

RESULTADOS

ENERO - SEPTIEMBRE 2017

Ferrovial, S.A. y Sociedades Dependientes

26 de octubre de 2017

VISIÓN GENERAL

Los resultados de los nueve primeros meses de 2017 continúan con la tendencia de los últimos trimestres: una positiva evolución de los activos de infraestructuras (407ETR, HAH y AGS) con sólidos crecimientos de tráfico y mayor contribución de dividendos (366 millones de euros vs. 327 millones en 9M 2016).

La cartera conjunta de Construcción y Servicios, próxima a 30.000 millones de euros (incluyendo JVs), cayó un -11,2% vs. diciembre 2016, impactada por la caída de la cartera en Amey (-17,3%), donde prima el control de la licitación y la búsqueda de la mejora de márgenes.

Los resultados consolidados mostraron una evolución positiva en 9M 2017, con mayores ventas (+19,5%) y RBE (+9,5%), impactados por la contribución de Broadspectrum, que se consolida desde junio 2016. En términos comparables las ventas crecieron +8,6% y el RBE permaneció en línea con 9M 2016.

PRINCIPALES OPERACIONES CORPORATIVAS DE 9M 2017:

- En septiembre de 2017, Cintra, junto con el resto de socios de las *Managed Lanes* (Meridiam y APC) han adquirido la participación que el fondo de pensiones Fire&Police Pension Scheme tenía en NTE (10%) y LBJ (7%). **Cintra adquirió 6,3% en NTE y 3,6% en LBJ**, alcanzando el 62,97% en NTE y el 54,6% en LBJ. El precio para la participación de Cintra ascendió a 107 millones de dólares (NTE: 65 millones y LBJ: 42 millones)
- En junio 2016, se acordó la venta del 51% de la autopista Norte Litoral y del 49% de Algarve, manteniéndose una participación del 49% y 48%, respectivamente. La venta de Norte Litoral se cerró el 21 de abril de 2017 (104 millones de euros), y la de Algarve el 26 de septiembre de 2017 (58 millones de euros).
- El 31 de marzo de 2017 se llevó a cabo la **venta de 1 millón de acciones de Budimex** (3,9% de su capital), sin impacto en cuenta de resultados de Ferrovial, que mantiene una posición de control (55,1%). El importe en caja asciende a +59 millones de euros (252 millones de zlotys).

PRINCIPALES EVENTOS FINANCIEROS:

- En septiembre, **407ETR emitió bonos por 800 millones de dólares canadienses**:
 - 500 millones a 27 años (vencimiento en 2044) y cupón del 3,65%.
 - 300 millones a 5 años (vencimiento en 2022) y cupón del 2,47%.
 - Anunció el pago anticipado de un bono de 300 millones de dólares canadienses, con vencimiento en noviembre de 2017.
- **En 1T 2017 se alcanzó la refinanciación de AGS**, que permitió mejorar la estructura financiera, ampliar los plazos, repagar parcialmente la deuda de los accionistas e incrementar los fondos distribuidos a sus accionistas (112 millones de libras repartidas en 9M 2017).
- En marzo, se produjo la **emisión de bonos corporativos por 500 millones de euros a 8 años**, con un cupón anual del 1,375%.
- En marzo, **407ETR anunció la emisión de bonos senior por 250 millones de dólares canadienses**, a 16 años (vencimiento en 2033), y un cupón anual de 3,43%.

PRINCIPALES ACTIVOS DE INFRAESTRUCTURAS:

Sólido crecimiento operativo de **activos por puesta en equivalencia**: RBE creció en moneda local +12,3% en 407ETR, +5,7% en Heathrow y +15,0% en AGS.

ferrovial

Mayores distribuciones de fondos en los principales activos:

- **407ETR distribuyó 630 millones de dólares canadienses** en 9M 2017 (195 millones de euros correspondieron a Ferrovial). Además, en octubre se ha confirmado el cuarto pago de dividendos del año, de **215 millones de dólares canadienses**.
- **Heathrow repartió 281 millones de libras**, de los que 79 millones de euros correspondieron a Ferrovial.
- **AGS repartió 112 millones de libras** (incluyendo una distribución extraordinaria de 75 millones de libras tras la refinanciación). Ferrovial recibió 64 millones de euros en 9M 2017.

POSICIÓN FINANCIERA:

La posición neta de caja ex proyectos de infraestructuras, alcanzó 268 millones de euros a cierre 9M 2017 (697 millones al cierre de 2016). **La deuda neta de proyectos se situó en 4.764 millones de euros** (vs 4.963 millones en diciembre 2016). **La deuda neta consolidada alcanzó 4.495 millones de euros** (vs 4.266 millones de diciembre 2016).

EVOLUCIÓN DE LOS NEGOCIOS

Autopistas: Mejoras significativas del tráfico de las principales autopistas, ayudado por la recuperación económica aunque en parte contrarrestada por el efecto calendario (2016 fue año bisiesto). 407ETR, principal activo del Grupo, mantuvo su fortaleza operativa, con un crecimiento del tráfico del +2,7% apoyado por la apertura de la *407Ext I*, cuyo peaje fue gratuito hasta el 1 de febrero de 2017. Las *Managed Lanes* en Texas continuaron mostrando importantes crecimientos de RBE (NTE +35,3% y LBJ +40,5%) apoyados en sólidos crecimientos de tráfico y tarifa.

Aeropuertos: En los nueve primeros meses de 2017, el aeropuerto de Heathrow registró 59,1 millones de pasajeros, +3,1% frente al mismo periodo de 2016, consiguiendo por undécima vez consecutiva record mensual. El aeropuerto también alcanzó un récord diario, con 259.917 pasajeros volando el 30 de junio, el día más activo del aeropuerto en la historia. El tráfico en AGS creció +5,7% (Glasgow +6,7%, Southampton +8,0%, Aberdeen +1,1%).

Construcción: Crecimiento de ventas (+11,9%) con evolución positiva en todas las áreas. Sin embargo, la rentabilidad disminuyó frente a 9M 2016 debido a la presencia de importantes proyectos en fases iniciales y a una menor ponderación de los contratos concesionales de autopistas en el portfolio de proyectos en ejecución. Adicionalmente, desde el 2T 2017, se han producido pérdidas en dos contratos ya terminados en Colombia (por laudo desfavorable) y Reino Unido. La cartera se incrementó +3,0% (en términos comparables) vs. diciembre 2016 hasta 9.045 millones de euros (84% internacional) sin incluir adjudicaciones por importe de 3.100 millones de euros entre las que destaca la *Managed Lane I-66* (Virginia, EEUU) por 1.800 millones de euros aproximadamente.

Servicios: La cifra de ventas reportada (+25,9%) estuvo positivamente afectada por la integración de Broadpectrum (contribuyó en 9M 2017 con 1.959 millones de euros en ventas, de los que 1.732 millones se obtuvieron en Australia y Nueva Zelanda y 228 millones en América) y negativamente por la debilidad de la libra esterlina y los recortes presupuestarios de Reino Unido. En Reino Unido, Amey (margen RBE 2,6% vs. 1,1% en 9M 2016) mantiene su estrategia de control de la licitación y focalización en la mejora los contratos con baja rentabilidad, o en su caso la salida de contratos no rentables. De mantenerse las condiciones actuales del mercado, la compañía mantiene su visión sobre la recuperación de rentabilidad, que se espera continúe en el último trimestre hasta alcanzar la previsión para final de año (margen EBITDA entre el 3% y 4%).

PRINCIPALES CIFRAS

PyG (Millones de euros)	sep-17	sep-16
CIFRA DE VENTAS	9.194	7.697
RBE	711	650
Amortización de inmovilizado	295	224
Deterioros y enajenación de inmovilizado	54	258
RE*	470	684
RESULTADO FINANCIERO	-228	-284
Puesta en equivalencia	222	56
BAI	464	457
Impuesto sobre beneficios	-42	-175
RDO CONSOLIDADO	422	282
Rdo. atribuido a socios externos	-35	-3
RESULTADO DEL EJERCICIO	387	279

*Resultado de explotación después de deterioro y enajenación de inmovilizado

Ventas (Millones de euros)	sep-17	Var.
Autopistas	339	-6,3%
Aeropuertos	6	119,1%
Construcción	3.394	11,9%
Servicios	5.430	25,9%
Otros	26	n.a
Total	9.194	19,5%

RBE (Millones de euros)	sep-17	Var.
Autopistas	239	5,1%
Aeropuertos	-11	22,4%
Construcción	164	-27,3%
Servicios	309	48,0%
Otros	10	n.a.
Total	711	9,5%

Principales datos operativos	sep-17	Var.
ETR 407 (Km recorridos 000)	2.019.701	2,7%
NTE (IMD)	33.692	10,2%
LBJ (IMD)	34.368	11,0%
Ausol I (IMD)	16.730	9,7%
Ausol II (IMD)	18.283	5,2%
Heathrow (Mn pasajeros)	59	3,1%
AGS (Mn pasajeros)	12	5,7%
Cartera de Construcción*	9.045	-0,5%
Cartera Servicios global+JVs*	20.706	-15,2%

*Cartera comparada con diciembre 2016

(Millones de euros)	sep-17	dic-16
PNT sin proyectos infraestructura	268	697
Autopistas	-4.244	-4.426
Resto	-520	-537
DN proyectos infraestructura	-4.764	-4.963
Posición neta de tesorería total	-4.495	-4.266

AUTOPISTAS

(Millones de euros)	sep-17	sep-16	Var.	Comparable
Ventas	339	361	-6,3%	11,8%
RBE	239	228	5,1%	20,6%
Margen RBE	70,6%	63,0%		
RE	184	170	8,2%	19,2%
Margen RE	54,5%	47,2%		

Las ventas de la división han crecido +11,8% en términos comparables en 9M 2017, impulsado por la mayor contribución de las autopistas *Managed Lanes* en EEUU y el incremento del tráfico en la mayoría de activos. El RBE en términos comparables creció un +20,6%. **EEUU representa un 37,5% de los ingresos y un 43,1% del RBE** en el periodo.

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

- **Chicago Skyway:** Venta a consorcio de fondos de pensiones canadienses del 55% que Cintra tenía, por 230 millones de euros. El cierre tuvo lugar en febrero de 2016 (dos meses de contribución en 2016).
- **Autopistas irlandesas:** venta de 46% de M4 y 75% de M3 al fondo holandés DIF por 59 millones de euros. Ferrovial mantiene un 20% en cada de ellas, pasando a consolidar por puesta en equivalencia. El cierre tuvo lugar en febrero de 2016 (contribuyó dos meses en 2016)
- **Norte Litoral y Algarve:** En junio de 2016, se acordó con el fondo holandés DIF la venta del 51% en Norte Litoral y 49% en Algarve., ambos se pasarían a consolidar por puesta en equivalencia al completar el proceso de venta.
 - Norte Litoral: la venta se cerró en abril 2017 (104 millones de euros).
 - Algarve: se cerró el 26 de septiembre de 2017 (58 millones)

ACTIVOS EN EXPLOTACIÓN

En 9M 2017, la evolución del tráfico fue muy positiva en las principales autopistas de Ferrovial, tanto en ligeros como en pesados.

🇨🇦 **Canadá:** el tráfico de 407ETR creció un +2,7% en el periodo (ligeros +2,5% y pesados +6,1%), apoyado por el impacto positivo de la apertura de la autopista *407 East Extension Phase I* (abierta en junio de 2016, gratuita hasta febrero 2017) y el crecimiento económico de la región de Ontario.

🇺🇸 **Estados Unidos:** evolución positiva del tráfico de las autopistas *Managed Lanes* (NTE +10,2% y LBJ +11,0%) que aún se encuentran en periodo de *ramp up*.

