

Junio 2016 Informe de Gestión Consolidado Intermedio

Ferrovial S.A. y dependientes

Consejo de
Administración
28 de Julio
2016

Heathrow Express
Terminals 1, 3, 4 & 5
Buses
Underground 
Smoking area

ferrovial

ÍNDICE	
I. EVOLUCIÓN DE LOS NEGOCIOS	3
VISIÓN GENERAL	3
AUTOPISTAS	4
Activos en explotación	4
Activos Financieros	5
Activos en desarrollo	5
Refinanciación de proyectos	5
Cierres financieros	6
Proyectos en licitación	6
Activos en concurso de acreedores	6
Autema	6
Autopistas M3 y M4	6
Autopista Chicago Skyway	6
Autopistas norte litoral y algarve	6
407ETR	7
NTE	8
LBJ	8
SERVICIOS	9
España	9
Reino Unido	10
Internacional	10
Broadspectrum	10
CONSTRUCCIÓN	11
Budimex	11
Webber	11
Ferrovial Agroman	11
Cartera	11
AEROPUERTOS	12
Heathrow	12
HAH	13
Aeropuertos Regionales de reino unido (AGS)	14
BALANCE	15
CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA	15
DEUDA NETA Y RATING CORPORATIVO	17
Deuda neta	17
Rating corporativo	17
Vencimientos de deuda ex-proyectos	17
FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO	18
Flujo Ex-Proyectos de Infraestructuras	19
Flujo de Proyectos de Infraestructuras	20
REMUNERACIÓN AL ACCIONISTA	21
Dividendo 2015-2016	21
Recompra y amortización de acciones	21
ESTRUCTURA ACCIONARIAL	21
II. EVOLUCIÓN TIPOS DE CAMBIO	22
III. HECHOS RELEVANTES DEL PRIMER SEMESTRE DE 2016	22
IV. DESCRIPCIÓN DE LOS PRINCIPALES RIESGOS E INCERTIDUMBRES DE LAS ÁREAS DE ACTIVIDAD EN EL SEGUNDO SEMESTRE	23
1. BREXIT	23
2. RIESGOS E INCERTIDUMBRES DE LAS ÁREAS DE ACTIVIDAD	24
3. RIESGOS FINANCIEROS Y CAPITAL	25
V. MEDIDAS ALTERNATIVAS DEL RENDIMIENTO (APM)	27
VI. PRINCIPALES ADJUDICACIONES EN EL PRIMER SEMESTRE DE 2016	29

I. EVOLUCIÓN DE LOS NEGOCIOS

VISIÓN GENERAL

Los resultados del primer semestre de 2016 estuvieron marcados por fuertes crecimientos del tráfico en Autopistas, importantes adjudicaciones en Construcción, la refinanciación de Ausol, cierre de operaciones de venta de Chicago Skyway y autopistas irlandesas, acuerdo para la venta de una participación en dos autopistas portuguesas y cierre de la compra de Broadspectrum (Australia). En julio un consorcio liderado por Ferrovial fue elegido por el aeropuerto de Denver para iniciar negociaciones para la remodelación y explotación de su terminal principal.

Los resultados contables estuvieron impactados negativamente por la evolución de la libra esterlina, acentuada tras el referéndum del Brexit en Reino Unido y positivamente por la integración de Broadspectrum desde junio 2016. En términos comparables las ventas bajaron -1,8% y el RBE un -17,6% vs la caída en ventas y RBE reportados del -0,8% y -21,8% respectivamente.

En mayor detalle:

La cartera conjunta de Construcción y Servicios superó los 36.000 millones de euros (con JVs) suponiendo un crecimiento del +15,7% vs diciembre 2015, ayudado por el crecimiento de la cartera de Construcción y la contribución de la cartera de Broadspectrum. Ferrovial consiguió nuevas adjudicaciones en sus mercados de referencia (EEUU, Polonia y Reino Unido) destacando la construcción de un tramo de Alta Velocidad de California, la circunvalación de la ciudad polaca de Olstyn y el mantenimiento de 370kms de carreteras en Reino Unido.

En febrero se cerraron las ventas de autopistas acordadas durante 2015:

- **Chicago Skyway:** Venta al consorcio de fondos de pensiones canadienses del 55% que poseía Cintra, con 110 millones de euros de plusvalía neta.

- **Autopistas irlandesas M4 y M3:** venta de parte de las mismas al fondo holandés de infraestructuras DIF por 59 millones de euros (plusvalía neta de 19 millones de euros). Ferrovial mantendrá una participación del 20% en cada una.

En junio de 2016 se alcanzó un acuerdo, también con DIF, para la venta de una participación del 51% de la autopista Norte Litoral y un 49% de la del Algarve, ambas en Portugal. Ferrovial mantendrá una participación del 49% y 48%, respectivamente.

Cierres financieros:

- En abril, se produjo la financiación del proyecto de construcción de la autopista I-285/SR400 (Atlanta, EEUU), el primer proyecto PPP de su clase con deuda bancaria exenta de impuestos en EEUU.
- En junio se cerró la financiación de las autopistas D4 y R7 (Eslovaquia).

La autopista 407ETR y el aeropuerto de Heathrow mantuvieron sus dividendos ordinarios a sus accionistas respecto al 1H2015. 407ETR pagó 375 millones de dólares canadienses y HAH pagó 150 millones de libras. En

julio, 407ETR anunció un nuevo dividendo para el tercer trimestre con un incremento del +10,7% respecto al año anterior y HAH repartió un nuevo dividendo de 75 millones de libras. AGS repartió 19 millones de libras de dividendo.

La posición neta de caja ex proyectos de infraestructuras, alcanzó a 30 de junio los 444 millones de euros (1.514 millones a diciembre 2015), impactada por la compra de Broadspectrum (934 millones de euros).

La deuda neta consolidada alcanzó 5.571 millones de euros, con 6.015 millones de proyectos concesionales (vs 6.057 millones de diciembre 2015).

Tercer programa "Ferrovial dividendo Flexible" y programa de recompra de acciones propias de hasta 275 millones de euros o 19 millones de acciones que serán posteriormente amortizadas. A cierre de junio 2016 se habían comprado 4.963.564 acciones propias por un importe de 86 millones y se habían pagado 89 millones en dividendos.

EVOLUCIÓN DE LOS NEGOCIOS

Cintra: Mejoras significativas en el tráfico de las principales autopistas del Grupo, ayudado por la recuperación económica y el efecto calendario. La autopista 407ETR, principal activo del Grupo, siguió mostrando su fortaleza operativa, con un crecimiento del tráfico del +2,9% (consiguiendo cuatro records de tráfico diario en el periodo), a pesar del incremento de tarifas de febrero. El RBE mostró un crecimiento del +11,7% (en moneda local).

Servicios: Los resultados se ven impactados negativamente por la debilidad de la libra esterlina y positivamente por la integración de Broadspectrum. En términos comparables, las ventas presentan un sólido crecimiento del +5,1% y el RBE se redujo un -23,2% principalmente por Reino Unido, afectada por menores Project Works en los contratos de mantenimiento de carreteras que tienen mayor margen, y gastos procesales de Birmingham, parcialmente compensadas con nuevos contratos en Utilities.

Construcción: La finalización de proyectos en EEUU, así como la ralentización del mercado doméstico han impactado negativamente en la evolución de la división (ventas -11% en términos comparables), parcialmente compensado por la fortaleza de Budimex (ventas +9,1%). La rentabilidad también disminuye aunque se mantiene en niveles elevados (margen RBE 7,4% vs 9,4% en junio 2015). Destaca el crecimiento de la cartera (+9,0% en términos comparables) hasta 9.462 millones de euros (82% internacional). La cartera a junio no incluye aproximadamente 544 millones de euros correspondientes a contratos pendientes de firma de Budimex y Bucaramanga.

Aeropuertos: el tráfico de Heathrow creció un +0,6%, con más asientos vendidos en aviones de mayor tamaño y crecimiento en el tráfico a Europa, EEUU, Asia Pacífico, Oriente Medio y Latinoamérica. El tráfico en AGS creció +1,6% (Glasgow +8,4%, Southampton +1,0%, Aberdeen -13,6%).

Fortaleza operativa de los activos por puesta en equivalencia: RBE +4,5% en HAH, +4,5% en AGS y +11,7% en 407ETR, en moneda local.

	jun-16	jun-15	Var.	Comparable
Ventas	4.697	4.736	-0,8%	-1,8%
Resultado Bruto de Explotación	421	538	-21,8%	-17,6%
Resultado Explotación	290	402	-28,0%	-23,8%
Resultado neto	189	267	-29,1%	
Flujo ex proyectos				
Flujo de operaciones	-27	125		
Flujo de inversión	-677	-153		
Flujo de desinversión	318	50		
Deuda neta				
	jun-16	dic-15		
Deuda neta ex-proyectos Infra	444	1.514		
Deuda neta consolidada	-5.571	-4.542		

*Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado

	jun-16	dic-15	
Cartera de Construcción	9.462	8.731	8,4%
Cartera Servicios global+JVs	27.024	22.800	18,5%
Evolución del tráfico			
	jun-16	jun-15	
ETR 407 (Km recorridos 000)	1.212.262	1.178.151	2,9%
NTE (IMD)	30.231	22.918	31,9%
LBJ (IMD)	29.629	8.250	
Ausol I (IMD)	12.867	11.415	12,7%
Heathrow (Mn pasajeros)	35,7	35,5	0,6%
Ausol II (IMD)	15.393	13.877	10,9%
AGS (Mn pasajeros)	6,6	6,5	1,6%

AUTOPISTAS

	Jun-16	Jun-15	Var.	Comparable
Ventas	236	245	-4.0%	21.1%
RBE	145	166	-12.2%	13.3%
Margen RBE	61.8%	67.5%		
RE	109	120	-8.5%	10.4%
Margen RE	46.5%	48.8%		

Las ventas de la división de autopistas han crecido +21,1% en términos comparables vs el primer semestre de 2015, impactadas por el fuerte crecimiento en las autopistas Managed Lanes en EEUU y por el incremento del tráfico en la mayoría de las autopistas. Destaca el crecimiento de la autopista LBJ (*managed lane*) abierta en su configuración completa en septiembre de 2015, que sólo contribuyó por tramos parciales en el primer semestre de 2015). El RBE en términos comparables también muestra un fuerte crecimiento del +13,3%.

La cifra de evolución comparable aísla el efecto por tipo de cambio y el impacto generado por los cambios de perímetro producidos en los seis primeros meses de año. En concreto los cambios por las ventas de:

- **Chicago Skyway:** Venta a un consorcio de fondos de pensiones canadienses el 55% de participación que Cintra tenía en este activo, por aproximadamente 228 millones de euros. El cierre de la operación se produjo en febrero de 2016, por lo que sólo contribuyen dos meses en 2016 vs todo el semestre en 2015.
- **Autopistas irlandesas:** venta de un 46% de la participación de M4 y un 75% de M3 al fondo holandés DIF por 59 millones de euros. Ferrovial mantiene una participación de 20% en cada una. El cierre de la operación se produjo en febrero de 2016, por lo que sólo contribuyen dos meses en 2016 vs todo el semestre en 2015.

En junio se llegó a un acuerdo para la venta de una participación en las autopistas Norte Litoral y Algarve. Ambas autopistas se han reclasificado como activos mantenidos para la venta, habiéndose por tanto reclasificado su deuda como pasivos mantenidos para la venta (311 millones de euros a junio 2016).

ACTIVOS EN EXPLOTACIÓN

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO

Millones de euros	Tráfico (IMD)			Ventas			RBE			Margen RBE		Deuda neta	
	jun-16	jun-15	Var.	jun-16	jun-15	Var.	jun-16	jun-15	Var.	jun-16	jun-15	jun-16	Particip.
Integración Global													
Activos intangibles													
NTE	30.231	22.918	31,9%	31	20	57,4%	24	14	66,7%	75,9%	71,7%	-921	57%
LBJ*	29.629	8.250	259,1%	31	5	n.s.	23	2	n.s.	75,2%	31,5%	-1295	51%
Ausol I	12.867	11.415	12,7%	23	20	12,2%	19	16	16,6%	80,5%	77,5%	-511	80%
Ausol II	15.393	13.877	10,9%										
Azores	8.854	8.257	7,2%	12	11	8,0%	10	8	15,6%	82,6%	77,2%	-317	89%
Activos financieros													
Autema				48	48	1,0%	43	43	0,7%	89,9%	90,2%	-611	76%
Norte Litoral				22	24	-7,1%	20	20	-2,2%	88,2%	83,8%	-180	100%
Algarve				20	20	-3,9%	17	18	-4,7%	88,3%	89,0%	-132	97%
Via Livre				6	7	-7,3%	1	0	139,5%	14,9%	5,8%	1	84%

* **LBJ:** En septiembre de 2015 se abrió al tráfico la autopista LBJ en su configuración completa, que hasta entonces tenía sólo dos tramos pequeños abiertos (razón por la que aparecen datos para esta autopista en junio de 2015).

En los seis primeros meses del año la evolución del tráfico ha sido muy positiva en la mayoría de autopistas del Grupo, con un buen comportamiento tanto en ligeros como en pesados y tanto en el primer como el segundo trimestre del año. Los factores principales que han ayudado a esta tendencia son la recuperación económica observada desde la segunda mitad del 2014 (EEUU, Canadá, España, Portugal e Irlanda), el efecto calendario (2016 es año bisiesto) y en menor medida por el menor precio del petróleo.

Por países:

En **Canadá** el tráfico de 407ETR creció un +2,9% hasta junio gracias al mayor crecimiento económico de la región de Ontario y las condiciones meteorológicas favorables, a pesar del incremento de tarifas aplicado desde febrero.

En **Estados Unidos** el crecimiento de tráfico fue impulsado por la evolución positiva en las autopistas *managed lanes* (en periodo de *ramp up*) y por el buen comportamiento de la economía.

En **España**, el tráfico mantuvo la misma evolución que se observa desde finales de 2013, con incrementos en todas las autopistas. En el primer semestre las autopistas españolas mostraron un crecimiento de doble dígito principalmente por la recuperación económica, el menor precio del combustible y contar con un día laborable más al ser año bisiesto; y a pesar del impacto negativo de no tener puente en el Corpus en junio. En Ausol I y II el tráfico medio diario siguió creciendo de manera significativa (+12,7% y +10,9% respectivamente).

Las **concesiones portuguesas** han registrado una evolución positiva de tráfico en el primer semestre del año ayudadas por la recuperación económica y el menor precio del petróleo. Las obras en la vía alternativa desde finales de 2015 continúan favoreciendo el tráfico en Algarve, que creció un +21,0% (desde diciembre 2015 clasificado como activo financiero, con efecto retroactivo desde enero del mismo año). En Azores, a pesar del impacto del temporal a comienzos de año, la evolución del tráfico ha sido muy positiva y ha finalizado la primera mitad del año con un crecimiento del tráfico del +7,2%.

En **Irlanda**, los tráficos continúan mostrando un crecimiento constante en ambas autopistas desde que en el segundo trimestre de 2013 se invirtiera la tendencia negativa, como reflejo de la continua mejora de la economía irlandesa y en particular de los niveles de empleo en el país.

A partir del 1 de marzo de 2016, con el cierre de la operación de venta de una participación en las autopistas M4 y M3 en Irlanda, éstas se consolidan por puesta en equivalencia.

Millones de euros													
Puesta en Equivalencia	Tráfico			Ventas			RBE			Margen RBE		Deuda neta	
	jun-16	jun-15	Var.	jun-16	jun-15	Var.	jun-16	jun-15	Var.	jun-16	jun-15	jun-16	Particip.
Activos intangibles													
407 ETR (Km recorridos 000)	1.212.262	1.178.151	2,9%	352	340	3,4%	303	288	5,5%	86,2%	84,6%	-4.494	43%
M4**	29.210	27.277	7,1%	9	12	-24,9%	6	8	-26,9%	66,4%	68,2%	-103	20%
Central Greece	10.867	13.877	-21,7%	4	4	6,5%	1	2	-29,1%	31,4%	47,2%	-357	33%
Ionian Roads	22.649	22.983	-1,5%	28	29	-3,7%	19	21	-9,9%	67,0%	71,6%	-24	21%
Serrano Park				3	3	-0,9%	2	1	61,4%	64,6%	39,6%	-43	50%
Activos financieros													
M3**				7	11	-30,1%	6	8	-29,0%	76,6%	75,4%	-173	20%
A-66 Benavente Zamora				12	37	-68,7%	10	9	10,4%	90,7%	25,7%	-155	25%

****M3 y M4:** las cifras de la anterior tabla para estas dos autopistas, en 2016, incluyen Integración Global de las mismas para enero y febrero de 2016, siendo después integradas por puesta en equivalencia. En 2015 incluían 6 meses por integración global.

