términos comparables), mantiene la dinámica de los últimos ejercicios; caída significativa de la actividad en España, compensada por el crecimiento en otros mercados internacionales, principalmente en EE.UU. La facturación internacional supuso el 76% de las ventas de la División.

Continúa el descenso de la actividad en Polonia, si bien modera la caída frente a los trimestres previos por la contracción realizada en el año en curso. Por otra parte, Webber presenta un importante crecimiento por la ejecución de las autopistas NTE y LBJ.

Budimex

	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	1.099,2	1.420,3	-22,6	-21,7
RBE	44,5	57,2	-22,2	-20,4
Margen RBE	4,1%	4,0%		
RE	37,8	45,1	-16,3	-14,3
Margen RE	3,4%	3,2%		
Cartera	1.044,0	1.193,9	-12,6	-11,0

Periodo marcado por la finalización de grandes proyectos, la contracción de la licitación pública en el ejercicio anterior y la mala climatología.

La cartera se sitúa en 1.044 millones de euros, lo que supone una reducción del 11% en términos homogéneos respecto a diciembre 2012, no obstante se ha producido un incremento en la contratación del 19%, destacando las adjudicaciones de proyectos como Tranvía interurbano de Gdansk y el tramo de la autovía A4 entre Krzyz y Debica.

El Gobierno polaco ha aprobado un primer plan de carreteras para el periodo 2014-2019 por un importe aproximado de 10.000 millones de euros, cuyas adjudicaciones comenzarán a primeros de 2014. Este plan tendrá un impacto positivo en la contratación.

El pasado 6 de noviembre, Budimex comunicó el acuerdo de venta de su filial Danwood por 57 millones de euros. Esta compañía ha aportado ventas por valor de 90 millones de euros y un RBE de 8 millones de euros.

Webber

	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	690,0	591,5	16,7	20,2
RBE	26,6	23,0	15,8	19,8
Margen RBE	3,9%	3,9%		
RE	19,6	17,7	10,4	14,3
Margen RE	2,8%	3,0%		
Cartera	1.094,6	1.288,3	-15,0	-11,2

Fuerte crecimiento de las ventas en moneda local (+20%), por la ejecución de las autopistas NTE y LBJ.

La cartera se reduce (-11% en moneda local) por la elevada ejecución de las autopistas NTE y LBJ, aun así destaca la contratación de proyectos de carreteras como la US-290, Denton, I-10 y la NTE 3A-3B.

Ferrovial Agromán

	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	2.274,5	2.313,9	-1,7	-0,1
RBE	271,7	256,7	5,8	8,1
Margen RBE	11,9%	11,1%		
RE	257,1	235,6	9,1	11,5
Margen RE	11,3%	10,2%		
Cartera	5.728,5	6.217,2	-7,9	-5,6

Las ventas (-0,1% en términos comparables) combinan la evolución del mercado español (-24%), donde se producen descensos especialmente significativos en obra civil, motivados por los recortes en la contratación de obra pública (-81% desde 2007). Estos recortes en el mercado español, son compensados por la positiva aportación de otros mercados internacionales, especialmente el de EE.UU., por las obras relacionadas con nuevas autopistas en Texas, así como por la aportación de proyectos en Reino Unido (Crossrail) y Canadá (407 East Extension).

La rentabilidad mejora respecto al año anterior, combinando los mejores márgenes generados en los proyectos internacionales y la liberación de provisiones por finalización de proyectos por valor de 73 millones de euros (135 millones en 2012) que no se ve compensada por el inicio de nuevos proyectos.

Cartera

	dic-13	dic-12	Var (%)
Obra civil	6.164,2	6.837,4	-9,8
Edif. Residencial	181,6	284,2	-36,1
Edif. No Residencial	768,2	867,2	-11,4
Industrial	753,1	710,6	6,0
Total	7.867,1	8.699,4	-9,6

La cartera se reduce respecto a diciembre de 2012 un 9,6% (-7,1% en términos comparables). La elevada ejecución de obra no ha sido compensada con la adjudicación de nuevos contratos, destacando NTE 3A3B, M8 en Reino Unido y Batinah highway en Omán.

La capacidad de desarrollar proyectos complejos, como las autopistas LBJ y NTE en Texas, está posicionando a Ferrovial en Estados Unidos como un referente en el mercado.

La cartera internacional asciende a 5.539 millones de euros, muy superior a la cartera doméstica (2.328 millones de euros, -12%). La cartera internacional supone el 70% del total.

Tras el acuerdo alcanzado respecto a las autopistas griegas se ha desconsolidado la cartera asociada a estos proyectos que asciende a 406 millones de euros.

II.5 Aeropuertos

La aportación de HAH al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial es de 296,6 millones de euros, incluye la plusvalía en la venta de Stansted (137,2 millones de euros). El resultado neto de la División incluye la plusvalía por la venta del 8,65% del capital de HAH al fondo británico USS (81,7 millones de euros). Cabe destacar que el resultado neto de la División excluidos efectos extraordinarios es positivo (71,8 millones de euros).

HAH.- Evolución del tráfico

En 2013 el número de pasajeros en los aeropuertos propiedad de HAH alcanzó los 84,9 millones de pasajeros, con un crecimiento del 3,3%. Heathrow ha incrementado un 3,4%, alcanzando la cifra record de 72,3 millones de pasajeros. Esta positiva evolución se produce por el incremento de los niveles de ocupación y por la entrada en operación de aviones de mayor tamaño. Los niveles de ocupación alcanzaron 76,4% vs 75,6% en 2012 y la media de asientos por vuelo se situó en 202,8 por avión por 197,3 en 2012. El incremento también incluye el impacto negativo que tuvo la celebración de los Juegos Olímpicos en 2012.

Por destinos, el tráfico europeo ha incrementado un 4,1% hasta alcanzar 34,7 millones de pasajeros. La adquisición de bmi por parte de British Airways contribuyó notablemente a la consecución de dichos resultados, ya que las antiguas rutas de bmi están consiguiendo unos niveles de ocupación en línea con los de British Airways. El tráfico doméstico creció un 4,2% hasta alcanzar 11,9 millones de pasajeros, este incremento se debe en parte al inicio por parte de Virgin Little Red de vuelos domésticos al inicio del verano.

El tráfico de largo recorrido creció un 2,3%, Asia pacífico incrementó un 5,3% hasta alcanzar 10,3 millones de pasajeros, motivado por nuevas rutas y frecuencias. El tráfico con Oriente Medio incrementó un 5,6% hasta alcanzar 6,3 millones de pasajeros, motivado por aviones de mayor tamaño y aumento del número de pasajeros en distintas aerolíneas.

Heathrow fue galardonado en la ACI Europe Awards, como "mejor aeropuerto de 2013" en la categoría de aeropuerto con más de 25 millones de pasajeros. Además, la T5 había sido anteriormente galardonada, por segundo año consecutivo, como la mejor terminal aeroportuaria del mundo por "Skytrax World Airports Awards".

Evolución del tráfico por destinos (Stansted excluido en ambos ejercicios):

	dic-13	dic-12	Var. (%)
Reino Unido	11,9	11,4	4,2%
Europa	34,7	33,3	4,1%
Larga distancia	38,3	37,4	2,3%
Total	84,9	82,2	3,3%

Tarifa

La subida de tarifas aeronáuticas máximas aplicables para los ejercicios regulatorios 2012/2013 y 2013/2014 entraron en vigor el 1 de abril de 2012 y 2013 respectivamente.

La tabla siguiente muestra el incremento de tarifas llevadas a cabo en Heathrow en abril de 2012 y abril de 2013, que soportan el crecimiento de las ventas en 2013:

	2013	2012	Regulación
Heathrow	+10,4%	+12,7%	RPI+7,5%

Libras	Tráfico (mn pasajeros)			Ventas			RBE			Margen RBE		
	dic-13	dic-12	Var.	dic-13	dic-12	Var.	dic-13	dic-12	Var.	dic-13	dic-12	Var. (pbs)
Heathrow	72,3	70,0	3,4%	2.361	2.112	11,8%	1.310	1.082	21,1%	55,5%	51,2%	427
Heathrow express				124	116	7,2%	73	67	9,5%	58,6%	57,4%	123
Central				-9	-25	-63,8%	-3	11	n.s.			
Total Heathrow				2.477	2.203	12,4%	1.380	1.159	19,0%	55,7%	52,6%	310
Glasgow	7,4	7,2	2,9%	91	87	4,7%	32	32	1,1%	35,2%	36,5%	-125
Aberdeen	3,5	3,4	3,8%	62	57	8,3%	25	21	21,1%	40,3%	36,1%	427
Southampton	1,7	1,7	1,7%	26	27	-2,5%	8	8	-11,4%	28,6%	31,5%	-286
Total No regulados	12,6	12,2	3,0%	179	171	4,8%	65	61	6,2%	36,0%	35,6%	48
Ajustes				-4	-12	n.s.	-4	2	n.s.			
Total HAH	84,9	82,2	3,3%	2.652	2.362	12,3%	1.441	1.223	17,9%	54,3%	51,8%	257

Cuenta de resultados

Libras	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	2.652,4	2.361,9	12,3	12,3
RBE	1.441,0	1.222,5	17,9	17,9
% RBE/Ventas	54,3%	51,8%		
Amortizaciones	516,6	543,5	-4,9	-4,9
RE	924,4	679,1	36,1	36,1
% RE/Ventas	34,8%	28,8%		
Resultado financiero	-760,6	-647,5	-17,5	10,7
Rtdo. antes de impuestos	163,6	32,5	n.s.	n.s.
Impuesto de sociedades	163,7	135,1	21,2	n.s.
Rtdo. Procedente actividades discontinuadas	451,3	192,0	135,0	-5,9
Resultado neto	778,6	359,6	116,5	n.s.
Aportación a Pta. equivalencia de Ferrovial (Euros)	296,6	222,7	33,2	n.s.

Crecimiento en ventas 12,3% y RBE 17,9%, como consecuencia del incremento de los ingresos aeronáuticos en un 17,9%, impulsados por el incremento de las tarifas (+12,7% desde abril 2012 y 10,4% desde abril 2013 en Heathrow) y el incremento del número de pasajeros (+3,4%); los ingresos comerciales aumentan un 5,9% y la partida de Otros ingresos un 3,1%. El RBE mejora un 17,9% consiguiendo un incremento del margen RBE a pesar del incremento de gastos de personal y de gastos generales.

El empeoramiento del resultado financiero respecto a diciembre de 2012 se produce, principalmente, por el deterioro en el valor de mercado de la cartera de derivados de Heathrow, principalmente los derivados de inflación (-148 millones de libras vs +109 millones de libras en 2012), sin impacto en caja, tras el incremento de la expectativa de inflación futura en Reino Unido respecto a diciembre 2012.

El impuesto de sociedades se ve afectado por la reducción de la tasa impositiva del 23% al 21%, en vigor desde el 1 de abril de 2014 y del 21% al 20% desde el 1 de abril de 2015, lo que ha provocado la reversión de impuestos diferidos.

El coste medio de la deuda externa de HAH se sitúa a final de año en el 6,1%, teniendo en cuenta todas las coberturas por tipo de interés, tipo de cambio e inflación.

Desglose de ingresos

Libras	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Aeronaut.	1.618,7	1.373,1	17,9%	17,9%
Comercial	543,3	512,9	5,9%	5,9%
Otros	490,4	475,8	3,1%	3,1%
TOTAL	2.652,4	2.361,9	12,3%	12,3%

	Aeronaut.		Comercial		Otros	
Libras	dic-13	Comp %	dic-13	Comp %	dic-13	Comp %
Heathrow	1.522,6	19,0	492,0	5,9	462,2	0,6
Glasgow	45,4	3,1	29,4	4,6	16,1	9,8
Aberdeen	34,7	5,7	12,9	12,5	14,5	11,3
Southampton	16,0	-3,2	7,7	-2,6	2,5	2,4
Ajustes y otros			1,3	-5,3	-4,9	-64,1
Total Aeropuertos	1.618,7	17,9	543,3	5,9	490,4	3,1

Los ingresos aeronáuticos incrementan un 19,0% en Heathrow, por la combinación del mayor tráfico (+3,4%) y los incrementos de tarifa en abril de 2012 (+12,7%) y 2013 (+10,4%). El ingreso aeronáutico medio por pasajero creció un 15,0% hasta 21,04 libras (2012: 18,29 libras). Además, desde el segundo trimestre del 2013 el crecimiento muestra una recuperación a través del "K factor" por el menor ingreso real de tarifas en el ejercicio 2011/12.

En Heathrow, el ingreso comercial aumentó +5,9%. El ingreso comercial neto por pasajero alcanzó 6,37 libras, lo que supone un incremento del 2,6%. El ingreso comercial neto por pasajero se vio afectado probablemente por la mayor proporción de tráfico europeo, que tradicionalmente ha tenido una menor propensión al gasto en el área comercial de Heathrow.

Aspectos regulatorios

Regulatory Asset Base (RAB)

El RAB en diciembre de 2013 alcanza los 14.585 millones de libras (13.471 millones en diciembre 2012), refleja la inversión realizada (1.300 millones de libras aproximadamente), el incremento de la inflación (370 millones de libras), compensado por la amortización del periodo (585 millones de libras) y una pequeña cuantía por ajustes y cambios de perímetro.

La cifra de RAB se utiliza para el cálculo de los niveles de apalancamiento del Grupo HAH.

Definición del desarrollo de Heathrow para los próximos 5 años

El 10 de enero de 2014, la CAA publicó su decisión final sobre las tarifas para el periodo 2014-2019; el incremento de tarifas anual se fija en RPI-1,5%, (RPI-1,2% ajustado a cinco años), que incluye un allowed return del 5,35% real antes de impuestos, con un plan de inversiones de 2.810 millones de libras (2.950 millones ajustado a cinco años). Las principales diferencias respecto a la propuesta anterior son el incremento del número de pasajeros en 5,7 millones y una reducción de 25 puntos básicos en el coste del capital. Además la duración del nuevo periodo

regulatorio se ha modificado a 4 años y nueve meses, para hacer coincidir el periodo regulatorio con el calendario financiero de Heathrow. Esta tarifa se aplicará en el periodo regulatorio que empieza el día 1 de abril de 2014. El periodo de apelación de esta decisión finaliza el 28 de marzo de 2014.

Comision Aeroportuaria

El Gobierno del Reino Unido ha creado una comisión aeroportuaria, dirigida por Sir Howard Davies, para determinar cómo mantener la posición del Reino Unido como un enlace internacional para la aviación. A la comisión se le ha encargado evaluar las distintas opciones para cubrir las necesidades de conectividad internacional del Reino Unido, recomendar la forma óptima de alcanzarlas y asegurar que es llevada a cabo de la forma más rápida y práctica.

El pasado 17 de julio, Heathrow remitió a la comisión tres opciones para la construcción de una tercera pista en Heathrow, al noroeste, al suroeste o al norte del actual aeropuerto.

El 17 de diciembre de 2013, la Comisión publicó un informe preliminar, donde indica que debería construirse al menos una nueva pista en el área suroeste para 2030 y considera que los tres proyectos más apropiados son; i) una nueva pista en Heathrow de 3.500 metros localizada al noroeste del aeropuerto, ii) ampliar la pista norte de Heathrow hasta alcanzar 6.000 metros y iii) una nueva pista en Gatwick al sur de la ya existente. La Comisión también recomendó medidas de corto plazo para mejorar el uso de la capacidad existente durante los próximos cinco años.

La pista noroeste en Heathrow incrementaría la capacidad, podría llegar a operar 740.000 vuelos (480.000 actualmente) y 130 millones de pasajeros al año (72 millones a día de hoy), lo que permitiría al Reino Unido competir con sus rivales internacionales y tener capacidad para el futuro, incluyendo la posibilidad de una cuarta pista en el futuro.