🇪🇸 **España:** tendencia positiva impulsada por el crecimiento económico y la regeneración del empleo. El tráfico en Ausol I creció un +9,7% en el periodo, a pesar de una ligera desaceleración en el 3T (+8,1%) debida a un efecto temporal por la huelga de estibadores en el puerto de Algeciras (Andalucía) y una ralentización del crecimiento del turismo en la zona tras alcanzar máximos en verano de 2016.

🇵🇹 **Portugal:** evolución positiva en el periodo ayudadas por la recuperación económica y, en Azores (+7,0%) por el aumento del turismo gracias a la liberalización del mercado de aerolíneas.

🇮🇪 **Irlanda:** evolución positiva reflejo de la recuperación del empleo. A partir del 1 de marzo de 2016, tras el cierre de la operación de venta de participación en las autopistas M3 y M4 en Irlanda, éstas se consolidan por puesta en equivalencia.

(Millones de euros)	Tráfico (IMD)			Ventas			RBE			Margen RBE		Deuda neta	
Integración Global	sep-17	sep-16	Var.	sep-17	sep-16	Var.	sep-17	sep-16	Var.	sep-17	sep-16	sep-17	Particip.
NTE	33.692	30.580	10,2%	61	49	25,6%	50	37	34,2%	81,9%	76,7%	-874	63,0%
LBJ	34.368	30.939	11,0%	65	49	32,7%	52	38	39,3%	80,4%	76,6%	-1.239	54,6%
NTE 35W *				1	0	n.a.	0,3	0	188,3%	35,3%		-568	53,7%
I-77 *						n.a.	0	0	n.a.			-196	50,1%
TOTAL EEUU				127	98	30,1%	103	75	37,6%			-2.877	
Ausol I	16.730	15.254	9,7%	50	46	8,1%	43	39	9,3%	85,7%	84,7%	-467	80,0%
Ausol II	18.283	17.371	5,2%										
Autema	17.770	16.486	7,8%	74	72	2,5%	67	66	2,9%	91,2%	90,8%	-590	76,3%
TOTAL ESPAÑA				124	118	4,7%	110	105	5,3%			-1.057	
Azores	9.979	9.327	7,0%	20	19	7,4%	17	16	10,0%	86,3%	84,3%	-311	89,2%
Algarve**	15.591	13.483	15,6%	27	29	-6,2%	24	26	-4,9%	89,0%	87,7%		48,0%
Norte Litoral**	25.518	24.209	5,4%	14	34	-58,7%	12	30	-58,1%	89,2%	88,1%		49,0%
Via Livre				10	10	3,5%	1	2	-5,9%	13,7%	15,1%	3	84,0%
TOTAL PORTUGAL				72	92	-21,6%	56	73	-23,4%			-309	
AUTOPISTAS DESCONSOLIDADAS EN 2016 ***					41			12					
TOTAL MATRICES				16	12	29,8%	-29	-36	20,0%				
TOTAL CINTRA				339	361	-6,3%	239	228	4,9%			-4.243	

* Activos en construcción.

** Contribución Algarve hasta 26/09/2017 y Norte Litoral hasta 21/04/2017, cuando pasaron a consolidarse por puesta en equivalencia.

*** Autopistas desconsolidadas en 2016 (SH-130, Chicago Skyway y las autopistas irlandesas M3 y M4)

(Millones de euros)	Tráfico (IMD)			Ventas			RBE			Margen RBE		Deuda neta	
Puesta en Equivalencia	sep-17	sep-16	Var.	sep-17	sep-16	Var.	sep-17	sep-16	Var.	sep-17	sep-16	sep-17	Particip.
407 ETR (Km recorridos 000)	2.019.701	1.966.126	2,7%	407	352	15,6%	352	303	16,0%	86,5%	86,2%	-4.673	43,2%
M4	32.374	30.504	6,1%	14	13	6,7%	9	8	4,2%	64,3%	65,8%	-98	20,0%
M3	37.120	33.979	9,2%	12	11	6,7%	8	8	-3,5%	68,7%	76,0%	-157	20,0%
A-66 Benavente Zamora				12	12	3,6%	11	10	4,2%	91,2%	90,7%	-163	25,0%
Central Greece	13.026	12.157	7,1%	5	4	13,9%	2	1	54,4%	42,6%	31,4%	-348	21,4%
Ionian Roads	17.891	24.933	-28,2%	31	28	12,1%	20	19	8,0%	64,5%	67,0%	-42	21,4%
Serrano Park				3	3	2,1%	2	2	-1,1%	62,6%	64,6%	-44	50,0%

407ETR

Cuenta de resultados

(Millones de dólares canadienses)	sep-17	sep-16	Var.
Ventas	940	837	12,3%
RBE	819	730	12,3%
Margen RBE	87,1%	87,2%	
RE	741	650	13,9%
Margen RE	78,8%	77,6%	
Resultado financiero	-257	-276	6,7%
Resultado antes de impuestos	484	374	29,2%
Impuesto de sociedades	-128	-99	-29,1%
Resultado neto	355	275	29,2%
Aportación al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial (Euros)	95	72	33,1%

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

Las **ventas de 407ETR** crecieron +12,3% en moneda local en 9M 2017.

■ **Ingresos de peaje** (93% del total): creció un +12,4% hasta los 875 millones de dólares canadienses, principalmente debido a la subida de tarifas aplicada desde febrero de 2017 y la mejora del tráfico.

■ **Ingresos de Cuota** (“fee revenues” 6,4% del total): alcanzaron 60 millones de dólares canadienses (+19,7%) principalmente por el inicio de la gestión del peaje para 407 East Ext Phase I, junto con un incremento en el número de transpondedores y mayores tarifas.

El ingreso medio por viaje se incrementó un +11,1% (9,92 dólares canadienses frente a los 8,93 dólares en el mismo periodo de 2016).

La autopista ha presentado además un **crecimiento de RBE del +12,3%** en los nueve primeros meses de 2017, con un margen RBE del 87,1%, en línea con el mismo periodo de 2016 (87,2%).

Resultado financiero: -257 millones de dólares canadienses, 19 millones de menor gasto vs. 9M 2016 (+6,7%). Principales componentes:

■ **Gastos de intereses: -270 millones de dólares canadienses.** Se incrementan en 9 millones frente a septiembre 2016, principalmente por la mayor deuda, tras las emisiones recientes de *senior bonds* por 800 millones de dólares canadienses en septiembre de 2017 y 250 millones en marzo de 2017.

■ **Ingreso financiero no-caja, ligado a la inflación: +2 millones de dólares canadienses** vs. -24 millones de gasto en 9M 2016, (mejora en +25 millones de dólares canadienses), debido principalmente al impacto positivo por el descenso de la inflación en los nueve primeros meses de 2017, junto con el impacto positivo por el incremento de la tasa de descuento.

■ **Otros ingresos financieros: +10 millones de dólares canadienses** (vs +8 millones en 9M 2016) por mayor rendimiento de las inversiones y mayor saldo medio de caja.

407ETR aportó al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial 95 millones de euros (+33,1% vs. 9M 2016), después de la amortización anual del intangible tras la venta del 10% en 2010, que se amortiza a lo largo de la vida del activo en función de los tráficos previstos.

Dividendos 407ETR

En los nueve primeros meses de 2017, 407ETR ha repartido dividendos por importe de 630 millones de dólares canadienses, **+8,1% vs. 9M 2016**. De éstos, 195 millones de euros correspondieron a Ferrovial (179 millones de euros en 9M 2016). En el Consejo de octubre ha sido aprobado el dividendo del 4T'2017 por importe de 215 millones de dólares canadienses (**+3,6% vs. 4T'2016**).

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

Tráfico de 407ETR

El tráfico (kilómetros recorridos) creció +2,7%, con mayor número de viajes (+0,9%) y mayor distancia media recorrida (+1,9%). El tráfico se ha visto impactado por el crecimiento de la economía de la zona y la apertura de la autopista *407 East Ext Phase I*, desde el 20 de junio de 2016 siendo gratuita hasta febrero de 2017.

Deuda neta de 407ETR

La deuda neta a 30 de septiembre de 2017 era 6.786 millones de dólares canadienses (coste medio de 4,45%). En septiembre, 407ETR emitió bonos senior por 800 millones de dólares canadienses y anunció el pago anticipado de un bono de 300 millones de dólares canadienses, con vencimiento en noviembre de 2017.

Un 40% de la deuda tiene un vencimiento superior a 20 años. Los próximos vencimientos de deuda son este año (309 millones de dólares canadienses), 2018 (14 millones) y 2019 (15 millones).

Calificación crediticia de 407ETR

- S&P: El 31 de mayo de 2017 emitió su valoración crediticia de la deuda, manteniéndola en “A” (Deuda Senior), “A-” (Deuda Junior) y “BBB” (Deuda subordinada) con perspectiva estable.
- DBRS: El 4 de noviembre de 2016 se reafirmó en su rating “A” (Deuda Senior), “A low” (Deuda Junior) y “BBB” (Deuda subordinada) con perspectiva estable.

Tarifas de 407ETR

En 2017 se incrementaron las tarifas el 1 de febrero y se anunció un nuevo esquema tarifario con tarifas en función de la dirección del viaje (además de por área, día y hora que ya se hacía). No son por tanto comparables las tarifas de 2017 con las aplicadas en 2016.

Tarifas aplicadas desde el 1 de febrero para vehículos ligeros (expresado en céntimos de dólar canadiense/km):

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

[Para más información, consulte aquí el MD&A report de 407ETR](#)

NTE**Cuenta de resultados NTE**

(Millones de dólares)	sep-17	sep-16	Var.
Ventas	69	54	26,7%
RBE	56	41	35,3%
Margen RBE	81,9%	76,7%	
RE	42	30	42,1%
Margen RE	61,8%	55,1%	
Resultado financiero	-46	-45	-1,8%
Resultado neto	-4	-16	74,6%

Durante los nueve primeros meses de 2017, las **ventas crecieron un +26,7% respecto al mismo periodo del año anterior** como resultado del crecimiento del tráfico y las mayores tarifas.

El RBE ascendió a 56 millones de dólares (+35,3% vs. 9M 2016). El margen RBE ha subido 500pbs situándose en el 81,9% durante los nueve primeros meses de 2017 como resultado del crecimiento de los ingresos y la gestión de los gastos de operación.

Tráficos y RBE por trimestres estancos

En términos de tráfico: **en el 3T 2017 NTE alcanzó 6,8 millones de transacciones, un +10,1% más que en el mismo periodo de 2016** (6,2 millones de transacciones). El tráfico continúa incrementando su cuota de mercado respecto al tráfico del corredor y manteniendo un alto porcentaje de nuevos clientes cada mes. Además de los efectos estacionales, durante el 3T 2017, NTE siguió afectada por las obras de construcción de diferentes proyectos de la futura red de *Managed Lanes* y se espera que una vez terminados estos proyectos (finales de 2018), haya un efecto positivo en NTE por el incremento de la demanda al haber nueva capacidad disponible en las carreteras que conectan con NTE. Además, en 2T'2017, se añadió un enlace para mejorar el acceso a la *managed lane*, lo que ha añadido tráfico adicional a NTE.

El RBE muestra una evolución muy positiva, con un crecimiento de +29,1% si comparamos el 3T 2017 vs. 3T 2016 apoyado en el buen comportamiento de los ingresos y el control de los gastos operativos con medidas como la internalización del mantenimiento de los equipos de peaje desde finales del 2016.

