



Director de Mercados  
**COMISIÓN NACIONAL DEL MERCADO DE VALORES**  
c/ Edison, 4  
(28006 Madrid)

Madrid, a 07 de Agosto de 2014

Muy señor nuestro:

En contestación a su requerimiento de 17 de julio de 2014, recibido el día 18 de este mismo mes, relacionamos a continuación contestación a su solicitud de información adicional sobre los Estados Financieros Consolidados del ejercicio 2013 de Ferrovial, S.A.

**1. Aclaraciones sobre Fondos de Comercio y test de deterioro de la división de Autopistas.**

En relación con los tests de deterioro efectuados en relación con la división de autopistas:

- 1.1. Para cada una de las unidades generadoras de efectivo de la división, se deberá facilitar la siguiente información:
  - i. Teniendo en cuenta lo establecido por el párrafo 33 de la NIC 36, se indicará si la entidad puede probar con evidencia convincente que ha basado las proyecciones de los flujos de efectivo en hipótesis razonables y fundamentadas que representan las mejores estimaciones de la dirección sobre el conjunto de las condiciones económicas que se presentarán a lo largo de la vida útil restante del activo, otorgando un mayor peso a las evidencias externas a la entidad. En caso afirmativo, se deberán describir el tipo de evidencias internas y/o externas.

El principal factor que afecta a las proyecciones de flujo de efectivo de las autopistas son las proyecciones de ingresos. Dichas proyecciones dependen de la evolución del tráfico y de las tarifas. Las tarifas dependen a su vez de la inflación o cualquier otro índice establecido en el acuerdo concesional para actualizar las tarifas.

Para elaborar las proyecciones de tráfico se utilizan herramientas de modelización a largo plazo donde se tienen en cuenta datos procedentes de fuentes públicas (o externas) y el comportamiento esperado del activo en base al histórico de tráfico.

En primer lugar se estima el crecimiento esperado de vehículos en el corredor, que depende del crecimiento de la población y la motorización (señalar que el crecimiento de vehículos pesados suele crecer en línea con el PIB Nacional). Una vez estimado el tráfico del corredor, se calcula el nivel de captación de la autopista de peaje.

A continuación se indica algunos de los **principales parámetros** utilizado en los **modelos de tráfico**:

- **Motorización:** crece conforme a una elasticidad al PIB nacional que depende del nivel inicial de motorización, de acuerdo con una curva empírica desarrollada por la consultora Faber Maunsell a partir de la experiencia observada en diferentes países. En países muy desarrollados, la motorización se aproxima a niveles máximos de saturación y no es previsible un crecimiento significativo a futuro.
- **PIB Nacional:** se utilizan estimaciones publicadas por FMI, Consensus Forecast, etc.
- **Población:** las previsiones de crecimiento de la población se basan en estimaciones de organismos públicos (por ejemplo, en Ausol se basan en las previsiones del INE para la provincia de Málaga y la correlación histórica entre el crecimiento de la provincia y el corredor).
- **Captación:** se apoya en la aplicación de un modelo tipo Kirchhoff que determina la cuota de la autopista en función del cociente entre los costes generalizados de la autopista y la alternativa. Como coste generalizado se adopta la suma de tiempo de recorrido y peaje, expresado éste en unidades de tiempo mediante la aplicación del valor del tiempo. A través de un procedimiento iterativo, los tiempos de recorrido son recalculados en función del tráfico hasta alcanzar la convergencia, utilizando para ello funciones de restricción de capacidad de tipo BPR (Bureau of Public Roads).

Respecto a la **inflación** para estimar las tarifas se utilizan fuentes externas (FMI, Consensus Forecast, etc.).

A continuación se describe el **proceso de actualización de las proyecciones**:

- Las proyecciones las preparan **equipos técnicos especializados propios** y, posteriormente son **revisadas por los gestores de cada activo y por la dirección**. En determinados momentos estas proyecciones son contrastadas con informes de terceros independientes. Esto ocurre normalmente en fase de licitación o como apoyo para el cierre financiero o de procesos de refinanciación.
- Son actualizadas **anualmente**, teniendo en cuenta la **evolución reciente del activo** y tomando como **punto de partida el presupuesto del año siguiente**. En la elaboración de las proyecciones se tienen en cuenta posibles desviaciones que se puedan producir en la realidad. Ferrovial realiza un seguimiento mensual exhaustivo del tráfico de todas sus autopistas con el objetivo de explicar el comportamiento del tráfico y analizar posibles desviaciones. Este seguimiento se reporta a la dirección de la compañía.
- Se basan en un **procedimiento interno**, en el que se exige describir las principales hipótesis o parámetros utilizados, cambios frente a previas proyecciones, etc.
- Se utilizan las **mismas proyecciones** para **distintos fines**: las proyecciones se utilizan no sólo a efectos de test de deterioro y valoración, sino para su entrega a determinados agentes externos (Administración y entidades financiadoras).
- Como complemento al proceso descrito, la compañía anualmente elabora un **documento** para que la **Comisión de Auditoría y Control** revise los principales juicios y estimaciones, valoraciones y proyecciones que tienen efecto en los estados financieros. Dentro de dicho informe se incluye un análisis de las proyecciones de flujos de efectivo de dichos activos, los resultados de los test de deterioro y las sensibilidades a cambios en las hipótesis claves.