Una tercera pista en Heathrow se estima que podría estar operativa en 2026, con un coste estimado de 17.000 millones de libras, de los cuales, 11.000 millones de libras estarían relacionados con el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria. Los restantes 6.000 millones, incluyen 2.000 millones de inversión en las infraestructuras de acceso y 4.000 millones de inversión en medio ambiente y mejoras para los residentes en la zona, los cuales deben ser financiados por el Gobierno.

HAH se alegra de la inclusión de Heathrow dentro de las opciones de expansión de capacidad y está examinando en detalle del informe de la Comisión. Heathrow ha comenzado a trabajar con las autoridades locales, residentes y otras instituciones, para mejorar el proyecto de construir una nueva pista, incluyendo la primera encuesta pública que ha comenzado el 3 de febrero.

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

Deuda neta

<i>Millones de libras</i>	dic-13	dic-12	Var. (%)
<i>Senior loan facility</i>	496,5	587,7	-15,5%
Subordinada	753,8	717,0	5,1%
Grupo securitizado	11.136,0	11.315,2	-1,6%
Grupo no securitizado	325,3	337,2	-3,5%
Otros & ajustes	-28,9	-26,2	n.s.
Total	12.682,6	12.931,0	-1,9%

Dividendos

Durante 2013, HAH ha distribuido un importe de 555 millones de libras, incluyendo 300 millones de libras relacionados con la venta del aeropuerto de Stansted. En 2013 HAH ha pagado a sus accionistas un dividendo ordinario de 255 millones de libras, en 2012, pagó 240 millones de libras.

Desinversiones

Venta de Stansted

El proceso de venta se inició en agosto de 2012. El pasado 18 de enero de 2013 se anunció la venta del aeropuerto de Stansted a MAG (Manchester Airport Group), por un importe de 1.500 millones libras (Ebitda 2012 94 millones de libras, RAB 2012 1.343 millones de libras). El cierre de la operación se produjo el pasado 28 de febrero, generando unas plusvalías de 351,4 millones de libras (100%), (137,2 millones de euros en contribución al resultado neto de Ferrovial).

Venta del 8,65% de FGP Topco (cabecera de HAH)

Ferrovial, titular indirecto de un 33,65% de HAH alcanzó, el pasado 22 de octubre de 2013, un acuerdo con Universities Superannuation Scheme (USS), para la transmisión de una participación del 8,65% HAH por un precio de GBP 392 millones (EUR 461 millones).

La operación se cerró el pasado día 24 de octubre de 2013 con la recepción de los fondos. La plusvalía neta asciende a 81,7 millones de euros. La participación indirecta de Ferrovial en HAH pasa a ser de un 25%.

Ferrovial continúa siendo el mayor accionista de la compañía y su único socio industrial.

Emisiones de deuda realizadas por Heathrow

200 millones de libras, bonos index link clase A, con vencimientos a 18, 25 y 35 años, emisión realizada para un único inversor.

750 millones de libras, bonos de clase A, con vencimiento en 2046 y un cupón fijo anual del 4,625%, el más bajo de todas las emisiones realizadas por la compañía.

La transacción tuvo una sobresuscripción significativa y fue soportada por un amplio rango de inversores institucionales de calidad, predominantemente de Reino Unido. Dado lo anterior, el precio del bono se cerró holgadamente dentro de la horquilla de precios que se había indicado.

II.6 Cuenta de Resultados Consolidada

	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable	dic-13	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable	dic-12
CIFRA DE VENTAS	8.166		8.166	7.630		7.630
Otros ingresos de explotación	10		10	17		17
Total ingresos de explotación	8.176		8.176	7.647		7.647
Total gastos de explotación	7.242		7.242	6.720		6.720
RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN	934		934	927		927
Margen %	11,4%		11,4%	12,1%		12,1%
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	233		233	219		219
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN ANTES DE DETERIORO Y ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO	701		701	708		708
Margen %	8,6%		8,6%	9,3%		9,3%
Deterioros y enajenación de inmovilizado	108	18	126	115	-63	52
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN DESPUES DE DETERIORO Y ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO	809	18	827	823	-63	760
Margen %	9,9%		10,1%	10,8%		10,0%
RESULTADO FINANCIERO	-412	79	-333	-349	48	-301
Resultado financiero por financiación de proyectos de infraestructuras	-337		-337	-298		-298
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable y resto de resultado financiero proyectos	-7	7	0	-6	2	-4
Resultado financiero por financiación ex proyectos.	-53		-53	-32		-32
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable y resto de resultado financiero ex proyectos	-15	72	57	-13	46	33
Participación en beneficios de sociedades puesta en equivalencia	396	-21	375	214	60	275
RESULTADO CONSOLIDADO ANTES DE IMPUESTOS	793	76	869	688	45	733
Impuesto sobre beneficios	-127	-41	-168	-105	0	-106
RESULTADO PROCEDENTE DE ACTIVIDADES CONTINUADAS	666	35	701	583	45	628
Resultado neto operaciones discontinuadas						
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO	666	35	701	583	45	628
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	22	5	26	60	3	64
RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUÍDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE	688	39	727	643	49	692

Ventas

	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Construcción	4.063,6	4.325,6	-6,1	-4,5
Autopistas	429,0	381,4	12,5	13,0
Servicios	3.656,3	2.895,0	26,3	29,3
Otros	17,6	28,3	n.s.	n.s.
Total	8.166,5	7.630,3	7,0	9,0

Resultado bruto de explotación

	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Construcción	342,8	336,9	1,8	4,0
Autopistas	276,3	271,6	1,7	2,9
Servicios	321,5	313,4	2,6	15,0
Otros	-6,3	4,6	n.s.	n.s.
Total	934,3	926,6	0,8	4,8

Amortizaciones

Aumentan respecto al mismo periodo del año anterior (+6,7% en términos homogéneos) hasta situarse en 233 millones de euros.

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

	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Construcción	314,5	298,4	5,4	7,8
Autopistas	201,7	204,4	-1,3	-0,1
Servicios	194,7	203,1	-4,1	14,5
Otros	-10,0	1,9	n.s.	n.s.
Total	700,9	707,9	-1,0	4,0

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

Deterioros y enajenación de inmovilizado

Este epígrafe incluye, principalmente, plusvalías por venta de distintos activos; la compañía Danwood propiedad de Budimex (46 millones de euros), joint ventures de Amey (20 millones de euros) y la venta de un 8,65% de HAH a USS (40 millones de euros).

Resultado financiero

	dic-13	dic-12	Var (%)
Resultado financiero por financiación de proyectos de infraestructuras	-337,2	-297,9	-13,2
Resultado financiero por financiación ex proyectos.	-52,6	-32,0	-64,3
Rdo. fro. por financiación	-389,8	-329,9	-18,2
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable y resto de resultado financiero proyectos	0,1	-3,7	n.s.
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable y resto de resultado financiero ex proyectos	57,1	32,6	n.s.
Rdo. fro. por derivados y otros	57,3	28,9	n.s.
Resultado Financiero	-332,5	-301,0	-10,5

El resultado financiero aumenta un 10,5%, combinando:

El resultado financiero por financiación aumenta un 18%. Principalmente por el incremento del gasto financiero en proyectos de infraestructuras, por el mayor nivel de deuda asociado principalmente a los proyectos que entran en explotación (SH-130). El resto de sociedades también incrementa su gasto financiero, principalmente por la amortización acelerada de las comisiones de originación de los préstamos bancarios cancelados con las emisiones de bonos (16 millones de euros).

La evolución del resultado financiero por derivados y otros, está determinado por el impacto de la evolución positiva de la cotización de Ferrovial en los contratos de derivados que cubren los planes de retribución vinculados a la acción.

Resultados por puesta en equivalencia

	dic-13	dic-12	Var (%)
Construcción	-1,2	-1,4	-18,5
Servicios	14,2	10,8	31,2
Autopistas	65,2	42,4	53,8
Aeropuertos	296,6	222,7	33,2
Total	374,8	274,5	36,5

Las sociedades consolidadas por puesta en equivalencia aportan 375 millones de euros neto de impuestos (274 millones de euros en 2012), destacando la aportación de la autopista 407ETR (65 millones de euros) y de HAH (297 millones de euros), esta última incluye la plusvalía por la venta de Stansted (137 millones de euros).

Impuestos

La tasa impositiva efectiva, excluidos los resultados por puesta en equivalencia, se sitúa en el 34,0%.

Resultado neto

El Resultado neto sitúa en 727 millones de euros (692 millones de euros en 2012).

II.7 Balance de situación y otras magnitudes

	dic-13	dic-12
Activo no corriente	17.142	16.660
Fondo de comercio de consolidación	1.893	1.487
Activos intangibles	229	116
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	7.639	6.755
Inversiones inmobiliarias	37	35
Inmovilizado material	483	506
Inversiones en sociedades asociadas	3.562	4.322
Activos Financieros no corrientes	1.810	1.674
Cuentas a cobrar Proyectos de infraestructuras	1.341	1.334
Activos Financieros disponibles para la venta	1	1
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	317	148
Resto de cuentas a cobrar	152	192
Impuestos Diferidos	1.344	1.608
Derivados financieros a valor razonable	144	158
Activo corriente	5.678	5.570
Activos clasificados como mantenidos para la venta	2	2
Existencias	325	394
Clientes y otras cuentas a cobrar	2.202	2.198
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	1.635	1.642
Otros deudores	470	436
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	98	120
Tesorería e inversiones financieras temporales	3.130	2.967
Sociedades proyectos de infraestructuras	279	237
Caja restringida	41	25
Resto de tesorería y equivalentes	238	212
Resto de sociedades	2.851	2.730
Derivados financieros a valor razonable.	18	8
TOTAL ACTIVO	22.820	22.230
Patrimonio neto	6.074	5.780
Patrimonio neto atribuido a los accionistas	5.719	5.660
Patrimonio neto atribuido a los socios externos	355	121
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	503	356
Pasivos no corrientes	11.230	11.117
Provisiones para pensiones	107	105
Otras provisiones	1.350	1.166
Deuda financiera	7.496	6.996
Deuda financiera proyectos de infraestructuras	6.403	5.825
Deuda financiera resto de sociedades	1.093	1.171
Otras deudas	208	203
Impuestos diferidos	1.117	1.080
Derivados financieros a valor razonable	952	1.567
Pasivos corrientes	5.013	4.976
Deuda financiera.	1.303	1.229
Deuda financiera proyectos de infraestructuras.	1.228	1.168
Deuda financiera resto de sociedades.	75	61
Derivados financieros a valor razonable.	67	65
Deudas por operaciones de tráfico	3.254	3.267
Acreeedores comerciales	2.665	2.645
Pasivos por impuestos sobre sociedades	60	75
Otras deudas no comerciales	528	547
Provisiones para operaciones de tráfico	389	415
TOTAL PASIVO	22.820	22.230

Deuda neta consolidada

La posición neta de tesorería excluidos proyectos de infraestructura se sitúa en 1.663 millones de euros (1.484 millones de euros en diciembre 2012).

Esta evolución incluye la adquisición de la sociedad británica Enterprise en el mes de abril, por valor de 474 millones de euros, junto con inversiones adicionales por valor de 280 millones de euros, desinversiones por valor de 564 millones de euros y pago de dividendos por importe de 523 millones de euros.

Estos efectos se han visto compensados con los dividendos recibidos de los proyectos, por un importe de 489 millones de euros, (219 millones de euros de Aeropuertos, 242 millones de euros de Autopistas y 28 millones de Servicios) y por la generación de caja de las distintas Unidades de negocio.

La deuda neta de proyectos se sitúa en 7.015 millones de euros. La variación está motivada, principalmente por la inversión en las autopistas en construcción en Estados Unidos.

Esta deuda neta incluye 1.526 millones de euros de deuda neta relacionada con autopistas en construcción (NTE, LBJ y NTE 3A3B). También incluye 1.143 millones de euros relacionados con las autopistas radiales (R4 y OLR) que han solicitado el concurso de acreedores.

La deuda neta del Grupo se sitúa en 5.352 millones de euros.

	dic-13	dic-12
PNT sin proyectos infraestructura	1.663,5	1.483,5
Autopistas	-6.697,8	-6.238,1
Resto	-317,5	-356,5
PNT proyectos infraestructura	-7.015,4	-6.594,6
Posición neta de tesorería total	-5.351,9	-5.111,1

Rating corporativo

El pasado mes de agosto de 2011, las agencias de calificación financiera Standard&Poor's y Fitch, emitieron por primera vez su opinión sobre la calificación financiera de Ferrovial; en ambos casos dentro de la categoría de "Grado de inversión".

Standard&Poor's mejoró el rating de Ferrovial de BBB- a BBB el pasado 9 de mayo.

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

Dividendo 2013

El Consejo de Administración de la Sociedad, en su reunión celebrada el 28 de octubre de 2013, ha acordado distribuir a cuenta del dividendo del ejercicio 2013 el importe bruto de 0,40 euros por acción.

El pago de la citada cantidad se efectuó el 10 de diciembre de 2013.

Se prevé que el dividendo complementario que el Consejo de Administración proponga para su aprobación a la Junta General Ordinaria de Accionistas de 2014 sea de un importe bruto entre 0,25 y 0,30 euros por acción.

Emisión de bonos corporativos

En 2013 Ferrovial ha realizado dos emisiones de bonos corporativos.

En enero se realizó la emisión inaugural que tuvo una gran acogida en el mercado, la sobresuscripción fue de 11 veces. La emisión, por un importe de 500 millones de euros, se realizó a 5 años y se cerró a un precio de 240 puntos básicos sobre midswap, con un cupón del 3,375%.

El 28 de mayo se ha realizado una segunda emisión, de nuevo hubo un elevado interés la sobresuscripción alcanzó las 6 veces. La emisión, por un importe de 500 millones de euros, se realizó a 8 años y se cerró a un precio de 200 puntos básicos sobre midswap, con un cupón del 3,375%.

En ambos casos, los fondos obtenidos se han destinado a la amortización anticipada de deuda corporativa.

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

Año	Vencimientos Deuda corporativa
2014	53
2015	43
2016	20
2017	11
2018	501
2019	3
2020	0
2021 - 2030	506
2031 - 2050	3

II.8 Flujo de caja consolidado

	dic-13	Flujo de caja excluidas sociedades concesionarias	Flujo de caja sociedades concesionarias	Eliminaciones	Flujo de caja consolidado
RBE		569	365		934
Cobro de dividendos		489		-24	465
Fondo maniobra		39	-59		-20
Flujo operaciones sin IS		1.097	306		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		-44	-286		-330
Flujo de capital procedente de socios externos		0	269	-152	117
Pago dividendos		-523	-26	24	-525
Variación tipo de cambio		-47	151		104
Salida perímetro/mantenido vta./Pta. Equivalencia		-15			-15
Otros mov. de deuda (no flujo)		-49	-97		-146
Flujo de financiación		-678	12	-128	-794
Variación PNT		180	-421		-241
Posición neta inicial		1.484	-6.595		-5.111
Posición neta final		1.663	-7.015		-5.352

	dic-12	Flujo de caja excluidas sociedades concesionarias	Flujo de caja sociedades concesionarias	Eliminaciones	Flujo de caja consolidado
RBE		569	358		927
Cobro de dividendos		387		-24	363
Fondo maniobra		-12	-44		-56
Flujo operaciones sin IS		944	314	-24	1.234
Pago de impuestos		-30	-19		-50
Flujo operaciones		914	295	-24	1.184
Inversión		-320	-798	168	-949
Desinversión		893			893
Flujo de inversión		573	-798	168	-56
Flujo de actividad		1.486	-503	145	1.128
Flujo de intereses		-33	-286	0	-318
Flujo de capital procedente de socios externos		0	303	-168	135
Pago dividendos		-826	-25	24	-827
Variación tipo de cambio		6	56		62
Salida perímetro/mantenido vta./Pta. Equivalencia					
Otros mov. de deuda (no flujo)		-57	-63		-120
Flujo de financiación		-909	-14	-145	-1.068
Variación PNT		577	-517	0	60
Posición neta inicial		907	-6.077		-5.171
Posición neta final		1.484	-6.595	0	-5.111

Flujo de Caja Excluidos Proyectos de Infraestructuras

Flujo de operaciones

La evolución del flujo de operaciones excluidos los proyectos de Infraestructuras por segmentos de negocio en 2013 respecto a 2012 se muestra en la siguiente tabla:

Flujo de operaciones	dic-13	dic-12
Construcción	304	100
Servicios	359	495
Dividendos Autopistas	242	220
Dividendos Aeropuertos	219	145
Otros	-27	-16
Flujo de operaciones sin impuestos	1.097	944
Pago Impuesto de sociedades	-48	-30
Total	1.048	914

El ejercicio 2013 incluye cobros recibidos dentro del plan de pago a proveedores por un total de 129 millones de euros, principalmente en Servicios. En el ejercicio 2012 se incluyen los cobros recibidos por un total de 688 millones de euros (499 millones en la división de Servicios y 189 millones en Construcción) dentro del Plan de pago a proveedores en función del Real decreto 4/2012. En la partida "Otros" se incluye el flujo de operaciones de correspondiente a Corporación, las matrices de Aeropuertos y Autopistas.