Trimestres estancos	T3'17	T3'16	% var.
Transacciones (millones)	6,8	6,2	10,1%
RBE (US\$)	19,6	15,2	29,1%

La tarifa media por transacción de NTE en el tercer trimestre de 2017 ha alcanzado los 3,5 dólares frente a los 3,1 dólares de 3T 2016 (+11,4%).

Deuda neta NTE

La deuda neta de la autopista a 30 de septiembre de 2017 alcanzaba los 1.031 millones de dólares (1.032 millones en diciembre de 2016), con un coste medio del 5,34%.

Calificación crediticia NTE

Las agencias de rating han asignado las siguientes calificaciones a la deuda de NTE:

	PAB	TIFIA
Moody's	Baa3	
FITCH	BBB-	BBB-

LBJ**Cuenta de resultados LBJ**

(Millones de dólares)	sep-17	sep-16	Var.
Ventas	73	55	33,8%
RBE	59	42	40,5%
Margen RBE	80,4%	76,6%	
RE	41	29	44,1%
Margen RE	56,1%	52,1%	
Resultado financiero	-64	-63	-1,7%
Resultado neto	-23	-35	33,1%

La autopista alcanzó durante los primeros nueve meses de 2017 unas **ventas de 73 millones de dólares (+33,8% respecto al mismo periodo de 2016)** como resultado del continuo crecimiento del tráfico durante la fase de *ramp-up* y las mayores tarifas.

El RBE ascendió a 59 millones de dólares (+40,5%) derivado, principalmente, del fuerte crecimiento del tráfico. El margen RBE alcanzó un 80,4% apoyado en la importante mejora de los ingresos.

Tráficos y RBE por trimestres estancos

En términos de tráfico, durante el tercer trimestre de 2017 se han alcanzado 10,7 millones de transacciones, +6,0% respecto a 3T 2016 (10,1 millones de transacciones), lo que representa el valor más alto desde la apertura en septiembre de 2015. El tráfico del corredor sigue en fase de crecimiento, alcanzando ya valores superiores a los existentes antes de la construcción del proyecto. El tráfico durante el 1S'2017 estuvo impactado por las últimas fases de construcción en el corredor IH-35E. A finales del 2T 2017, las obras para las nuevas *Managed Lanes* en IH-35E (que conecta con LBJ) finalizaron, lo que está trayendo tráfico adicional al corredor de LBJ. Por otro lado, a pesar de los efectos de estacionalidad, más acusados durante los meses de verano, el tráfico en el corredor de LBJ sigue creciendo por encima del promedio de la región, acorde a lo esperado durante la etapa de *ramp-up*.

El RBE en el 3T 2017 alcanzó los 20 millones de dólares lo que representa un crecimiento significativo frente al 3T'2016, +25,5%:

Trimestres estancos	T3'17	T3'16	% var.
Transacciones (millones)	10,7	10,1	6,0%
RBE (US\$)	20,4	16,2	25,5%

La tarifa media por transacción de LBJ ha alcanzado los 2,4 dólares en 3T 2017 frente a los 2,0 dólares en el 3T 2016 (+16,2%).

Deuda neta LBJ

La deuda neta de la autopista a 30 de septiembre de 2017 ascendía a 1.462 millones de dólares (1.449 millones en diciembre de 2016), con un coste medio de la deuda de 5,43%.

Calificación crediticia LBJ

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

	PAB	TIFIA
Moody's	Baa3	
FITCH	BBB-	BBB-

ACTIVOS FINANCIEROS

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

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

ACTIVOS EN DESARROLLO

(Millones de euros)	Capital invertido	Capital comprometido pendiente	Deuda neta 100%	Particip.
Integración Global				
Activos intangibles	-160	142	-764	
NTE 35W	-159	32	-568	54%
I-77	-1	110	-196	50%
Puesta en Equivalencia				
Activos financieros	-50	64	-358	
407-East Extension II		9	-300	50%
Ruta del Cacao	-39	14	46	40%
Toowoomba	-11		53	40%
Bratislava		40	-157	35%

NTE 35W: cierre financiero alcanzado en septiembre 2013. Se avanza según lo esperado (96% completado a septiembre 2017, estando prevista la apertura total para la segunda mitad de 2018).

I-77: En noviembre de 2015 comenzaron los trabajos de construcción. El grado de avance de los trabajos de diseño y construcción a septiembre de 2017 es del 38%, estando prevista la apertura para finales de 2018.

407 East Extension Phase II: El grado de avance de los trabajos de construcción era del 63% a finales de septiembre 2017.

I-66: En octubre 2016, Cintra fue adjudicataria del proyecto “Transform I-66” (Virginia, EEUU) cuyo cierre comercial se firmó el 8 de diciembre de 2016 y que comprende la construcción de 35 kilómetros en el corredor de la I-66 (entre la Ruta 29, en las proximidades de Gainesville, y la circunvalación de Washington D.C., I-495, en el Condado de Fairfax). El plazo de Construcción es hasta 2022, mientras que la concesión alcanza los 50 años. A falta de alcanzar el cierre financiero (esperado para el 4T 2017), el capital comprometido para este proyecto se estima en unos 700 millones de euros (para la participación de Cintra).

PROYECTOS EN LICITACIÓN

En EEUU, se está negociando de forma bilateral con el Departamento de Transportes de Texas (TxDOT) “**el segmento 3C del proyecto North Tarrant Express**” (Texas, EEUU). Éste consiste en la ampliación hacia el norte del segmento 3B, reconstruyendo los carriles ‘*general purpose*’ existentes y añadiendo dos carriles ‘*Managed Lanes*’ nuevos por sentido.

El **Departamento de Transporte de Maryland (MDOT)**, emitió en Septiembre una solicitud de información (RFI) para los proyectos I-495/I-95 (*Capital Beltway*) e I-270 (*Congestion Relief Improvements*). El MDOT está considerando un proyecto de diseño, construcción, financiación, operación y/o mantenimiento para ambos proyectos, que tendrían forma de *Managed Lanes*. Estos proyectos encajan perfectamente en la estrategia

de Cintra, en la medida que son concesiones de alta complejidad (High Complexity Concessions) en los que Cintra ha sido históricamente muy competitiva.

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

En Australia, Cintra ha sido precalificada en el proyecto “**Outer Suburban Arterial Roads (OSAR Western Package)**”, que consiste en la mejora y mantenimiento de la red de carreteras y vías inter-urbanas en distintas zonas del extrarradio de Melbourne, bajo un contrato con pago por disponibilidad con un plazo de concesión entre 20-25 años.

Además, en cuanto a la actividad en otros mercados, Cintra ha sido precalificada para el proyecto “**Silvertown Tunnel**” en Londres (Reino Unido), con una inversión estimada de 1.150 millones de euros.

DESINVERSIONES

Autopistas Norte Litoral y Algarve

Ferrovial, a través de su filial, Cintra, alcanzó en junio de 2016 un acuerdo con el fondo de gestión de infraestructuras holandés DIF para la venta de una participación del 51% de la autopista Norte Litoral y del 49% de Algarve. Tras esta operación, Ferrovial conservará el 49% de Norte Litoral y el 48% de Algarve y su posición de principal socio industrial en ambos activos.

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

OTROS ACONTECIMIENTOS

Adquisición de participación de Dallas Fire&Police Pension Scheme

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

Autema

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

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

Ambas demandas han sido acumuladas en un solo proceso en el TSJC. A finales de julio 2017 el TSJC le dio plazo de 20 días a la Generalitat para que contestara a la demanda pero aún no han contestado.

AEROPUERTOS

Aeropuertos aportó 98 millones de euros al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial en 9M 2017 (vs. -43 millones en 9M 2016).

- **HAH:** 96 millones de euros en 9M 2017, vs. -56 millones en 9M 2016, principalmente por la evolución positiva del *mark to market* de las coberturas en 2017 vs. el impacto negativo en 2016 por el repunte de expectativas de inflación y bajada de tipos de interés.
- **AGS:** 1 millón de euros de contribución a la puesta en equivalencia de Ferrovial en 9M 2017 (vs. 13 millones en 9M 2016), principalmente por el efecto positivo no recurrente sin impacto en caja en 2016, por el cambio de condiciones en el plan de pensiones (8 millones de euros) y la caída de dos puntos porcentuales del tipo impositivo al 17% (6 millones de euros).

En cuanto a las distribuciones a los accionistas

- **Heathrow repartió 281 millones de libras (al 100%)** de los que 79 millones de euros fueron para Ferrovial.
- **AGS distribuyó 112 millones de libras (al 100%) a sus accionistas**, de los cuales, 75 millones de libras se debían a una distribución extraordinaria tras la refinanciación llevada a cabo en 1T 2017, que ha permitido optimizar la estructura financiera, alargar plazos de vencimiento y el repago parcial de la deuda de accionistas. **Ferrovial recibió 64 millones de euros en 9M 2017.**

OPERACIONES CORPORATIVAS

El 25 de agosto de 2017, Great Hall Partners, consorcio liderado por Ferrovial Aeropuertos, firmó el contrato para la remodelación y explotación comercial de la terminal principal del **Aeropuerto Internacional de Denver por una inversión de 650 millones de dólares** y una duración de 34 años. [Para más información, por favor visite el siguiente enlace.](#)

HEATHROW

Tráfico Heathrow

En 9M 2017, Heathrow registró 59,1 millones de pasajeros (+3,1%). En el 3T 2017 el tráfico creció +1,7% vs 3T 2016, incluyendo en septiembre un undécimo record de tráfico mensual consecutivo. El récord diario, con 259.917 pasajeros el 30 de junio, fue el día más activo en su historia. Los niveles de ocupación se incrementaron frente a 9M 2016 (78,5% vs. 76,2%), así como el número medio de plazas por avión (212 asientos de media por avión frente a 211,3 en 2016).

El incremento del tráfico supuso una mejora en la previsión para 2017, de 76,7 millones de pasajeros (publicado en el Informe de Inversores de junio) frente a 75 millones previstos.

Evolución del tráfico por destinos

(Millones de pasajeros)	sep-17	sep-16	Var.
Reino Unido	3,6	3,5	3,0%
Europa	24,7	24,1	2,6%
Larga distancia	30,7	29,7	3,5%
Total	59,1	57,3	3,1%

El **tráfico intercontinental** ha sido el factor principal de crecimiento del tráfico (+3,5%) con más vuelos y mayor ocupación. El tráfico fue particularmente sólido en las rutas a Oriente Medio (+10,5%) por aviones de mayor tamaño y mayor número de vuelos, y a Asia Pacífico (+4,0%) por mayores niveles de ocupación en las rutas existentes a Malasia y nuevos

o mayor número de servicios a Tailandia, Filipinas y Vietnam. En Norteamérica (+1,0%) hubo mayor factor de carga. El tráfico latinoamericano creció +4,1% por más vuelos y una mayor ocupación de los aviones.

En **Europa** (+2,6%) hubo un aumento notable en las rutas a Bélgica, Portugal, Dinamarca, Italia, Turquía y Rusia. El tráfico doméstico creció +3,0%, incluyendo los nuevos servicios de Flybe a Escocia.

Más del 30% de las exportaciones no comunitarias del Reino Unido en términos de valor pasan hoy por Heathrow. En 9M 2017, los volúmenes de carga de Heathrow aumentaron un +10,5%, uno de los periodos más fuertes de los pasados 5 años, con notables crecimientos en Norte América y Oriente Medio.

Ingresos Heathrow SP

Las ventas se incrementaron un +3,2% con evolución positiva de los ingresos comerciales (+9,6%) junto al incremento en ingresos aeronáuticos (+0,9%) y otros ingresos (+3,5%).