ACTIVOS FINANCIEROS

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

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

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

Los activos en explotación clasificados como financieros, que no soportan el riesgo de tráfico por tener algún mecanismo de garantía, son Norte Litoral, Eurolink M3, Autema, Via Livre, A66 y Algarve. Esta última se clasificó como activo financiero en octubre de 2015, tras el acuerdo con el gobierno portugués por el que la concesión pasó a ser un contrato de pago por disponibilidad (sin riesgo de tráfico).

ACTIVOS EN DESARROLLO

ACTIVOS EN CONSTRUCCIÓN

Millones de euros	Capital invertido	Capital comprometido pendiente	Deuda neta 100%	Particip.
Integración Global				
Activos intangibles	-104	201	-479	
NTE 35W	-103	90	-394	54%
I-77	-1	111	-85	50%
Puesta en Equivalencia				
Activos financieros	-36	69	-20	
407-East Extension I	-7	1	126	50%
407-East Extension II		11	-146	50%
M8		9	-326	20%
Ruta del Cacao	-17	58	10	40%
Toowoomba	-11		18	40%
Bratislava		40	-10	45%

NTE 35W: El proyecto alcanzó el cierre financiero en septiembre de 2013 y se avanza según lo esperado en el programa (58,2% completado), estando prevista la apertura para mediados 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 junio de 2016 es del 15,1%, estando prevista la apertura para finales de 2018.

407 East Extension Phase I: El 20 de junio 2016, se abrió la autopista al tráfico.

- Aprox. 22km hacia el este de Brock Road en Pickering hasta Harmony Road en Oshawa (Ontario) y una conexión, la autopista 412, que une la 407 y con la 401, de aprox. 10km.
- **407 Extension I y la conexión 412**, aunque son autopistas de peaje, **serán gratuitos hasta principios del 2017**, momento en el que la provincia de Ontario establecerá las tarifas y obtendrá el cobro de los ingresos en un sistema de tarifa explícito.
- **407ETR, a través de su subsidiaria Cantoll, asumirá la gestión del peaje en un contrato de prestación de servicio, sin riesgo de tráfico**, de manera que las nuevas secciones se integrarán de manera continua y sin interrupciones con la 407ETR. Los conductores usarán un único transpondedor, recibirán una única factura y tendrán acceso al mismo punto de atención al consumidor para toda la autopista.
- 407 Extension I se encargará del mantenimiento, rehabilitación y la atención de incidencias.
- Ferrovial, a través de Cintra, posee una **participación del 50%** en esta concesión (consolidada por puesta en equivalencia).
- 407ETR y sus extensiones constituyen una alternativa de alta capacidad a una de las autopistas más congestionadas de Norteamérica: la 401, que circunvala Toronto por el norte.

REFINANCIACIÓN DE PROYECTOS

AUSOL

En marzo de 2016, Cintra alcanzó el cierre de la refinanciación de la concesión Autopista del Sol (Ausol I y Ausol II) en Andalucía (España). El importe total de la nueva estructura financiera, sin recurso a los accionistas, alcanza los 558 millones de euros y ha permitido reducir el coste de la financiación y ampliar su vencimiento hasta 2045.

La estructura se ha emitido en dos tramos (ambos con calificación crediticia de "BBB" con perspectiva estable por parte de S&P):

- Emisión de 507 millones de euros en bonos y obligaciones (cupón fijo del 3,75% y vencimiento en 30 años).
- Deuda bancaria subordinada por importe de 51 millones de euros, con vencimiento en 10 años, extensible hasta 30 años y coste fijo 7%.

CIERRES FINANCIEROS

El 20 de junio se alcanzó el cierre financiero del **proyecto D4-R7 Circunvalación de Bratislava (Eslovaquia)**. El consorcio liderado por Cintra, fue seleccionado por el Ministerio de Transporte de Eslovaquia como *“Preferred Bidder”* en enero de 2016. El proyecto incluye el diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento de la circunvalación de Bratislava, por un importe de 1.010 millones de euros. El consorcio también incluye al grupo australiano Macquarie y a la constructora austriaca Porr. Cintra será responsable del desarrollo de este proyecto (pago por disponibilidad), de cuyo diseño y construcción se encargará la UTE liderada por Ferrovial Agroman.

ACTIVOS EN CONCURSO DE ACREEDORES

SH130

El 2 de marzo de 2016, la sociedad concesionaria que gestiona la autopista SH-130 solicitó la declaración judicial de concurso de acreedores (*Chapter 11*). La compañía espera poder anunciar una resolución en los próximos meses. La SH-130 continuará operando de forma ininterrumpida mientras se resuelve este proceso.

El tráfico continúa creciendo, registrando un incremento en el primer semestre del año del +14,5%. La autopista continua en periodo de *ramp up* y cada vez más usuarios están familiarizados con el trazado y eligen utilizarla.

El RBE de la autopista SH-130 es negativo por el impacto de la incorporación de los gastos legales incurridos en el proceso de *Chapter 11*.

Millones de euros	Tráfico			Ventas			RBE			Margen RBE		Deuda Neta	Particip.
	jun-16	jun-15	Var.	jun-16	jun-15	Var.	jun-16	jun-15	Var.	jun-16	jun-15	jun-16	
Activos Intangibles													
Integración Global													
SH-130	8.412	7.344	14,5%	15,5	12,8	20,6%	-1,5	6,1	-124,4%	-9,6%	47,6%	-1.346	65%

AUTEMA

El 16 de julio de 2015 fue publicado en el Boletín Oficial de la Generalitat el Decreto 161/2015 por el que se aprobó, de manera unilateral, la modificación del contrato de concesión administrativa de la Autopista Tarrasa-Manresa. La Sociedad interpuso el 9 de octubre ante el Tribunal Superior de Justicia de Catalunya (TSJC), el recurso contra este nuevo Decreto, siendo admitido a trámite el pasado 13 de octubre de 2015. Desde el 4 de enero de 2016 se están aplicando las nuevas tarifas (descuentos) correspondientes al nuevo decreto.

AUTOPISTAS M3 Y M4

El pasado mes de septiembre de 2015, Ferrovial, a través de su división de autopistas Cintra, alcanzó un acuerdo con el fondo de infraestructuras holandés DIF para la transmisión del 46% de la autopista M4 y 75% de la autopista M3, por un precio de 59 millones de euros (suponiendo una plusvalía neta de 19 millones de euros).

El cierre de la operación tuvo lugar en febrero 2016, fecha en la cual los activos dejaron de estar clasificados como “activos mantenidos para la venta”.

Como resultado de esta operación, Ferrovial pasó a ser titular de un 20% en ambas concesiones, manteniéndose como socio industrial de referencia.

PROYECTOS EN LICITACIÓN

Se sigue monitorizando la actividad promotora en los mercados internacionales objetivo de Ferrovial (Norteamérica, Europa y Australia).

En Estados Unidos, estamos preparando la oferta, con fecha de entrega en septiembre de 2016, para la **“Transform I-66 Project”** (Virginia, EEUU), un proyecto de concesión bajo régimen de peaje real, al oeste de la capital americana, Washington D.C.

En Canadá, Cintra se ha precalificado para presentar oferta sobre la extensión y ampliación de **“Highway 427”** en Toronto (Ontario) en el 2016.

En Nueva Zelanda, Cintra ha presentado oferta para el proyecto **“Puhoi to Warkworth”** en Auckland.

AUTOPISTA CHICAGO SKYWAY

En noviembre de 2015, Ferrovial, a través de Cintra, alcanzó un acuerdo con el consorcio Calumet Concession Partners LLC – formado por los fondos de pensiones canadienses OMERS, Canada Pension Plan Investment Board y Ontario Teachers’ Pension Plan – para la transmisión del 100% de la autopista Chicago Skyway (55% correspondiente a Ferrovial y el 45% de Macquarie Atlas Roads y Macquarie Infrastructure Partners).

El cierre de la transacción se realizó el pasado 25 de febrero de 2016, fecha en la cual los activos dejaron de estar clasificados como “activos mantenidos para la venta”.

El importe de la operación alcanzó los 2.836 millones de dólares (aprox. 2.623 millones de euros), que supuso 269 millones de dólares antes de impuestos para Ferrovial y una plusvalía neta de 110 millones de euros.

AUTOPISTAS NORTE LITORAL Y ALGARVE

Ferrovial, a través de su filial, Cintra, alcanzó en junio 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 por un **valor total de 159 millones de euros**. 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.

407ETR

CUENTA DE RESULTADOS

Millones de Dólares canadienses	jun-16	jun-15	Var.
Ventas	516	471	9,5%
RBE	445	398	11,7%
Margen RBE	86,2%	84,6%	
RE	392	356	10,1%
Margen RE	76,0%	75,6%	
Resultado financiero	-175	-165	-6,1%
Resultado antes de impuestos	217	191	13,5%
Impuesto de sociedades	-58	-52	-11,8%
Resultado neto	159	139	14,2%
Aportación al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial (Euros)	41	37	9,7%

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 +9,5% en moneda local durante el primer semestre de 2016 vs el mismo periodo de 2015.

- **Ingresos de peaje** (93% del total): creció un +12,7% hasta los 481 millones de dólares canadienses, principalmente debido a la subida de tarifas aplicada desde febrero de 2016, así como la mejora del tráfico.
- **Ingresos de Cuota** ("fee revenues", 6% del total): se incrementaron en un +1,9% hasta 32 millones de dólares canadienses; principalmente por mayor cantidad de transpondedores y mayores tarifas.

El ingreso medio por viaje se incrementó un +9,8%.

- **Ingresos de Contrato** (1% del total), por trabajos realizados para la autopista East Extension Phase I: se redujeron de 13 millones de dólares canadienses en el primer semestre de 2015 a 3 millones en el primer semestre de 2016 al realizarse mayor volumen de trabajo durante 2015, por haberse completado la fase de construcción el 20 de junio 2016.

La autopista ha presentado además un **crecimiento de su RBE del +11,7%** en el primer semestre del año, mejorando su margen RBE del 84,6% al 86,2%.

Resultado financiero: -175 millones de dólares canadienses, 10 millones de mayor gasto vs primer semestre de 2015 (-6,1%). Principales componentes:

- **Gastos de intereses: -171 millones.** Se incrementan en 4 millones frente a junio 2015 por la mayor deuda, tras la emisión de *senior bonds* por 500 millones de dólares canadienses en mayo de 2016, la emisión de 150 millones en marzo 2015 y mayor saldo de las líneas de crédito.
- **Gasto financiero no-caja, ligado a la inflación: -9 millones.** Se incrementa en 4 millones frente al primer semestre de 2015, combinando: impacto negativo por mayor incremento de inflación y un impacto positivo en el valor razonable de los bonos.
- **Ingresos financieros: +5 millones de dólares canadienses** por ajustes de valor razonable de activos financieros y coberturas.

407ETR ha aportado al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial 41 millones de euros (+9,7% vs el primer semestre de 2015), 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 el primer semestre de 2016, 407ETR repartió un dividendo de 375 millones de dólares canadienses, en línea con el mismo periodo de 2015. De éstos, 117 millones de euros correspondieron a Ferrovial (117 millones de

euros en 2015). En julio de 2016 ha sido aprobado un tercer **dividendo de 207,7 millones de dólares canadienses (+10,7% vs 3T 2015)**.

Millones de CAD	2016	2015	2014	2013	2012
T1	187,5	187,5	175,0	100,0	87,5
T2	187,5	187,5	175,0	130,0	87,5
T3	207,5	187,5	175,0	200,0	87,5
T4		187,5	205,0	250,0	337,5
Total	582,5	750,0	730,0	680,0	600,0

TRÁFICO DE 407ETR

El tráfico (kilómetros recorridos) ha crecido +2,9%, con mayor número de viajes (+2,1%) y un aumento de la distancia media recorrida (+0,8%). El tráfico se ha visto impactado por el crecimiento de la economía, el menor precio del petróleo, las favorables condiciones meteorológicas y un día laborable adicional. El 20 de junio se abrió al público la autopista 407ETR East Extension Phase 1.

La autopista alcanzó en el primer semestre de 2016 cuatro records de viajes diarios, tres de ellos en junio.



DEUDA NETA DE 407ETR

La deuda neta de la 407ETR a 30 de junio era 6.460 millones de dólares canadienses, a un coste medio del 4,76%. El 16 de mayo de 2016 407ETR emitió un bono por importe de 500 millones de dólares canadienses (series 16-A1) a 31 años con vencimiento mayo 2047 y un interés del 3,6%.

Un 40% de la deuda tiene un vencimiento superior a 20 años. Los próximos vencimientos de deuda son en 2016 (300 millones de dólares canadienses) tras la refinanciación que tuvo lugar en febrero de 2016.

CALIFICACIÓN CREDITICIA DE 407ETR

- **S&P:** El 17 de marzo de 2016 emitió su valoración crediticia de la deuda, manteniéndola en "A" (Deuda Senior), "A-" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada) con perspectiva estable.
- **DBRS:** El 31 de diciembre de 2015 se reafirmó en su rating "A" (Deuda Senior), "A low" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada).

TARIFAS DE 407ETR

La tabla inferior compara las tarifas de 2015 y 2016 (entraron en aplicación el 1 de febrero de 2016) para vehículos ligeros:

Dólares canadienses	2016	2015
Regular Zone		
AM Peak Period: Lun-vie: 6am-7am, 9am-10am	33,00¢ /km	30,56¢ /km
AM Peak Hours: Lun-vie: 7am-9am	37,54¢ /km	34,13¢ /km
PM Peak Period: Lun-vie: 3pm-4pm, 6pm-7pm	34,24¢ /km	31,13¢ /km
PM Peak Hours: Lun-vie: 4pm-6pm	38,90¢ /km	34,73¢ /km
Light Zone		
AM Peak Period: Lun-vie: 6am-7am, 9am-10am	31,37¢ /km	29,05¢ /km
AM Peak Hours: Lun-vie: 7am-9am	35,67¢ /km	32,43¢ /km
PM Peak Period: Lun-vie: 3pm-4pm, 6pm-7pm	32,55¢ /km	29,59¢ /km
PM Peak Hours: Lun-vie: 4pm-6pm	36,97¢ /km	33,01¢ /km
Midday Rate		
Laborables 10am-3pm	28,33¢ /km	25,75¢ /km
Fines de semana y festivos 11am-7pm	25,95¢ /km	23,59¢ /km
Off Peak Rate		
Laborables 7pm-6am, Fin de semana y festivos 7pm-11am	21,62¢ /km	19,74¢ /km

NTE**CUENTA DE RESULTADOS NTE**

Millones de dólares	jun-16	jun-15	Var.
Ventas	35	22	57,9%
RBE	26	16	67,2%
Margen RBE	75,9%	71,7%	
RE	19	13	49,2%
Margen RE	54,1%	57,3%	
Resultado financiero	-30	-29	-3,5%
Resultado antes de impuestos	-11	-17	31,3%
Impuesto de sociedades			
Resultado neto	-11	-17	31,3%

En el primer semestre de 2016, las ventas se incrementaron en un +57,9% frente al mismo periodo de 2015, alcanzando 35 millones de dólares, principalmente debido al crecimiento de tráfico (+32%) y mayores tarifas (+20%).

El RBE ascendió a 26 millones de dólares (+67% vs primer semestre 2015).

TRÁFICOS Y RBE POR TRIMESTRES ESTANCOS

En términos de tráfico: **en el segundo trimestre 2016 NTE alcanzó 6,2 millones de transacciones, un +24% más que en el segundo trimestre 2015** (5,0 millones de transacciones). Después de más de un año tras la apertura, el tráfico continúa en periodo de *ramp up*, incrementando cuota de mercado en cuanto al tráfico del corredor y manteniendo un alto porcentaje de nuevos clientes cada mes. El tráfico se ha visto beneficiado por el fuerte crecimiento del corredor desde la apertura del proyecto y la mayor familiaridad de los usuarios con el concepto *managed lanes*.