A continuación, se muestra un detalle por negocios del flujo de Construcción y Servicios:

Construcción	dic-13	dic-12
RBE	329	324
Liquidación y regularización de provisiones por finalización de obras (no caja)	-73	-135
RBE Ajustado	256	189
Variación descuento de factoring	12	-86
Fondo de maniobra ex Budimex	23	114
Fondo de maniobra Budimex	13	-116
Flujo operaciones sin IS	304	100

Servicios	dic-13	dic-12
RBE	264	273
Cobro de dividendos	28	22
Variación descuento de factoring	0	-65
Pago de Pensiones Reino Unido	-17	-22
Fondo de maniobra Reino Unido	-6	-27
Fondo de maniobra ex Reino Unido	91	314
Flujo operaciones sin IS	359	495

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

	España	Reino Unido	Resto Servicios	SERVICIOS
RBE	133	122	8	264
Dividendos y otras devoluciones	15	13	0	28
Pago de pensiones	0	-17	0	-17
Var. fondo de maniobra	91	-6	0	84
F. de operaciones sin impuestos	239	112	8	359

En Autopistas, se incluye dentro del flujo de operaciones de 2013 un importe de 242 millones de euros procedente de dividendos y devoluciones de fondos propios de las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras de autopistas, cuyo detalle queda reflejado en la tabla adjunta.

Dividendos y devoluciones de capital	dic-13	dic-12
ETR 407	217	198
Autopistas irlandesas	10	14
Autopistas portuguesas	10	7
Autopistas griegas	3	0
Autopistas Españolas	1	1
Resto	0	0
Total	242	220

Flujo de inversión

La siguiente tabla muestra un detalle por segmentos de negocio del flujo de inversión sin incluir proyectos de infraestructuras, separando en cada una los desembolsos por inversiones acometidas y los cobros por desinversiones producidas.

dic-13	Inversión	Desinversión	Flujo de inversión
Construcción	-35	60	25
Servicios	-579	51	-528
Autopistas	-135	0	-135
Aeropuertos	0	453	452
Otros	-5	0	-5
Total	-754	564	-191

dic-12	Inversión	Desinversión	Flujo de inversión
Construcción	-33	7	-26
Servicios	-109	-6	-115
Autopistas	-173	0	-173
Aeropuertos	0	876	876
Otros	-5	16	11
Total	-320	893	573

En el flujo de inversión destacan las adquisiciones en Servicios de la compañía británica Enterprise, por un importe de 474 millones de euros, y de la sociedad chilena Steel Ingeniería, por un importe de 28 millones de euros; así como las ampliaciones de capital en Autopistas, la inversión en capital realizada en los proyectos de infraestructuras (autopistas americanas en construcción) y en Servicios (proyectos en Amey); y por otro lado, la inversión en inmovilizado material, principalmente en Servicios España.

Inversión en capital Autopistas	dic-13	dic-12
LBJ	-68	-65
NTE	-41	-39
NTE 3A&B	-13	0
SH-130	-13	-62
Autopistas españolas	0	-6
Total	-135	-173

En cuanto a las desinversiones de 2013, destaca Aeropuertos, por la venta del 8,65% de HAH por valor de 455,2 millones de euros en octubre de 2013, que se ve compensada por el pago realizado en 2012 de los costes asociados a desinversiones de años anteriores de HAH (2,5 millones de euros). En Servicios, la venta del 40% de las JV's de Amey por 43,8 millones de euros y la desinversión de Ecocat y Ctrasa por 7,4 millones de euros. Adicionalmente en diciembre de 2013, Construcción, a través de su filial Budimex, realizó la venta de la sociedad Danwood por un importe de 56,1 millones de euros.

Flujo de financiación

Dentro del flujo de financiación, se consignan como flujo de dividendos los pagos por este concepto tanto a los accionistas de Ferrovial (512 millones de euros) como a los minoritarios de Budimex (11 millones de euros).

Respecto a los dividendos pagados a los accionistas de Ferrovial, en enero de 2013 se realizó el pago por las retenciones realizadas a los accionistas por la distribución de dividendos realizada en diciembre de 2012, cifra que ascendió a 85 millones de euros. El pasado 23 de mayo se realizó el pago del dividendo complementario correspondiente a 2012, (0,25 céntimos por acción). El 10 de diciembre se ha realizado el pago del dividendo a cuenta correspondiente a 2013 (0,40 céntimos por acción).

Adicionalmente, destaca el pago neto de cobro de los intereses del año (-44 millones de euros), junto con el impacto del tipo de cambio (-47 millones de euros), que tiene su origen en la caja operativa de los negocios fuera de la zona euro y en posiciones en divisa mantenidas como operaciones de cobertura de parte de las inversiones futuras, así como otros movimientos de deuda no flujo (-51 millones de euros), donde se incluyen los movimientos contables de la deuda que no afectan al flujo, principalmente intereses devengados no pagados.

Flujo de Proyectos de Infraestructuras

Flujo de operaciones

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

	dic-13	dic-12
Autopistas	215	210
Resto	57	85
Flujo de operaciones	272	295

Flujo de inversiones

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

Flujo de Inversión	dic-13	dic-12
LBJ	-419	-378
North Tarrant Express	-219	-206
North Tarrant Express 3A3B	-45	0
SH-130	-5	-169
Autopistas portuguesas	-4	-12
Autopistas españolas	-3	-5
Chicago	-2	-4
Resto	0	0
Total Autopistas	-699	-774
Resto	-5	-24
Total proyectos	-704	-798

Flujo de financiación

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

El flujo de intereses corresponde a los intereses pagados por las sociedades concesionarias, así como otras comisiones y costes en estrecha relación con la obtención de financiación. El flujo por estos conceptos se corresponde con el gasto por intereses relativos al periodo, así como cualquier otro concepto que supone una variación directa de la deuda neta del periodo. Este importe no coincide con el resultado por financiación que aparece en la cuenta de pérdidas y ganancias, fundamentalmente por las diferencias existentes entre el devengo y el pago de intereses.

Flujo de intereses	dic-13	dic-12
Autopistas España	-64	-75
Autopistas EE.UU.	-137	-127
Autopistas Portugal	-41	-38
Resto autopistas	-15	-16
Total autopistas	-257	-256
Resto	-29	-30
Total	-286	-286

Adicionalmente, se incluye en el flujo de financiación el impacto que la variación del tipo de cambio ha tenido en la deuda nominada en moneda extranjera, que en 2013 ha sido positivo por 151 millones de euros, derivado fundamentalmente de la depreciación del dólar americano respecto al euro, lo que ha tenido un impacto significativo en la deuda neta de las autopistas americanas.

Finalmente, en la partida "Resto otros movimientos de deuda no flujo" se incluyen aquellos conceptos que suponen una variación de deuda contable, pero que no implican movimiento real de caja, como es el caso de intereses devengados no pagados, etc.

III. Gobierno Corporativo

De acuerdo con la legislación mercantil, el Informe Anual de Gobierno Corporativo forma parte de este informe de gestión. Dicho documento ha sido formulado por el Consejo de Administración y enviado a la Comisión Nacional del Mercado de Valores junto con el texto de este Informe de Gestión. Dicho documento desarrolla en detalle todos los componentes del Gobierno Corporativo de Ferrovial.

Sin perjuicio de lo anterior, a continuación se resumen los valores en los que se basa el gobierno corporativo de Ferrovial y sus elementos más destacables.

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

Del gobierno corporativo de Ferrovial cabe destacar los siguientes elementos:

- El Consejo de Administración está compuesto por **12 miembros, de los cuales la mitad son independientes, incluyendo un Consejero Coordinador (Lead Director)**, que realiza una contribución esencial al funcionamiento del órgano, canalizando las preocupaciones que le puedan transmitir los Consejeros Externos.
- **Los Consejeros son reelegidos cada tres años, frente al máximo de seis que marca la ley.** Esto permite que los accionistas validen cada poco tiempo su gestión.
- **La Comisión de Nombramientos y Retribuciones está formada únicamente por Consejeros independientes** y en ella, al igual que en la Comisión de Auditoría y Control, no hay Consejeros ejecutivos.
- La **Comisión de Auditoría y Control supervisa el proceso de elaboración de la información financiera, así como la eficacia de los sistemas de control interno de la Sociedad**, entre otras funciones. De manera voluntaria, Ferrovial elabora un informe con los resultados de las actividades de esta Comisión, que se presenta como Anexo I al presente documento, para que los accionistas puedan juzgar la creación de valor por parte de la misma.
- Por último, **Ferrovial analiza regularmente las mejores prácticas y normativa de buen gobierno en el ámbito nacional e internacional y valora su incorporación.** En el ejercicio 2013 cabe destacar, en particular, el incremento notable de la cantidad y calidad de la información puesta a disposición de los inversores.

IV. Retribuciones del Consejo de Administración y de la Alta Dirección

La información sobre las retribuciones al Consejo y la Alta Dirección se encuentra detallada en la Nota 29 de la Memoria de las cuentas anuales del ejercicio 2013, así como en el Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros.

A continuación se describen los criterios que se utilizan en Ferrovial para establecer las remuneraciones de los Consejeros Ejecutivos y de los miembros de la Alta Dirección:

- La retribución se compone de un componente fijo y de un componente variable, siendo el componente variable muy significativo.
- La retribución variable anual está vinculada en parte a la consecución de los objetivos corporativos del año. Estos objetivos son tanto de carácter cuantitativo, como cualitativo, estando los primeros ligados a la consecución de un determinado nivel de resultados del Grupo, materializado en determinadas métricas como, por ejemplo, Flujo de Caja, Resultado Bruto de Explotación, Resultado de Explotación, Resultado Neto etc., que reflejan las magnitudes prioritarias en la estrategia de Ferrovial.
- La retribución variable a largo plazo tiene por objeto el fomento de la fidelidad, la permanencia y la alineación con los objetivos a largo plazo de la compañía.

Dicho objetivo se cubre principalmente mediante la participación periódica en planes vinculados a la acción ligados a la consecución de determinadas métricas de rentabilidad, actualmente de entrega de acciones (y, con anterioridad, de opciones sobre acciones, de carácter oneroso para el beneficiario), sin que la implantación de estos planes conlleve ampliaciones de capital.

Respecto a los planes de incentivos a largo plazo, la entrega dependerá de la permanencia en la compañía durante un plazo de tres años (salvo circunstancias especiales) y de la obtención durante este periodo de maduración de unas tasas calculadas en función, por un lado, del flujo de actividad, por otro, de la relación entre el resultado bruto de explotación y los activos netos productivos y, para el plan 2013, también del retorno total para el accionista en relación con un grupo de comparación.

Se muestran a continuación la retribución percibida por los consejeros ejecutivos durante el 2013:

(Importes en miles de euros)					2013
RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS	Retribución Fija	Retribución Variable	Planes vinculados a acciones	Otros (*)	Total 2013
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	1.175	2.063	1.875	5	5.118
Joaquín Ayuso García	0	0	1.038	38	1.076
Iñigo Meirás Amusco	970	1.854	1.994	3	4.821
TOTAL	2.145	3.917	4.907	46	11.015

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

Por su parte, el importe devengado conjuntamente durante el ejercicio 2013 para el resto de los miembros de la Alta Dirección (miembros del Comité Dirección, Director de Auditoría Interna, Director de Comunicación y Responsabilidad Corporativa, Directora de Estrategia Corporativa) ha sido el siguiente:

RETRIBUCIONES DE LA ALTA DIRECCIÓN	(miles de euros)
	2013
Retribución fija	4.404
Retribución variable	5.165
Planes vinculados a acciones	8.101
Otros (*)	42
TOTAL	17.712

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

V. Medio ambiente ¹

La sostenibilidad ambiental es clave en la estrategia de Ferrovial. La compañía considera que retos globales como el cambio climático, la crisis energética o la pérdida de biodiversidad no solo deben abordarse con responsabilidad, como corresponde a una empresa global, sino que también pueden convertirse en una fuente de nuevas actividades de negocio.

Compromiso y estrategia

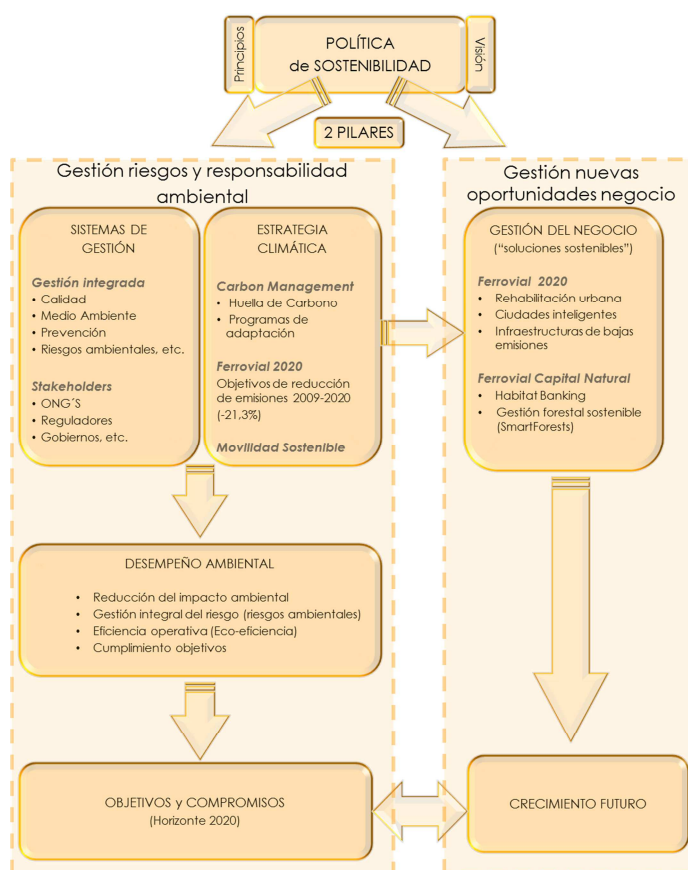
Ferrovial se ha comprometido con la reducción progresiva del impacto ambiental de sus actividades en todo el mundo, manteniendo un enfoque preventivo que permita gestionar de manera eficiente los riesgos ambientales. Este compromiso global se materializa en otros más específicos, orientados a medio y largo plazo, entre los cuáles ocupa una posición preponderante la

¹ Los datos numéricos presentados en este apartado son provisionales, informándose de los datos definitivos en el Informe Anual de Responsabilidad Social Corporativa de 2013, que la compañía edita con ocasión de la celebración de la Junta General de Accionistas.

reducción de la huella de carbono del Grupo en todas las actividades a escala global.