DESCGLOSE DE INGRESOS

(Millones de libras)	sep-17	sep-16	Var.
Aeronáuticos	1,288	1,276	0.9%
Comerciales	492	449	9.6%
Otros ingresos	381	368	3.5%
TOTAL	2,161	2,093	3.2%

El **ingreso aeronáutico** medio por pasajero se redujo -2,1% hasta las 21,81 libras (22,26 libras en 2016), compensado por la subida del tráfico +3,1% que generó 38 millones de libras adicionales a los ingresos.

El **ingreso comercial** (+9,6%) se vio ayudado por el mayor tráfico y, particularmente en las tiendas *Duty Free* (+11,1%) y las tiendas especializadas (+18,1%), por la depreciación de la libra esterlina tras el referéndum de salida de la UE a finales de junio de 2016, si bien ha habido cierta moderación en esta tendencia. La remodelación de la oferta de tiendas de lujo de la T4, completada a finales de 2016, también contribuyó al crecimiento. Los ingresos de restauración también mostraron un fuerte crecimiento por el incremento en el tráfico y las reformas de los restaurantes de la T5.

El ingreso comercial neto por pasajero alcanzó 8,33 libras, +6,3% frente a los nueve primeros meses de 2016.

RBE Heathrow SP

El RBE de Heathrow SP creció un +5,7% en 9M 2017, frente a un crecimiento en ventas del +3,2%. El margen RBE alcanzó 62,4% frente al 60,9% en 2016. La amortización disminuyó -5% frente a 2016.

Satisfacción de usuarios

La satisfacción de usuarios continua en niveles record en el tercer trimestre de 2017, con una puntuación de 4,14 sobre 5 según Airport Service Quality (ASQ), el 81% de los pasajeros encuestados calificó su experiencia en el aeropuerto como “excelente” o “muy buena”. Heathrow se ha posicionado primero entre los aeropuertos europeos en esta encuesta por la calidad del servicio durante trece trimestres sucesivos.

En 2017, Heathrow ha sido nombrado “Mejor Aeropuerto de Europa Occidental” por tercera vez consecutiva por *Skytrax World Airport Awards*. El premio, votado por pasajeros de todo el mundo, reconoció a Heathrow como “Mejor aeropuerto para ir de compras” por octavo año consecutivo.

Además, Heathrow mejoró la puntualidad y la gestión de equipaje, reduciendo el número de maletas extraviadas a 10 de 1.000 (en 2016 14).

Aspectos regulatorios

Periodo regulatorio: El 21 de diciembre de 2016 la CAA confirmó la extensión del actual periodo regulatorio (Q6) hasta el 31 de diciembre de 2019, continuando con el incremento anual máximo de tarifas por pasajero del RPI -1,5%.

En junio 2017, la CAA planteó una potencial extensión hasta al menos diciembre de 2020. La duración de la nueva extensión y las tarifas que aplicarán se decidirán en 2018, una vez se haya producido la aprobación de la “National Policy Statement” (NPS).

Regulatory Asset Base (RAB): El RAB a 30 de septiembre 2017 alcanzó los 15.630 millones de libras (15.237 millones en diciembre de 2016).

Expansión: El 25 de octubre de 2016 el Gobierno británico anunció su decisión de seleccionar la construcción de una tercera pista en Heathrow para incrementar la capacidad aeroportuaria en el sureste de Inglaterra. La expansión requiere la aprobación parlamentaria del NPS y posteriormente del *Development Consent Order* por el Secretario del Estado, que se esperan entre primer semestre del 2018 y finales de 2020.

HAH

(Millones de libras)	sep-17	sep-16	Var.	Comparable
Ventas	2.161	2.094	3,2%	3,2%
RBE	1.348	1.275	5,8%	5,8%
Margen RBE	62,4%	60,9%		
Amortizaciones	527	554	4,9%	4,9%
RE	821	720	14,0%	14,0%
Margen RE	38,0%	34,4%		
Deterioro y enajenación inmovilizado		-7	n.a	n.a.
Resultado financiero	-390	-968	59,7%	-10,3%
Rtdo. antes de impuestos	431	-254	269,3%	26,1%
Impuesto de sociedades	-95	72	-231,1%	-25,3%
Resultado neto	336	-182	284,5%	26,5%
Aportación a Pta. equivalencia de Ferrovial (Euros)	96	-56	270,9%	26,5%

Deuda neta HAH

A 30 de septiembre de 2017, el coste medio de la deuda externa de Heathrow fue del 5,6%, teniendo en cuenta todas las coberturas por tipo de interés, tipo de cambio e inflación (5,11% en diciembre 2016).

(Millones de libras)	sep-17	sep-16	Var.
Loan Facility (ADI Finance 2)	0	306	-100,0%
Subordinada	1.037	1.098	-5,6%
Grupo securitizado	13.063	12.923	1,1%
Caja y ajustes	-49	-20	144,9%
Total	14.051	14.307	-1,8%

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

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

RESULTADOS AGS

(Millones de libras)	Ventas			RBE			Margen RBE		
	sep-17	sep-16	Var.	sep-17	sep-16	Var.	sep-17	sep-16	Var. (pbs)
Glasgow	93,0	84,4	10,2%	45,4	39,2	15,9%	48,9%	46,4%	240,7
Aberdeen	41,8	42,5	-1,7%	16,7	15,9	5,0%	39,9%	37,3%	256,3
Southampton	24,3	21,5	13,1%	9,4	7,1	32,6%	38,7%	33,0%	567,3
Total no regulados	159,0	148,3	7,2%	71,5	62,1	15,0%	44,9%	41,9%	305,8

AEROPUERTOS REGIONALES DE REINO UNIDO (AGS)

Tráfico AGS

(Millones de pasajeros)	sep-17	Tráfico sep-16	Var.
Glasgow	7,7	7,2	6,7%
Aberdeen	2,4	2,3	1,1%
Southampton	1,6	1,5	8,0%
Total no regulados	11,6	11,0	5,7%

El tráfico en AGS creció +5,7% (Glasgow +6,7%, Southampton +8,0%, Aberdeen +1,1%).

El tráfico en **Glasgow alcanzó 7,7 millones de pasajeros (+6,7%)**. El tráfico doméstico se mantuvo en línea con el año anterior, con menos rutas a Londres compensado con más rutas regionales en Flybe y Loganair. El tráfico internacional creció (+12,9%) por el tráfico Europeo con nuevas rutas de Ryanair a Lisboa, Valencia, Palanga y Zadar, el nuevo servicio de Jet2 a Dubrovnik y más capacidad a Canarias, Alicante, Chipre y Málaga. El tráfico de larga distancia muestra la fortaleza de Emirates y el nuevo servicio de Delta a Nueva York.

El número de pasajeros en **Aberdeen alcanzó los 2,4 millones (+1,1%)**. El tráfico doméstico aumentó (+3,0%), principalmente debido a la ruta London Heathrow de Flybe. El tráfico internacional se incrementó (+2,1%) gracias a las nuevas rutas de Ryanair a Alicante, Málaga y Faro, los nuevos servicios de Wizz a Varsovia y la nueva ruta de Air Baltic a Riga. Este aumento fue parcialmente compensado por la reducción en las rotaciones a los aeropuertos internacionales (Paris CDG y Ámsterdam) y la reducción en los pasajeros escandinavos.

El tráfico de **Southampton alcanzó 1,6 millones (+8,0%)** con crecimiento del tráfico doméstico (+3,7%) por mas rotaciones de Flybe a Manchester, Glasgow y Edimburgo en parte compensado con las menores rotaciones a Guernsey en el 1T; y crecimiento internacional (+14,5%) por las nuevas rutas a Amsterdam, Munich, Málaga y Cork.

Ingresos y RBE AGS

Los aeropuertos mostraron un crecimiento de su RBE del +15% en 9M 2017, con un crecimiento del tráfico del +5,7%, y de ventas (+7,2%) junto con una disminución de los gastos del -1,6% motivado por el esfuerzo de control de costes.

Deuda neta bancaria AGS

A 30 de septiembre de 2017, la deuda neta bancaria de los aeropuertos alcanzó 628 millones de libras.

CONSTRUCCIÓN

(Millones de euros)	sep-17	sep-16	Var.	Comparable
Ventas	3.394	3.033	11,9%	11,9%
RBE	164	226	-27,3%	-27,7%
Margen RBE	4,8%	7,4%		
RE	135	205	-34,2%	-34,5%
Margen RE	4,0%	6,7%		
Cartera*	9.045	9.088	-0,5%	3,0%

*Cartera comparada con diciembre 2016

Las ventas se incrementaron +11,9% en términos comparables, con evolución positiva en todas las áreas. La facturación internacional supone el 83% de las ventas de la división, muy centrada en nuestros mercados estratégicos tradicionales: Polonia (31% ventas) y Norteamérica (29%).

La rentabilidad disminuyó vs. 9M 2016 (margen RBE 4,8% vs 7,4%) por importantes proyectos en fases iniciales y una menor ponderación de los contratos concesionales de autopistas entre los proyectos en ejecución. Además, en 2017 se han producido pérdidas derivadas de una resolución desfavorable de un laudo de un proyecto de Colombia ejecutado en 2012/2013 y pérdidas en un contrato, ya finalizado en Reino Unido.

BUDIMEX

(Millones de euros)	sep-17	sep-16	Var.	Comparable
Ventas	1.035	953	8,6%	6,3%
RBE	93	70	32,9%	29,8%
Margen RBE	8,9%	7,3%		
RE	87	65	32,4%	29,3%
Margen RE	8,4%	6,9%		
Cartera*	2.152	2.027	6,2%	3,9%

*Cartera comparada con diciembre 2016

En 2017 destaca la venta de un 3,9% de Budimex, sin impacto en pérdidas y ganancias de Ferrovial, al mantenerse la posición de control (55,1%), pero con impacto en caja de +59 millones de euros.

Se mantiene la tendencia positiva de los últimos años. A pesar de las condiciones climáticas adversas, las ventas en términos comparables crecen +6,3% por aceleración de ejecución en proyectos Industriales y de Edificación Residencial y no Residencial. Se produce un incremento en la rentabilidad (+29,8% de RBE) debido principalmente a la liquidación de contratos de infraestructuras que han finalizado.

La cartera continúa en niveles elevados (2.152 millones de euros) +3,9% comparable vs. diciembre 2016. La contratación a septiembre 2017 alcanza unos 1.100 millones de euros, con un 53% aprox. corresponden a la firma de contratos de Obra Civil, en gran parte al amparo del programa Nuevo Plan de Carreteras 2014-2020. Destaca la adjudicación de la Carretera Lagiewnicka en Cracovia (154 millones de euros) y obras de ferrocarril por unos 250 millones. Adicionalmente, Budimex cuenta con contratos pendientes de firma o firmados con posterioridad a 30 de septiembre de 2017 por importe superior a 460 millones de euros.

WEBBER

(Millones de euros)	sep-17	sep-16	Var.	Comparable
Ventas	586	524	11,9%	16,5%
RBE	25	41	-40,3%	-41,3%
Margen RBE	4,2%	7,9%		
RE	18	35	-49,9%	-50,9%
Margen RE	3,0%	6,7%		
Cartera*	1.371	1.084	26,5%	41,6%

*Cartera comparada con diciembre 2016

Las ventas se incrementaron +16,5% en términos comparables por la incorporación de Pepper Lawson, empresa especializada en aguas y edificación no residencial, adquirida en marzo de 2016 (cuyas ventas en 9M 2017 ascendieron a 127 millones de euros vs. 65 millones de euros en el mismo periodo de 2016). La caída del margen RBE hasta 4,2% se debe a una menor ponderación de los contratos concesionales de autopistas en el portfolio de proyectos en ejecución.