El RBE muestra una evolución muy positiva, con un crecimiento de +50,5% si comparamos el 2T 2016 vs 2T 2015, alcanzando en 2T 2016 **el mayor RBE trimestral desde su apertura, hasta los 14 millones de dólares.**

Trimestres estancos	T2'16	T2'15	% var.
Transacciones (millones)	6,2	5,0	24,0%
RBE (USD mn)	14,1	9,4	50,5%

Desde que el sistema dinámico entró en funcionamiento en abril de 2015, las tarifas se pueden ajustar cada cinco minutos de acuerdo a los niveles de congestión observados. Como resultado de ello, durante los momentos de mayor congestión de tráfico, la tarifa aplicada ha alcanzado la máxima tarifa que el contrato permite (0,84 dólares/milla).

DEUDA NETA NTE

La deuda neta de la autopista a 30 de junio de 2016 alcanzaba los 1.020 millones de dólares (1.012 millones en diciembre 2015), con un coste medio del 5,35%.

CALIFICACIÓN CREDITICIA NTE

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

	PAB	TIFIA
Moody's	Baa3	
FITCH	BBB-	BBB-

LBJ**CUENTA DE RESULTADOS LBJ**

Millones de dólares	jun-16	jun-15	Var.
Ventas	34	6	501,3%
RBE	26	2	1337,9%
Margen RBE	75,2%	31,5%	
RE	17	0	n.a.
Margen RE	50,5%	n.a.	
Resultado financiero**	-42	-18	n.a.
Resultado antes de impuestos	-25	-18	n.a.
Impuesto de sociedades			
Resultado neto	-25	-18	n.a.

*En septiembre de 2015 se abrió al tráfico la autopista LBJ en su configuración completa, que hasta entonces tenía sólo dos tramos pequeños abiertos (razón por la que aparecen datos para esta autopista en junio 2015).

** Resultado Financiero de 2015 incluye intereses capitalizados

La autopista, que lleva tres trimestres con la configuración completa abierta al tráfico, alcanzó en los seis primeros meses de 2016, ventas de 34 millones de dólares.

El RBE ascendió a 26 millones de dólares derivado, principalmente, del fuerte crecimiento de las ventas desde la apertura del proyecto completo.

TRÁFICOS Y RBE POR TRIMESTRES ESTANCOS

En términos de tráfico: en 2T 2016, el tráfico alcanzó **9,7 millones de transacciones, +20,9%** respecto al primer trimestre del año. El tráfico del corredor sigue evidenciando un fuerte crecimiento tras la apertura del proyecto completo en septiembre de 2015, con los conductores cada vez más familiarizados con la configuración del proyecto.

El RBE en 2T 2016 creció un +35,2% vs el primer trimestre del año.

Trimestres estancos	T2'16	T1'16	% var.
Transacciones (millones)	9,7	8,0	20,9%
RBE (USD mn)	14,8	10,9	35,2%

Desde que el sistema dinámico entró en funcionamiento, las tarifas se han podido ajustar cada cinco minutos, de acuerdo a los niveles de tráfico observados. Como resultado de ello, durante los momentos de mayor congestión de tráfico, la tarifa aplicada ha alcanzado la máxima tarifa que el contrato permite (0,84 dólares/milla).

DEUDA NETA

La deuda neta de la autopista a 30 de junio de 2016 ascendía a 1.434 millones de dólares (1.409 millones en diciembre 2015), con un coste medio de la deuda de 5,55%.

CALIFICACIÓN CREDITICIA LBJ

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

	PAB	TIFIA
Moody's	Baa3	
FITCH	BBB-	BBB-

Para más información sobre LBJ consulte los siguientes enlaces:

<https://youtu.be/9CMj3H5OovA>
<https://youtu.be/pnNFZ8qJY-c>

SERVICIOS

En mayo de 2016 Ferrovial Servicios adquirió la compañía australiana Broadspectrum con un valor de empresa de 934 millones de euros (499 millones de euros correspondiente al 100% del capital y 435 millones de deuda neta). Los estados financieros de Broadspectrum se integran desde el 31 de mayo. Por tanto, la cuenta de resultados del primer semestre de 2016 incluye un mes de la compañía australiana.

Con esta incorporación, Ferrovial Servicios adquiere una posición de liderazgo en el sector de servicios y mantenimiento de infraestructuras en Australia y Nueva Zelanda, y supone la entrada en Estados Unidos y Canadá. También permite a Ferrovial Servicios acceder a las actividades de telecomunicaciones y *oil&gas*. En los próximos dieciocho meses se espera la recuperación del mercado de *oil&gas* en Australia por la puesta en marcha de nuevas instalaciones de gas.

Adicionalmente, Ferrovial Servicios y Broadspectrum tienen una oferta de servicios complementaria que, combinada con las fuertes referencias comerciales de ambas compañías, son una base sólida para el máximo aprovechamiento de oportunidades comerciales. En las actividades en las que opera Broadspectrum se esperan crecimientos por encima de la inflación en el corto y medio plazo. En concreto, las oportunidades de licitación detectadas que podrían salir a concurso en los mercados en que opera Broadspectrum se sitúan en unos 40.000 millones de dólares australianos (unos 26.600 millones de euros). En el momento de su incorporación a Ferrovial, Broadspectrum aportó una cartera de 6.844 millones de euros incluyendo JVs, lo que da una visibilidad de ingresos suficiente para encarar estas oportunidades con garantías.

La facturación de Broadspectrum en el mes de junio asciende a 242 millones de euros. Para el segundo semestre del año se espera una facturación cercana a 1.200 millones de euros. Por otro lado, en la cuenta de Broadspectrum se incluye un gasto de 7 millones de euros correspondiente a la amortización mensual del activo intangible generado por la adquisición.

El siguiente cuadro muestra la cuenta de resultados de Servicios comparada con el primer semestre de 2015, aislando la aportación de Broadspectrum y de los costes asociados a la adquisición de la compañía (6,8 millones de euros):

En términos comparables, las ventas crecen un +5,1% frente al primer semestre de 2015, con una evolución positiva en todas las actividades: España (+3,6%), Reino Unido (+5,5%) e Internacional (+19%). El margen RBE se sitúa en el 5,6%, inferior al 7,5% del primer semestre de 2015, como consecuencia principalmente de la evolución negativa en Reino Unido.

La cartera en junio asciende a 27.024 millones de euros, un +18,5% superior a diciembre 2015. Excluyendo Broadspectrum y el impacto de tipo de cambio, la cartera sería un -3,5% inferior a la de diciembre 2015.

ESPAÑA

	jun-16	jun-15	Var.	Comparable
Ventas	851	822	3,6%	3,6%
RBE	93	95	-2,0%	-2,0%
Margen RBE	10,9%	11,5%		
RE	50	50	0,9%	0,9%
Margen RE	5,9%	6,1%		
RBE a % Ferrovial en sociedades PEE	2	1	65,6%	65,6%
Cartera *	5.674	5.815	-2,4%	-2,4%
Cartera JVs*	311	325	-4,2%	-4,2%
Cartera global+JVs*	5.986	6.140	-2,5%	-2,5%

* Cartera comparada con diciembre 2015

En España, la facturación creció un +3,6% frente al año anterior, destacando la mayor aportación de actividades de mantenimiento de infraestructuras, principalmente en instalaciones industriales. El margen RBE es algo inferior al de 2015 por el mayor peso de las actividades de mantenimiento, que aportan un margen menor al de las actividades de tratamiento y recogida de residuos. El margen RE, sin embargo, se encuentra más en línea con el de 2015, dado que las actividades en que más se ha crecido requieren una menor inversión y, por tanto, no suponen un aumento significativo de amortización.

Respecto a la cartera, el volumen a junio se sitúa en 5.986 millones de euros (-2,5% frente a diciembre 2015). En el trimestre destaca la adjudicación del contrato para la gestión del transporte sanitario urgente en ambulancia de la Comunidad de Madrid (70 millones de euros, 4 años), y la prórroga por 2 años de un contrato de limpieza integral de cuatro hospitales de la Comunidad de Madrid (34 millones de euros, 2 años).

	Servicios ex Broadspectrum jun-16	Broadspectrum	Costes de Adquisición	Amortización de Intangible	Broadspectrum post costes adquisición y amort. Intangible	Servicios + Broadspectrum jun.-16	jun-15	Var.	Comparable
Ventas	2.366	242			242	2.609	2.380	9,6%	5,1%
RBE	132	17	-7		11	142	178	-20,1%	-23,2%
Margen RBE	5,6%	7,2%			4,4%	5,5%	7,5%		
RE	64	6		-7	-1	63	106	-40,5%	-37,0%
Margen RE	2,7%	2,5%			-0,4%	2,4%	4,5%		
Cartera *	18.276	5.898			5.898	24.174	20.732	16,6%	-4,0%
Cartera JVs*	1.905	946			946	2.851	2.068	37,9%	2,1%
Cartera global+JVs*	20.181	6.844			6.844	27.024	22.800	18,5%	-3,5%

* Cartera comparada con diciembre 2015

REINO UNIDO

	jun-16	jun-15	Var.	Comparable
Ventas	1.455	1.504	-3,3%	5,5%
RBE	33	79	-58,4%	-54,8%
Margen RBE	2,3%	5,3%		
RE	12	56	-78,0%	-76,2%
Margen RE	0,8%	3,7%		
RBE a % Ferrovial en sociedades PEE	8	9	-18,0%	-11,2%
Cartera *	12.009	14.585	-17,7%	-6,8%
Cartera JVs*	1.456	1.738	-16,2%	-5,2%
Cartera global+JVs*	13.465	16.323	-17,5%	-6,6%

* Cartera comparada con diciembre 2015

En términos comparables, a pesar de un crecimiento en ventas del +5,5%, el RBE es inferior al de 2015 en un -54,8%. Esta caída se debe principalmente a la presión sobre volúmenes y márgenes en los contratos con clientes públicos como consecuencia de las restricciones presupuestarias que afectan a dichos clientes.

Amey ha puesto en marcha un **plan de reestructuración** para ajustar la compañía a este nuevo entorno. Este plan supondrá una reducción de plantilla de unas 600 personas, con un coste de reestructuración asociado a dicha reducción de aproximadamente 14 millones de libras (unos 17 millones de euros). Los ahorros derivados de la puesta en marcha de estas medidas se estiman en unos 20 millones de libras (24 millones de euros) para lo que resta de año.

El crecimiento de las ventas (+5,5%) se debe a la mayor facturación de servicios a *utilities* como consecuencia de nuevos contratos adjudicados a lo largo de 2015 que se encuentran ya en explotación.

Respecto a la evolución del RBE (-54,8%), la principal causa de esta evolución negativa es, como viene siendo en periodos anteriores, el comportamiento de los contratos de mantenimiento de infraestructuras y de consultaría con un menor resultado de 33 millones de euros. En el caso del mantenimiento de carreteras el resultado es consecuencia de la reducción de volúmenes y la presión en los márgenes por las restricciones presupuestarias de las administraciones locales. En consultaría el origen es la consecución de mayores bonificaciones en el año anterior.

El resultado del contrato de mantenimiento de infraestructuras de Birmingham es inferior en 1,3 millones de euros vs el primer semestre de 2015, en su mayor parte por costes legales incurridos por el litigio con el Ayuntamiento todavía pendiente de resolución. El resultado en el primer semestre del citado contratos es negativo en 12 millones de euros. Estas pérdidas incluyen costes legales de 3,8 millones de euros ocasionados por la citada disputa. Debido a la misma, no se ha producido aún la reducción de costes en los niveles esperados como consecuencia de la transición del contrato al periodo de explotación. Cerrada definitivamente la fase de capex, el contrato ya en su fase de operación, debería tener los niveles de rentabilidad esperados para este tipo de actividad.

La cartera se sitúa en junio en 13.465 millones de euros (-6,6% frente a diciembre de 2015, excluido el impacto del tipo de cambio). Dos tendencias explican esta evolución.

- En primer lugar, en el mercado de mantenimiento de carreteras con las entidades locales se está endureciendo la transferencia de riesgos en perjuicio del operador privado, especialmente el riesgo de volumen, por lo que estamos abandonando algunas licitaciones.
- En segundo lugar, en el negocio de Utilities, estamos en la primera fase del periodo regulatorio, por lo que es normal una caída de la cartera hasta el final del mismo momento en el que se vuelven a licitar los contratos.

Las adjudicaciones más significativas del trimestre han sido un contrato con Scottish Water para el mantenimiento de redes de distribución de agua (88 millones de euros, 5 años), y otro con Scottish Power para la instalación y mantenimiento de contadores eléctricos (76 millones de euros, 5 años).

INTERNACIONAL

	jun-16	jun-15	Var.	Comparable
Ventas	61	54	12,0%	19,0%
RBE	6	4	51,4%	70,6%
Margen RBE	9,4%	6,9%		
RE	2	1	n.s.	n.s.
Margen RE	2,5%	1,0%		
RBE a % Ferrovial en sociedades PEE	3	7	-58,7%	-58,6%
Cartera *	593	332	78,7%	76,3%
Cartera JVs*	137	5	n.s.	n.s.
Cartera global+JVs*	729	336	116,8%	114,0%

* Cartera comparada con diciembre 2015

El negocio Internacional recoge la actividad de Ferrovial Servicios en países distintos de España, Reino Unido y Broadspectrum.

Frente a 2015, excluido tipo de cambio, los ingresos de la actividad han crecido un +19 %, y el RBE un +70,6%, con una evolución positiva en todos los países. El desglose de ventas por país es el siguiente: Chile, 29 millones de euros, +5% frente al primer semestre de 2015; Polonia, 18 millones de euros (+71%), y Portugal, 14 millones de euros (+13,9%).

Respecto a la cartera, se sitúa en 729 millones de euros frente a 336 millones de euros de diciembre de 2015. En este trimestre destaca la adjudicación de un contrato para el mantenimiento integral de instalaciones en la mina El Teniente de Chile (14 millones de euros, 5 años).

BROADSPECTRUM

	Broadspectrum jun-16	Costes de Adquisición	Amortización de Intangible	Broadspectrum post costes adquisición y amort. Intangible
Ventas	242			242
RBE	17	-7		11
Margen RBE	7,2%			4,4%
RE	6		-7	-1
Margen RE	2,5%			-0,4%
Cartera *	5.898			5.898
Cartera JVs*	946			946
Cartera global+JVs*	6.844			6.844

Como se ha comentado anteriormente, los estados financieros de Broadspectrum se integran desde el 31 de mayo. Por tanto, la cuenta de resultados del primer semestre de 2016 incluye un mes de contribución de la compañía australiana.

El RBE ascendió a 17 millones de euros, excluyendo gastos derivados de la adquisición (-7 millones de euros). Los 6 millones de euros a nivel de resultado de explotación se deben a la amortización del activo intangible asignado a los contratos (-7 millones de euros), que surge del proceso de adquisición de la compañía.

Con fecha 22 de Julio el Departamento de inmigración del Gobierno de Australia comunicó a Broadspectrum el ejercicio de su derecho a renovar unilateralmente los contratos por dos periodos de cuatro meses

CONSTRUCCIÓN

	jun-16	jun-15	Var.	Comparable
Ventas	1.862	2.105	-11,6%	-11,0%
RBE	139	197	-29,7%	-31,0%
Margen RBE	7,4%	9,4%		
RE	125	182	-31,5%	-33,0%
Margen RE	6,7%	8,6%		
Cartera *	9.462	8.731	8,4%	9,0%

* Cartera comparada con diciembre 2015

Disminución en ventas en términos comparables (-11,0%), debido principalmente a la finalización de proyectos en Estados Unidos así como la ralentización del mercado doméstico, que no es compensado por el crecimiento de Budimex (+9,1% comparable) ni del resto del mercado internacional, donde destacan Australia, Reino Unido y Chile. La facturación internacional supone el 83% de las ventas de la división, manteniendo una distribución muy centrada en nuestros mercados estratégicos tradicionales (Polonia, Norteamérica, Reino Unido, Chile y Australia).

Por su parte, la rentabilidad disminuye aunque manteniéndose en niveles elevados, debido a la conclusión de proyectos muy relevantes en EEUU.

BUDIMEX

	jun-16	jun-15	Var.	Comparable
Ventas	563	546	3,3%	9,1%
RBE	39	30	30,6%	39,1%
Margen RBE	6,9%	5,5%		
RE	36	27	33,2%	41,9%
Margen RE	6,4%	5,0%		
Cartera *	2.121	1.974	7,4%	10,0%

* Cartera comparada con diciembre 2015

La actividad continúa la tendencia positiva de los últimos años. En términos comparables, destaca, un incremento en la rentabilidad del negocio (RE comparable se incrementó en un +41,9%) debido principalmente a la continuada gestión sobre costes de materiales y subcontratistas, así como el crecimiento en ventas (+9,1%) derivado de aceleraciones de ejecución en proyectos de obra civil y edificación residencial.