La estrategia ambiental de Ferrovial está enfocada en dos **prioridades**:

1. Gestión de los riesgos y la responsabilidad ambiental
2. Gestión nuevas oportunidades de negocio



Hitos 2013

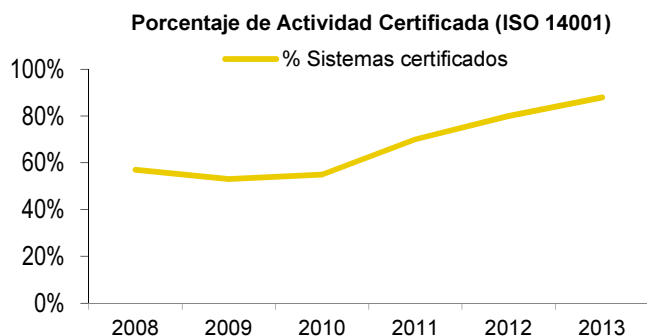
A continuación se describen los principales hechos que han tenido lugar durante el 2013 en relación a cada una de las dos prioridades estratégicas:

1. Gestión de los riesgos y la responsabilidad ambiental

1.1 Certificación ambiental

Todas las áreas de negocio de Ferrovial tienen implantados sistemas de gestión ambiental que superan los requisitos de la norma ISO 14001 y el Reglamento del sistema comunitario de gestión ambiental de la UE EMAS. Cuando así lo valoran los grupos de interés (clientes, gobiernos y otros), estos sistemas se someten a certificación por tercera parte. En 2013, el porcentaje de actividad amparada por sistemas certificados se incrementó

un 10% respecto a 2012, hasta alcanzar el **88%** de las ventas totales del grupo a escala global.



Ferrovial ha sido pionera en el desarrollo de sistemas de análisis y gestión de los riesgos ambientales, así como en la implementación de los requisitos de la Directiva Europea de Responsabilidad Ambiental. Estos sistemas tienen su base en un continuo seguimiento de los centros de producción: en 2013 se llevaron a cabo **1.582** auditorías internas de calidad y medio ambiente (un 22% más que en 2012), en un total de **700** centros. Ello ha permitido a la compañía, entre otras cosas, reducir prácticamente a cero el nivel de infracciones de la normativa ambiental: durante el último año, las sanciones impuestas por esta índole se redujeron hasta **8.115€**². Esta actividad de seguimiento se complementa con visitas de asesoría técnica llevadas a cabo por los servicios centrales; en 2013 tuvieron lugar más de **2.100** visitas de esta naturaleza.

1.2 La anticipación a las tendencias regulatorias, basada en una relación estrecha y de mutuo beneficio con los legisladores y reguladores

Ferrovial participa de forma activa en procesos regulatorios y legislativos, aportando su experiencia y el conocimiento técnico sobre las materias objeto de regulación. Ello permite anticipar los impactos sobre las distintas áreas de negocio, así como aprovechar las oportunidades que una legislación ambiental exigente ofrece para empresas de vanguardia.

1.3 La relación fluida y colaborativa con los grupos de interés relevantes en el ámbito de la sostenibilidad

Ferrovial mantiene relaciones próximas y estables con los portavoces de la sociedad civil y los principales grupos ecologistas, buscando puntos de encuentro para la colaboración y el beneficio mutuo a largo plazo (p.e. WWF, Global Trade Forest, SEO-BirdLife, etc). Asimismo, se preocupa de mantener una relación fluida y muy proactiva con analistas e inversores, respondiendo a los asuntos claves de la agenda global para el desarrollo sostenible, lo que ha permitido mantenernos durante **12 años consecutivos** en los índices mundial y europeo de DJSI (Dow Jones Sustainability Index), y liderar el Carbon

² Menos de un 0,0001% de la facturación anual; en su práctica totalidad en España y, en general, derivadas de aspectos formales en procesos de autorización administrativa.

Disclosure Project en los sectores donde está presente (**99 puntos sobre 100**, en CDLI -Carbon Disclosure Leadership Index-, y rating **"A"** en CPLI -Carbon Performance Leadership Index), pasando asimismo a formar parte del selectivo CDP's Global Supply Chain.

1.4 Una gestión proactiva de la huella de carbono

El programa "*Ferrovial 2020*" se inició en 2010 con el objeto de profundizar en el conocimiento de los riesgos y oportunidades vinculados al cambio climático, destacando no solo los potenciales impactos sobre los activos de la compañía en zonas sensibles (a través del "*Plan Adapta*", una experiencia pionera desarrollada en colaboración con la Oficina de Cambio Climático del Gobierno de España), sino también los derivados de las tendencias regulatorias y las oportunidades que estas tendencias encierran (ver más adelante). El programa "*Ferrovial Movilidad*", centrado en la reducción de las emisiones derivadas del transporte de las personas que trabajan en la compañía, así como de los usuarios que utilizan las infraestructuras gestionadas en todo el mundo, coadyuva a reducir el impacto climático de las actividades de Ferrovial.

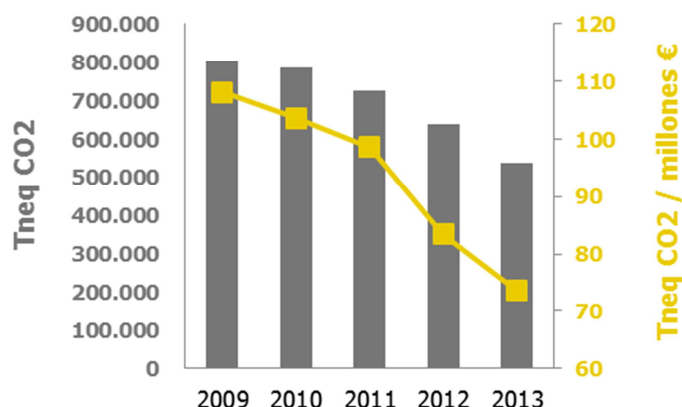
Desde 2008 se calcula la huella de Carbono de Ferrovial, actualmente con un alcance del 100% de las actividades a escala global tanto para las emisiones directas (scope 1), como indirectas (scopes 2 y 3). El cómputo de las emisiones se somete a una verificación externa con carácter anual. Asimismo, se han establecido compromisos a largo plazo: **-21,3%** de reducción de las emisiones en el horizonte 2020, sobre el año base 2009³.

En el período 2009-2013 Ferrovial redujo su huella de carbono en **-31,9%**⁴. Descontado el efecto de la crisis económica y su impacto en las actividades de construcción y servicios en España (especialmente por la menor gestión de residuos; las emisiones difusas de los vertederos constituyen más del 18% de las emisiones totales del Grupo), la reducción sería equivalente al **-14,8%** en este período, lo que sitúa la tendencia en un nivel de cumplimiento del **-28%** en 2020.

³ En términos de intensidad de carbono, esto es, según el ratio [emisiones en Tonneq de CO₂ / ingresos en millones de euros]

⁴ Cifras provisionales, pendientes de la incorporación de Amey (UK) y la recientemente adquirida Enterprise. Sometidos a una posterior verificación externa y ajustes finales. Medidas en términos de intensidad de carbono, esto es, según el ratio [emisiones en Tonneq de CO₂ / ingresos en millones de euros]

Evolución de las emisiones GEI

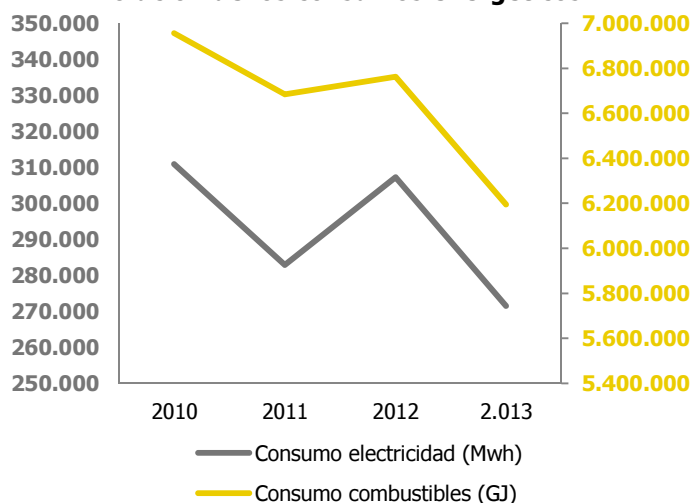


1.5 La eco-eficiencia y la eficiencia energética como instrumentos para la reducción de los impactos de forma económicamente viable.

La eficiencia en el uso de la energía y los recursos naturales, así como la reducción de emisiones y vertidos, son una prioridad en los centros de producción, pero también una fuente para la innovación y el desarrollo de soluciones que después Ferrovial puede ofrecer a sus clientes y usuarios.

En 2013 los centros de producción generaron 768.102 m3 de residuos no peligrosos, en línea con el año anterior. La producción de residuos peligrosos e industriales se redujo a 1.372 ton (muy inferior a la de 2012, en gran medida por la excepcionalidad de ciertos contratos de Amey en Reino Unido). Por otra parte, y en consonancia con la estrategia de cambio climático, el consumo de combustible en fuentes estacionarias y móviles se redujo un **8,7%** respecto de 2012, alcanzando un total de 1.713.901 MWh, y la compra de electricidad un **11,6%** (271.463 MWh).

Evolución de los consumos energéticos



En 2013, Ferrovial invirtió en torno a **52 millones de euros** en infraestructura y tecnologías ambientales, directamente

relacionadas con la eficiencia en el uso de recursos, así como con la reducción de impactos y la contaminación.

1.6 Una visión proactiva de la conservación de la biodiversidad

El programa "*Ferrovial, Capital Natural*" se inició en 2010 con el objeto de profundizar en nuevas fórmulas para medir el impacto de las actividades de la compañía sobre la biodiversidad y mejorar la corrección de estos impactos, así como para estudiar nuevas oportunidades vinculadas a la conservación del capital natural. Como parte de este programa estratégico, Ferrovial firmó en 2013 el Pacto Empresa y Biodiversidad con el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente del Gobierno de España.

Ferrovial es consciente del impacto de algunas de sus actividades en el medio natural. En este sentido, la compañía se ha propuesto como objetivo para el año 2016, desarrollar un esquema de evaluación cuantitativa del impacto sobre el capital natural, que alcance como mínimo el 100% de la actividad de Construcción e Infraestructuras, donde estos impactos son más relevantes. Asimismo, se han desarrollado fórmulas innovadoras para mitigar estos efectos en dichas áreas de negocio, aprovechando los avances técnicos y científicos que la compañía ha promovido, desde hace más de una década, en el ámbito de la restauración ecológica de infraestructuras.

Por último, durante 2013 se ha profundizado en la compensación de los daños sobre la biodiversidad que no pueden mitigarse in situ, después de agotar las medidas de evitación y restauración de hábitats, mediante mecanismos de *offsetting* (fundamentalmente en EE.UU.).

2. Gestión nuevas oportunidades de negocio

En los últimos años Ferrovial ha fortalecido sus capacidades para ofrecer servicios e infraestructuras que respondan a retos globales como el cambio climático, la crisis energética o la pérdida de biodiversidad. La finalidad en este ámbito es crear valor a largo plazo, contribuyendo a que Ferrovial sea considerada como un socio estratégico de los gobiernos en los países donde operamos, ofreciendo alternativas que les ayudan a cumplir sus objetivos globales en materia de medio ambiente.

En este proceso se han consolidado modelos de negocio inspirados por los principales retos ambientales: servicios de eficiencia energética, *Ciudades Inteligentes*, producción de energía eléctrica a partir de biogás, etc. Asimismo, se ha iniciado el desarrollo de otros nuevos, como la renovación de viviendas y edificios de terciario a gran escala, con criterios de eficiencia energética; en este sentido, Ferrovial ha liderado la influencia del sector para el desarrollo de un marco legal que facilite estos proyectos a gran escala, en el marco de la plataforma GTR (Grupo de Trabajo por la Rehabilitación; <http://www.qbce.es/gtr>).

Por último, en el ámbito del programa "Ferrovial, Capital Natural", se ha profundizado tanto en la generación de conocimiento como en el análisis del papel que la compañía debe jugar en la conservación del capital natural, en colaboración con el CI3 (Centro de Infraestructuras Inteligentes), el Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT) y otros centros de investigación. En el contexto de este programa, se ha desarrollado el proyecto *SmartForest*, un modelo de negocio que, bajo determinadas condiciones, permitiría financiar la conservación de la biodiversidad con capital privado. En este modelo, que integra los servicios energéticos con la gestión forestal sostenible, Ferrovial trabaja conjuntamente con FSC (Forest Stewardship Council).

VI. Innovación ⁵

Compromiso y estrategia

Ferrovial considera la innovación una herramienta estratégica para dar respuesta a los desafíos globales a los que se enfrenta el mundo de las infraestructuras. En este sentido, la actividad de innovación de Ferrovial se centra en **desarrollar tecnologías aplicadas a la construcción de infraestructuras, el transporte, los servicios municipales, el agua, la eficiencia energética y la sostenibilidad medioambiental**, con el fin de resolver la gestión de operaciones complejas y ofrecer soluciones diferenciales para los clientes.

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

La estrategia de innovación abarca tres niveles:

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

El gobierno de la innovación se ejecuta a través del Grupo Global de Innovación que, presidido por el Director General de Sistemas e Innovación, cuenta con representantes de todas las líneas de negocio de la compañía a través de sus Directores de

Innovación junto con funciones clave de Recursos Humanos, y cuya responsabilidad es desarrollar la estrategia de innovación, coordinar programas globales, compartir información sobre proyectos singulares y mejores prácticas y contribuir al afianzamiento de la cultura de innovación.

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

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

- El Centro de Innovación de Infraestructuras Inteligentes (CI3) basado en el modelo de "Triple Hélice" (industria - Ferrovial-, academia -Universidad de Alcalá-, y administración pública -Junta de Comunidades de Castilla La-Mancha) para el desarrollo de tecnologías de información aplicadas a la gestión de infraestructuras.
- Los departamentos de I+D+i especializados en agua (depuración de aguas residuales urbanas e industriales, y desalación mediante ósmosis inversa) y en la gestión de residuos (procesos en depósitos controlados, tratamiento de lixiviados, y valorización material y energética de residuos).
- Los centros de competencia internos dedicados a la gestión de activos, los sistemas inteligentes de transporte, las ciudades, el medio ambiente y las infraestructuras, cuyo objetivo es optimizar la gestión de sus procesos a través de mejores prácticas y la implantación de soluciones innovadoras.
- Las oficinas técnicas en las distintas unidades de negocio para el diseño y desarrollo de nuevas tecnologías y procesos.
- Los acuerdos con las más de 30 universidades y centros tecnológicos buscando el conocimiento especializado, y en particular el convenio con el Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT) centrado en la investigación en la eficiencia energética de las infraestructuras.
- La colaboración en programas de desarrollo de proyectos emprendedores como el IBM Smartcamp, Pasion>ie, o Spain Startup con el objetivo de identificar el talento, descubrir nuevas y mejores maneras de competir y llevarlas al mercado.

En síntesis, los principios de la estrategia de innovación son:

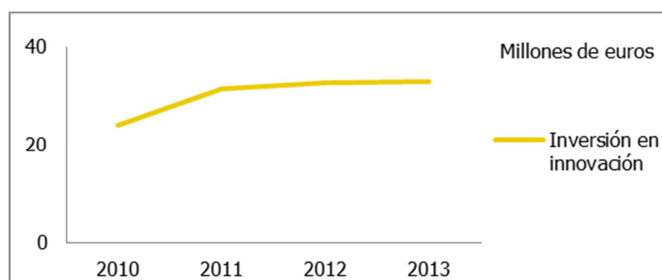
- Orientación a clientes, y énfasis en la implantación de soluciones.
- Foco en las áreas prioritarias de innovación definidas.

⁵ Los datos numéricos presentados en este apartado son provisionales, informándose de los datos definitivos en el Informe Anual de Responsabilidad Social Corporativa de 2013, que la compañía edita con ocasión de la celebración de la Junta General de Accionistas.