La contratación en lo que va de año ha sido extraordinariamente elevada, cercana a los 970 millones de euros (más del doble que el importe contratado en todo el año 2016), lo que ha permitido un crecimiento de la cartera en un 41,6% en términos comparables.

FERROVIAL AGROMAN

(Millones de euros)	sep-17	sep-16	Var.	Comparable
Ventas	1.773	1.557	13,9%	14,0%
RBE	47	115	-59,1%	-58,7%
Margen RBE	2,6%	7,4%		
RE	30	104	-70,8%	-70,4%
Margen RE	1,7%	6,7%		
Cartera*	5.522	5.977	-7,6%	-3,9%

*Cartera comparada con diciembre 2016

Las ventas crecieron (+14,0%) impulsadas por la entrada de nuevos proyectos, aunque la rentabilidad disminuyó en 9M 2017 (margen RBE 2,6%) principalmente por pérdidas derivadas de una resolución desfavorable de un laudo de un proyecto de Colombia ejecutado en 2012/2013 así como pérdidas en un contrato, ya finalizado, en Reino Unido por plazos ajustados de ejecución y falta de acuerdo con el cliente a la hora de implantar soluciones técnicas alternativas. Adicionalmente, la rentabilidad se vio impactada por la ejecución de varios proyectos en fases iniciales y con menor grado de complejidad.

CARTERA

(Millones de euros)	sep-17	dic-16	Var.
Obra civil	6.930	7.088	-2,2%
Edif. Residencial	430	344	25,0%
Edif. No Residencial	859	873	-1,6%
Industrial	826	783	5,5%
Total	9.045	9.088	-0,5%

*Cartera comparada con diciembre 2016

La cartera decreció respecto a diciembre 2016 un -0,5% (+3,0% en términos comparables). El segmento de obra civil continúa siendo el de mayor peso (un 77%) y se mantiene un criterio muy selectivo en la presentación a concursos. La cartera internacional asciende a 7.585 millones de euros, muy superior a la cartera doméstica (1.460 millones de euros), representando un 84% del total.

La cifra de cartera a septiembre 2017 no incluye contratos preadjudicados y pendientes del cierre comercial o financiero, por unos 3.100 millones de euros, entre los que destacan la managed lane I-66 en Virginia por aproximadamente 1.800 millones de euros así como el Aeropuerto de Denver por 550 millones de euros.

SERVICIOS

Las ventas de Servicios en 9M 2017 han alcanzado los 5.430 millones de euros (+25,9% frente a 2016). Gran parte de este crecimiento se debe a la aportación de Broadspectrum, adquirida en mayo de 2016. Con la incorporación de Broadspectrum, Ferrovial Servicios no solo accede al mercado australiano, sino que también lo hace al norteamericano y refuerza las actividades en minería en Chile. Con el objetivo de optimizar las oportunidades en las distintas áreas geográficas desde enero de 2017 se ha separado el negocio en América del resto de actividades de Broadspectrum y se integra en la actividad Servicios Internacional.

Broadspectrum aporta en los primeros nueve meses de 2017 una facturación conjunta de 1.959 millones de euros. Consecuentemente con los cambios organizativos antes citados no se reporta conjuntamente en este informe. No obstante del importe antes citado 1.732 millones de euros corresponden a facturación en Australia y Nueva Zelanda, y 228 millones de euros a facturación en América que se integran en Ferrovial Servicios Internacional.

Excluida la aportación de Broadspectrum, el crecimiento de las ventas en términos comparables, esto es excluyendo el efecto del tipo de cambio y la incorporación de Broadspectrum, es del 4%. Los principales contribuidores de este crecimiento son Ferrovial Servicios España (+8,8%) junto con Ferrovial Servicios Internacional (+11%). La actividad en Reino Unido se mantiene en línea con un crecimiento del +0,5%.

El RBE de la división crece un +7,8% en términos comparables, impulsado por la mejora de Reino Unido donde se empiezan a recoger los frutos de la reestructuración emprendida a mediados de 2016.

La cartera en septiembre asciende a 20.706 millones de euros, un -13% vs. diciembre 2016 en términos comparables. Esta evolución responde a distintas causas que serán comentadas en sus respectivos apartados.

(Millones de euros)	sep-17	sep-16	Var.	Comparable
Ventas	5.430	4.314	25,9%	4,1%
RBE	309	209	48,0%	7,8%
Margen RBE	5,7%	4,8%		
RE	102	66	54,3%	13,2%
Margen RE	1,9%	1,5%		
Cartera*	18.954	22.205	-14,6%	-12,4%
Cartera JVs*	1.751	2.226	-21,3%	-18,7%
Cartera global+JVs*	20.706	24.431	-15,2%	-13,0%

*Cartera comparada con diciembre 2016

ESPAÑA

(Millones de euros)	sep-17	sep-16	Var.	Comparable
Ventas	1.410	1.296	8,8%	8,8%
RBE	143	136	5,8%	4,6%
Margen RBE	10,2%	10,5%		
RE	75	70	6,9%	4,6%
Margen RE	5,3%	5,4%		
Cartera*	5.008	5.450	-8,1%	-8,1%
Cartera JVs*	271	291	-6,8%	-6,8%
Cartera global+JVs*	5.280	5.741	-8,0%	-8,0%

*Cartera comparada con diciembre 2016

La facturación en España crece un +8,8% frente a septiembre de 2016. La principal causa de este crecimiento es la expansión de las actividades industriales y el consumo propiciadas por la mejora de las condiciones macroeconómicas de nuestro país. Además, la incorporación de varias adquisiciones en el área de mantenimiento industrial que aportan un

+3,3% de ese valor. Estas actividades aportan normalmente una rentabilidad inferior a la media. El margen RBE se sitúa en el 10,2 % frente al 10,5% en 2016. Esta caída se debe al incremento de la actividad industrial que aporta una rentabilidad inferior a la media actual.

El volumen de cartera a septiembre se sitúa en 5.280 millones de euros (-8,0% frente a diciembre). La reducción de cartera está directamente relacionada con la ralentización de los procesos de licitación, tanto en la salida al mercado de las oportunidades como de la adjudicación de los concursos ya licitados. Como consecuencia de ello un número de contratos están en prórroga a la espera de ser licitados. En estos casos, se mantiene el volumen de facturación pero disminuye la cartera al no renovarse a vencimiento por un contrato de valor equivalente. Los ratios de éxito en el mercado accesible se mantienen estables.

REINO UNIDO

(Millones de euros)	sep-17	sep-16	Var.	Comparable
Ventas	1.949	2.092	-6,8%	0,5%
RBE	50	24	111,0%	27,5%
Margen RBE	2,6%	1,1%		
RE	23,7	-7	n.s.	115,4%
Margen RE	1,2%	-0,3%		
Cartera*	8.725	10.636	-18,0%	-15,4%
Cartera JVs*	1.115	1.262	-11,7%	-8,9%
Cartera global+JVs*	9.840	11.898	-17,3%	-14,7%

*Cartera comparada con diciembre 2016

El entorno de negocios en Reino Unido continúa marcado por las restricciones presupuestarias de los clientes públicos lo que afecta al número de oportunidades que salen al mercado. A su vez, desde el punto de vista comercial se sigue aplicando una estricta selección de las oportunidades a licitar. Como consecuencia las ventas están en línea con el año anterior (+0,5% en términos comparables).

La compañía sigue focalizada en la mejora de los contratos con baja rentabilidad, o en su caso la salida de contratos no rentables y la implementación del plan de reestructuración iniciado en 2016. Como consecuencia se observa una recuperación progresiva de los márgenes de modo que el RBE es ya del 2,6%. De mantenerse las condiciones actuales del mercado se espera que continúe la mejora de márgenes en el último trimestre del año.

Las negociaciones con el ayuntamiento de Birmingham han progresado con la firma en el mes de julio de un preacuerdo entre las partes. Éstas se han dado hasta final del ejercicio para llegar a un acuerdo definitivo. Se han incurrido a la fecha en gastos legales por 6 millones de euros que se han cargado contra la provisión creada en diciembre de 2015. El resultado del contrato de Birmingham a septiembre se sitúa en -5 millones de euros.

La cartera se sitúa en septiembre en 9.840 millones de euros (-14,7% en términos comparables vs. diciembre 2016). Esta tendencia está marcada por la más estricta selección de los proyectos ya citada, y por el consumo de la cartera de negocio de *utilities* que saldrán a licitación en 2019 y 2020, coincidiendo con los periodos regulatorios de los clientes. Las adjudicaciones más significativas del año corresponden al contrato de recogida de residuos en el condado de Surrey (131 millones de euros, 10 años), y el de mantenimiento de la línea de metro ligero de Manchester (181 millones de euros, 7 años). El importe de este último corresponde al 40% de participación de Amey en la *joint venture* que ejecutará el contrato.

BROADSPECTRUM (AUSTRALIA Y NUEVA ZELANDA)

(Millones de euros)	Broadspectrum sep-17	Amortiza- ción de Intangible	Broadspectrum y amort. Intangible
Ventas	1.732		1.732
RBE	103		103
Margen RBE	6,0%		6,0%
RE	69	-63	5
Margen RE	4,0%		0,3%
Cartera*	3.744		3.744
Cartera JVs*	278		278
Cartera global+ JVs*	4.022		4.022

*Cartera comparada con diciembre 2016

En esta unidad se reporta la actividad de Broadpectrum en Australia y Nueva Zelanda.

La compañía continúa trabajando en la salida de los contratos de inmigración y se han dispuesto los planes para dejar de manera efectiva dichos contratos el 31 de octubre de este año. En paralelo se están ejecutando las acciones de mejora de rentabilidad y de ajuste de costes conforme a lo previsto en el plan de adquisición.

Respecto a la cartera, que a diciembre de 2016 (excluido América) se situaba en 4.869 millones de euros, se sitúa en septiembre en 4.022 millones de euros (-14,9% en términos comparables). En línea con la estrategia de crecimiento se está incrementando la actividad de licitación. La compañía ha identificado oportunidades por 19.900 millones de euros. En estudio hay ofertas por 5.800 millones de euros y en licitación en sus diversos estadios el valor de lo licitado es de 3.200 millones de euros. Es necesario señalar que el elevado importe de los contratos y las prácticas comerciales en Australia hacen que los plazos de maduración sean más largos que en otros mercados.

Entre las adjudicaciones del año destacan un contrato de instalación de fibra óptica para el cliente Chorus en Nueva Zelanda (169 millones de euros, 8 años), el contrato de mantenimiento de una planta de gas licuado para el cliente Impex en Australia (143 millones de euros, 5 años), y la renovación de un contrato de mantenimiento de colegios públicos en Nueva Gales del Sur (101 millones de euros, 1 año). Está pendiente de adjudicación el PPP para la rehabilitación y mantenimiento en Melbourne (Osas West) con una cartera estimada de 704 millones de dólares australianos.

SERVICIOS INTERNACIONAL

(Millones de euros)	sep-17	sep-16	Var.	Comparable
Ventas	339	98	245,4%	11,0%
RBE	12	10	23,6%	-26,7%
Margen RBE	3,5%	9,8%		
RE	-3	3	-182,4%	-146,2%
Margen RE	-0,8%	3,2%		
Cartera*	1.476	530	178,4%	0,3%
Cartera JVs*	88	145	n.s	n.s.
Cartera global+ JVs*	1.564	675	131,7%	-12,7%

*Cartera comparada con diciembre 2016

La división Internacional de Ferrovial Servicios incluye desde enero de 2017 la actividad que Broadpectrum tiene en América (Norteamérica y Chile). La aportación a la facturación a septiembre es de 181 millones de euros en Norteamérica y 47 millones de euros en Chile. El margen RBE de la actividad reportado a la fecha por ambas actividades es del 2%.