La cartera alcanza este año un récord histórico para Budimex al situarse en 2.121 millones de euros, lo que supone un aumento del +10% en términos homogéneos respecto a diciembre 2015. La contratación de Budimex a junio 2016 supera los 744 millones de euros, de los que un 56% aproximadamente corresponden a contratos de obra civil, firmados al amparo del programa Nuevo Plan de Carreteras 2014-2020.

WEBBER

	jun-16	jun-15	Var.	Comparable
Ventas	334	321	4,2%	-8,4%
RBE	28	47	-41,1%	-40,8%
Margen RBE	8,4%	14,8%		
RE	24	44	-45,2%	-45,2%
Margen RE	7,2%	13,6%		
Cartera *	1.002	950	5,5%	-8,3%

* Cartera comparada con diciembre 2015

Disminución de las ventas en términos comparables (-8,4%) por finalización de los proyectos NTE y LBJ. La caída del resultado también se debe a la finalización de las citadas autopistas. La cartera se incrementó debido a la incorporación de la reciente adquisición de **Pepper Lawson** (147 millones de euros), y a la positiva contratación orgánica del primer semestre (superior a 200 millones de euros), minorado por la finalización de NTE y LBJ.

FERROVIAL AGROMAN

	jun-16	jun-15	Var.	Comparable
Ventas	964	1.239	-22,2%	-20,3%
RBE	72	120	-40,2%	-42,9%
Margen RBE	7,4%	9,7%		
RE	65	111	-41,8%	-44,8%
Margen RE	6,7%	9,0%		
Cartera *	6.339	5.807	9,2%	11,5%

* Cartera comparada con diciembre 2015

Las ventas de Ferrovial Agroman presentan una disminución del -20,3% en términos comparables, debido principalmente a la finalización de autopistas americanas, así como la ralentización del mercado doméstico, que no es compensado por el crecimiento del resto del mercado internacional, donde destacan Australia, Reino Unido y Chile.

La rentabilidad disminuye aunque manteniéndose en niveles elevados, debido a la finalización ya comentada de proyectos en Estados Unidos así como a la reducción de actividad en España.

CARTERA

	jun-16	dic-15	Var.
Obra civil	7.585	7.079	7,2%
Edif. Residencial	357	336	6,2%
Edif. No Residencial	812	707	14,9%
Industrial	708	610	16,0%
Total	9.462	8.731	8,4%

La cartera crece respecto a diciembre de 2015 un +8,4% (+9,0% en términos comparables). El segmento de obra civil continúa siendo el de mayor peso (en torno al 80%) y se mantiene un criterio muy selectivo en la presentación a concursos. La cartera internacional asciende a 7.776 millones de euros, muy superior a la cartera doméstica (1.685 millones de euros), representando un 82% del total.

En 2016 se consiguieron contratos relevantes en mercados tradicionales, tales como High Speed Rail California (296 millones de euros), Circunvalación Olsztyn S51 en Polonia (175 millones de euros) y un tramo de autovía en la US-175 en Dallas (91 millones de euros). Destaca la entrada en el mercado eslovaco, con la adjudicación de la obra D4-R7 Bratislava (858 millones de euros).

La cartera a junio no incluye aproximadamente 544 millones de euros correspondientes a contratos pendientes de firma de Budimex y Bucaramanga.

AEROPUERTOS

La división de Aeropuertos aportó -55 millones de euros al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial (vs. 2 millones en junio 2015).

- HAH: -51 millones de euros en junio 2016, frente a 9 millones en el primer semestre de 2015. Este resultado se debió principalmente a la evolución negativa respecto al 2015 del *mark to market* de las coberturas (-59 millones de euros) por el repunte de las expectativas de inflación y bajada de tipos de interés. El repunte de inflación, si bien tiene un impacto contable negativo, desde el punto de vista de los negocios supondría un incremento de los ingresos aeronáuticos por el aumento de la tarifa y mayor valor del activo regulado.
- AGS: -4 millones de euros a junio 2016, frente a -7 millones del mismo periodo de 2015.

HEATHROW

TRÁFICO HEATHROW SP

En los seis primeros meses de 2016, el número de pasajeros en Heathrow alcanzó 35,7 millones, +0,6% vs el primer semestre 2015. El primer trimestre del año vio mayor crecimiento (+2,6%) con record de tráfico mensual en febrero y marzo, y el segundo trimestre se redujo por la incertidumbre en el entorno macro-económico.

La evolución del tráfico se vio positivamente impactada por el día adicional en febrero (año bisiesto) que compensó el efecto negativo de las cancelaciones por mal tiempo y las huelgas de controladores aéreos en Francia. Además de estos impactos, se produjo un incremento en el número de plazas por mayor tamaño de los aviones (con una media de asientos por avión de 210,6 vs. 207,4 en 2015).

Los niveles de ocupación fueron ligeramente inferiores en el primer semestre de 2016 vs el mismo periodo de 2015 (73,1% vs 73,8%).

Evolución del tráfico por destinos

Millones de pasajeros	jun-16	jun-15	Var.
Reino Unido	2,2	2,5	-12,5%
Europa	15,0	14,7	1,9%
Larga distancia	18,5	18,3	1,4%
Total	35,7	35,5	0,6%

El **tráfico intercontinental** se incrementó un +1,4%, con los mayores crecimientos observados en Oriente Medio (+6,0%) por aviones de mayor tamaño y Asia Pacífico (+2,6%), por nuevas rutas, incluyendo las ofrecidas por Vietnam Airways. A finales de marzo, Garuda Airlines (Indonesia) se convirtió en la última línea aérea en trasladar sus servicios de Gatwick a Heathrow, siguiendo los pasos de otras como Vietnam Airlines y Air China. El tráfico a Norte América se incrementó en +0,3% y en África fue más bajo (-6,6%) fruto de cambios en la planificación de Virgin Atlantic en 2015, que redujo las frecuencias a África y Asia incrementando el número de vuelos a Norteamérica.

En **Europa**, el tráfico creció +1,9% motivado por el incremento de plazas en los servicios de British Airways.

La buena evolución del tráfico internacional, ha compensado la caída del **tráfico doméstico** (-12,5%) debido al cese de las operaciones de Virgin Little Red en 2015.

INGRESOS HEATHROW SP

Crecimiento en ventas (+1,0%) gracias a la positiva evolución de las ventas comerciales (+7,7%) que compensaron la ligera caída en ingresos aeronáuticos (-0,1%) y la disminución en Otros ingresos (-2,5%).

Desglose de ingresos

Millones de Libras	jun-16	jun-15	Var.	Comparable
Aeronáuticos	802	803	-0,1%	-0,1%
Comerciales	280	260	7,7%	7,7%
Otros ingresos	238	244	-2,5%	-2,5%
TOTAL	1.320	1.307	1,0%	1,0%

El **ingreso aeronáutico** medio por pasajero se redujo (-0,8%) hasta las 22,44 libras (22,61 libras en junio 2015).

El **ingreso comercial** aumentó un +7,7%, principalmente debido a la importante remodelación de tiendas en la Terminal 5, con nuevas marcas, fortaleciendo la oferta ofrecida por Heathrow. Las tiendas World Duty Free (WDF) han continuado creciendo (+3,3%) tras el fin de las reformas en la Terminal 5. Destaca también el buen comportamiento de las tiendas especializadas (+8,5%) y los aparcamientos (+5,8%).

El ingreso comercial neto por pasajero alcanzó 7,84 libras, lo que supone un incremento del +7,1%.

La partida de **Otros ingresos** mostró una caída del -2,5% combinando un crecimiento del +1,6% en ingresos de Heathrow Express por mejoras en la estrategia de precios con caída en alquileres (-3,1%).

RBE HEATHROW SP

El RBE de Heathrow SP crece un +4,4% en el primer semestre de 2016, frente a un crecimiento en ventas del +1,0%. El margen RBE alcanzó 59,2% (57,2% en el primer semestre de 2015).

Se mantienen las iniciativas de control de costes implantadas en 2015 (costes operativos -3,6% vs el primer semestre de 2015):

- Reducción en gastos de consumo del -41,2%.
- Ahorros en los gastos de personal (-4,8%), con medidas tales como la adopción del programa de bajas voluntarias, cambios realizados en el sistema de pensiones en 2015 y otras medidas de eficiencia.
- Reducción de reclamaciones gracias a la mejor calidad de servicio.
- Renegociación del contrato con NATS (servicio de gestión de tráfico aéreo).

La amortización subió un +4,7% debido al impacto del nuevo sistema integrado de equipajes y otros activos en la T3.

Millones de libras	Tráfico (mn pasajeros)			Ventas			RBE			Margen RBE		
	jun-16	jun-15	Var.	jun-16	jun-15	Var.	jun-16	jun-15	Var.	jun-16	jun-15	Var. (pbs)
Heathrow SP	35,7	35,5	0,6%	1.320	1.307	1,0%	781	748	4,4%	59,2%	57,2%	198
Excepcionales y Ajustes				0	1	n.a.	2	1	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Total HAH	35,7	35,5	0,6%	1.321	1.308	1,0%	783	749	4,5%	59,3%	57,3%	202

SATISFACCIÓN DE USUARIOS

En los primeros seis meses de 2016, Heathrow fue nombrado "Mejor Aeropuerto de Europa Occidental" por segunda vez consecutiva por Skytrax World Airport Awards. El premio, votado por pasajeros de todo el mundo, reconoció además a la T5 como "Mejor terminal aeroportuaria" por quinto año consecutivo y Heathrow fue galardonado como "Mejor aeropuerto para ir de compras" por séptima vez.

Por primera vez, Heathrow recibió el prestigioso premio de "Mejor Aeropuerto de Europa" en la categoría de aeropuertos de más de 40 millones de pasajeros, en los Premios ASQ 2016 de *Airports Council International* (ACI).

Por último, Heathrow fue nombrado por ACI "Mejor aeropuerto de Europa" por tercera vez.

La satisfacción de los usuarios continua en niveles record, con una puntuación del 4,16 sobre 5 según Airport Service Quality (ASQ) reflejando los altos estándares de calidad en el aeropuerto, así como con un 82% de los pasajeros calificando como "excelente" o "muy buena" su experiencia (81% en el primer trimestre del año).

ASPECTOS REGULATORIOS

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

Regulatory Asset Base (RAB): El RAB a cierre de junio 2016 alcanzó los 15.007 millones de libras (14.921 millones en diciembre de 2015).

Comisión Aeroportuaria: El 1 de julio de 2015, la Comisión Aeroportuaria recomendó de una manera clara y por unanimidad un nuevo plan para la pista del noroeste de Heathrow, como alternativa que solucione los problemas de capacidad de Gran Bretaña. Reconoció el papel que juega Heathrow como único aeropuerto *hub* y única solución que puede ayudar al crecimiento global de las empresas británicas.

Con la expansión, Heathrow podría ofrecer hasta 40 nuevas conexiones de largo recorrido permitiendo a las compañías británicas expandirse en mercados globales y de alto crecimiento de una forma más rápida y a un menor coste.

La Comisión también estableció ciertas condiciones para la expansión, incluyendo restricciones en los vuelos nocturnos, los controles de la contaminación del aire y el ruido. Heathrow comunicó en mayo que cumple y, en la mayoría de los casos, supera las condiciones solicitadas. Heathrow está comprometido a trabajar con las compañías aéreas para conseguir la expansión, de modo que sea asequible para pasajeros y aerolíneas, al tiempo que ofrece el trato más justo para las comunidades locales.

HAH

La tabla inferior muestra la cuenta de Pérdidas y Ganancias de HAH.

Millones de libras	jun-16	jun-15	Var.	Comparable
Ventas	1.321	1.308	1,0%	1,0%
RBE	783	749	4,5%	4,5%
% RBE/Ventas	59,3%	57,3%		
Amortizaciones	378	362	4,3%	4,3%
RE	405	387	4,8%	4,8%
% RE/Ventas	30,7%	29,6%		
Deterioro y enajenación inmovilizado	-10	-1	n.s.	n.a.
Resultado financiero	-580	-346	-67,6%	-2,6%
Rtdo. antes de impuestos	-184	40	n.s.	21,1%
Impuesto de sociedades	23	-13	273,8%	-18,7%
Rtdo. Procedente actividades discontinuadas				n.s.
Resultado neto	-160	27	n.s.	22,2%
Aportación a Pta. equivalencia de Ferrovial (Euros)	-51	9	n.s.	22,2%

RESULTADO FINANCIERO

El resultado financiero de HAH alcanzó los -580 millones de libras, mostrando una evolución negativa respecto al primer semestre 2015 en -234 millones de libras explicado principalmente por ajustes de *fair value* de la cartera de derivados de tipos de interés e inflación.

DIVIDENDOS HAH

En la primera mitad de 2016, HAH ha distribuido un dividendo ordinario por importe de 150 millones de libras (de los cuales 59 millones de euros correspondieron a Ferrovial) en línea con los distribuidos en el mismo periodo del ejercicio anterior (150 millones de libras). En el tercer trimestre de 2016, HAH repartió un nuevo dividendo de 75 millones de libras.

DEUDA NETA HAH

A 30 de junio de 2016 el coste medio de la deuda externa de Heathrow fue del 4,92%, teniendo en cuenta todas las coberturas por tipo de interés, tipo de cambio e inflación (4,97% en diciembre 2015).

-

Millones de libras	jun-16	dic-15	Var.
Loan Facility (ADI Finance 2)	499	498	0,2%
Subordinada	941	916	2,7%
Grupo securitizado	12.711	12.036	5,6%
Otros & ajustes	-28	-14	106,5%
Total	14.123	13.437	5,1%

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

AEROPUERTOS REGIONALES DE REINO UNIDO (AGS)

TRÁFICO AGS

Millones de pasajeros	Tráfico		
	jun-16	jun-15	Var.
Glasgow	4,3	4,0	8,4%
Aberdeen	1,5	1,7	-13,6%
Southampton	0,9	0,9	1,0%
Total no regulados	6,6	6,5	1,6%

Durante los seis primeros meses de 2016, el número de pasajeros en los aeropuertos regionales ascendió a 6,6 millones, con un crecimiento del +1,6%, principalmente gracias al incremento en Glasgow (+8,4%).

El tráfico en **Glasgow** alcanzó 4,3 millones de pasajeros (+8,4%). El tráfico doméstico mejora (+7,3%) principalmente por el buen comportamiento de las rutas a Londres con mayores *load factors* de Ryanair y mayores rotaciones de EasyJet. En el resto del mercado doméstico destaca la mejora de capacidad en EasyJet (Bristol y Belfast) y el buen comportamiento de Flybe, con sus nuevas rutas a Cardiff y Exeter.

Aumento del tráfico internacional (+9,4%) debido al crecimiento del tráfico europeo por el buen comportamiento de las rutas a Dublín de Ryanair (mayores *load factors*) y de Stobart Air, el buen comportamiento de Wizz Air en sus rutas a Bucarest, Budapest, Lublin y Vilna, y por el uso de aviones más grandes por parte de KLM. El tráfico en vuelos de larga distancia desciende principalmente por menores *load factors* de Emirates.

El tráfico en **Aberdeen** alcanzó 1,5 millones de pasajeros (-13,6%). El tráfico en este aeropuerto está muy vinculado a la industria de *Oil&Gas* del Mar del Norte. El tráfico de helicópteros disminuye en -18,1% por la caída de la demanda del negocio petrolífero. El tráfico doméstico disminuye en -17,1% principalmente por el mal comportamiento de las rutas a Londres por el impacto negativo de la pérdida de Virgin Little Red, (BA, Easyjet y Flybe han absorbido algunos de sus pasajeros), por la disminución de pasajeros chárter en las rutas relacionadas con el negocio petrolífero, y por la cancelación del Flybe Shuttle (que operaba en el primer trimestre de 2015). El tráfico internacional disminuye -3,3%

RESULTADOS AGS

Millones de libras	Ventas			RBE			Margen RBE		
	jun-16	jun-15	Var.	jun-16	jun-15	Var.	jun-16	jun-15	Var. (pbs)
Glasgow	50,5	47,1	7,4%	20,0	16,2	23,8%	39,6%	34,4%	524,8
Aberdeen	27,7	31,7	-12,6%	9,6	11,8	-18,8%	34,6%	37,2%	-265,8
Southampton	13,0	13,3	-2,1%	3,1	3,3	-6,8%	23,8%	25,0%	-121,0
Total no regulados	91,2	92,0	-0,9%	32,7	31,3	4,5%	35,8%	34,0%	182,8

principalmente por la pérdida de pasajeros en las rutas escandinavas (destinos del negocio petrolífero) reduciendo rotaciones y *load factors* en BMI, SAS y Wideroe, por las menores rotaciones de Air France y de Lufthansa, y por la reducción de capacidad de KLM por el uso de aviones más pequeños, esto se ve parcialmente compensado por la nueva ruta de Wizz Air a Gdansk y Varsovia, y por la nueva ruta de Icelandair a Reikiavik.