- Fomento de una cultura de innovación entre los empleados.
- Creación y desarrollo de un ecosistema de innovación abierta.
- Mejora constante del proceso de innovación.

Hitos 2013

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



A continuación se describen los principales proyectos del año en los que han participado las diferentes áreas de negocios:

Construcción

Ferrovial Agromán ha liderado en 2013 el proyecto **SOFA** consiste en el desarrollo de un sistema de control y monitorización de infraestructuras desarrollado en el contexto del Programa INNPACTO, financiado parcialmente por el Ministerio de Economía y Competitividad (MINECO). La plataforma integra la información proveniente de sistemas sensores inalámbricos heterogéneos y permite el proceso y análisis en tiempo real de los datos registrados, con el fin de contribuir a la optimización de la operación de infraestructuras. El objetivo de Ferrovial Agromán en este proyecto es ser capaz de ofrecer a sus clientes el valor añadido de incluir la inteligencia de las infraestructuras en la fase de diseño y construcción, de manera que dichas infraestructuras dispongan del equipamiento necesario para su gestión inteligente como un elemento más, integrado durante la construcción de las mismas. Las pruebas de campo se han realizado durante 2013, fundamentalmente en varios puntos de la autopista Terrassa-Manresa al Norte de Barcelona, explotada por la concesionaria AUTEMA. En esta localización se han instalado sensores de control de calidad del aire, sensores acústicos, sensores de control de fisuras del hormigón y sensores de conteo y clasificación de vehículos, y cámaras para el control de pasos de fauna.

En el área de las "Smart Cities" cabe destacar el proyecto **CIUDAD2020** que promueve el diseño de un nuevo paradigma de ciudad, basado en cinco aspectos: la ciudad conectada al internet del futuro, la eficiencia energética, la movilidad y transporte sostenibles, el medio ambiente y el comportamiento del ciudadano ante los retos de los Objetivos 20-20-20 para los próximos años, que son: Reducción de un 20% de emisiones, producción de un 20% de energía renovable y mejora de un 20% de la eficiencia energética. Ferrovial Agromán es responsable del

paquete de trabajo de eficiencia energética y participa en los de transporte y medio ambiente con la colaboración de CI3 de Ferrovial, la Universidad de Alcalá y el Centro de Domótica Integral de la UPM (CeDInt). Durante el año 2013, CIUDAD2020 la actividad del proyecto ha llegado a su fase decisiva: se han definido los primeros servicios de energía, transporte y medio ambiente, se han realizado las primeras pruebas de los dispositivos diseñados, e incluso de algunos servicios, en entornos reales de experimentación, se ha avanzado en la definición de la arquitectura del sistema y se ha presentado en varios foros, como el congreso Greencities y Sostenibilidad en Málaga, obteniendo el apoyo de las ciudades de Santander, Málaga y Zaragoza.

Autopistas

El proyecto más relevante para el negocio de las autopistas que se ha estado desarrollando durante 2013 es **SATELISE®**, un prototipo de plataforma tecnológica que facilita una nueva forma de pago de peaje en autopistas y autovías, mediante una aplicación para terminales móviles y servicios GPS en teléfonos inteligentes, habilitando además servicios interactivos de valor añadido entre el usuario y el titular u operador de la infraestructura. El sistema habilita la aplicación de tarifas más ajustadas para el usuario, dado que permite cobrar por el número exacto de kilómetros recorridos, y es una alternativa más barata a la instalación de infraestructura de pódicos. En 2013 se han desarrollado nuevas funciones del sistema que permiten perfeccionar sus prestaciones y se han realizado pruebas en entornos exigentes. La fiabilidad de la plataforma software **SATELISE®** ha sido probada ya en más de 10.000 tránsitos realizados hasta la fecha. En los próximos meses se prevé implantar proyectos pilotos en concesiones de autopistas de CINTRA bajo condiciones reales de tráfico y facturación.

Servicios

Respecto a los proyectos en colaboración con el Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT), durante 2013 se terminaron las fases de investigación de los proyectos **City Lights**, encaminado a obtener un mapa lumínico rápido y preciso del alumbrado urbano, y **Building Scanning**, que ha desarrollado una plataforma móvil para recoger y analizar las imágenes de los edificios y poder determinar los principales puntos de interés para la rehabilitación. Ambos prototipos han despertado un elevado interés por lo que Ferrovial Servicios ha apostado por su industrialización, etapa que comenzó a finales del 2013 y que ha sido encomendada a CI3 de Ferrovial como centro experto. El ahorro energético esperado es de más del 20% en servicios integrados.

En el ámbito de la eficiencia energética se enmarca **TEDS4BEE** (Test of Digital Services for Buildings Energy Efficiency), un proyecto colaborativo europeo liderado por Ferrovial Servicios en el cual participan CI3 de Ferrovial como coordinador técnico, Amey como líder del clúster del Reino Unido, FBSerwis en Polonia y otros ocho socios pertenecientes a seis países europeos. Su

objetivo es adaptar, desplegar y validar en 16 edificios públicos europeos el Servicio Digital **EMMOS** (Energy Management and Monitoring Operational System). EMMOS permite recoger, almacenar y analizar datos de consumo energético así como otros que afectan a dicho consumo. EMMOS es una aplicación propiedad de Ferrovial desarrollada por un equipo multidisciplinar que incluye a Ferrovial Servicios, Amey, Ferrovial Corporación y CI3. Las adaptaciones ya han sido llevadas a cabo y el despliegue a nivel europeo del Servicio Digital en los edificios ya ha comenzado. En el apartado de reconocimientos, TEDS4BEE, la plataforma EnerTIC para la eficiencia energética mediante el uso de las TICS, entregó a EMMOS el premio al mejor proyecto innovador en la categoría de Smart Building.

Aeropuertos

Dentro de la unidad de negocio de Aeropuertos, **PowerFloor**, el proyecto ganador de la primera edición de los Ferrovial Innovation Awards ha pasado las fases de evaluación y diseño y será próximamente instalado en la T3 del aeropuerto de Heathrow. El sistema aprovecha el paso de los pasajeros en un pasillo (18 metros) para la generación de energía y, a través de su representación gráfica, mejorar la experiencia del usuario.

VII. Capital humano

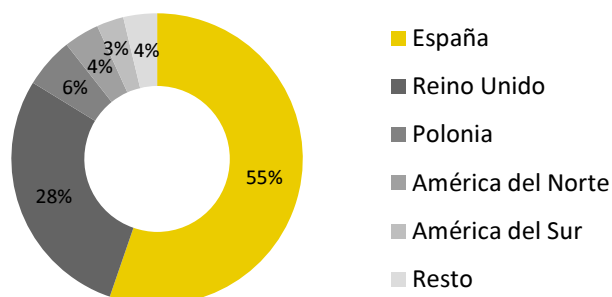
Estrategia

Ferrovial tiene como compromiso con sus empleados el desarrollo de un modelo integrador que garantice la fortaleza de los distintos negocios y potencie las capacidades de sus profesionales.

La **combinación de talento y compromiso** de los profesionales de Ferrovial constituye uno de los pilares de su éxito como líder mundial en la gestión de infraestructuras. Y por ello, **fomentar el desarrollo profesional** de todas las personas que conforman la compañía, junto con la **gestión transversal del talento y la internacionalización del perfil de nuestros empleados**, constituyen sus prioridades estratégicas, en un marco que garantice la **igualdad de oportunidades sobre la base del mérito**.

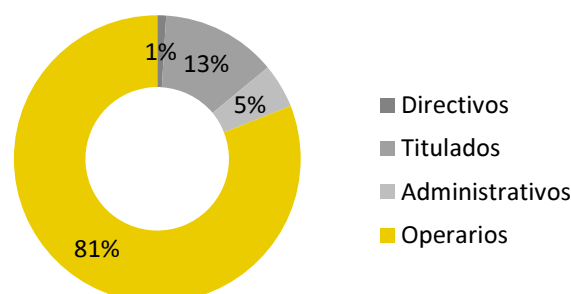
Características de la plantilla

Ferrovial cuenta a cierre de 2013 con **una plantilla de 66.088 empleados**. La plantilla tiene una edad media de 43,18 años con una antigüedad de 8,89 años en la empresa. El 45% desempeña su actividad fuera de España. La distribución por países es la siguiente:



El 16% de los empleados tiene jornada parcial. En relación a la tipología de contrato, el 82% es contrato indefinido.

Distribución por categoría profesional:



Hitos 2013

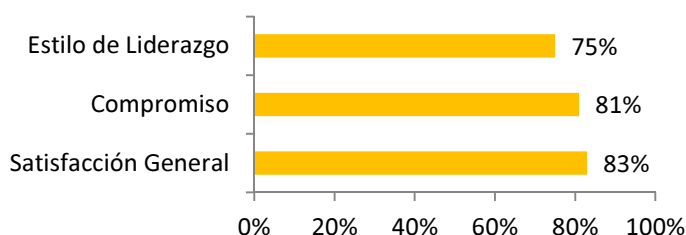
A continuación se describen los principales hechos en los que se han materializado las cuatro prioridades estratégicas en la gestión del capital humano:

1. Respecto al **compromiso con los empleados**, los principales hitos del año en los que se materializan las anteriores prioridades estratégicas son los siguientes:
 - Por cuarto año consecutivo, **Ferrovial** ha conseguido la **certificación Top Employers (empleador de referencia)**, que otorga anualmente CRF Institute. La certificación de Top Employers avala que la compañía ha puesto en marcha políticas y procesos que garantizan la atracción y retención del mejor talento, promoviendo al mismo tiempo un buen clima laboral. En España, la compañía ha recibido el **Randstad Award 2013**, que reconoce a la compañía como una de las tres empresas más atractivas para trabajar dentro del sector de las infraestructuras.
 - El 77% de los empleados que han cumplimentado la encuesta de clima, recomendarían Ferrovial como una buena empresa para trabajar, lo que significa que **8 de cada 10 empleados recomendaría Ferrovial como una buena empresa para trabajar**. Este dato viene respaldado por el incremento del 27% en las

candidaturas recibidas en este ejercicio, 319.727 candidaturas, para las 5.299 publicaciones de ofertas.

253.997 visitas con 2.889 participantes y 2.936 publicaciones.

- En 2013 se ha consolidado la Encuesta de **Clima Laboral** como una palanca para la gestión del compromiso de nuestros empleados. El alcance de la encuesta es de 14.042 profesionales y la participación ha sido del 52%. El porcentaje medio de respuestas favorables de las personas encuestadas ha sido del 70%. A continuación se exponen tres dimensiones analizadas con su el porcentaje de satisfacción alcanzado:



Del análisis de los resultados se han presentado 177 iniciativas enfocadas, entre otras, a la mejora de los procesos de promoción, la transversalidad del conocimiento y la internacionalización del talento.

2. La Compañía además de pulsar la opinión de sus trabajadores a través de la Encuesta de Clima, **facilita las herramientas y los canales adecuados para fomentar el intercambio del conocimiento y el desarrollo profesional.**

- La **Universidad Corporativa de Ferrovial** es un claro exponente y referente como vía para generar valor a nuestros profesionales y a la Organización en su conjunto desde sus inicios en el año 2007. El carácter internacional y los programas realizados con las principales escuelas de negocio hacen destacable este proyecto, por sus aulas han pasado este año cerca de 3.000 participantes, de los cuales aproximadamente el 10% provienen de fuera de España. Las aproximadamente 52.000 horas de formación transversal y en competencias directivas que se imparte en la Universidad Corporativa se complementan con la inversión de formación técnica que realiza cada división y filial alcanzando un total de más 1.200.000 horas.
- Este año con el objetivo de facilitar nuevos canales de intercambio del conocimiento y adaptándose a los cambios en la forma de relacionarse y trabajar de nuestros empleados, se ha puesto en marcha la red social interna de trabajo, denominada COFFEE (Collaboration for Ferrovial Employees). Este **espacio de colaboración permite conectar a los profesionales de Ferrovial, compartir experiencias profesionales y generar vínculos entre los empleados.** En su primer año, se han producido

3. Entre las prioridades de la compañía está la **gestión transversal del talento y la internacionalización del perfil de nuestros empleados** y para ello Ferrovial está trabajando en mecanismos de identificación de profesionales con potencial para ofrecerles oportunidades de desarrollo enfocado a través de formación, movilidad, el mentoring, etc.

- Ferrovial ha alcanzado la consolidación del proceso de **evaluación 360° Feedback** dirigido al colectivo directivo y a los profesionales con reporte directo al colectivo directivo. Este proceso es bienal y este año se ha realizado al Comité de Dirección que recibe una media de 15 evaluaciones entre su superior, pares y colaboradores.
- El **proceso de evaluación y desarrollo** estandarizado por la Dirección de Desarrollo, tiene un alcance de 5.060 empleados. Los resultados de esta edición han alcanzado una media 76,3 sobre 100, lo que representa una mejora de dos puntos sobre lo anterior suponiendo un claro ejemplo del esfuerzo de inversión de desarrollo realizado por la organización; y ha permitido identificar en torno a 2.000 acciones de desarrollo y en torno a 7.000 cursos de formación.
- Revisión del talento de más de 700 personas con resultado de 264 sucesores identificados para 133 posiciones directivas analizadas**

Uno de los procesos más diferenciadores y garante de la adecuada cobertura de vacantes en posiciones clave de la compañía es el **Plan de sucesiones**. El objetivo de este plan es asegurar que la organización cuenta con los profesionales con las competencias necesarias y en el momento preciso para dar respuesta a posibles vacantes entre los miembros del equipo directivo. En el año 2013 se han analizado 133 posiciones directivas, con una revisión del talento de más de 700 personas, que ha dado como resultado la identificación de 264 sucesores con los que se trabaja de forma enfocada con el objetivo de desarrollar los valores, competencias, conocimientos y experiencias para que el sucesor identificado pueda asumir la posición directiva con éxito. Uno de los aspectos más relevantes es la transversalidad de las candidaturas entre divisiones, que ha sido de un 28,4%, 4 puntos sobre la edición anterior.

- Para posiciones no directivas, la compañía cuenta con **Programas de Identificación de Talento**, con el objetivo de crear cantera e identificar aquellos profesionales con mayor potencial, para, a través de un plan de desarrollo específico, potenciar su desarrollo con el objetivo de contar con profesionales que puedan dar

respuesta a las necesidades de negocio presentes y futuras. Por este programa han pasado desde su lanzamiento más de 500 profesionales.

4. Ferrovial mantiene un compromiso, tal y como se establece en el Código de Ética Empresarial, de establecer las condiciones que aseguren que todos los empleados disfrutarán **de iguales oportunidades para el desarrollo de su carrera profesional sobre la base del mérito**. Este compromiso viene respaldado por los siguientes hechos:

- Ferrovial ha obtenido el **Distintivo de Igualdad para la Empresa a Ferrovial S.A. vigente hasta el ejercicio 2016**.
- Dentro del **plan de Igualdad** de la compañía firmado con los máximos organismos de las representantes sindicales de los sectores en los que opera la compañía, y con una vigencia de 5 años, se recogen 17 medidas que se han ido implantando desde su aprobación. Entre ellas destacan las medidas contenidas en el **Plan Concilia**, como la ampliación del descanso por maternidad de dos semanas más a lo recogido en la legislación española, flexibilidad horaria y períodos sabáticos ajustados a las necesidades de la plantilla.
- El **porcentaje de mujeres en la compañía es del 28,2%**. Del total del colectivo directivo el 14% son mujeres. Se adjunta gráfico con la distribución de género por negocio.

	2013		Porcentaje de mujeres
Corporación	340	0,51%	41,8%
Construcción	12.066	18,26%	12,5%
Autopistas	916	1,39%	32,1%
Aeropuertos	30	0,05%	33,3%
Servicios	52.705	79,75%	31,7%
Inmobiliaria	31	0,05%	35,5%
Total	66.088	100,00%	28,2%

- La **representación femenina en los órganos de gobierno de Ferrovial**, entendidos éstos como el Consejo de Administración y el colectivo formado por el Comité de Dirección y Direcciones Corporativas es del **12%**.