Adicionalmente, indicar que las cuatro autopistas con fondos de comercio asignados llevan muchos años en explotación y el conocimiento que tiene la compañía de estos activos es elevado al realizarse

un seguimiento continuo de las previsiones de tráfico y las necesidades de mantenimiento o inversión extraordinaria.

Por último, es relevante indicar que en Autema y Algarve son concesiones que se contabilizan de acuerdo con el modelo de activo financiero establecido en la IFRIC 12 al no existir riesgo de tráfico, con lo que el principal riesgo en relación a sus ingresos viene del riesgo de crédito de la entidad concedente.

En resumen, y en base a lo anteriormente comentado, podemos confirmar que las proyecciones de los flujos de efectivo utilizadas en los test de deterioro se basan en hipótesis razonables y fundamentadas que representan las mejores estimaciones de la dirección sobre el conjunto de las condiciones económicas que se presentarán a lo largo de la vida útil restante del activo y, que para actualizar dichas proyecciones se parte de datos de fuentes externas (reales y proyecciones) que se utilizan en modelos normalmente de elaboración interna, que en determinados casos son contrastados con informes elaborados por terceros.

- ii. De acuerdo con lo establecido por el párrafo 34 de la NIC 36, se detallará si la dirección puede asegurar que las hipótesis sobre las que se basan sus proyecciones de flujos de efectivo corrientes son uniformes con los resultados reales obtenidos en el pasado. Y, asimismo, se deberá poner de manifiesto si se ha evaluado la razonabilidad de las hipótesis en las que se basan sus proyecciones corrientes de flujos de efectivo, examinando las causas de las diferencias entre las proyecciones de flujos de efectivo pasadas y corrientes.

Como se ha señalado previamente el punto de partida de las proyecciones o modelos de valoración es el presupuesto del año siguiente aprobado por la dirección. Si existe alguna desviación en los tráficos se tienen en cuenta a la hora de revisar el presupuesto inicial y las proyecciones a largo plazo. A modo ilustrativo, y como se indica en la nota 5 apartado C de nuestras cuentas anuales, en el ejercicio 2013, se registró un deterioro en el fondo de comercio asignado a Ausol debido a la evolución negativa de los tráficos en los últimos años, habiéndose producido durante el ejercicio un empeoramiento de -9,8% en Ausol I y de -3,3% en Ausol II, que se une a la caída experimentada desde 2007, a una tasa anual de -10,2% en Ausol I y de -7,8% en Ausol II.

Como se ha señalado las proyecciones parten del Presupuesto del año siguiente. Señalar a modo ilustrativo que los ingresos reales de las autopistas que tienen asignados fondo de comercio en 2012 y 2013 mejoraron de forma global el presupuesto inicial en un 1,4% y 2,6%, respectivamente. Igualmente se espera que los ingresos de 2014 se sitúen por encima del presupuesto inicial en un 2,4%.

- iii. Tasa de descuento aplicada

A continuación se muestran las tasas de descuento (coste del Equity ó Ke) aplicadas en los test de deterioro de 2013 y 2012:

	Tasa descuento (coste del Equity ó Ke)	
	2013	2012
Chicago Skyway	8,1%	9,1%
Autema	9,9%	10,1%
Algarve	10,7%	11,6%
Ausol	10,9%	11,8%

*Ed*

Como se indica en la nota 5.c) de las cuentas anuales de 2013 estas tasas de descuento se basan:

- Tasa libre de riesgo basada en la cotización del bono soberano a largo plazo, habitualmente 30 años, en función de la localización de cada activo.
- Prima de riesgo de mercado del 5,5% (igual que en 2012), basada en estudios recientes sobre primas históricas de mercado exigidas (principalmente Dimson, Marsh & Staunton, Ibbotson y Damodaran).
- Beta apalancada que considera el nivel de apalancamiento y riesgo del activo. La compañía parte de betas desapalancadas consistentes con el sector y las ajusta en función de las características o riesgos de cada activo en relación del resto de la cartera de concesiones de autopistas.

El coste de capital se contrasta con las utilizadas por el mercado (analistas, bancos de inversión y académicos).

La bajada en las tasas de descuento en 2013 está motivada por la reducción en la tasa libre de riesgo.

- 1.2. Adicionalmente, en el caso de las autopistas Autema y Chicago Skyway, si un cambio razonablemente posible en una hipótesis clave, sobre la cual la dirección haya basado su determinación del importe recuperable, supusiera que el importe en libros de la unidad excediera su importe recuperable, la entidad deberá facilitar, para cada una de ellas, los siguientes desgloses de información: i) la cantidad por la cual el importe recuperable de la unidad excede su importe en libros; ii) el valor asignado a las hipótesis clave; y iii) el importe por el que debe cambiar el valor o valores asignados a la hipótesis clave para que, tras incorporar al valor recuperable todos los efectos que sean consecuencia de ese cambio sobre otras variables para medir el importe recuperable, se iguale dicho importe recuperable de la unidad a su importe en libros.