El tráfico en **Southampton** alcanzó 0,9 millones de pasajeros (+1,0%). El tráfico doméstico crece (+0,2%) principalmente por el crecimiento de las rutas a Newcastle, Manchester, Glasgow, Belfast, Guernsey, Edimburgo y Jersey, minorado por la cancelación de la ruta a Aberdeen/Leeds. El tráfico internacional aumentó (+2,6%) por el buen comportamiento de las rutas a Amsterdam y Dusseldorf y las nuevas rutas no presupuestadas a Charles de Gaulle, Cork y Munich, minorado por el descenso de pasajeros en las rutas a Málaga, Alicante, Faro Limoges, París Orly, Ginebra y Lérida.

INGRESOS Y RBE AGS

Los aeropuertos regionales mostraron un crecimiento de su RBE del +4,5% durante el primer semestre de 2016, con un crecimiento del tráfico del +1,6%, y una disminución de los gastos del -3,6% motivado por el esfuerzo de control de costes, minorado con el descenso de las ventas del -0,9% debido a la mayor proporción de aerolíneas de bajo coste.

DEUDA NETA BANCARIA AGS

A 30 de junio de 2016, la deuda neta bancaria de los aeropuertos regionales alcanzó 512 millones de libras.

RETRIBUCIÓN AL ACCIONISTA DE AGS

En el primer semestre de 2016 AGS distribuyó 14 millones de euros a Ferrovial.

BALANCE

	jun-16	dic-15		jun-16	dic-15
Activo no corriente	16.463	16.821	Patrimonio neto	6.484	6.541
Fondo de comercio de consolidación	2.280	1.885	Patrimonio neto atribuido a los accionistas	5.845	6.058
Activos intangibles	337	234	Patrimonio neto atribuido a los socios externos	639	483
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	8.016	8.545	Ingresos a distribuir en varios ejercicios	1.073	1.088
Inversiones inmobiliarias	15	15			
Inmovilizado material	603	491	Pasivos no corrientes	8.992	9.314
Inversiones en sociedades asociadas	3.050	3.237	Provisiones para pensiones	20	46
Activos financieros no corrientes	736	755	Otras provisiones	858	838
Inversiones a largo plazo con empresas asociadas	381	411	Deuda financiera	6.504	6.697
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	227	261	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	4.972	5.320
Resto de cuentas a cobrar	129	83	Deuda financiera resto de sociedades	1.532	1.376
Impuestos Diferidos	983	1.254	Otras deudas	204	171
Derivados financieros a valor razonable	443	406	Impuestos diferidos	933	1.124
			Derivados financieros a valor razonable	474	438
Activo corriente	7.322	8.563			
Activos clasificados como mantenidos para la venta	655	2.418	Pasivos corrientes	7.236	8.442
Existencias	471	387	Pasivos clasif. mantenidos para la venta	469	2.690
Clientes y otras cuentas a cobrar	3.107	2.320	Deuda financiera	2.187	1.385
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	2.446	1.821	Deuda financiera proyectos de infraestructuras	1.531	1.297
Otros deudores	661	499	Deuda financiera resto de sociedades	656	88
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	151	135	Derivados financieros a valor razonable	79	259
Tesorería e inversiones financieras temporales	2.836	3.279	Deudas por operaciones de tráfico	3.631	3.271
Sociedades proyectos de infraestructuras	256	306	Acreedores comerciales	2.205	1.996
Caja restringida	63	36	Otras deudas no comerciales	1.427	1.276
Resto de tesorería y equivalentes	193	270	Pasivos por impuestos sobre sociedades	160	138
Resto de sociedades	2.580	2.973	Provisiones para operaciones de tráfico	709	697
Derivados financieros a valor razonable	103	23			
TOTAL ACTIVO	23.785	25.384	TOTAL PASIVO	23.785	25.384

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable	jun-16	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable	jun-15
CIFRA DE VENTAS	4.697		4.697	4.736		4.736
Otros ingresos de explotación	2		2	3		3
Total ingresos de explotación	4.699		4.699	4.739		4.739
Total gastos de explotación	4.279		4.279	4.202		4.202
RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN	421		421	538		538
Margen %	9,0%		9,0%	11,4%		11,4%
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	131		131	136		136
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN ANTES DE DETERIORO Y ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO	290		290	402		402
Margen %	6,2%		6,2%	8,5%		8,5%
Deterioros y enajenación de inmovilizado	262	6	268	57	1	58
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN DESPUES DE DETERIORO Y ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO	552	6	557	459	1	460
Margen %	11,7%		11,9%	9,7%		9,7%
RESULTADO FINANCIERO	-187	-20	-207	-243	37	-207
Financiación de proyectos de infraestructuras	-170		-170	-220		-220
Derivados y otros ajustes valor razonable y resto de proyectos	-4	-9	-13	-8	0	-7
Financiación ex proyectos.	-17		-17	-17		-17
Derivados y otros ajustes valor razonable y resto ex proyectos	3	-11	-8	1	36	37
Participación en beneficios de sociedades puesta en equivalencia	65	-60	5	61	-6	55
RESULTADO CONSOLIDADO ANTES DE IMPUESTOS	429	-74	356	277	31	308
Impuesto sobre beneficios	-175	4	-171	-39	-10	-50
RESULTADO DE ACTIVIDADES CONTINUADAS	254	-70	184	238	21	258
Resultado neto operaciones discontinuadas						
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO	254	-70	184	238	21	258
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	4	1	5	9	0	9
RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUÍDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE	258	-68	189	247	20	267

VENTAS

	jun-16	jun-15	Var.	Comparable
Construcción	1.862	2.105	-11,6%	-11,0%
Aeropuertos	3	3	0,6%	0,6%
Autopistas	236	245	-4,0%	21,1%
Servicios	2.609	2.380	9,6%	5,1%
Otros	-12	3	n.s.	n.s.
Total	4.697	4.736	-0,8%	-1,8%

RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN

	jun-16	jun-15	Var.	Comparable
Construcción	139	197	-29,7%	-31,0%
Aeropuertos	-8	-8	8,4%	8,3%
Autopistas	145	166	-12,2%	13,3%
Servicios	142	178	-20,1%	-23,2%
Otros	2	5	-67,3%	-65,5%
Total	421	538	-21,8%	-17,6%

AMORTIZACIONES

Las amortizaciones se redujeron respecto al año anterior (en -3,5%) aunque se incrementaron en un +2,6% en términos homogéneos, hasta situarse en 120 millones de euros.

RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (antes de deterioro y enajenación de inmovilizado)

	Jun-16	Jun-15	Var.	Comparable
Construcción	125	182	-31,5%	-33,0%
Aeropuertos	-8	-8	8,5%	8,4%
Autopistas	109	120	-8,5%	10,4%
Servicios	63	106	-40,5%	-37,0%
Otros	0	3	n.a.	n.a.
Total	290	402	-28,0%	-23,8%

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 268 millones de euros a junio 2016 (58 millones a junio 2015), debido principalmente a los siguientes impactos:

- La plusvalía correspondiente a la venta de la autopista Chicago Skyway, que asciende a +259 millones de euros (antes de impuestos).
- La plusvalía correspondiente a la venta de las autopistas irlandesas, que asciende a +21 millones de euros.
- Deterioro adicional de Autema -16 millones de euros.

RESULTADO FINANCIERO

	jun-16	jun-15	Var.
Proyectos de infraestructuras	-170	-220	22,9%
Ex-proyectos de infraestructuras	-17	-17	-1,0%
Rdo. fro. por financiación	-186	-236	21,2%
Proyectos de infraestructuras	-13	-7	-86,0%
Ex-proyectos de infraestructuras	-8	37	-121,1%
Rdo. fro. por derivados y otros	-21	30	-170,6%
Resultado Financiero	-207	-207	-0,4%

El gasto financiero se mantuvo en línea a cierre de junio de 2016 frente al mismo periodo de 2015, combinando los siguientes impactos:

- **Resultado por financiación:** 50 millones de euros de menor gasto (hasta 186 millones de euros) principalmente por la desconsolidación de las autopistas OLR y R4 (en febrero y diciembre 2015, respectivamente) así como de Chicago Skyway y las autopistas irlandesas (febrero 2016) parcialmente compensado por el incremento de gasto tras la apertura de la *managed lane* LBJ.
- **Resultado por derivados y otros:** 51 millones más de gasto financiero (hasta 21 millones de euros). Se incrementa el gasto financiero principalmente por la parte de ex-proyectos, y concretamente a las coberturas de *equity swaps* ligados a los planes de retribución. Dichas coberturas mostraron un incremento del gasto de 51 millones de euros (desde el ingreso de 34 millones de euros en junio 2015 hasta el gasto de -17 millones de euros en junio 2016), debido a la evolución negativa de la acción en los seis primeros meses de 2016, frente a la buena evolución del primer semestre 2015, tal y como se muestra en la siguiente tabla:

Fecha	Precio de Cierre (€)
31 diciembre 2015	20,86
30 junio 2016	17,44
31 diciembre 2014	16,43
30 junio 2015	19,45

A cierre de junio 2016, el número de acciones cubiertas alcanzó 3.429.600 millones de acciones.

RESULTADOS POR PUESTA EN EQUIVALENCIA

	jun-16	jun-15	Var.
Construcción	0	1	-68,9%
Servicios	14	17	-19,8%
Autopistas	47	35	33,3%
Aeropuertos	-55	2	n.s.
Total	5	55	-90,0%

Destaca el buen comportamiento operativo de los principales activos consolidados por puesta en equivalencia en el primer semestre del año. El crecimiento en RBE de la autopista 407ETR fue del +11,7%, de HAH del +4,5% y de los aeropuertos regionales (AGS) del +4,5%.

A nivel de resultado neto, las sociedades consolidadas por puesta en equivalencia aportaron 5 millones de euros netos de impuestos (55 millones de euros en el primer semestre de 2015).

Destaca la caída en la contribución de Heathrow con -51 millón de euros (frente a 9 millones de euros en el primer semestre de 2015), debido a ciertos ajustes de *fair value* de la cartera de derivados de tipo de interés e inflación.

IMPUESTOS

El impuesto sobre sociedades ascendió a -171 millones de euros (vs -50 millones de euros a junio 2015). La tasa impositiva se situó en el 48,2% (49% sin puesta en equivalencia).

Dicha tasa está afectada principalmente por el hecho de que dentro del coste de adquisición para el cálculo de la plusvalía de la venta de la autopista Chicago Skyway, se incluye el valor del fondo de comercio asignado a la misma por importe de +116 millones de euros, partida que no genera un impacto deducible fiscalmente. Adicionalmente, hay que

considerar el 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 -5 millones de euros y las 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, que genera un ajuste de +25 millones de euros.

Una vez aislados dichos conceptos, tendríamos un resultado antes de impuestos ajustado por valor de 489 millones de euros, lo que comparado con el gasto por impuesto sobre sociedades **implicaría una tasa efectiva del 34%**.

DEUDA NETA Y RATING CORPORATIVO

DEUDA NETA

La posición neta de tesorería, excluidos proyectos de infraestructura, se situó en 444 millones de euros a 30 de junio de 2016 frente a los 1.514 millones en diciembre 2015.

Entre los principales impactos que han llevado a la disminución de la posición de caja neta ex-proyectos de infraestructuras se encuentran:

- Inversiones por importe de -677 millones de euros (vs -153 millones en el mismo periodo de 2015), donde destaca la adquisición de Broadpectrum por -499 millones de euros.
- Incorporación de la deuda neta de Broadpectrum (-435 millones de euros).
- Deterioro de fondo de maniobra (-421 millones de euros), principalmente relacionado con Construcción (-333 millones de euros) y Servicios UK (-137 millones de euros).
- Remuneración al accionista (-175 millones de euros), compuesto de pago en efectivo del *scrip dividend* de -89 millones de euros y la recompra de acciones propias de -86 millones de euros), así como y el pago de dividendos a minoritarios de participadas de -23 millones.
- Pago de impuestos e intereses por importe de -45 y -31 millones de euros, respectivamente.

Los impactos mencionados anteriormente fueron parcialmente compensados por los siguientes factores positivos:

- Dividendos recibidos de proyectos por 236 millones de euros, correspondiendo 136 millones a Autopistas, 72 millones a Aeropuertos y 27 millones a Servicios.
- Desinversiones por 318 millones de euros (vs 50 millones a junio 2015) tras el cierre de los procesos de venta de la autopista Chicago Skyway (228 millones de euros) y las autopistas irlandesas (59 millones de euros).

La deuda neta de proyectos se situó en 6.015 millones de euros (6.057 millones en diciembre 2015). Esta deuda neta incluye 479 millones de euros relacionada con autopistas en construcción (NTE 35W y I-77).

Los principales impactos en la posición neta de tesorería de los proyectos de infraestructura, frente a diciembre 2015 son:

- La cifra de inversiones ascendieron a -190 millones de euros.
- Flujo de intereses pagados alcanzaron los -181 millones de euros.

Además, destaca que la deuda de las autopistas portuguesas, cuya venta se espera materializar en los próximos meses (+311 millones de euros) ha sido reclasificada como pasivos mantenidos para la venta.

RESULTADO NETO

El resultado neto se situó en 189 millones de euros (267 millones de euros en junio 2015). Este resultado se vio impactado por una serie de hechos extraordinarios entre los que destacan:

- Impacto positivo por las plusvalías por la venta de Chicago Skyway (+110 millones de euros) y de las autopistas irlandesas (+19 millones de euros)
- Impacto negativo en resultado neto por el deterioro en la autopista Autema en 2016 (-12 millones de euros).
- Impacto negativo por ajustes de valor razonable (-13 millones de euros).
- Impacto negativo por ajustes de valor razonable de los derivados de HAH (-60 millones de euros).

La deuda neta consolidada del Grupo a 30 de junio de 2016 se situó en 5.571 millones de euros (frente a los 4.542 millones en diciembre 2015).

	jun.-16	dic.-15
PNT sin proyectos infraestructura	444	1.514
Autopistas	-5.478	-5.518
Resto	-537	-539
PNT proyectos infraestructura	-6.015	-6.057
Posición neta de tesorería total	-5.571	-4.542

	jun.-16	dic.-15
Deuda Financiera Bruta	-8.633	-8.083
Deuda Bruta Ex-proyectos	-2.131	-1.465
Deuda Bruta Proyectos	-6.503	-6.618
Tesorería	3.062	3.540
Tesorería Ex-proyectos	2.580	2.973
Tesorería Proyectos	482	567
Posición neta de tesorería total	-5.571	-4.542

RATING CORPORATIVO

El 16 de julio de 2016, Standard & Poors afirmó el rating de Ferrovial en BBB/Estable/A-2. El 27 de julio de 2016, Fitch Ratings afirmó el rating de Ferrovial en BBB /Estable /F3.