VIII. Principales riesgos e incertidumbres

Ferrovial está expuesta a una diversidad de factores de riesgos inherentes, derivados de los países en los que desarrolla su actividad y de la naturaleza de los sectores en los que opera. Para su gestión, se dispone de un proceso de identificación y valoración de riesgos, denominado **Ferrovial Risk Management (FRM)**, supervisado por el Consejo y el Comité de

Dirección e implantado en todas las líneas de negocio. Este proceso permite anticipar los riesgos para, una vez analizados y valorados en función de su posible impacto y probabilidad de ocurrencia, tomar las medidas de gestión y de aseguramiento más idóneas atendiendo a la naturaleza y ubicación del riesgo.



En el apartado E del Informe Anual de Gobierno Corporativo se detallan los principales riesgos materializados en el ejercicio y las circunstancias que los han motivado.

Los principales riesgos objeto de seguimiento y gestión por el proceso FRM son, entre otros, los siguientes:

VIII.1 Riesgos estratégicos

Se analizan los factores de riesgo relacionados con el mercado y el entorno en el que cada negocio se desenvuelve; los que pudieran derivarse del marco regulatorio vigente, de las alianzas con socios y los asociados a la organización de la compañía y a la relación con los agentes externos. Así, se presta especial atención a los siguientes riesgos:

Riesgos regulatorios: Especialmente las actividades de Aeropuertos y Autopistas están sujetas a una regulación más o menos exhaustiva en función del país en el que se desarrolla la actividad. La regulación puede afectar tanto a los ingresos del negocio como a la forma de gestionar los activos, en el caso concreto de los aeropuertos británicos regulados la administración establece el régimen tarifario por quinquenios.

En este sentido, existe una constante vigilancia de los procesos regulatorios que afectan a estas actividades tratando no sólo de gestionar los posibles factores de riesgo, sino también aprovechar las oportunidades de negocio que pudieran derivarse de los nuevos marcos reguladores.

Riesgo país: Se presta especial atención a los riesgos económicos, jurídicos y sociales relacionados con los países en los que se ubican las inversiones, especialmente al riesgo de

rescate de concesiones de infraestructuras sin contraprestación económica y al riesgo de desprotección jurídica de los derechos legales y contractuales de la compañía.

A este respecto, la estrategia de Ferrovial se desarrolla principalmente en países del área OCDE, donde se consideran estables y solventes las condiciones políticas y socioeconómicas, así como las garantías jurídicas. Así, más del 90% de la actividad de la compañía se concentra en Reino Unido, España, Estados Unidos, Polonia y Canadá.

Igualmente, un detallado análisis de los riesgos relacionados con el país en el que se va a ubicar una inversión, permite mitigar los riesgos detectados mediante las oportunas cláusulas contractuales que garantizan la inversión realizada.

Por otro lado, las Direcciones corporativas y las áreas de negocio mantienen permanente contacto con los grupos de interés del entorno en el que se opera, al objeto de atender a sus expectativas y anticipar cambios que pudieran afectar a las inversiones de la compañía.

Riesgos de mercado: Se presta especial atención a los riesgos relacionados con:

- Reducciones de la demanda de los bienes y servicios que Ferrovial suministra, ya sea por contracción de la capacidad financiera de los clientes públicos y privados o por cambios en la demanda derivados de factores sociales o políticos. Así, la reducción de la capacidad económica de la población puede impactar negativamente sobre los tráficos de la actividad de autopistas.
- Entorno competitivo en los mercados objetivo. La contracción del mercado de construcción y gestión de infraestructuras en los países del sur de Europa, principalmente a consecuencia de las restricciones presupuestarias de las administraciones públicas, ha provocado un movimiento de las empresas competidoras hacia mercados con mayor estabilidad financiera y capacidad de inversión, en los que Ferrovial compite. Esta circunstancia puede incrementar el número de competidores en estos mercados y, por tanto, la presión sobre los precios ofertados.

Las Direcciones de desarrollo de negocio de las diferentes líneas de actividad están enfocadas a la búsqueda constante de nuevos mercados en los que explotar las ventajas competitivas de la compañía con las suficientes garantías de seguridad y estabilidad.

En el punto VIII.4 "Riesgos Financieros" se detallan las medidas de seguimiento y control de los riesgos de mercado relacionados con el tipo de cambio, tipo de interés, inflación y renta variable.

VIII.2 Riesgos operativos

Siguiendo la cadena de valor de cada negocio, se analiza la posible aparición de riesgos asociados a los procesos de venta, cobro y relación con los clientes; de compra, pago y relación con

proveedores; y a los diferentes tipos de activos y factores de producción. Entre todos estos riesgos potenciales, se presta especial atención, entre otros, a:

Riesgos de calidad: Riesgos relacionados con deficiencias o retrasos en la prestación de servicios suministrados a clientes y usuarios.

Todas las áreas de negocio tienen implantados sistemas de gestión de la calidad. A través de estos sistemas se lleva a cabo un seguimiento continuo de los indicadores clave, que miden los niveles de calidad de la obra entregada (Construcción) o del servicio prestado al usuario (Servicios, Autopistas y Aeropuertos) con el objeto de establecer medidas preventivas y actuaciones tempranas que reduzcan la probabilidad de que se materialice el riesgo.

Riesgos medioambientales: Riesgos derivados de actuaciones que pudieran impactar significativamente en el medio ambiente, principalmente como resultado de la ejecución de obras, la gestión o tratamiento de residuos, la operación de infraestructuras de transporte y la prestación de otros servicios. Se considera un riesgo especialmente relevante en las actividades de Servicios (fundamentalmente en las instalaciones de gestión de residuos) y, en menor medida, en Aeropuertos y en Autopistas.

Existen procedimientos específicos para gestión del riesgo ambiental implantados en las áreas de negocio, orientados hacia la identificación y evaluación de los riesgos más relevantes, su gestión, mitigación (aseguramiento si procede) y control.

Riesgos derivados de accidentes y de eventos catastróficos: Responsabilidades derivadas de los daños a terceros que se pudieran ocasionar durante la ejecución de los proyectos de construcción o a consecuencia del mal estado de las infraestructuras gestionadas por Ferrovial.

A este respecto, todas las áreas de negocio tienen implantados sistemas de seguridad que permiten la monitorización constante del nivel de servicio de las infraestructuras y acometer las oportunas medidas de prevención si fuera necesario.

Por otro lado, el Departamento Corporativo de Seguros mantiene un programa de Responsabilidad Civil con coberturas y límites indemnizatorios adecuados a la evaluación de este riesgo para cubrir posibles responsabilidades derivadas de accidentes que pudieran causar daños a terceros o al entorno, así como en los supuestos de atentados terroristas o sabotajes a las instalaciones e infraestructuras gestionadas por la compañía.

Daños físicos en infraestructuras promovidas o gestionadas por Ferrovial debidos a catástrofes naturales: Cada negocio, en función de su ubicación geográfica y su exposición al riesgo de sufrir eventos naturales catastróficos, prepara planes de contingencia destinados a evitar/minimizar daños a personas y al entorno, y al mantenimiento de la operatividad de la infraestructura afectada. Por otro lado, existen

coberturas de Daños a las Infraestructuras y de Pérdida de Beneficios causados por catástrofes naturales u otros eventos de menor intensidad.

VIII.3 Riesgos de cumplimiento

Se analizan los de eventuales riesgos asociados con el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la legislación aplicable, los contratos con terceros y las obligaciones autoimpuestas por las compañías, fundamentalmente a través de sus códigos éticos y de conducta.

Riesgos derivados del incumplimiento de las obligaciones contractuales

En el desarrollo de sus actividades, Ferrovial está expuesta al riesgo inherente de incumplimiento de alguna de sus obligaciones contractuales con sus clientes, entidades financieras, proveedores, empleados etc. Alguna de las cuales pudiera derivar en un procedimiento judicial contra la compañía o en la pérdida de alguno de sus proyectos.

El proceso de gestión de riesgos permite identificar y valorar los riesgos de incumplimiento contractual que pudieran derivar en un procedimiento judicial contra la compañía, permitiendo tomar las medidas correctoras oportunas para mitigar el riesgo o en su caso el posible impacto.

VIII.4 Riesgos financieros

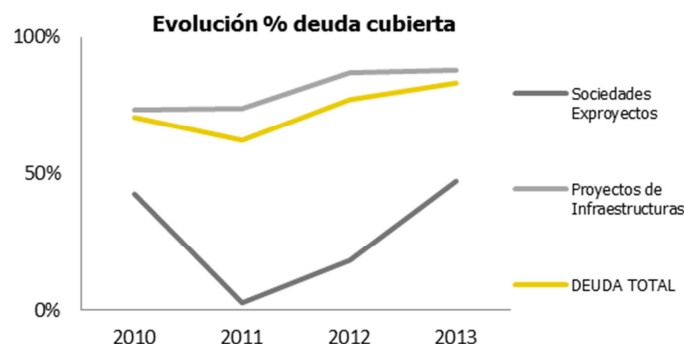
El Grupo Ferrovial realiza una gestión activa de riesgos financieros con el objeto de mantener niveles de liquidez, minimizar el coste de financiación, disminuir la volatilidad por cambios de capital y garantizar el cumplimiento de los planes de negocio.

Estos riesgos se desarrollan en mayor grado de detalle en la nota 3 de la memoria de las cuentas anuales de 2013.

1. Exposición a variaciones en los tipos de interés

El Grupo Ferrovial se financia mediante productos financieros a tipos de interés fijo o variable. El grupo realiza una gestión de activos y pasivos integral, optimizando el coste de financiación, la volatilidad en la cuenta de resultados, el nivel de liquidez necesaria y el cumplimiento de los compromisos.

El mayor o menor porcentaje en deuda a tipo fijo a nivel Ex Proyectos y Proyectos se articulan mediante la emisión de deuda a tipo fijo o la contratación de derivados financieros de cobertura.



Como puede verse en el cuadro anterior, el 83% de la deuda del Grupo está asegurada frente al riesgo de variación del tipo de interés (77% en 2012). Respecto de la deuda de proyectos ésta se encuentra cubierta en un 88% (87% en 2012). El cambio más significativo de 2012 a 2013 se ha producido en la deuda de resto de sociedades, cuyo porcentaje de deuda cubierta ha pasado del 18% al 47%, como consecuencia de la emisión de los dos bonos corporativos en el ejercicio 2013, por valor nominal de 500 millones de euros cada uno, emitidos con un cupón a tipo fijo, y a la amortización de deuda corporativa a tipo variable.

Adicionalmente, hay que tener en cuenta que dentro de los resultados por puesta en equivalencia se incorporan los resultados relativos a la participación en el 25% de HAH y del 43,23% de la 407 ETR. Ambas sociedades tienen un volumen significativo de deuda, estando cubierta frente a fluctuaciones de tipo de interés en un 80% y un 100%, respectivamente.

2. Exposición a variaciones de tipo de cambio

La gestión de la exposición a tipo de cambio se lleva a cabo de manera centralizada para todas las divisiones de negocio y utilizando diferentes mecanismos de cobertura. El objetivo de esta gestión consiste en minimizar el impacto que puede causar en el flujo de caja, la variación contra el euro del resto de divisas en las que Ferrovial opera.

Ferrovial mantiene inversiones de carácter significativo en países desarrollados con moneda distinta del euro, destacando las inversiones en libras esterlinas, dólares americanos, dólares canadienses y zlotis polacos, entre otros.

3. Exposición a riesgo de crédito y de contrapartida

Los principales activos financieros del Grupo expuestos al riesgo de crédito o contrapartida son:

- a) Inversiones en activos financieros incluidos en el saldo de tesorería y equivalentes (corto plazo)
- b) Activos financieros no corrientes
- c) Derivados
- d) Saldos relativos a clientes y otras cuentas a cobrar

Respecto al riesgo por formalización de inversiones en productos financieros o contratación de derivados financieros (incluidas en apartados a, b y c), Ferrovial ha establecido internamente criterios para minimizar la exposición a crédito, estableciendo niveles de calificación crediticia (según "rating" de prestigiosas agencias internacionales) mínimas para las contrapartidas, con revisión periódica de los mismos.

En el caso de operaciones en países en los que por su condición económica y sociopolítica no es posible alcanzar altos niveles de calidad crediticia, se seleccionan principalmente sucursales y filiales de entidades extranjeras que, cumplan o se acerquen, a los criterios de calidad establecidos, así como las entidades locales de mayor tamaño.

En el caso concreto de la caja restringida vinculada a la financiación de proyectos de infraestructuras habitualmente los contratos de financiación que establecen las cantidades que tienen que mantenerse en concepto de caja restringida también establecen las condiciones que deben de cumplir los productos financieros en los que se materialicen dichas obligaciones.

Respecto al riesgo vinculado a deudores comerciales (incluidos en el apartado d) así como respecto a las cuentas a cobrar a largo plazo (apartado b) es de destacar que existe una gran diversidad de clientes ya que una gran parte significativa de los mismos son entidades públicas.

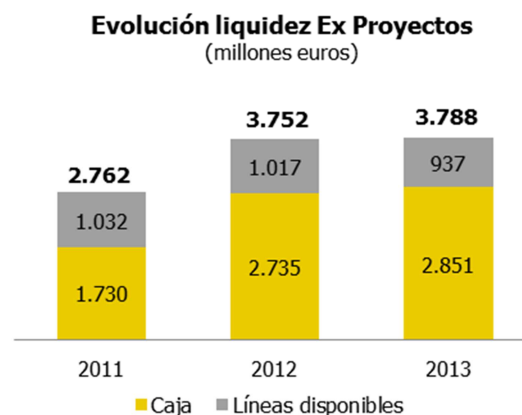
4. Exposición a riesgo de liquidez

Con objeto de asegurar una adecuada gestión del riesgo de liquidez es de destacar que, tanto a nivel de grupo, como a nivel de cada área de negocio y proyectos se han establecido mecanismos que recogen las previsiones de generación y necesidades de caja previstas de manera sistemática para anticipar y monitorizar de forma continuada la posición de liquidez del grupo.

El entorno actual de mercado, sigue experimentando una importante crisis financiera que ha llevado a una contracción generalizada del crédito bancario, Ferrovial ha mantenido una política proactiva respecto a la gestión del riesgo de liquidez, centrada fundamentalmente en el aseguramiento de fuentes fiables de liquidez para la compañía y en la novación de operaciones financieras de manera anticipada a su vencimiento.

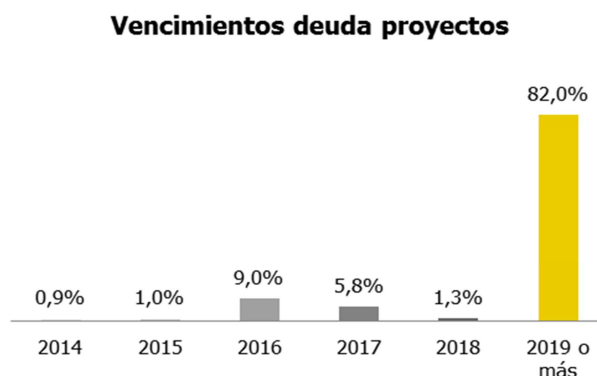
La **gestión del riesgo de liquidez a nivel Ex Proyectos** se realiza de forma centralizada. Ferrovial ha establecido una política de liquidez en torno a cinco pilares:

- 1.- Gestión eficiente del Capital Circulante, buscando el cumplimiento de los compromisos de cobro por parte de clientes.
 - 2.- Monetización de activos financieros, en la medida en que fuera viable llevarlo a cabo en condiciones razonables de mercado, a través de programas de factoring y de descuento de derechos de cobro futuros.
 - 3.- Gestión integral de la tesorería, con el objeto de optimizar las posiciones de liquidez diarias existentes en las distintas compañías estableciendo un sistema de "cash management" global.
 - 4.- Desarrollo de líneas de financiación especialmente a largo plazo que garanticen la disponibilidad de efectivo y pago de obligaciones ante cualquier escenario de comportamiento anormal o estrés en cobros y saldos disponibles.
 - 5.- Financiación en mercado de capitales como fuentes alternativas a las bancarias, donde Ferrovial ha obtenido calificación por las agencias de rating (Investment grade BBB con perspectiva estable por S&P y BBB- con perspectiva estable por Fitch, ambas dentro de la categoría "Grado de inversión").
- Fruto de esta política, el nivel de liquidez del Grupo a nivel Ex Proyectos ha ido creciendo en los últimos años, como puede observarse en el siguiente gráfico:



Por lo que respecta a la **gestión del riesgo de liquidez a nivel proyectos de infraestructuras**, se analiza la liquidez de modo individualizado, ya que al contar con esquemas específicos de financiación, cada proyecto funciona, a efectos de liquidez, como una unidad independiente.