Respecto al resto de países, la facturación y evolución frente a 2016 es la siguiente: Polonia +41 millones de euros (+38,2%), Chile +47 millones de euros (-3,4%) y Portugal + 23 millones de euros (+6,6%). En conjunto y en términos comparables, la facturación es un 11% superior a 2016, siendo el RBE inferior a 2016 en 2,6 millones de euros por costes de mantenimiento invernal en contratos de carreteras de Polonia en el primer trimestre del año, y por las pérdidas en Chile de 1 millón de euros ocasionadas en un contrato de mantenimiento que ya ha finalizado.

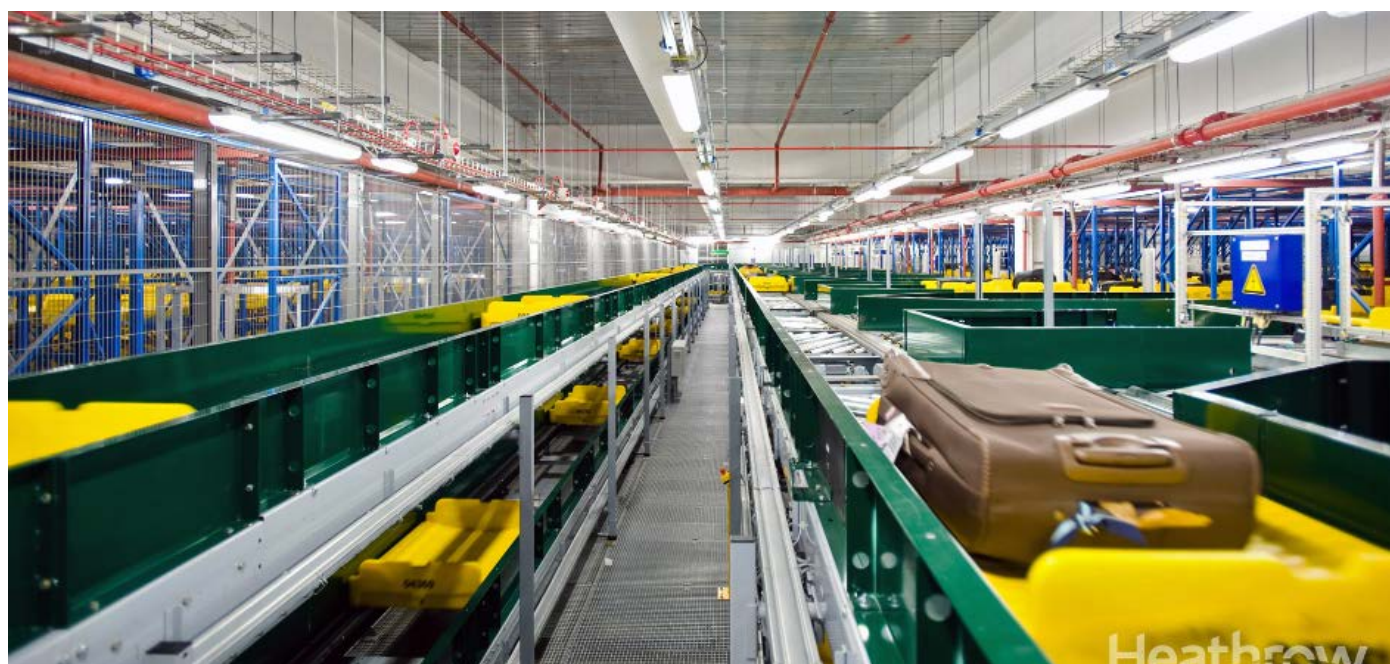
Respecto a la cartera, se sitúa en 1.564 millones de euros (-12,7% en términos comparables vs. 2016). El decrecimiento se produce fundamentalmente por la venta de la JV Gateway en Canadá (188 millones de euros de cartera). Entre las adjudicaciones del año destacan la incorporación de la cartera de Trans Formers (67,5 millones de euros), compañía de gestión de residuos adquirida en Polonia en el mes de junio, y el contrato de mantenimiento de túneles en Washington DC (22 millones de euros, 5 años).



BALANCE

(Millones de euros)	sep-17	dic-16	(Millones de euros)	sep-17	dic-16
ACTIVO NO CORRIENTE	15.217	15.679	PATRIMONIO NETO	5.893	6.314
Fondo de comercio de consolidación	2.108	2.155	Patrimonio neto atribuido a los accionistas	5.184	5.597
Activos intangibles	444	544	Patrimonio neto atribuido a los socios externos	709	717
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	6.927	7.145	Ingresos a distribuir en varios ejercicios	1.028	1.118
Inversiones inmobiliarias	6	6			
Inmovilizado material	694	731	PASIVOS NO CORRIENTES	10.441	10.421
Inversiones en sociedades asociadas	2.862	2.874	Provisiones para pensiones	137	174
Activos Financieros no corrientes	748	735	Otras provisiones	759	757
Inversiones a largo plazo con empresas asociadas	343	374	Deuda financiera	7.984	7.874
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	283	249	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	5.153	5.310
Resto de cuentas a cobrar	122	112	Deuda financiera resto de sociedades	2.831	2.564
Impuestos Diferidos	1.117	1.057	Otras deudas	201	200
Derivados financieros a valor razonable	311	432	Impuestos diferidos	965	979
			Derivados financieros a valor razonable	394	436
ACTIVO CORRIENTE	7.300	7.745			
Activos clasificados como mantenidos para la venta	0	624	PASIVOS CORRIENTES	5.155	5.570
Existencias	573	516	Pasivos clasif. mantenidos para la venta	0	440
Clientes y otras cuentas a cobrar	3.008	2.822	Deuda financiera	389	302
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	2.373	2.193	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	249	200
Otros deudores	635	629	Deuda financiera resto de sociedades	139	102
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	69	186	Derivados financieros a valor razonable	81	69
Tesorería e inversiones financieras temporales	3.614	3.578	Deudas por operaciones de tráfico	3.840	3.895
Sociedades proyectos de infraestructuras	338	277	Acreedores comerciales	2.274	2.299
Caja restringida	57	62	Otras deudas no comerciales	1.566	1.596
Resto de tesorería y equivalentes	281	215	Pasivos por impuestos sobre sociedades	112	150
Resto de sociedades	3.275	3.301	Provisiones para operaciones de tráfico	734	715
Derivados financieros a valor razonable	36	18			
TOTAL ACTIVO	22.516	23.423	TOTAL PASIVO	22.516	23.423

Como ya se indicó en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2016, la compañía ha decidido aplicar de forma anticipada en el ejercicio 2017 la NIIF 15 (Ingreso de Actividades Ordinarias procedentes de Contratos con Clientes). La aplicación de dicha norma ha supuesto un impacto negativo en reservas por importe de -259 millones de euros. Para mayor detalle sobre el plan de aplicación de dicha norma y el impacto previsto ver la nota 2.2 de las cuentas consolidadas intermedias publicadas en julio 2017



CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

(Millones de euros)	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable	sep-17	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable	sep-16
CIFRA DE VENTAS	9.194		9.194	7.697		7.697
Otros ingresos de explotación	4		4	4		4
Total ingresos de explotación	9.198		9.198	7.701		7.701
Total gastos de explotación	8.487		8.487	7.051		7.051
RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN	711		711	650		650
Margen RBE	7,7%		7,7%	8,4%		8,4%
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	295		295	224		224
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN ANTES DE DETERIORO Y ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO	416		416	425		425
Margen RE	4,5%		4,5%	5,5%		5,5%
Deterioros y enajenación de inmovilizado	47	7	54	279	-21	258
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN DESPUES DE DETERIORO Y ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO	462	7	470	705	-21	684
Margen %	5,0%		5,1%	9,2%		8,9%
RESULTADO FINANCIERO	-264	36	-228	-274	-9	-284
Financiación de proyectos de infraestructuras	-194		-194	-238		-238
Derivados y otros ajustes valor razonable y resto de proyectos	-5		-5	-6	-9	-15
Financiación ex proyectos.	-24		-24	-34		-34
Derivados y otros ajustes valor razonable y resto ex proyectos	-41	36	-5	3	0	3
Participación en beneficios de sociedades puesta en equivalencia	167	55	222	164	-107	56
RESULTADO CONSOLIDADO ANTES DE IMPUESTOS	365	98	464	594	-138	457
Impuesto sobre beneficios	-45	3	-42	-183	8	-175
RESULTADO DE ACTIVIDADES CONTINUADAS	320	102	422	411	-130	282
Resultado neto operaciones discontinuadas						
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO	320	102	422	411	-130	282
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-34	0	-35	-4	1	-3
RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUÍDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE	286	101	387	407	-128	279



VENTAS

(Millones de euros)	sep-17	sep-16	Var.	Comparable
Autopistas	339	361	-6,3%	11,8%
Aeropuertos	6	3	119,1%	-65,9%
Construcción	3.394	3.033	11,9%	11,9%
Servicios	5.430	4.314	25,9%	4,1%
Otros	26	-15	n.a	n.a
Total	9.194	7.697	19,5%	8,6%

RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN

(Millones de euros)	sep-17	sep-16	Var.	Comparable
Autopistas	239	228	5,1%	20,6%
Aeropuertos	-11	-14	22,4%	-5,8%
Construcción	164	226	-27,3%	-27,7%
Servicios	309	209	48,0%	7,8%
Otros	10	1	n.a.	n.a.
Total	711	650	9,5%	0,0%

AMORTIZACIONES

Las amortizaciones se incrementaron respecto al año anterior en +31,8% (+13,1% en términos homogéneos), hasta los 295 millones de euros.

RESULTADO DE EXPLOTACIÓN

(antes de deterioro y enajenación de inmovilizado)

(Millones de euros)	sep-17	sep-16	Var.	Comparable
Autopistas	184	170	8,2%	19,2%
Aeropuertos	-12	-14	11,9%	-5,8%
Construcción	135	205	-34,2%	-34,5%
Servicios	102	66	54,3%	13,2%
Otros	7	-1	n.a.	n.a.
Total	416	425	-2,3%	-5,2%

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

DETERIOROS Y ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO

Los deterioros y enajenación de inmovilizado ascienden a +54 millones de euros a cierre de septiembre 2017, recogiendo el deterioro adicional de Autema (-27 millones de euros) y las plusvalías por la venta de Norte Litoral (48 millones de euros) y Algarve (42 millones de euros). En el mismo periodo de 2016 esta cifra ascendió a +258 millones impactada por las plusvalías relativas a las desinversiones de Chicago Skyway y las autopistas irlandesas.

RESULTADO FINANCIERO

(Millones de euros)	sep-17	sep-16	Var.
Proyectos de infraestructuras	-194	-238	18,2%
Ex-proyectos de infraestructuras	-24	-34	28,9%
Rdo. fro. por financiación	-218	-271	19,6%
Proyectos de infraestructuras	-5	-15	66,3%
Ex-proyectos de infraestructuras	-5	3	-242,1%
Rdo. fro. por derivados y otros	-10	-12	17,8%
Resultado Financiero	-228	-284	19,5%

El gasto financiero en los nueve primeros meses de 2017 fue inferior al mismo periodo de 2016, combinando los siguientes impactos:

- **Resultado por financiación:** 53 millones de euros de menor gasto hasta -218 millones de euros. La variación vs. 9M 2016 se debe principalmente a los cambios en el perímetro de consolidación en los proyectos de infraestructuras:

Activos desconsolidados en 2016:

- Desconsolidación de Chicago Skyway (2 meses de contribución en 2016, que generó 20 millones de gasto).
- Desconsolidación de la autopista SH-130 (desconsolidada al cierre de 2016, contribuyó en el 9M 2016 con 12 millones de gasto).
- Desconsolidación de la deuda de las autopistas irlandesas (2 meses de consolidación global en 2016, generando 3 millones de gasto).