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

VENCIMIENTOS DE DEUDA EX-PROYECTOS

Año	Vencimientos Deuda corporativa
2016	72
2017	12
2018	556
2019	98
2020	256
2021 - 2030	1.024
2031 - 2040	7
2041 - 2050	0

FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO

jun.-16	Flujo de caja excluidas sociedades concesionarias	Flujo de caja sociedades concesionarias	Eliminaciones	Flujo de caja consolidado
RBE	203	218		420
Cobro de dividendos	236		-26	210
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	-421	-53		-474
Flujo operaciones sin IS	18	165	-26	156
Pago de impuestos del ejercicio	-45	-3		-48
Devolución de impuestos ejercicios anteriores				
Flujo operaciones	-27	161	-26	108
Inversión	-677	-190	28	-840
Desinversión	318			318
Flujo de inversión	-359	-190	28	-521
Flujo de actividad	-386	-29	2	-413
Flujo de intereses	-31	-181		-211
Flujo de capital procedente de socios externos	0	55	-28	27
Dividendo Flexible	-89			-89
Compra de autocartera	-86			-86
Remuneración al accionista Ferrovial	-175	-26	26	-175
Resto remuneración accionistas minoritarios participadas	-23			-23
Variación tipo de cambio	-7	93		86
Otros movimientos Fondos Propios		0		0
Variación préstamos puente (financiación proyectos)				
Otros mov. de deuda (no flujo)	-448	130		-318
Flujo de financiación	-684	71	-2	-616
Variación PNT	-1.070	42		-1.028
Posición neta inicial	1.514	-6.057		-4.542
Posición neta final	444	-6.015		-5.571
jun.-15	Flujo de caja excluidas sociedades concesionarias	Flujo de caja sociedades concesionarias	Eliminaciones	Flujo de caja consolidado
RBE	332	206		538
Cobro de dividendos	206		-13	193
Variación Fondo Maniobra (cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros)	-410	-16	0	-426
Flujo operaciones sin IS	129	189	-13	305
Pago de impuestos del ejercicio	-4	-4		-8
Devolución de impuestos ejercicios anteriores				
Flujo operaciones	125	185	-13	297
Inversión	-153	-281	28	-406
Desinversión	50			50
Flujo de inversión	-103	-281	28	-356
Flujo de actividad	22	-95	15	-59
Flujo de intereses	-31	-139		-170
Flujo de capital procedente de socios externos	0	63	-28	35
Dividendo Flexible	-116	-14	13	-117
Compra de autocartera	-35			-35
Remuneración al accionista Ferrovial	-151	-14	13	-151
Resto remuneración accionistas minoritarios participadas	-16			-16
Variación tipo de cambio	-12	-375		-387
Otros movimientos Fondos Propios				
Variación préstamos puente (financiación proyectos)				
Otros mov. de deuda (no flujo)	6	773	0	779
Flujo de financiación	-203	308	-15	90
Variación PNT	-182	213	0	31
Posición neta inicial	1.632	-7.862		-6.230
Posición neta final	1.450	-7.650	0	-6.199

FLUJO EX-PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

FLUJO DE OPERACIONES EX-PROYECTOS

La evolución del flujo de operaciones ex-proyectos de Infraestructuras por segmentos en 2016 respecto a 2015 se muestra en la siguiente tabla:

Flujo de operaciones	jun.-16	jun.-15
Construcción	-195	63
Servicios	52	-64
Dividendos Autopistas	136	120
Dividendos Aeropuertos	72	70
Otros	-48	-60
Flujo de operaciones sin impuestos	18	129
Pago Impuesto de sociedades	-45	-4
Total	-27	125

En la partida "Otros" se incluye el flujo de operaciones correspondiente a Corporación, las matrices de Aeropuertos, Autopistas e Inmobiliaria junto con los sistemas retributivos ligados al precio de la acción de las divisiones de Aeropuertos, Autopistas y Corporación.

A continuación, se muestra el detalle de flujo de **Construcción y Servicios**:

Construcción	jun.-16	jun.-15
RBE	139	197
RBE proyectos	6	6
RBE Ex proyectos	132	191
Variación descuento de factoring	6	-118
Fondo de maniobra ex Budimex	-226	18
Fondo de maniobra Budimex	-107	-28
Flujo operaciones sin IS	-195	63

Servicios	jun.-16	jun.-15
RBE	142	178
RBE proyectos	43	36
RBE Ex proyectos	99	142
Cobro de dividendos	27	16
Pago de Pensiones Reino Unido	-7	-10
Fondo de maniobra ex Reino Unido	70	-58
Fondo de maniobra Reino Unido	-137	-154
Flujo operaciones sin IS	52	-64

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

	España	Reino Unido	Broadspectrum	Resto Servicios	Total Servicios
RBE Ex proyectos	59	22	11	7	99
Dividendos y otras devoluciones	8	10	8	2	27
Pago de pensiones	0	-7	0	0	-7
Var. fondo de maniobra	8	-137	81	-20	-67
F. de operaciones sin impuestos	75	-112	100	-11	52

Detalle Fondo de Maniobra	jun.-16
Fondo de Maniobra Construcción	-333
Fondo de Maniobra Servicios	-67
Fondo de Maniobra Construcción y Servicios	-400
Variación descuento de factoring	6
Pago de pensiones de Reino Unido	-7
Sistema de Retribución en acciones (ex Construcción & Servicios) y resto	-19
Total fondo de maniobra	-421

En **Autopistas**, se incluye dentro del flujo de operaciones a junio 2016 un importe de 136 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	jun.-16	jun.-15
ETR 407	117	117
Autopistas irlandesas	1	4
Autopistas portuguesas	18	0
Autopistas griegas	0	0
Autopistas Españolas	0	0
Resto	0	0
Total	136	120

Los dividendos de **Aeropuertos** (72 millones de euros) corresponden a dividendos percibidos de HAH (59 millones de euros) y de los aeropuertos regionales (14 millones de euros).

Aeropuertos	jun.-16	jun.-15
HAH	59	52
AGS	14	18
Total	72	70

FLUJO DE INVERSIÓN EX-PROYECTOS

La siguiente tabla muestra el detalle por segmentos de negocio del flujo de inversión sin incluir proyectos de Infraestructuras, separando en cada una los desembolsos por inversiones acometidas y los cobros por desinversiones producidas:

jun.-16	Inversión	Desinversión	Flujo de inversión
Construcción	-35	1	-34
Servicios	-572	30	-542
Autopistas	-70	287	217
Aeropuertos	0	0	0
Otros	0	0	0
Total	-677	318	-359

jun.-15	Inversión	Desinversión	Flujo de inversión
Construcción	-19	17	-2
Servicios	-104	0	-104
Autopistas	-30	45	15
Aeropuertos	0	0	0
Otros	0	-13	-13
Total	-153	50	-103

En el flujo de inversión destaca especialmente la adquisición de Broadpectrum en la división de Servicios (-499 millones de euros), así como las ampliaciones de capital en Autopistas, por la inversión en capital realizada en los proyectos de infraestructuras, principalmente en las autopistas americanas en construcción y por la adquisición de participaciones minoritarias en Azores y Norte Litoral y en la NTE 35W, así como en Canadá (407EDG), en Colombia (Ruta del Cacao), y en Servicios, destacando la adquisición de sociedades en España y en Internacional (Polonia y pago aplazado de Steel en Chile). En la siguiente tabla se muestra la **inversión de capital de Cintra** en los proyectos de infraestructuras:

Inversión en capital Autopistas	jun.-16	jun.-15
LBJ	0	-8
NTE	0	0
NTE 35W	-29	-16
SH-130	0	0
Autopistas españolas	-5	-2
Autopistas portuguesas	-26	-3
Autopistas griegas	0	0
Resto	-11	0
Total	-70	-30

Con respecto a las desinversiones de 2016, destaca Cintra, por la venta de Chicago por importe de 228 millones de euros y de las autopistas irlandesas (+59 millones de euros) así como Servicios UK, venta de una flota de camiones por 30 millones de euros.

En cuanto a las desinversiones de 2015, destaca Cintra, por la venta de ITR por importe de 45 millones de euros.

FLUJO DE FINANCIACIÓN EX-PROYECTOS

El flujo de financiación, incluye:

- **Flujo de remuneración al accionista:** -175 millones de euros para accionistas de Ferrovial (que incluye el pago en efectivo del *scrip dividend* de -89 millones y la recompra de acciones propias de -86 millones), así como el pago de dividendos a minoritarios de participadas de -23 millones.
- **El pago neto de los intereses del año** (-31 millones de euros).
- **Impacto del tipo de cambio** (-7 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 inversiones futuras (-45 millones de euros), neteado por la liquidación de derivados de tipo de cambio por importe de +38 millones de euros.
- **Otros movimientos de deuda no flujo** (-448 millones de euros), donde destaca la **consolidación de la deuda neta contable aportada por Broadpectrum** (-435 millones de euros). En esta partida, además, se incluyen los movimientos contables de la deuda que no afectan al flujo, como los intereses devengados no pagados, cuyo origen está principalmente en el devengo de los intereses de los bonos corporativos.

FLUJO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

FLUJO DE OPERACIONES DE PROYECTOS

En cuanto al flujo de operaciones de las sociedades titulares de proyectos de Infraestructuras concesionarias, se recoge básicamente la entrada de fondos de aquellas sociedades que se encuentran en explotación, si bien incluye también las devoluciones y pagos de IVA correspondientes a aquellas 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.

	jun.-16	jun.-15
Autopistas	141	145
Resto	20	41
Flujo de operaciones	161	185

FLUJO DE INVERSIÓN DE PROYECTOS

La siguiente tabla muestra el desglose del flujo de inversión de los proyectos de infraestructuras, fundamentalmente desembolsos realizados correspondientes a inversión en *capex*, llevadas a cabo en el ejercicio.

Flujo de Inversión	jun.-16	jun.-15
LBJ	-5	-158
North Tarrant Express	-3	-15
North Tarrant Express 35W	-146	-89
SH-130	-5	-1
Autopistas portuguesas	-1	-1
Autopistas españolas	-1	-1
Chicago	0	-1
Resto	-18	-21
Total Autopistas	-179	-287
Resto	-18	-94
Total proyectos	-197	-381
Subvenciones de capital	7	100
Total flujo inversión neto proyectos	-190	-281

En cuanto al flujo de inversión, destaca la inversión en activos concesionales en construcción en Autopistas en 2016, destacando las autopistas de Estados Unidos (NTE Extension e I-77).

FLUJO DE FINANCIACIÓN DE PROYECTOS

En el flujo de financiación, se recogen los pagos de dividendos y devoluciones de fondos propios realizados por las sociedades concesionarias a sus accionistas, así como los desembolsos de ampliaciones de capital recibidos por estas sociedades. Estos importes corresponden en el caso de concesionarias que consolidan en 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.

Flujo de intereses	jun.-16	jun.-15
Autopistas España	-100	-32
Autopistas EE.UU.	-43	-72
Autopistas Portugal	-13	-13
Resto autopistas	-3	-7
Total autopistas	-159	-125
Resto	-22	-14
Total	-181	-139

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 2016 ha sido positivo por +93 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” (+130 millones de euros), se incluyen aquellos conceptos que suponen una variación de deuda contable, pero que no implican movimiento real de caja; cabe destacar la salida de deuda por la clasificación a activos mantenidos para la venta de las autopistas portuguesas, cuya venta se espera materializar en los próximos meses (+311 millones de euros), así como la reclasificación del saldo de balance del *fair value* del derivado de la SH-130 a deuda (-143 millones de euros).

REMUNERACIÓN AL ACCIONISTA

DIVIDENDO 2015-2016

La sociedad celebró su Junta General de Accionistas el 4 de mayo de 2016. En la misma se aprobaron, por tercer año consecutivo, 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 “**Ferrovial 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 2015 y dividendo a cuenta del ejercicio 2016.

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 2015) tuvo lugar el pasado mes de junio 2016, y el resultado de la misma es el siguiente.

- El precio fijo garantizado del compromiso de compra de derechos asumido por Ferrovial fue de 0,311 euros brutos por derecho.
- El número de derechos de asignación gratuita necesarios para recibir una acción nueva fue de 58.
- Los titulares de 58,896% de los derechos optaron por nuevas acciones de Ferrovial, lo que supuso la emisión de 7.435.172 acciones nuevas (1,0154% del capital social previo al aumento de capital).
- Los titulares del 41,104% optaron por recibir caja. Ferrovial adquirió 300.971.002 derechos (por un importe bruto de 93.601.981,62 euros).

RECOMPRA Y AMORTIZACIÓN DE ACCIONES

En la Junta General de Accionistas celebrada el 4 de mayo 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. Fruto de dicho acuerdo, a lo largo del primer semestre de 2016 se han adquirido 3.556.614 acciones.

Adicionalmente al programa de recompra de acciones propias mencionado, durante el primer semestre de 2016, se compraron 1.406.950 acciones propias en concepto de autocartera discrecional, que está previsto amortizar a lo largo de 2016.

Operación realizada / objetivo	nº de acciones	nº de acciones aplicadas al objetivo	total nº de acciones
Saldo 31 de dic 2015			954,805
Autocartera para reducción de capital	3,556,614		3,556,614
Autocartera discrecional	1,406,950		1,406,950
Autocartera para sistemas de retribución	2,615,459	-2,794,648	-179,189
Acciones recibidas dividendo flexible	23,246		23,246
Otra autocartera	300		300
Saldo 30 de jun 2016			5,762,726

El capital social de Ferrovial, a 30 de junio de 2016 era 146.442.214,80 euros, y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. El capital social estaba integrado por 739.646.246 acciones ordinarias, de una única clase y valor nominal de veinte céntimos de euro (0,20€) cada una de ellas.

ESTRUCTURA ACCIONARIAL

En agosto de 2015, Portman Baela, S.L. y Karlovy, S.L., transmitieron a sus socios el total de la participación que poseían sobre el capital social de Ferrovial. Tras dicha operación, han cesado los efectos del pacto parasocial sobre Ferrovial, S.A. que existía entre los anteriores accionistas.

Recientes variaciones en la participación Siemprelara S.L.U. (sociedad controlada por Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo):

- El 13 de enero de 2016, UBS Limited procedió a la colocación de un paquete de 30.387.965 acciones de la sociedad Ferrovial S.A., representativas de aproximadamente un 4,15% del capital social de la compañía, por mandato de Siemprelara S.L.U., a un precio de 19,07 euros por acción, que fueron colocadas entre inversores cualificados. Adicionalmente, el 21 de enero de 2016, D. Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo comunicó su dimisión como Consejero Dominical de la Sociedad.
- El 14 de julio de 2016, Siemprelara S.L.U. informó a la Comisión Nacional de Mercado de Valores (CNMV) sobre el incremento en la participación de Ferrovial S.A., la cual alcanzó el 5,003%.

Tras las operaciones anteriormente comentadas y según está publicado en la CNMV, **las particiones significativas en el capital de Ferrovial S.A.**, han quedado de la siguiente manera:

- **Rijn Capital BV**, (sociedad controlada por Rafael del Pino y Calvo-Sotelo): 20,3%
- **Menosmares, S.L.U.**, (sociedad controlada por María del Pino y Calvo-Sotelo): 8,2%
- **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): 2,5%

II. EVOLUCIÓN TIPOS 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. 16-15	Tipo de cambio medio (PyG)	Var. 16-15
Libra Esterlina	0,8346	13,16%	0,7865	8,27%
Dólar Americano	1,1073	1,91%	1,1125	0,30%
Dólar Canadiense	1,4372	-4,35%	1,4671	5,89%
Zloty Polaco	4,3695	2,43%	4,3566	5,61%
Dólar Australiano	1,4870	-0,24%	1,5113	5,48%

III. HECHOS RELEVANTES DEL PRIMER SEMESTRE DE 2016

UBS comunica la colocación acelerada sobre el 4,15% del capital social de Ferrovial.

(13 de enero de 2016)

UBS Limited comunica la colocación de un paquete de 30.387.965 acciones de Ferrovial, representativas de aproximadamente un 4,15% del capital social, por mandato de Siemprelara S.L., a un precio de 19,07 euros por acción, que han sido colocadas entre inversores cualificados por un importe en efectivo de 579.498.493 euros.

El Consejero Dominical D. Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo comunica su dimisión al Consejo de Administración de Ferrovial.

(13 de enero de 2016)

Mediante carta dirigida al Consejo de Administración, D. Leopoldo del Pino y Calvo Sotelo ha comunicado su renuncia como Consejero Dominical, por motivos personales.

D. Leopoldo del Pino se incorporó al Consejo y a su Comisión de Auditoría y Control en 2010, como persona física representante del Consejero Dominical Portman Baela, S.L. Tras la disolución de esta, fue nombrado Consejero Dominical. La Sociedad deja expresa constancia de su reconocimiento a la contribución y a la labor desarrollada durante estos años por D. Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo.

Ferrovial presenta en la Bolsa de Valores Australiana una oferta mejorada hasta un precio en efectivo de 1,50 dólares australianos por acción por el 100% de las acciones de la compañía australiana Broadspectrum, siendo esta oferta definitiva.

(6 de abril de 2016)

Ferrovial anuncia la mejora de su oferta, inicialmente presentada el 6 de diciembre de 2015, hasta un precio en efectivo de 1,50 dólares australianos por acción por el 100% de las acciones de la compañía australiana Broadspectrum. La oferta revisada de Ferrovial es definitiva, y en ausencia de ofertas superiores Ferrovial no incrementará el precio de 1,50 dólares australianos por acción.