En general, para cada uno de los proyectos se realiza un seguimiento detallado de los vencimientos de su deuda. **La mayor parte de estas financiaciones tiene un vencimiento superior a 5 años, pues suponen un 82% del total de vencimientos de deuda**, como puede verse en el siguiente gráfico:



Este tipo de proyectos poseen flujos previsibles que permite establecer estructuras de financiación vinculadas a los flujos estimados de los mismos.

Según indicado anteriormente, los contratos de financiación de proyectos de infraestructuras se establece generalmente la necesidad de mantener saldos en cuentas (caja restringida) cuya disponibilidad está destinada en virtud del propio contrato, como garantía para hacer frente a determinadas obligaciones en el corto plazo, relativas al pago de intereses o principal de la deuda, así como al mantenimiento y operación de la infraestructura. Dichas cuentas, constituyen una garantía adicional frente al riesgo de liquidez.

5. Exposición al riesgo de renta variable

Ferrovial igualmente se encuentra expuesto al riesgo vinculado a la evolución del precio de su propia acción.

Dicha exposición, en concreto se materializa en contratos de equity – swaps vinculados con sistemas retributivos ligados a la evolución de la acción:

Ferrovial tiene firmados contratos de equity swap cuyo objeto es cubrirse ante posibles desembolsos que la compañía tenga que hacer frente para liquidar los diferentes sistemas retributivos vinculados a la evolución de la acción de Ferrovial otorgados a sus directivos.

6. Exposición al riesgo de inflación

Gran parte de los proyectos de infraestructuras, generan ingresos cuyas tarifas varían directamente en función de la inflación. Esto es aplicable tanto a las tarifas de los contratos de autopistas como de los aeropuertos de HAH consolidados por puesta en equivalencia.

Por lo tanto, una variación de la inflación repercutiría en una variación de la valoración de este tipo de activos.

No obstante, en el caso de HAH, existen derivados a largo plazo vinculados a la inflación que económicamente funcionan como cobertura de este riesgo.

7. Gestión de capital.

El objetivo del grupo es la creación de valor para los accionistas, manteniendo una posición de grado de inversión (Investment Grade) por las principales agencias de rating que permita acceder al mercado y licitar con solvencia proyectos de infraestructuras.

El grupo financia su crecimiento en base a tres pilares:

- La generación interna de flujo de caja en los negocios recurrentes del grupo.
- La capacidad de crecer en inversiones en nuevos proyectos de infraestructuras que en gran parte han sido financiados con la garantía de los propios flujos del proyecto y que retroalimentan la capacidad de crecimiento en las actividades recurrentes del grupo.
- Una política de rotación de activos centrada en la venta de proyectos maduros que permita creación de valor y a su vez seguir financiando inversiones en nuevos proyectos.

En cuanto al nivel de deuda financiera, Ferrovial tiene como objetivo mantener un bajo nivel de endeudamiento, a nivel de deuda excluidos proyectos, que le permita sostener un nivel de rating de "investment grade o grado de inversión". Para el cumplimiento de dicho objetivo tiene establecido una política financiera clara y acorde, donde una métrica relevante hace referencia al mantenimiento de un ratio Deuda Neta (deuda bruta menos caja) exproyectos sobre Resultado Bruto de Explotación más dividendos procedentes de proyectos no superior a 2 veces.

acciones, correspondientes a un 0,4% del capital y con valor nominal total de 541 miles de euros, que han sido adquiridas y posteriormente entregadas en ejecución de sistemas retributivos vinculados al precio de la acción. El coste total de la adquisición de dichas acciones fue de 34 millones de euros y fueron entregadas a un valor de 32 millones de euros, produciéndose un resultado de -2 millones de euros en el patrimonio de la sociedad.

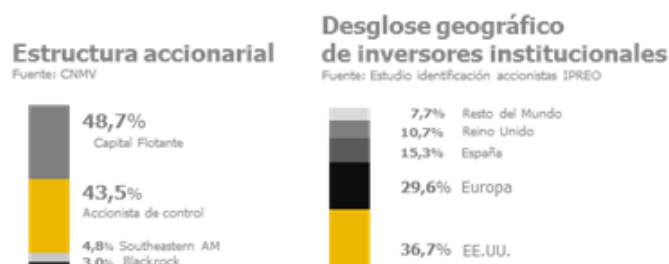
IX. Acciones propias

A 31 de diciembre de 2013 no se dispone de acciones propias. Durante el ejercicio 2013 se han adquirido un total de 2.708.701

X. Otra información relevante para inversores

Capital social suscrito y estructura accionarial.

El capital social es de 146.702.051€ y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. Está integrado por 733.510.255 acciones ordinarias, de una única clase y valor nominal de veinte céntimos de euro (0,20€) cada una de ellas.



Evolución bursátil de la entidad*.



Cierre 31 de diciembre de 2013: Cotización al cierre: 14,065€
Capitalización Bursátil: €10.317Mn

*Todas las variaciones porcentuales, tanto de la compañía como de los índices, se refieren a la Rentabilidad Total para el Accionista, teniendo en cuenta la variación de precio y la rentabilidad por dividendo (fuente: Bloomberg).

Ferrovial	2013
Número de acciones cotizadas	733,510,255
Cotización a 31 de diciembre de 2013 (en €)	14.07
Cotización máxima: Ene - Dic 2013 (en €)	14.26
Cotización mínima: Ene - Dic 2013 (en €)	10.99
Capitalización bursátil (en millones de euros)	10,317
Cotización media ponderada en 2013	12.98
Volumen medio diario en número de acciones	3,716,981

Evolución comparada de Ferrovial con sus índices de referencia

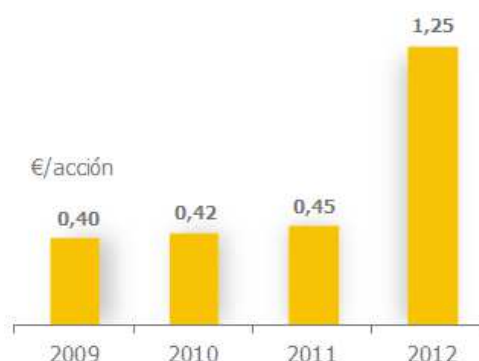
	1 año	3 años	5 años
Ferrovial	32%	138%	312%
Ibex-35	28%	22%	47%
Eurostoxx-50	23%	28%	59%
Madrid construcción y materiales	33%	18%	32%
Eurostoxx-Construcción y materiales	28%	25%	66%

Calificación crediticia (rating) y su evolución a lo largo del ejercicio.

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

En mayo de 2013 Fitch confirma la calificación crediticia a largo plazo de BBB- con perspectiva perspectiva estable.

Política de dividendos y perspectivas de continuidad.



Ferrovial tiene un compromiso de seguir una política de retribución al accionista que le permita mantener el rating corporativo, así como maximizar el valor para los accionistas, siempre supeditado a las oportunidades de inversión que puedan surgir.

Política de retribución al accionista apoyada en la solidez del balance y de los negocios del grupo y en una estrategia de rotación de activos que permite además invertir en nuevos proyectos.

Cobertura de Analistas



De acuerdo al consenso de 22 analistas con cobertura sobre Ferrovial, el precio objetivo medio a diciembre 2013 era de 14.7€/acción.

Calendario financiero 2014	
25 febrero 2014	Resultados 2013
30 abril 2014	Resultados enero-marzo
28 julio 2014	Resultados enero-junio
30 octubre 2014	Resultados enero-sept.

	Perspectivas FMI crecimiento 2014
Estados Unidos	2,8%
Reino Unido	2,4%
Canadá	2,2%
España	0,6%
Polonia	2,4%

Durante 2014 las principales incertidumbres están relacionadas con cómo conseguir alinear los objetivos de austeridad y crecimiento en la zona euro y cómo puede afectar a los flujos de capital y al crecimiento en Estados Unidos la retirada paulatina de estímulos de la Reserva Federal.

Principales retos para Ferrovial en 2014:

Las actuaciones estratégicas de Ferrovial se basarán principalmente en:

- Mejora continua de la excelencia operativa mediante control de costes y búsqueda de soluciones alternativas
- Disciplina financiera vía una gestión del circulante que permita mantener un nivel reducido de deuda ex proyectos.
- Continuar con una política selectiva de inversiones y licitación en que permitan controlar la gestión, contribuyan a la creación de valor y aporten sinergias a las diferentes áreas de negocio.

XI. Acontecimientos posteriores al cierre

En enero de 2014 la Civil Aviation Authority (CAA) del Reino Unido publicó su decisión sobre la regulación económica de Heathrow para los próximos cinco años, rebajando las tarifas en un importe equivalente a la inflación (Retail Price Index) -1,5% en el período 2014-2019. Esta rebaja supondrá una reducción en el ingreso por pasajero en términos reales de 20,71 libras en 2013/14 a 19,10 libras en 2018/19.

XII. Evolución previsible de los negocios

Variables macroeconómicas:

La economía mundial se afianzó durante el segundo semestre del 2013, cerrando con un crecimiento anual del 3,0%. Las previsiones del FMI estiman un crecimiento de la economía mundial ligeramente más elevado en 2014, en torno al 3,7%. Sin embargo, esta previsión no está exenta de riesgos, por la fragilidad de algunas economías avanzadas y las bajas tasas de inflación esperada.

En la zona euro, el FMI espera dejar atrás en 2014 la recesión económica de los últimos años con un crecimiento del 1,0%. Sin embargo, este repunte será más moderado en aquellas economías que han experimentado tensiones (como España, Italia y Portugal).

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

Evolución por Áreas de Negocio de Ferrovial:

El negocio de las **Autopistas** está muy ligado a la movilidad, que a su vez está en línea con la recuperación económica de los distintos países.

En Estados Unidos se espera en 2014 un comportamiento positivo del tráfico en las autopistas en explotación por la mejora de la situación macroeconómica. Destacar que durante el año se espera la apertura completa al tráfico de la autopista North Tarrant Express (NTE), segmento 1 y 2 y del segmento 1 de Lyndon B. Johnson (LBJ).

En Canadá, en la 407 ETR se espera en 2014 un crecimiento de los ingresos positivos por la subida de tarifas y crecimiento moderado del tráfico. Igualmente durante el ejercicio se espera avanzar con la construcción de la extensión este de la 407, cuya fecha prevista de apertura es diciembre de 2015.

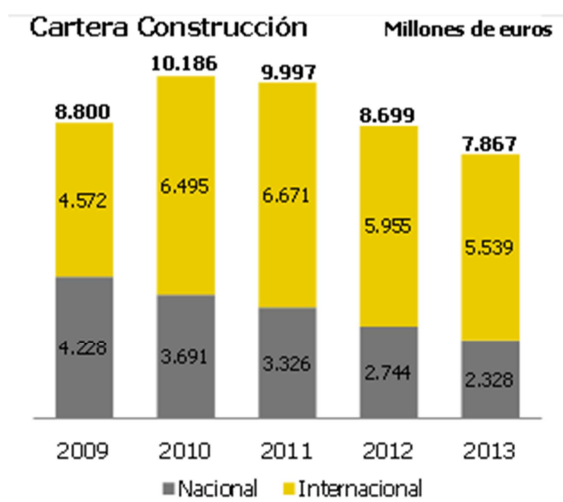
En los países de la Eurozona, salvo en Irlanda, se estima en 2014 un leve crecimiento del PIB. En España y Portugal se espera que el tráfico continúe cayendo, aunque a menor ritmo, lastrado por las altas tasas de desempleo y la pérdida de poder adquisitivo.

Durante 2014 se espera avanzar con la restructuración de la deuda de la autopista Indiana Toll Road y SH 130.

En España queda pendiente la solución definitiva a las dos sociedades de autopistas españolas, R4 y Madrid Levante, en concurso de acreedores desde el ejercicio 2012.

En 2014, Cintra seguirá licitando proyectos en aquellos países donde se encuentra actualmente presente, como Estados Unidos y Canadá. Igualmente seguirá una estrategia selectiva en nuevos mercados, como Australia o determinados países de Latinoamérica (principalmente, Colombia, Perú, México y Chile).

En lo que concierne al negocio de **Construcción** se espera durante 2014 que la cifra de ingresos se mantenga estable, compensando el crecimiento de la actividad internacional una nueva reducción significativa de la actividad en España. Señalar que de la cartera total a 31 de diciembre de 2013 de 7.867,1 millones de euros, un 70% corresponde a la actividad internacional.



El crecimiento internacional seguirá basándose en una presencia estable a largo plazo en países como Estados Unidos y Reino Unido, escogidos por su estabilidad a macroeconómica y seguridad jurídica. Las adjudicaciones de 2013, entre las que destacan proyectos singulares como las autopistas NTE Extension en Estados Unidos (aprox. 735 millones de euros) o la M8 en Escocia (aprox. 375 millones de euros), refuerzan las previsiones de crecimiento para el año 2014.

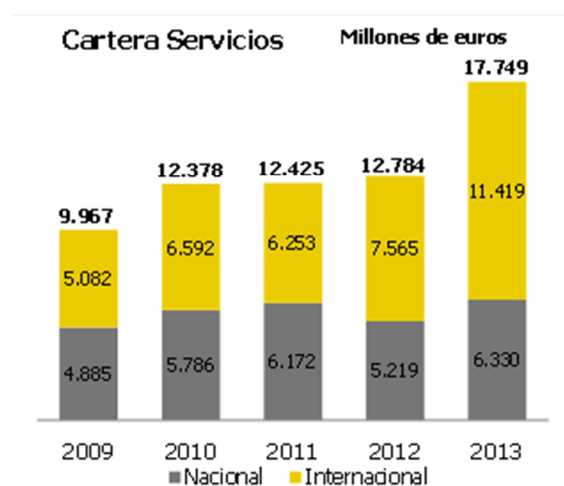
En Polonia, país donde estamos presentes desde el año 2000 a través de Budimex, se produjo el primer descenso de la actividad de construcción en 2013 tras varios años de crecimiento (en torno a un 10%, en base a los distintos estimadores), que afectó sobre todo al sector de obra civil por la finalización del ciclo 2007-2013 de Fondos Europeos. Las perspectivas para 2014 vuelven a ser positivas, con un crecimiento progresivo del sector y de la

obra civil, gracias a la mejora de las previsiones macroeconómicas y a la favorable asignación de fondos de la UE.

El crecimiento internacional se apoyará también en mercados con gran potencial, donde se cuenta con presencia estable, destacando Latinoamérica (principalmente Colombia, Perú, Brasil y Puerto Rico), Australia y Oriente Medio.

Por el contrario, en España se prevé que en 2014 continúe la contracción del sector construcción iniciada en 2008. Las estimaciones del panel de previsiones de la Fundación de las Cajas de Ahorro indican una caída del 4% en 2014 en España, corrigiendo parcialmente el 10% de 2013. Esta caída será más intensa en la obra civil debido al ajuste presupuestario de las Administraciones Públicas. Como se ha señalado previamente la caída de la actividad en España se compensa con crecimiento internacional.