Activos desconsolidados en 2017:

- Desconsolidación de la deuda de Norte Litoral (4 meses de consolidación global en 2017 vs. 9 meses de contribución a septiembre 2016, suponiendo 4 millones de menor gasto financiero).

- **Resultado por derivados y otros:** 2 millones de euros de menor gasto financiero hasta -10 millones de euros en 9M 2017 vs. -12 millones de gasto financiero en 9M 2016, compuesto por:

- En los proyectos de infraestructuras, 10 millones de euros de menor gasto financiero debido principalmente al impacto extraordinario negativo en 9M 2016 por la cancelación del derivado de Ausol, fruto de la refinanciación que se realizó en el activo.
- En el área ex-proyectos, -5 millones de gasto fundamentalmente derivado de reestructuraciones financieras, entre las que destaca la cancelación del high yield bond en Broadspectrum (con un coste del 8,375% anual). Tras la reestructuración el coste medio de Broadspectrum se sitúa por debajo del 6%.

RESULTADOS POR PUESTA EN EQUIVALENCIA

(Millones de euros)	sep-17	sep-16	Var.
Autopistas	106	79	35,2%
Aeropuertos	98	-43	n.s.
Construcción	-1	0	-167,5%
Servicios	19	21	-8,9%
Total	222	56	n.s.

A nivel de resultado neto, las sociedades consolidadas por puesta en equivalencia aportaron **222 millones de euros** netos de impuestos (56 millones de euros en el mismo periodo de 2016).

Esta mejora se debió a la recuperación en la contribución de Heathrow (+96 millones de euros vs. -56 millones de euros en 9M 2016 por el impacto negativo debido al fair value de los derivados) y a la positiva evolución en Autopistas (el beneficio neto de 407ETR subió un +29,2%). La contribución de AGS disminuye con respecto a 9M 2016 (1 millón de euros vs. 13 millones en el 9M 2016), principalmente por el efecto positivo no recurrente sin impacto en caja en 2016, por el cambio de condiciones en el plan de pensiones (8 millones de euros) y la caída de dos puntos porcentuales del tipo impositivo al 17% (6 millones de euros).

IMPUESTOS

El gasto por impuesto de sociedades en los nueve primeros meses del año ascendió a -42 millones de euros vs -175 millones de euros al cierre de 9M 2016, éste último impactado principalmente por las plusvalías obtenidas en las desinversiones de Chicago Skyway y las autopistas irlandesas.

Por otra parte, hay una serie de impactos que son necesarios considerar a la hora de calcular la tasa efectiva del impuesto sobre sociedades. A destacar principalmente los siguientes:

- Impacto de los resultados de sociedades integradas por puesta en equivalencia que, conforme a la normativa contable, se presentan ya netos de su impacto fiscal, por importe de 222 millones de euros;
- Plusvalías obtenidas en las desinversiones de las autopistas portuguesas por 91 millones de euros, que no generan gasto por impuesto de sociedades; y
- Pérdidas en sociedades de Estados Unidos, integradas por integración global, en las que el crédito fiscal se reconoce exclusivamente por el porcentaje de participación al tributar en régimen de transparencia fiscal. Este ajuste asciende a -12 millones de euros (correspondiente al crédito fiscal asignable al resto de socios).

Ajustando estos tres impactos, el resultado antes de impuestos ascendería a 163 millones de euros, lo que, comparado con el gasto por impuesto de sociedades, situaría la tasa efectiva del impuesto sobre sociedades un 26%.

DEUDA NETA Y RATING CORPORATIVO

DEUDA NETA

La posición neta de tesorería, excluidos proyectos de infraestructura, se situó en 268 millones de euros a 30 de septiembre de 2017 frente a los 697 millones en diciembre 2016.

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

- **Dividendos recibidos de proyectos (+366 millones de euros):** esta cifra supone un incremento del +11,7% vs. los dividendos cobrados en 9M 2016 (327 millones). Destaca la contribución de Aeropuertos con 143 millones de euros (vs 92 millones en 9M 2016), impactado fundamentalmente por la distribución extraordinaria de AGS tras su refinanciación (la contribución de total de AGS ascendió a 64 millones de euros, de los que 44 millones fueron extraordinarios).
- **Flujos de desinversiones que ascendieron a +233 millones de euros,** de los cuales 59 millones de euros provienen de la venta de una participación en Budimex (venta de 1 millón de acciones equivalente a una participación del 3,9%), 104 millones obtenidos tras la venta del 51% de Norte Litoral y 58 millones de la venta del 49% de Algarve.
- **El consumo del capital circulante en el periodo ha sido superior en 200 millones de euros al año anterior.**
- **Inversiones totales por -288 millones de euros.**
- **Remuneración a los accionistas de Ferrovial por importe de -313 millones de euros.** Adicionalmente, se destinaron -47 millones de euros a minoritarios de participadas.

La deuda neta de proyectos se situó en 4.764 millones de euros (4.963 millones en diciembre 2016). Esta deuda neta incluye 764 millones de euros relacionada con autopistas en construcción (NTE 35W e I-77).

La deuda neta consolidada del Grupo a 30 de septiembre de 2017 se situó en 4.495 millones de euros (frente a 4.266 millones en diciembre 2016)

RESULTADO NETO

El resultado neto se situó en 387 millones de euros al cierre de septiembre 2017 (279 millones de euros a septiembre 2016).

El resultado neto de los nueve primeros meses del 2017 recoge una serie de impactos extraordinarios:

- Ajustes de valor razonable por derivados: +75 millones de euros (esta partida supuso un impacto negativo de -113 millones de euros en 9M 2017), principalmente impactado por los derivados de HAH como se ha comentado anteriormente.
- Plusvalía después de impuestos por la venta de Norte Litoral y Algarve: +98 millones de euros (en el mismo periodo de 2016 se alcanzaron +129 millones por las ventas de Chicago y autopistas Irlandesas).
- Deterioro de Autema: -20 millones de euros (-18 millones en 9M 2016).

(Millones de euros)	sep-17	dic-16
PNT sin proyectos infraestructura	268	697
Autopistas	-4.244	-4.426
Resto	-520	-537
PNT proyectos infraestructura	-4.764	-4.963
Posición neta de tesorería total	-4.495	-4.266

(Millones de euros)	sep-17	dic-16
Deuda Financiera Bruta	-8.385	-8.093
Deuda Bruta Ex-proyectos	-2.983	-2.584
Deuda Bruta Proyectos	-5.402	-5.510
Tesorería	3.890	3.827
Tesorería Ex-proyectos	3.268	3.301
Tesorería Proyectos	622	526
Posición neta de tesorería total	-4.495	-4.266

RATING CORPORATIVO

Agencia	Calificación	Perspectiva
S&P	BBB	Estable
Fitch Ratings	BBB	Estable

VENCIMIENTOS DE DEUDA EX-PROYECTOS

Año	Vencimientos Deuda corporativa
2017	7
2018	537
2019	76
2020	5
2021 - 2030	2.272
2031 - 2040	7
2041 - 2050	8

REMUNERACIÓN AL ACCIONISTA

DIVIDENDO 2016 - 2017

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

Dichos aumentos se enmarcan dentro del sistema de retribución a los accionistas, denominado "Ferrovia Dividendo Flexible", que inició la Sociedad en 2014, y tiene lugar en sustitución del que hubiera sido el tradicional pago del dividendo complementario del ejercicio 2016 y dividendo a cuenta del ejercicio 2017.

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

La primera de las ampliaciones de capital liberadas (equivalente al dividendo complementario de 2016) tuvo lugar el pasado mes de mayo de 2017, y el resultado de la misma es el siguiente:

Detalles Dividendo Flexible	mayo-17
Precio fijo garantizado de compra derechos	0,315
Número derechos para recibir acción nueva	61
% accionistas optaron a acciones	58,05%
% accionistas eligieron pago en efectivo	41,95%
Número de acciones nuevas emitidas	6.971.168
Número de derechos adquiridos	307.307.195

En el Consejo de Administración del 24 de octubre de 2017, se han fijado los términos de la **segunda ampliación de capital liberada** (equivalente al dividendo a cuenta de 2017). Posteriormente, y a través de Hecho Relevante se ha comunicado el precio fijo garantizado del compromiso de compra de derechos asumido por Ferrovial (0,404 euros por derecho), el número de derechos de asignación gratuita necesarios para recibir una acción nueva (45 derechos) y el calendario de la operación.

RECOMPRA Y AMORTIZACIÓN DE ACCIONES

En la Junta General de Accionistas celebrada el 5 de abril se aprobó así mismo una reducción de capital social mediante adquisición y posterior amortización de acciones propias. El programa tiene como finalidad coadyuvar a la política de retribución al accionista de la Sociedad mediante el incremento del beneficio por acción.

Dicho programa de recompra alcanzará como máximo 275 millones de euros o 19 millones de acciones. Dentro de dicho acuerdo, en los nueve primeros meses de 2017 se habían comprado 11.540.565 acciones propias.

Adicionalmente al plan de recompra de acciones propias mencionado, a cierre de septiembre 2017, Ferrovial mantenía 2.406.950 acciones propias (adquiridas en 2016), y que están previstas amortizar a lo largo de 2017.

El capital social de Ferrovial, a 30 de septiembre de 2017 era 147.903.928,40 euros, y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. El capital social estaba integrado por 739.519.642 acciones ordinarias, de una única clase y valor nominal de veinte céntimos de euro (0,20€) cada una de ellas.

ESTRUCTURA ACCIONARIAL

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

- **Rijn Capital BV**, (sociedad controlada por Rafael del Pino y Calvo-Sotelo): 20,1%
- **Menosmares, S.L.U.**, (sociedad controlada por María del Pino y Calvo-Sotelo): 8,1%
- **Siemprelara S.L.U.**, (sociedad controlada por Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo): 5,0%
- **Soziancor, S.L.U.**, (sociedad controlada por Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo): 2,6%.

El 22 de marzo de 2017, Blackrock notificó a la CNMV el cambio en su participación en Ferrovial S.A, a fecha de publicación de este informe, asciende a un 3,104%.

ANEXO I: EVOLUCIÓN DEL TIPO DE CAMBIO

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

	Tipo de cambio cierre (Balance)	Var. 17-16	Tipo de cambio medio (PyG)	Var. 17-16
Libra Esterlina	0,8812	1,80%	0,8727	7,93%
Dólar Americano	1,1803	5,12%	1,1237	0,84%
Dólar Canadiense	1,4735	0,06%	1,4626	-0,26%
Zloty Polaco	4,3119	0,33%	4,2583	-2,14%
Dólar Australiano	1,5054	2,74%	1,4604	-2,55%

ANEXO II: HECHOS RELEVANTES 9M 2017

- ✓ **Ferrovial completa con éxito una emisión de bonos por importe de 500 millones de euros, con vencimiento 31 de marzo de 2025.** (22 de marzo de 2017)

Ferrovial Emisiones, S.A., filial de la Sociedad, ha completado con éxito la fijación del precio (pricing) de una emisión de bonos por importe de 500 millones de euros, con vencimiento el 31 de marzo de 2025 y con la garantía de Ferrovial. Los bonos devengarán un cupón del 1,375% anual, pagadero anualmente. El precio de emisión es del 99,295% del valor nominal de los bonos. El cierre y desembolso de la emisión se realizó el 29 de marzo de 2017, una vez cumplidas las condiciones suspensivas habituales en este tipo de emisiones.