La oferta revisada está libre de las condiciones originales con la excepción de una aceptación mínima del 50,01% del capital. La oferta es en efectivo y no está sujeta a condicionantes financieros.

Ferrovial considera que la oferta es muy atractiva para los accionistas de Broadspectrum dado el pago en efectivo y un incremento del 11% sobre el precio de 1,35 dólares australianos ofertado en diciembre de 2015. Asimismo, los empleados y clientes de Broadspectrum se beneficiarían de

formar parte de una compañía de servicios líder en el ámbito internacional. La oferta revisada implica una inversión de 769 millones de dólares australianos (aproximadamente 515 millones de euros).

En caso de materializarse la operación, Ferrovial Servicios aumentaría significativamente su presencia en el mercado australiano mediante la integración de una gran compañía de servicios con presencia en distintos segmentos de negocio. Broadspectrum opera en Australia y cuenta con presencia relevante en Estados Unidos, Canadá y Chile en diversos sectores como recursos naturales, energía e infraestructuras de transporte. Broadspectrum obtuvo en su último ejercicio 2015 (con cierre en junio) unos ingresos de 3.800 millones de dólares australianos y un RBE de 265 millones de dólares australianos. La compañía cuenta actualmente con más de 25.000 empleados.

El plazo de aceptación de la Oferta para los accionistas de Broadspectrum venció el 2 de mayo de 2016.

Ferrovial alcanza el 59% en su OPA por Broadspectrum.

La oferta se extiende automáticamente hasta el 13 de mayo. Ferrovial anima al resto de inversores a aceptar la oferta.

(29 de abril de 2016)

Ferrovial anuncia que ha recibido aceptaciones por el 59,26% de las acciones de la compañía Broadspectrum, superando el porcentaje mínimo del 50,01% del capital, al que estaba condicionada la oferta de adquisición.

Con esta operación, Ferrovial Servicios aumenta significativamente su presencia en el mercado australiano mediante la integración de una compañía líder en el sector de servicios con participación en distintos segmentos de negocio. Broadspectrum opera en Australia y cuenta con actividad relevante en Estados Unidos, Nueva Zelanda, Canadá y Chile en diversos sectores como recursos naturales, energía e infraestructuras de transporte.

En relación a los contratos en los centros de inmigración de Nauru y Manus, estos servicios no han sido un elemento relevante en la valoración de la compañía y no figuran en el portafolio de actividades estratégicas de Ferrovial. En consecuencia, la posición de Ferrovial es que dichas actividades no formarán parte de la oferta de servicios de Broadspectrum en el futuro.

Dado que el porcentaje de aceptación supera el 50%, el periodo de vigencia se extiende automáticamente hasta las 700pm (hora australiana) del viernes 13 de mayo de 2016 (aunque pueda ser extendido nuevamente de acuerdo con la legislación australiana). El objetivo de

Ferrovial es alcanzar un nivel de aceptación de al menos el 90% y, a través de un procedimiento de “squeeze-out”, adquirir el 100% de las acciones para, de este modo, excluir a Broadspectrum de cotización. Ferrovial considera que la oferta de 1,50 dólares australianos en efectivo, que ha sido recomendada por el Consejo de Administración de Broadspectrum, es muy atractiva e invita al resto de accionistas de la compañía a aceptar la misma.

Ferrovial da la bienvenida al equipo gestor y resto de empleados de Broadspectrum, con los que cuenta para desarrollar sus planes de crecimiento en esta nueva fase para la compañía. Tanto ellos como los clientes de Broadspectrum se beneficiarán de que la sociedad forme parte de un grupo de servicios líder en el ámbito internacional.

Ferrovial comunica los acuerdos adoptados en la Junta General Ordinaria de Accionistas 2015.

(04 de mayo de 2016)

Ferrovial supera el 90% de Broadspectrum en su OPA y la oferta se extiende automáticamente hasta el 13 de mayo.

(13 de mayo de 2016)

Ferrovial anuncia haber recibido aceptaciones por el 92,05% de las acciones de la compañía Broadspectrum. La oferta se extiende hasta las 7pm (hora de Sídney) del viernes 20 de mayo de 2016 para permitir al resto de accionistas sumarse voluntariamente a la misma.

Como se había comunicado anteriormente, una vez alcanzado el 90% del capital de Broadspectrum, Ferrovial inicia el proceso denominado de “squeeze-out” para adquirir el 100% del capital y, de este modo, excluir a Broadspectrum de cotización.

Por otro lado, Broadspectrum anuncia cambios en su Consejo para der entrada a los nuevos representantes de Ferrovial.

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”.

(23 de mayo de 2016)

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 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”.

(15 de junio de 2016)

Al finalizar el periodo de negociación de los derechos de asignación gratuita, los titulares de un 58,90% de los derechos (un total de 431.239.976 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 7.435.172. Los titulares del 41,10% de los derechos de asignación gratuita han vendido sus derecho a Ferrovial, quien ha adquirido un total de 300.971.002 derechos (93.601.981,62 euros). El aumento de capital ha quedado cerrado con fecha 15 de junio de 2016.

IV. DESCRIPCIÓN DE LOS PRINCIPALES RIESGOS E INCERTIDUMBRES DE LAS ÁREAS DE ACTIVIDAD EN EL SEGUNDO SEMESTRE

Las actividades de Ferrovial se desarrollan en diversos países, con diferentes entornos socioeconómicos y marcos reguladores. En este contexto, Ferrovial está expuesta, tanto a riesgos relativos a la evolución de la economía mundial, como a riesgos de diversa naturaleza consustanciales a los negocios y sectores en los que opera la compañía.

Dichos riesgos, así como los sistemas de gestión que se utilizan para su seguimiento, se comentan en detalle tanto en el Informe de Gestión del ejercicio 2015 como en el Informe de Gobierno Corporativo. Las políticas de gestión de riesgos financieros se analizan también con más detalle en la nota 5.4 de las cuentas anuales consolidadas de 2015.

A continuación se describen los principales riesgos e incertidumbres que afronta Ferrovial en el segundo semestre de 2016.

1. BREXIT

Una de las principales incertidumbres que afronta la economía mundial en el segundo semestre de 2016 es el impacto que puede tener el resultado del referéndum del pasado 23 de junio en el que los británicos decidieron salir de la Unión Europea (Brexit).

Este impacto puede ser más relevante para aquellas empresas que, como Ferrovial, tiene una importante actividad en el Reino Unido.

La exposición de Ferrovial al Reino Unido en los primeros seis meses del ejercicio 2016 se resume en la siguiente tabla:

Millones de euros	Total Ferrovial	Exposición Reino Unido	% sobre total
Ventas	4.697,0	1.643,1	35%
RBE	420,5	28,8	7%
Recursos Propios	5.845	2.048,5	35%
Valoración consenso analistas		--	21%

Dicha incertidumbre también se ve afectada por las dudas sobre cómo será el proceso de salida, el cual puede prolongarse durante un periodo de 2 años.

Desde un punto de vista macroeconómico, los impactos negativos más relevantes puede ser una posible desaceleración de la economía británica y una depreciación de la libra (desde el 23 de junio el tipo de cambio €/GBP se ha depreciado desde 0,7661 hasta 0,8366 el 26 de julio).

La respuesta del Banco de Inglaterra a la desaceleración económica, aumentando la liquidez puede tener efectos a su vez al reducir los tipos de interés y aumentar la inflación. Igualmente, posibles medidas políticas, como una reducción de impuestos o aumento del gasto público, pueden afectar positivamente a la economía.

En relación a la economía mundial, el FMI en su actualización de Julio 2016 ha revisado a la baja las previsiones de crecimiento. Los bancos centrales pueden reaccionar con una política monetaria expansiva que podría suponer una reducción de los tipos de interés a largo plazo, beneficiando las valoraciones de los activos de infraestructuras de Ferrovial.

Independientemente de que en el siguiente apartado, relativo al análisis de riesgos e incertidumbre por áreas de actividad, se realice un análisis más detallado del impacto que puede tener esta incertidumbre en cada una de las divisiones de negocio del grupo, es importante destacar que la posible evolución de las variables macroeconómicas se puede ver mitigada en Ferrovial por tres factores relevantes que son:

- En relación al riesgo de tipo cambio como mencionamos más adelante en el apartado 3, Riesgos Financieros y Capital, la compañía tiene contratadas coberturas de tipo de cambio por un notional de 368 millones de libras.
- Respecto al riesgo de aumento de la inflación, gran parte de los ingresos de los negocios que Ferrovial tiene en el Reino Unido están indexadas a la inflación con lo que un aumento de ésta puede mejorar los flujos generados por los mismos.
- Por último, una reducción de los tipos de interés a largo plazo con carácter generalizado puede tener un impacto positivo en la valoración de los activos de infraestructuras de Ferrovial.

2. RIESGOS E INCERTIDUMBRES DE LAS ÁREAS DE ACTIVIDAD

SERVICIOS

La división de Servicios de Ferrovial tiene una presencia relevante en el Reino Unido a través de su filial Amey que representa un 56% de las ventas de dicha división en el primer semestre de 2016.

Como se ha indicado el Brexit genera incertidumbres sobre la evolución de la divisa y el crecimiento económico del país. Adicionalmente, el Reino Unido se encuentra inmerso en un proceso de consolidación fiscal cuyo objetivo es alcanzar superávit en 2019. Los presupuestos de las distintas administraciones han sufrido recortes en el último año. Dichas reducciones presupuestarias han impactado negativamente en los márgenes de Amey, y recortes adicionales podrían penalizar aún más dichos márgenes. El impacto que el Brexit podría tener en esta situación de restricciones presupuestarias no es claro ya que, aunque la desaceleración económica podría incrementar la presión sobre los presupuestos de las administraciones públicas, una de las medidas posibles para contrarrestar la desaceleración podría ser el aumento del gasto público lo que podría tener un impacto en la actividad de Amey (un 75% de las ventas de Amey proceden de contratos con las administraciones públicas británicas).

Igualmente los ingresos de estos contratos se podrían ver beneficiados por el aumento de la inflación, en tanto en cuanto, parte de ellos están indexados a la misma.

También ligado a las restricciones presupuestarias recientemente se han incrementado las disputas comerciales con ciertos clientes, cuya resolución suele demorarse en el mejor de los casos durante meses (como es el caso del litigio con el Ayuntamiento de Birmingham, aún pendiente de la decisión judicial). La resolución en contra de Amey de estas disputas comerciales podrían afectar a la rentabilidad de algunos contratos.

En respuesta a esta situación, a finales del primer semestre, Amey ha puesto en marcha un plan de reestructuración de costes, que está previsto que se ejecute en los próximos meses y que podría suponer un ahorro de 20 millones de libras (24 millones de euros) para lo que resta de año. La ejecución y materialización de este plan es uno de los elementos clave en la evolución en el segundo semestre del negocio de Amey.

En España, la evolución de los principales indicadores macroeconómicos ha mantenido una senda positiva en los primeros meses del año. De cara al segundo semestre, la principal incertidumbre gira en torno a la posibilidad de formación de un gobierno estable tras las nuevas elecciones generales de finales de junio. El retraso en la formación de gobierno y la prolongación de la actual inestabilidad política podría afectar a la evolución de la economía por el retraso en la toma de decisiones y la parálisis de la licitación pública.

Por último, la adquisición de Broadpectrum, una de las empresas líderes en el sector servicios de Australia, permitirá a Ferrovial Servicios aumentar significativamente su presencia en el mercado australiano y en el resto de geografías donde opera (Nueva Zelanda, Estados Unidos, Canadá y Chile), aumentando la diversificación tanto en términos geográficos como en áreas de actividad. Durante el segundo semestre del año, el principal objetivo es avanzar en la integración de la compañía en la división de servicios de Ferrovial y en la generación de sinergias con otras divisiones del grupo.

CINTRA

La exposición de esta área de actividad al Reino Unido es muy reducida al contar únicamente con la concesión de la autopista escocesa M8, que actualmente se encuentra en proceso de construcción y donde no existe riesgo demanda, con lo que la exposición de esta área de actividad al Brexit es muy reducida.

La actividad de Cintra seguirá enfocada en el segundo semestre de 2016 a los mercados de Norteamérica (EEUU y Canadá), donde se espera presentar ofertas para dos nuevos proyectos, la autopista I66 en Virginia y la 427 en Toronto.

En Estados Unidos la evolución del tráfico e ingresos de las autopistas durante el primer semestre de 2016 ha sido muy positiva (ver apartado I “Evolución de los Negocios”). Siendo relevante para el segundo semestre del año el crecimiento adicional que se pueda producir en estos proyectos que se encuentran en fase de *ramp-up*.

Igualmente en Canadá, los ingresos de la autopista 407ETR mantienen tasas de crecimiento positivas, siendo superiores a las tasas de crecimiento de tráfico. En junio de 2016 se ha abierto al tráfico la autopista 407 EDG (Extension 1) en Canadá.

La principal incertidumbre que afecta a los activos de Norteamérica es la situación del proyecto SH130 en Texas que entró en concurso de acreedores (*Chapter 11*) en el primer semestre del ejercicio, estando prevista en el segundo semestre la resolución del mismo.

Respecto a la actividad en Europa, el tráfico ha tenido también una evolución muy positiva en el primer semestre, especialmente las españolas Ausol y la portuguesa Algarve, con crecimientos de doble dígito desde principios de 2015. Durante el primer semestre de 2016 se ha completado la refinanciación de Ausol y se ha realizado el cierre financiero del nuevo proyecto de la circunvalación de Bratislava en Eslovaquia.

Adicionalmente, durante el segundo semestre del año, se espera completar la venta de participación de las concesiones portuguesas Euroscut Algarve y Norte Litoral, tras conseguir las autorizaciones de los organismos correspondientes.

Por último en Colombia sigue pendiente el cierre financiero del nuevo proyecto Ruta del Cacao.

AEROPUERTOS

El negocio actual de la división de Aeropuertos de Ferrovial está centrado en el Reino Unido a través del 25% de participación en el aeropuerto de Heathrow (HAH) y del 50% en los Aeropuertos de Aberdeen, Glasgow y Southampton (AGS). Como se ha indicado, el proceso de salida del Reino Unido de la UE (Brexit) puede prolongarse durante los próximos dos años. Mientras se deciden los términos y marco de actuación, se mantendrán las normas, procedimientos y regulación actuales, sin un impacto inmediato en el funcionamiento de los aeropuertos, seguridad o inmigración.

La principal incertidumbre que genera el Brexit en relación a estos activos es el potencial impacto que podría tener la posible desaceleración de la economía británica en los mismos.

En el caso de Heathrow, dicho impacto se puede ver en parte mitigado por encontrarse el activo en el límite de su capacidad y por la relevancia que dicho activo tiene para el Reino Unido, habiendo demostrado en el pasado una resistencia muy relevante a situaciones de desaceleración económica. Igualmente en el corto plazo, un aumento de la inflación puede ser un factor positivo en la evolución del activo al estar sus ingresos vinculados a la evolución de la misma, y estar sus activos regulados.

Por otra parte, como consecuencia de la dimisión del Primer Ministro David Cameron, la decisión que se esperaba durante el verano de 2016 sobre la construcción de la tercera pista se retrasará hasta el último trimestre del año. Este retraso no modifica la necesidad e importancia de la misma soportada en la decisión clara y unánime de la Comisión Aeroportuaria. HAH seguirá colaborando con el Gobierno británico y recabando apoyo, tanto político, como de cámaras de comercio, asociaciones de empresarios y comunidades locales, para que la ampliación de Heathrow sea la opción elegida para incrementar la capacidad aeroportuaria del sureste de Reino Unido, por su contribución decisiva para impulsar la economía británica. Asimismo, se han iniciado las primeras conversaciones en relación al próximo periodo regulatorio (H7).

Finalmente, en el caso de los aeropuertos de Glasgow y Southampton, estos se podrían ver afectados más por la desaceleración económica, estando el Aeropuerto de Aberdeen más ligado a la evolución del precio del petróleo.

En base a lo comentado, las principales incertidumbres que afectan al negocio de aeropuertos en el segundo semestre de 2016 son la evolución de los tráfico, que dependerá en gran medida de la evolución de la economía global y británica, el impacto del Brexit y la decisión sobre la tercera pista del aeropuerto de Heathrow.