En **Servicios** a 31 de diciembre de 2013 la cartera alcanzó un nuevo máximo histórico situándose en 17.749 millones de euros, aumentando un crecimiento del 38,8% frente al año anterior. La cartera de Servicios ha experimentado un crecimiento continuo los últimos años, asegurando un crecimiento significativo de las ventas durante 2014.



En el Reino Unido a lo largo de 2014 se espera prácticamente finalizar la integración de Enterprise y materializar la mayor parte de las sinergias. El gobierno británico ha anunciado planes de recorte del gasto público de las Administraciones Locales, pudiendo suponer una oportunidad porque una de las alternativas para lograr este objetivo es incrementar el volumen de servicios externalizados.

Respecto a la actividad de servicios a compañías de utilities en el Reino Unido, la renovación conseguida en 2013 de los principales contratos de cara al próximo período regulatorio permite asegurar los ingresos de esta actividad en los próximos años. La cartera pendiente de ejecución en el Reino Unido se sitúa a diciembre 2013 en 11.188 millones de euros, aumentando 53,4% frente al 2012. La cartera aportada por Enterprise en la adquisición, marzo de 2013, fue de 2.538 millones de euros.

En España durante 2013 se cobraron facturas vencidas de las Administraciones Públicas gracias a los mecanismos implantados por el Gobierno, lo que supuso una entrada significativa de caja, situándose los períodos medios de cobro en los niveles más bajos de los últimos siete años. Respecto a la evolución de las actividades, el descenso del volumen de toneladas gestionadas durante 2013 ha sido mucho más moderado que en ejercicios anteriores. En el área de Administraciones Locales, los ajustes presupuestarios de las entidades públicas se han contenido en partidas que afectan al negocio de la actividad Ferrovial Servicios.

En 2014 se espera en España una estabilización de la actividad industrial y consumo, y finalización de la etapa de ajustes presupuestarios significativos por las Administraciones Públicas. El Gobierno ha hecho público su intención de obligar a las administraciones públicas a cumplir sus compromisos de pago a proveedores en los plazos fijados contractualmente, generalmente 30 días en las actividades desarrolladas por Ferrovial.

En España la cartera a 31 de diciembre de 2013 se sitúa en 6.330 millones de euros, con un crecimiento del 21,3% frente a 2012.

En 2014 se mantiene la estrategia de consecución de mejoras operativas, ofertar un paquete integral de servicios a las Administraciones Locales en Reino Unido y España, y apuesta, por una diversificación geográfica a corto plazo en Polonia y Chile. Se analizará selectivamente oportunidades de inversión en mercados como Estados Unidos, Australia y Colombia.

En el negocio de **Aeropuertos**, Heathrow alcanzó un nuevo record de tráfico en 2013 (72,3 millones de pasajeros; +3,4%), registrando un crecimiento del EBITDA de doble dígito (+19%).

En lo que respecta al programa de inversiones, Heathrow concluyó a finales de 2013 la construcción de la Terminal 2, que se denominará "The Queen's Terminal", y que comenzará a operar a mediados del 2014 (primer vuelo previsto el 4 de Junio). La nueva Terminal 2 acogerá a 26 aerolíneas, incluyendo todas las pertenecientes a Star Alliance.

En 2013, HAH distribuyó un dividendo de 555 millones de libras, incluyendo 300 millones de libras por la venta del aeropuerto de Stansted. Se espera una cifra de dividendos levemente superior en 2014.

Durante el ejercicio 2014 se estima que el precio del barril de Brent rondará los 105 dólares, ligeramente por debajo de los niveles alcanzados en 2013. Las perspectivas para 2014 según la International Air Transport Association (IATA) del tráfico aéreo mundial son positivas (+6%).

En abril 2014 comienza un nuevo periodo regulatorio en el que se aplicarán las nuevas tarifas con una rebaja equivalente a la

inflación (Retail Price Index) -1,5% y en el que el principal reto para la compañía será el cumplimiento de las proyecciones incluidas en el plan acordado con la CAA.

Respecto al futuro desarrollo de la tercera pista en Heathrow, la Comisión nombrada por el primer ministro, David Cameron, anunció en su informe preliminar de diciembre 2013 que Heathrow ha sido seleccionada entre las mejores opciones para ampliar la capacidad aeroportuaria en el sureste de Inglaterra. La Comisión emitirá su informe definitivo en el verano de 2015.

En 2014 seguirá buscando nuevas oportunidades de inversión en países como Chile, Colombia o Perú.

ANEXO I. Informe de la Comisión de Auditoría y Control

Composición

Conforme a lo dispuesto en la legislación aplicable y en los Estatutos y Reglamento del Consejo de Administración de Ferrovial, S.A. (la Sociedad), todos los miembros de la Comisión de Auditoría y Control son Consejeros Externos y su presidencia recae en un Consejero Independiente.

La composición de la Comisión, es la siguiente:

- D. Juan Arena de la Mora, Presidente (Consejero Externo Independiente)
- D. Gabriele Burgio (Consejero Externo Independiente)
- PORTMAN BAELA S.L., representada por D. Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo (Consejero Externo Dominical)
- D. Santiago Fernández Valbuena (Consejero Externo Independiente)

Funciones

Los Estatutos de la Sociedad y el Reglamento del Consejo de Administración atribuyen a la Comisión de Auditoría y Control las competencias que se describen resumidamente a continuación:

En relación con la auditoría externa:

- Propuesta al Consejo de Administración, para su sometimiento a la Junta General de Accionistas, de nombramiento de auditor externo, incluyendo las condiciones de su contratación, alcance del mandato, revocación o no renovación.
- Es canal de comunicación entre el Consejo de Administración y el auditor: recibe de éste información regular sobre sus trabajos, evalúa los resultados de cada auditoría y verifica que la Alta Dirección asuma las recomendaciones del auditor.
- Discusión con el auditor externo de las debilidades significativas del sistema de control interno detectadas en el desarrollo de la auditoría.
- Vigilancia de la independencia del auditor externo. Control de los servicios adicionales de cualquier clase que presta a la Sociedad. Emisión, con carácter previo al informe de auditoría de cuentas, de un informe en el que expresa su opinión sobre estos dos aspectos.

En relación con la auditoría interna:

- Propuesta de selección, nombramiento, reelección o sustitución del Director.
- Asegurar que los servicios de auditoría interna cuenten con los medios personales, técnicos y materiales para el desempeño de sus funciones. Propuesta de presupuesto de estos servicios.
- Aprobación y supervisión del plan de auditoría interna y verificación de su cumplimiento.

En relación con la información financiera:

- Auxilio al Consejo en su labor de velar por la corrección y fiabilidad de la información financiera que la Sociedad debe suministrar periódicamente a los mercados. Supervisión del proceso de elaboración de la información financiera regulada e informe previo a su aprobación por el Consejo.
- Supervisión de la eficacia de los sistemas de control interno de la Sociedad.

En relación con el control de riesgos:

- Análisis y evaluación periódica de los principales riesgos y de los sistemas para su identificación, gestión y control.

En relación con otras materias:

- Supervisión del cumplimiento de la normativa de gobierno corporativo y de conducta en los mercados de valores.
- Establecimiento y supervisión de un "buzón de denuncias", sistema gestionado por la Dirección de Auditoría Interna, que permite a cualquier empleado y a terceros, a través de Internet, comunicar incumplimientos, situaciones ineficientes o comportamientos inadecuados.
- Informe previo sobre operaciones de constitución y adquisición de sociedades domiciliadas en paraísos fiscales, y de aquéllas de propósito especial a las que se refiere el Reglamento del Consejo.

Actividades realizadas

Durante el ejercicio 2013 la Comisión ha celebrado cinco (5) reuniones.

Como en ejercicios anteriores, la Comisión aprobó un plan de trabajo con la previsión de asuntos a tratar en cada una de sus reuniones.

A continuación se resumen las actividades principales desarrolladas durante el ejercicio 2013.

Información económico-financiera

A lo largo del ejercicio, la Comisión ha analizado esa información con carácter previo a su conocimiento por el Consejo de Administración y a su remisión a las autoridades o mercados, disponiendo para este análisis de la colaboración de la Dirección General Económico-Financiera.

Relaciones con el auditor externo

En febrero de 2013, la Comisión acordó proponer al Consejo de Administración, para su sometimiento a la Junta, la renovación de Deloitte, S.L. como auditor externo de las cuentas de Ferrovial, S.A. y de su grupo consolidado para el ejercicio 2013.

Revisión de cuentas anuales

El auditor externo compareció ante la Comisión con ocasión de la presentación de las cuentas anuales correspondientes a 2012.

Compareció también ante la Comisión el auditor de otras filiales del grupo para informar sobre los aspectos más significativos de la revisión de las cuentas.

El auditor de Ferrovial informó sobre sus trabajos de revisión limitada de los estados financieros semestrales cerrados a 30 de junio de 2013 y de los aspectos más relevantes de la revisión de los estados financieros a cierre de septiembre, preparatoria de la auditoría de las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2013.

Independencia del auditor

La disposición adicional 18.4 de la Ley del Mercado de Valores establece que el auditor ha de remitir al Comité de Auditoría una declaración escrita haciendo constar su independencia e informando sobre servicios distintos de auditoría prestados durante el ejercicio; y la propia Comisión debe expresar su opinión sobre ambos extremos. En 2013 se dio cumplimiento a ambas obligaciones.

Con base en el procedimiento interno que controla la prestación de servicios de asesoramiento y consultoría distintos de la auditoría de cuentas, la Comisión autorizó la contratación de determinados servicios con firmas de auditoría externa y recibió periódicamente informes sobre el volumen de servicios de este tipo contratados.

Procedimientos de Control Interno

La Comisión fue informada por el auditor sobre las principales recomendaciones de control interno planteadas a raíz de la auditoría de Ferrovial y sobre el seguimiento de las que se plantearon con ocasión de la revisión de cuentas del ejercicio anterior.

La Dirección General Económico-Financiera informó a la Comisión sobre el proceso de implantación del sistema de control interno de la información financiera (SCIIF). Como en años anteriores, en el ejercicio 2013 se presentaron las conclusiones sobre la evaluación anual de los principales riesgos de la información financiera y los controles establecidos para mitigarlos, y se dio seguimiento a la implantación de las mejoras recomendadas y al plan de acción en esta materia para 2014.

Además, una firma externa de auditoría presentó sus conclusiones tras revisar el sistema de control interno de la información financiera en el área de negocio de construcción en Estados Unidos y la Dirección General Económico-Financiera informó sobre las conclusiones de una revisión similar llevada a cabo en el área de construcción en Polonia.

Auditoría Interna

La Comisión ha supervisado las actuaciones desarrolladas por la Dirección de Auditoría Interna de la Sociedad. En concreto ha conocido:

- El informe de actividades de Auditoría Interna correspondiente al ejercicio 2012.
- El grado de avance de los trabajos programados al cierre del tercer trimestre del año 2013, comprobándose el cumplimiento de la planificación aprobada.

- El resultado de la revisión del proceso de implantación del SCIIF.
- El plan de trabajos de auditoría previstos para el ejercicio 2014.
- El informe anual, referido al ejercicio 2012, y el informe del primer semestre de 2013 sobre el "buzón de denuncias" y actuaciones contrarias al Código de Ética Empresarial.

Análisis de riesgos y sistemas para su control

La Dirección de Riesgos de Ferrovial ha comparecido periódicamente ante la Comisión para informar sobre los principales riesgos y contingencias de la Sociedad y su grupo, así como los sistemas establecidos para su identificación, gestión y control.

Actuaciones en materia de Gobierno Corporativo y régimen de cumplimiento

La Comisión ha llevado a cabo las siguientes actuaciones en esta materia, conforme a lo establecido en el Reglamento del Consejo:

- Examen, con carácter previo a su presentación al Consejo de Administración, del Informe Anual de Gobierno Corporativo correspondiente al ejercicio 2012.
- Ha sido informada de las novedades legislativas aprobadas o en proyecto durante el ejercicio en materias de su competencia.
- En aplicación de lo dispuesto en el artículo 41 del Reglamento del Consejo de Administración, la Comisión emitió informe sobre operaciones vinculadas antes de su sometimiento al Consejo de Administración.

Evaluación de la Comisión de Auditoría y Control

De acuerdo con lo establecido en el artículo 25.c) del Reglamento del Consejo de Administración, el Consejo evalúa cada dos años el funcionamiento de sus Comisiones partiendo del informe que éstas le eleven. La Comisión elevó su informe al Consejo con fecha 11 de diciembre de 2013.

Las páginas que anteceden contienen el informe de gestión de FERROVIAL, S.A. correspondiente al ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2013, que ha sido formulado por el Consejo de Administración de la sociedad en sesión celebrada en Madrid el 25 de febrero de 2014, y que, a efectos de lo establecido en el artículo 253 de la Ley de Sociedades de Capital, los administradores asistentes a la reunión firman a continuación.

D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo
Presidente

D. Santiago Bergareche Busquet
Vicepresidente

D. Joaquín Ayuso García
Vicepresidente

D. Íñigo Meirás Amusco
Consejero Delegado

D. Jaime Carvajal Urquijo
Consejero

Portman Baela, S.L.
P.p. D. Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo
Consejero

D. Juan Arena de la Mora
Consejero

D. Gabriele Burgio
Consejero

Dña. María del Pino y Calvo-Sotelo
Consejera

D. Santiago Fernández Valbuena
Consejero

D. José Fernando Sánchez-Junco Mans
Consejero

Karlovy S.L.
P.p. D. Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo
Consejero

Diligencia que extiende el Secretario del Consejo de Administración para hacer constar que no estampa su firma en este documento D. Santiago Fernández Valbuena por encontrarse ausente debido a exigencias profesionales ineludibles, habiendo delegado su representación en el Presidente del Consejo de Administración.

D. Santiago Ortiz Vaamonde
Secretario del Consejo de Administración

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD DEL INFORME FINANCIERO ANUAL 2013

Los miembros del Consejo de Administración de Ferrovial, S.A., declaran que, hasta donde alcanza su conocimiento, las cuentas anuales, individuales y del grupo consolidado, correspondientes al ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2013 y formuladas en su reunión de 25 de febrero de 2014, han sido elaboradas con arreglo a los principios de contabilidad aplicables, ofrecen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de Ferrovial, S.A. y de las empresas comprendidas en la consolidación tomadas en su conjunto, y que el informe de gestión incluye un análisis fiel de la evolución y los resultados empresariales y de la posición de Ferrovial S.A. y de las empresas comprendidas en la consolidación tomadas en su conjunto, junto con la descripción de los principales riesgos e incertidumbres a que se enfrentan.

Y para que así conste a los efectos oportunos, se expide la presente declaración, conforme a lo dispuesto en el artículo 8.1.b) del Real Decreto 1362/2007, de 19 de octubre.

En Madrid, a 25 de febrero de 2014

D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo
Presidente

D. Santiago Bergareche Busquet
Vicepresidente

D. Joaquín Ayuso García
Vicepresidente

D. Íñigo Meirás Amusco
Consejero Delegado

D. Jaime Carvajal Urquijo
Consejero

Portman Baela, S.L.
P.p. D. Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo
Consejero

D. Juan Arena de la Mora
Consejero

D. Gabriele Burgio
Consejero

Dña. María del Pino y Calvo-Sotelo
Consejera

D. Santiago Fernández Valbuena
Consejero

D. José Fernando Sánchez-Junco Mans
Consejero

Karlovy S.L.
P.p. D. Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo
Consejero

Diligencia que extiende el Secretario del Consejo de Administración para hacer constar que no estampa su firma en este documento D. Santiago Fernández Valbuena por encontrarse ausente debido a exigencias profesionales ineludibles, habiendo delegado su representación en el Presidente del Consejo de Administración.

D. Santiago Ortiz Vaamonde
Secretario del Consejo de Administración