Se espera obtener unos fondos netos de aproximadamente 494 millones de euros, que se prevé se destinarán a atender las necesidades corporativas generales.

- ✓ **Ferrovial comunica los acuerdos adoptados en la Junta General Ordinaria de Accionistas 2017.** (05 de abril de 2017)
- ✓ **Ferrovial acuerda llevar a efecto el aumento de capital liberado con cargo a reservas como instrumento para implementar el sistema de retribución al accionista denominado “Ferrovial Dividendo Flexible”.** (04 de mayo de 2017)

Asimismo, Ferrovial acuerda llevar a cabo el Programa de Recompra con la finalidad de reducir el capital social de la compañía mediante

amortización de acciones propias, siendo la finalidad de tal reducción de capital coadyuvar a la política de retribución al accionista de la Sociedad mediante el incremento del beneficio por acción.

- ✓ **Ferrovial celebra en Londres el “Investor Day” sobre Cintra (división de autopistas) y publica la presentación proyectada a inversores y analistas asistentes al evento.** (25 de mayo de 2017)
- ✓ **Ferrovial anuncia la finalización del periodo de negociación de los derechos de asignación gratuita correspondientes al aumento de capital liberado a través del cual se instrumenta el sistema de retribución al accionista denominado “Ferrovial Dividendo Flexible”.** (26 de mayo de 2017)

Al finalizar el periodo de negociación de los derechos de asignación gratuita el 23 de mayo de 2017, los titulares de un 58,05% de los derechos (un total de 425.241.256 derechos) han optado por recibir nuevas acciones de Ferrovial. El número definitivo de acciones ordinarias de veinte céntimos de euro (0,20€) de valor nominal unitario que se han emitido en el aumento de capital es de 6.971.168. Los titulares del 41,95% de los derechos de asignación gratuita han vendido sus derechos a Ferrovial, quien ha adquirido un total de 307.307.195 derechos (96.801.766,43 euros). El aumento de capital ha quedado cerrado con fecha 26 de mayo de 2017.

ANEXO III: HECHOS POSTERIORES AL CIERRE DE 9M 2017

La sociedad concesionaria de la autopista SH-130 (EEUU) segmentos 5 y 6, ha presentado una reclamación arbitral contra la sociedad participada por Ferrovial Agroman (50%), y contra los partícipes como avalistas mancomunados. La demanda arbitral está relacionada con el contrato de diseño y construcción de la autopista SH-130 firmado en 2007 y cuyas obras finalizaron en 2012. La sociedad concesionaria alega en su demanda que existen vicios y defectos en la construcción, que valora en un importe total no inferior a 130 millones de dólares. El arbitraje se tramitará de conformidad con las reglas establecidas por la Cámara de Comercio Internacional.

La sociedad constructora ha manifestado de forma reiterada a la sociedad concesionaria que los daños que tiene la autopista no son de su responsabilidad y se deben a causas ajenas.

ANEXO IV: MEDIDAS ALTERNATIVAS DEL RENDIMIENTO

La compañía presenta sus resultados de acuerdo con la normativa contable generalmente aceptada (NIIF). Adicionalmente, la Dirección proporciona en el Informe Financiero de septiembre otras medidas financieras no reguladas en las NIIF, denominadas APM's, (Alternative Performance Measures) según las Directrices del *European Securities and Markets Authority* (ESMA). La Dirección utiliza estos APMs en la toma de decisiones y para evaluar el rendimiento de la compañía. A continuación se detallan los desgloses requeridos por el ESMA para cada APM sobre definición, reconciliación, explicación del uso, comparativa y coherencia. Se proporciona información más detallada en la página web corporativa: <http://www.ferrovial.com/es/accionistas-e-inversores/informacion-financiera/informacion-financiera-trimestral/>

EBITDA = RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN (RBE)

- ✓ **Definición:** resultado de explotación antes de dotaciones a la amortización de inmovilizado.
- ✓ **Reconciliación:** la compañía presenta el cálculo del EBITDA en la Cuenta de Resultados Consolidada (ver Cuenta de Resultados Consolidada . del Informe Financiero de septiembre) como: Resultado bruto de explotación = Total Ingresos de Explotación - Total Gastos

de Explotación (excluyendo los relativos a la dotación de la amortización del inmovilizado que se reportan en una línea separada).

- ✓ **Explicación del uso:** el EBITDA/RBE proporciona un análisis de los resultados operativos excluyendo la depreciación y amortización, al ser variables que no representan caja y que pueden variar sustancialmente de compañía a compañía, dependiendo de las políticas contables y del valor contable de los activos. El EBITDA es la mejor aproximación al flujo de caja operativo antes de impuestos y refleja

la generación de caja antes de la variación del fondo de maniobra. Se utiliza el EBITDA como punto de partida para calcular el flujo de caja añadiendo la variación del fondo de maniobra. Por último, es un indicador APM ampliamente utilizado por inversores a la hora de valorar negocios (valoración por múltiplos), así como por agencias de rating y acreedores para evaluar el nivel de endeudamiento comparando el EBITDA con la deuda neta.

- ✓ **Comparativa:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- ✓ **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular el EBITDA es el mismo que el año anterior.

COMPARABLE ("LIKE FOR LIKE GROWTH")

- ✓ **Definición:** variación relativa interanual en términos comparables de la cifra de ventas, el EBITDA/RBE el resultado de explotación y la cartera. El comparable se calcula ajustando el año actual y el anterior acorde a las siguientes reglas:
 - Eliminación del efecto por tipo de cambio, calculando los resultados de ambos períodos con el tipo del período actual.
 - Eliminación del resultado de explotación de ambos periodos del impacto por deterioros de inmovilizado y resultados por desinversiones en compañías (corresponde con la cifra reportada en la línea "deterioros y enajenación de inmovilizado")
 - En el caso de desinversiones de compañías y pérdidas de control, la homogeneización del resultado operativo se realiza eliminando los resultados operativos de la compañía vendida cuando el impacto ocurrió el año anterior, o si ocurre en el año bajo análisis, considerando el mismo número de meses en ambos periodos.
 - Eliminación en ambos periodos de los costes de reestructuración.
 - En adquisiciones de nuevas compañías, que se consideren materiales, eliminando en el periodo actual los resultados operativos derivados de esas compañías, excepto en el caso de que dicha eliminación no sea posible por el alto grado de integración con otras unidades de *reporting* (compañías materiales son aquellas cuya cifra de ventas representa $\geq 5\%$ de la cifra de ventas de la unidad de reporte antes de la adquisición).
 - Eliminación en ambos periodos de otros impactos no recurrentes (principalmente relacionados con impactos fiscales y de personal) considerados relevantes para un mejor entendimiento de los resultados subyacentes de la compañía.
 - Nota: los nuevos contratos en el negocio de Autopistas que entren en explotación no se consideran adquisiciones y, por lo tanto, no se ajustan en el comparable.
- ✓ **Reconciliación:** el crecimiento comparable se presenta en columnas separadas en la sección Evolución de los negocios del apartado de Principales cifras del Informe Financiero de septiembre.
- ✓ **Explicación del uso:** el comparable es utilizado para proporcionar una medida más homogénea del rendimiento subyacente de los negocios, excluyendo aquellos elementos no recurrentes que inducirían a una malinterpretación de los crecimientos reportados, o impactos como variaciones en el tipo de cambio o cambio o en el perímetro de consolidación que distorsionan la comparabilidad de la información. Permite, adicionalmente, presentar la información homogénea asegurando así su uniformidad, proporcionando un mejor entendimiento de la evolución de cada uno de los negocios.

- ✓ **Comparativas:** el comparable se desglosa sólo para el período actual comparado con el período anterior.
- ✓ **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular el Comparable es el mismo que el año anterior.

AJUSTES POR VALOR RAZONABLE

- ✓ **Definición:** los ajustes a la Cuenta de Resultados Consolidada relativa a resultados procedentes de: cambios en el valor razonable de derivados y otros activos y pasivos financieros, deterioro de activos e impacto de los dos elementos previos en "participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia".
- ✓ **Reconciliación:** un desglose detallado de los Ajustes por Valor Razonable se incluye en la Cuenta de Resultados Consolidada (ver Cuenta de Resultados Consolidada del Informe Financiero de septiembre).
- ✓ **Explicación del uso:** los Ajustes por Valor Razonable pueden resultar útiles para inversores y analistas financieros al evaluar la rentabilidad subyacente de la compañía, al ser capaces de excluir elementos que no generan caja y que pueden variar sustancialmente de un año a otro debido a la metodología contable de cálculo del valor razonable.
- ✓ **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- ✓ **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular los Ajustes por Valor Razonable es el mismo que el año anterior.

DEUDA NETA CONSOLIDADA

- ✓ **Definición:** es el saldo neto de Tesorería y equivalentes (incluyendo caja restringida a corto y largo plazo), menos deudas financieras a corto y largo plazo (deuda bancaria y bonos), incluyendo el saldo relativo a derivados por tipo de cambio que cubren tanto emisión de deudas en moneda distinta de la moneda de la sociedad emisora como posiciones de caja con riesgo de cambio.
- ✓ **Reconciliación:** la reconciliación detallada viene desglosada en el apartado de Deuda Neta y Rating Corporativo del Informe Financiero de septiembre.
- ✓ **Explicación del uso:** es un indicador financiero utilizado por inversores, analistas financieros, agencias de rating, acreedores y otras partes para determinar la posición de endeudamiento de una compañía. Adicionalmente, se desglosa la Deuda Neta en dos categorías:
 - Deuda Neta de Proyectos de Infraestructuras. Es la deuda asegurada ("*ring-fenced*") que no posee recurso para el accionista o con recurso limitado a las garantías otorgadas. Es la deuda correspondiente a las sociedades consideradas Proyecto.
 - Deuda Neta ex Proyectos. Es la deuda neta del resto de los negocios, incluyendo compañías holding del grupo y del resto de negocios que no tengan el tratamiento de sociedades Proyecto. La deuda incluida en este cálculo es con recurso, y es, por lo tanto, la medida utilizada por inversores, analistas financieros y agencias de rating para valorar el apalancamiento, fortaleza financiera, flexibilidad y riesgos de la Compañía.

- ✓ **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- ✓ **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular la deuda neta es el mismo que el año anterior.

CARTERA

- ✓ **Definición:** los ingresos pendientes de ejecución correspondientes a contratos que la compañía tiene firmados a la fecha y sobre los que tiene certeza respecto a su futura ejecución. Los ingresos totales de un contrato se corresponden con el precio acordado o canon correspondiente a la entrega de bienes y/o prestación de servicios acordados. En el caso de que la puesta en marcha de un contrato esté pendiente del cierre de su financiación, los ingresos de dicho contrato no se suman a la cartera hasta el momento en que la financiación esté cerrada. La cartera se calcula sumando los contratos del año actual al saldo de la cartera de contratos de finales del año anterior, restando, posteriormente, los ingresos reconocidos en el año actual.
- ✓ **Reconciliación:** la cartera se presenta en las secciones Principales cifras de las secciones Servicios y Construcción del Informe Financiero de septiembre. No hay ninguna medida financiera comparable en NIIF. Por lo tanto, no se proporciona una conciliación con los estados financieros de la cartera de contratos.
- ✓ **Explicación del uso:** la Dirección cree que la cartera es un indicador útil respecto a los ingresos futuros de la compañía.
- ✓ **Comparativas:** la compañía presenta comparativas de años anteriores.
- ✓ **Coherencia:** el criterio utilizado para calcular la cartera es el mismo que el año anterior.