CONSTRUCCIÓN

En relación al impacto del Brexit, es importante destacar que la cartera de construcción en el Reino Unido a 30 de junio de 2016 asciende a 829,9 millones de euros, representando un 8,8% sobre la cartera total de esta actividad; mientras que el nivel de ventas de esta actividad a Junio de 2016 representa un 4% del total. Dentro de esta cartera destacan el tramo central del Thames Tideway Tunnel, la ampliación de la línea de metro Northern Line y Crossrail. No se espera que el Brexit tenga un impacto negativo en la ejecución de estas obras. En cuanto a la contratación futura en el Reino Unido, está dependerá de la evolución del mercado de la ya comentada posible desaceleración económica y al posible aumento de las inversiones públicas para mitigar dicha desaceleración.

Independientemente del mercado británico, se espera que durante 2016 la actividad de construcción se mantenga estable con un ligero crecimiento gracias al área internacional, que compensará una nueva reducción de la actividad en España. El mercado internacional tiene en cualquier caso un nivel de competencia creciente, tanto de constructoras globales como de empresas locales.

Tras años de caída del sector de la construcción en España y a pesar del inicio de la recuperación económica en 2014, la ejecución de contratos volverá a caer en 2016 respecto al 2015, siendo la situación del mercado inestable debido a la elevada competencia y la incertidumbre política, habiéndose reducido nuestra cartera durante 2015 y siendo nuestro enfoque de contratación selectivo, priorizando rentabilidad sobre volumen.

En el resto de la actividad internacional, las expectativas son positivas en nuestros mercados estratégicos, Estados Unidos, Canadá, Polonia y Australia, países en los que existe déficit de infraestructuras y capacidad para financiar la reducción del mismo. En Norteamérica y tras el éxito en la terminación con varios meses de antelación de la autopista LBJ, la ejecución del resto de contratos en cartera y nuevas adjudicaciones como I-285 (Georgia), US290 Segment 5 o Package 4 High Speed Rail en California, permitirá mantener estable la actividad durante 2016.

En Polonia, esperamos mantener nuestro liderazgo en el mercado de obra civil, continuando paralelamente con la estrategia de acceso a nuevos mercados (ferroviario, industrial, ...), lo que esperamos permita mantener durante 2016 el nivel de actividad registrado el año anterior. Por último, en Australia, la ejecución efectiva de nuestro primer gran contrato, Warrell Creek y de proyectos adjudicados en 2015 como Toowoomba o las mejoras de conectividad en el hospital Northern Beaches, posibilitarán un buen nivel de actividad.

En estos, y otros mercados en los que contamos con presencia como Latinoamérica (Chile, Colombia, Brasil, Perú y México) u Oriente Medio (Qatar y Arabia Saudí), tenemos un importante pipeline de proyectos complejos de infraestructuras a licitar durante 2016, que se ajustan a nuestras capacidades y en los que, en muchos casos, podemos aprovechar la ventaja competitiva de nuestra colaboración con las divisiones del grupo Ferrovial, principalmente con Cintra y Ferrovial Aeropuertos.

Como conclusión de lo anterior, las principales incertidumbres en esta área de actividad en el segundo semestre del ejercicio, además del impacto del Brexit, se centran en cuál va a ser la evolución del negocio en España, y en qué medida se va a materializar en el ejercicio, tanto en términos de resultado operativo como de caja, el crecimiento de la actividad internacional, que dependerá del grado de éxito de los proyectos de licitación actualmente abiertos, y del ritmo de puesta en marcha de los proyectos recientemente adjudicados.

3. RIESGOS FINANCIEROS Y CAPITAL

Los principales riesgos de carácter financiero y capital a los que está expuesto Ferrovial se describen de forma detallada en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2015.

A continuación se mencionan los principales riesgos financieros y de capital:

- Variaciones en los tipos de interés
- Variaciones de tipo de cambio
- Riesgo de crédito y de contrapartida
- Riesgo de liquidez
- Riesgo de renta variable

- Riesgo de inflación
- Riesgo en la gestión del capital

En relación al Brexit, durante el primer semestre de 2016 la libra se ha depreciado frente a la libra, cerrando a 30 de junio en 0,83 libras/euro, suponiendo una depreciación del 12,5% en relación a diciembre 2015. El impacto negativo de esta apreciación del euro ya está recogido en los fondos propios de la compañía.

Respecto a la exposición al riesgo de tipo de cambio de la libra, es de destacar que la compañía tiene contratadas coberturas por un notional de 368 millones de libras, siendo la estrategia de la compañía a este respecto garantizar los dividendos de los próximos 3 años.

Destacar que la compañía afronta el segundo semestre con una fuerte posición de liquidez, tal y como se detalla en la siguiente tabla (datos a 30 de junio de 2016):

Millones de euros	Caja Total (*)	Líneas disponibles	Total Liquidez	Vencimientos a 12 meses
Ex-Proyectos	2.580	1.558	4.139	81
Proyectos Infraestr.	482	523	1.005	24
Total Ferrovial	3.062	2.081	5.143	105

(*) Dentro de los saldos de caja algunos proyectos de infraestructura mantienen saldos cuya disponibilidad está restringida, tanto a corto como a largo plazo, con objeto de poder hacer frente a determinadas obligaciones relativas al pago del principal o intereses de la deuda, así como al mantenimiento y operación de la infraestructura.

(**) Tal y como se menciona en la nota 6.2 de los Estados Financieros Consolidados existe determinada deuda de Broadspectrum con cláusula de cambio de control que ha sido reclasificada en el corto plazo. Como no se espera repagar esta deuda en el corto plazo, no se ha incluido en los vencimientos a 12 meses. La caja total recoge la salida de caja por la compra de Broadspectrum.

La caja total recoge la salida de caja por la compra de Broadspectrum.

No existen vencimientos relevantes durante los próximos meses 12 meses. Los vencimientos de deuda ex proyecto aumentan al recoger los de Broadspectrum (56,5 millones de euros). A nivel deuda proyecto, los vencimientos se han visto significativamente reducidos por la refinanciación de Ausol (470 millones de euros).

V. MEDIDAS ALTERNATIVAS DEL RENDIMIENTO (APM)

Para cumplir con las Directrices del ESMA sobre APMs, Ferrovial presenta esta información adicional que favorecerá la comparabilidad, fiabilidad y comprensión de su información financiera. La Compañía presenta sus resultados de acuerdo con la normativa contable generalmente aceptada (NIIF), no obstante, la Dirección considera que ciertas Medidas Alternativas de Rendimiento proporcionan información financiera adicional útil que debería ser considerada a la hora de evaluar su rendimiento. La Dirección utiliza adicionalmente estos APMs en la toma de decisiones financieras, operativas y de planificación, así como para evaluar el rendimiento de la Compañía. Ferrovial proporciona aquellas APMs consideradas apropiadas y útiles para la toma de decisiones de los usuarios y considera firmemente que representan la imagen fiel de su información financiera. A efectos de reconciliación, se proporciona información más detallada en la página web corporativa: <http://www.ferrovial.com/en/ir-shareholders/financial-information/quarterly-financial-information/>

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 (página 15 del Informe de Gestión Intermedio y Nota B, página 4, de los Estados Financieros Consolidados resumidos Intermedios) 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. Utilizamos 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.
- ✓ **Coherencia:** El criterio utilizado para calcular el EBITDA/RBE es el mismo que el año anterior.
- ✓ **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 los costes de reestructuración.

- En adquisiciones de nuevas compañías, que se consideren materiales, eliminando en el periodo actual de 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 la División 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 las páginas 3, 4, 9-13 y 16 del Informe de Gestión Intermedio.
- ✓ **Explicación del uso:** Utilizamos el Comparable para proporcionar una medida más homogénea del rendimiento subyacente de nuestros 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. Nos permite, adicionalmente, presentar la información homogénea asegurando así su uniformidad, proporcionando un mejor entendimiento de la evolución de cada uno de nuestros 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 al Estado Consolidado de Pérdidas y Ganancias relativos a resultados procedentes de: i) cambios en el valor razonable de derivados y otros activos y pasivos financieros; ii) deterioro de activos; y iii) 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 el estado consolidado de Pérdidas y Ganancias (ver página 15 del Informe de Gestión Intermedio y Nota B, página 4, de los Estados Financieros Consolidados resumidos Intermedios).

- ✓ **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 emisión de deudas en moneda distinta de la moneda de la sociedad emisora.
- ✓ **Reconciliación:** La reconciliación detallada viene desglosada en la Nota 6. Posición neta de tesorería de nuestros Estados Financieros Consolidados resumidos intermedios, páginas 24-27 y en la página 17 del Informe de Gestión Intermedio).
- ✓ **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. La Compañía explica la variación en la posición de endeudamiento neto usando el desglose del Estado de Flujos de Caja en los Estados Financieros consolidados intermedios. Adicionalmente, desglosamos 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 (ver Nota 9.2 Garantías de los Estados Financieros Consolidados resumidos Intermedios, página 31).
 - **Deuda Neta ex Proyectos.** Es la deuda neta del resto de nuestros negocios, incluyendo compañías holding del grupo, compañías de los negocios de Construcción y Servicios, y compañías holding accionistas de los Proyectos de Infraestructuras. 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.

FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO

- ✓ **Definición:** La Compañía separa los flujos de caja en:
 - **Flujos de Caja de Proyectos de Infraestructuras:** los flujos de caja generados por actividades de explotación y financiación de las sociedades titulares de Proyectos de Infraestructuras.

- **Flujos de Caja Excluidos Proyectos de Infraestructuras:** los flujos de caja de explotación, inversión y financiación generados por el resto de nuestros negocios, incluyendo compañías holding del grupo, compañías de los negocios de Construcción y Servicios, y compañías holding de accionistas de los Proyectos de Infraestructuras. En estos flujos de caja, las concesiones de Proyectos de Infraestructuras se tratan como activos financieros. Las inversiones en capital de esas compañías son, por lo tanto, incluidas en los Flujos de Caja de Inversión y los retornos de las inversiones (en forma de dividendos y devoluciones de capital) se incluyen en los Flujos de Caja de Operaciones.

- ✓ **Reconciliación:** La Nota E (página 7) de los Estados Financieros Consolidados Resumidos Intermedios desglosa una reconciliación entre las dos categorías del Flujo de Caja y el Flujo de Caja total del Grupo. También proporciona una explicación de las diferencias entre el Flujo de Caja preparado según los requisitos de la normativa contable aplicable (que explica las variaciones en Caja) y el Flujo de Caja preparado para el Informe de Gestión (que explica la variación de la Deuda Neta).

- ✓ **Explicación del uso:** Proporciona una explicación más clara de la evolución de la Deuda Neta Excluyendo Proyectos de Infraestructuras y de la Deuda Neta de los Proyectos de Infraestructuras. Permite además a los usuarios e inversores tener un mayor entendimiento de las fuentes y usos de la Caja de la Compañía dependiendo del modelo de los diferentes negocios de la Compañía.

- ✓ **Comparativas:** La Compañía presenta comparativas de años anteriores.

- ✓ **Coherencia:** El criterio utilizado para calcular el Flujo de Caja Consolidado 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:** No hay ninguna medida financiera comparable en IFRS. 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.

VI. PRINCIPALES ADJUDICACIONES EN EL PRIMER SEMESTRE DE 2016

CONSTRUCCIÓN

ESPAÑA

- ✓ Centro Comercial Torrecardenas en Almería.
- ✓ Explotación del depósito de aguas residuales, EDAR Sur y Las Rejas, para el Canal de Isabel II, Madrid.
- ✓ Construcción de aparcamiento en Las Tablas, Madrid, para Telefónica.
- ✓ Reformas en edificios municipales en Madrid.
- ✓ Hotel Playa Palma.
- ✓ Nave y oficinas para Serviform en Torrejón, Madrid.
- ✓ Construcción de la Nave "D". Montepino Cabanillas.
- ✓ Servicio de explotación, conservación y mantenimiento del sistema de saneamiento de Terrassa, Barcelona.
- ✓ 52 viviendas en Bonalba Golf, Alicante.
- ✓ Mantenimiento de infraestructuras del ferrocarril Villarubia de Santiago y Gabaldon, Toledo.
- ✓ Mantenimiento de infraestructuras del ferrocarril Requena y Monforte del Cid, Comunidad Valenciana,

BUDIMEX

- ✓ Autovía Olsztyn bypass.
- ✓ Autovías S-5 Wronczyn- Koscian.
- ✓ Construcción Centro Médico Universitario en Gdansk.
- ✓ Autovía S17 tramo Kolbiel - Garwolin.
- ✓ Autovía S5 Poznan - Kaczkowo.
- ✓ Autovía S3 Niedoradz - Nowa Sol.
- ✓ Centro de distribution de Lidl.
- ✓ Centro de Producción para la planta de productos lácteos Mlkpol D&B.
- ✓ Edificio leasing BZ WBK.
- ✓ Oficinas y centro comercial de Ikea.
- ✓ Construcción de nuevas oficinas para Comarch, Krakow.
- ✓ Construcción del centro de Investigación Mondelez International RD&Q.
- ✓ Modernización de la planta energética Zabrze.
- ✓ Fase II y III del edificio residencial Brzosowy Zakatek.
- ✓ Construcción de 2 viaductos WA-4,WA-9, para Strabag.
- ✓ Obras de jardinerías Lithuanian Square en Lublin.
- ✓ Construcción de plantas industriales Glassworks en Trabki - Garwolin.
- ✓ Promoción vivienda libre Wislany Mokotow en Varsovia, fase 2.2

INTERNACIONAL

- ✓ Construcción de un tramo de la Línea de Alta Velocidad en California, Estados Unidos.
- ✓ Construcción de las Autopistas D4 y R7 en Eslovaquia.
- ✓ Construcción de la Presa de Daivoes para Iberdrola en Portugal.

WEBBER

- ✓ Autopista US 175 Dallas County.
- ✓ Obras en el Segmento 4 de la autopista TylerToll 49.
- ✓ Autopista E. Rosedale (SP 303) - Tarrant.
- ✓ Fase II de mejoras en los sistemas químicos de tratamiento de aguas, North Texas.

SERVICIOS

ESPAÑA

- ✓ Gestión del transporte sanitario urgente en ambulancia de la Comunidad de Madrid.
- ✓ Contrato con Siemsa, compañía especializada en servicios técnicos para los sectores de energía, petroquímico e industrial.
- ✓ Servicio de Limpieza Integral en los hospitales 12 de Octubre, Móstoles, Severo Ochoa y José Germain de la Comunidad de Madrid.
- ✓ Nueva contratación del servicio de limpieza en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid - Barajas.
- ✓ Servicio de Limpieza Integral en los hospitales La Paz, Cantoblanco, Carlos III y Central de la Cruz Roja, en Madrid.
- ✓ Gestión de la Línea Atención Ciudadano en Madrid.
- ✓ Limpieza viaria y recogida de residuos urbanos en Gernika, Vizcaya.
- ✓ Servicio de limpieza urbana y recogida de residuos sólidos en Santurce, Vizcaya.
- ✓ Suministro Energético a Hospitales de Ferrol, La Coruña.
- ✓ Tratamiento de residuos orgánicos (compostaje, biogas y triaje) en Álava, Vitoria.
- ✓ Contrato con Kamiensk, sociedad encargada de la explotación del vertedero en la región central de Polonia.

REINO UNIDO

- ✓ Construcción y mejoras en las instalaciones de la red de aguas residuales para Scottish Water.
- ✓ Mantenimiento de las carreteras del Área 7, en East Midlands.
- ✓ Medición de contadores eléctricos inteligentes para Scottish Power, regiones North West, North East y Yorkshire.
- ✓ Mantenimiento infraestructuras en el municipio de Waltham Forest, Londres.
- ✓ Mantenimiento de infraestructuras en el municipio de Haringey, Londres.
- ✓ Instalación y gestión de contadores de gas y electricidad para SmartMop.
- ✓ Mantenimiento infraestructuras en el municipio de Bexley, Londres.
- ✓ Diseño e instalación de señalización viaria para Network Rail.

INTERNACIONAL

- ✓ Contrato con Kamiensk, sociedad encargada de la explotación del vertedero en la región central de Polonia.
- ✓ Renovación mantenimiento y limpieza de terminal de pasajeros del aeropuerto e instalaciones anexas en Doha, Qatar.
- ✓ Renovación mantenimiento y limpieza de terminal de pasajeros VIP del aeropuerto de Doha, Qatar.
- ✓ Renovación mantenimiento de las dependencias de procesado de comida para aerolíneas del aeropuerto de Doha, Qatar.
- ✓ Mantenimiento integral y limpieza del campamento base en la mina El Teniente, en Chile.
- ✓ Nueva contratación recogida y tratamiento de residuos urbanos en la ciudad de Lodz, Polonia