Como se comenta en la nota 5 de nuestras cuentas anuales, el valor en libros consolidado de estos activos a 31 de diciembre de 2013 es negativo. Los valores contables negativos de estas dos autopistas proceden fundamentalmente de resultados negativos acumulados durante los primeros años de concesión, del registro contra patrimonio de las variaciones en el valor razonable de derivados considerados de cobertura contable y de posibles distribuciones de fondos a los socios.

Aunque el hecho de que el valor en libros sea negativo es un elemento a considerar sobre el riesgo de deterioro, es importante considerar que se realiza anualmente una valoración de dichos activos y los resultados de dicha valoración en ambos casos aportan valores positivos.

Igualmente se realizan análisis de sensibilidad, a las hipótesis que tienen mayor efecto en la valoración:

- En **Chicago Skyway**, el principal factor es la evolución de los ingresos, que a su vez depende de la evolución de los tráfico (donde se estiman unos crecimiento entre el 2,7% y el 1% durante de la vida del activo) y del índice de actualización de las tarifas (el contrato de concesión señala que las tarifas se actualizarán a partir de 2018 con el mayor entre PIB Nominal per cápita, IPC y 2%; en las proyecciones se utiliza el PIB nominal per cápita al ser las estimaciones externas más elevadas). Es importante recalcar que este proyecto está expuesto a riesgo de refinanciación de parte de su deuda que empieza a vencer en 2017, asumiéndose en el caso base la refinanciación de la misma. También se han realizado sensibilidades a aumento de la tasa de descuento
- En **Autema**, la valoración está sujeta a menor variación ya que es un proyecto sin riesgo de demanda en el que se cobra una parte importante, hasta completar una cifra determinada, directamente de la entidad concedente, siendo el principal riesgo el riesgo de crédito de la entidad concedente, en este caso la Generalitat de Cataluña. Por tanto, la principal sensibilidad están relacionadas con la tasa de descuento





Los escenarios pesimistas o más negativos realizados en estos dos proyectos, en base a las sensibilidades mencionadas previamente, presentan una holgura frente al valor contable consolidado de 184 ME en Chicago Skyway y 149 ME en Autema.

En todo caso, es importante recalcar que estos dos proyectos tienen únicamente deuda sin recurso y que no existen garantías que obliguen a los accionistas a aportar más capital o fondos a futuro si el desempeño de los activos es peor del esperado, por lo que en ningún caso el valor quedaría por debajo de cero, ni por supuesto, por debajo del valor en libros consolidado.

## 2. Información correspondiente a las Autopistas R4, Madrid Levante (AP36) y M-203.

Se deberá facilitar la siguiente información:

### 2.1. Actualizar a fecha de contestación del presente requerimiento:

- i. Información relativa a los procesos concursales en los que se encuentran inmersas las sociedades gestoras de las autopistas R-4 y AP-36.

#### - R-4:

El proceso concursal de la autopista Radial 4, continúa durante el ejercicio 2014 en la fase común sin que se hayan producido modificaciones sustanciales respecto a la situación a 31 de diciembre de 2013. Igualmente siguen abiertos los litigios relativos a la expropiación del suelo, como las reclamaciones relativas a las compensaciones pendientes de pago por parte de la Administración.

No es previsible que en lo que queda de ejercicio de 2014 se presente la propuesta de convenio.

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

En el caso de esta autopista el proceso de concurso de acreedores ha avanzado de forma más rápida. Tras concluir la fase de impugnación de los informes de la Administración Concursal y resolverse todos los incidentes concursales, el 20 de enero de 2014 se notificó a la sociedad Auto que ponía fin a la fase común del concurso e iniciaba la fase de Convenio. El 22 de mayo de 2014 se presentó la Propuesta de Convenio ante el Juzgado de lo Mercantil Número 2 de Madrid, que fue admitida a trámite el 17 de junio de 2014. Inicialmente la junta de acreedores que iba a aprobar dicho convenio estaba prevista para el 18 de julio de 2014, pero finalmente el juzgado encargado del concurso ha acordado su aplazamiento hasta el próximo 19 de septiembre.

#### -Respecto a la solución final que se pueda aplicar en ambos proyectos, actualmente quedan abiertas dos alternativas:

- a) Un acuerdo entre todas las partes involucradas (Administración del Estado, Bancos y Concesionarias) para la creación de una sociedad nacional de autopistas en las que se integren todos los proyectos en situación similar.
- b) Continuación del proceso concursal, que salvo que se llegue a un acuerdo entre todos los acreedores, posiblemente terminará en un proceso de liquidación.

Es previsible que en cualquiera de los dos escenarios mencionados Ferrovial termine perdiendo el control de los proyectos.

Mientras tanto, Ferrovial sigue consolidando las pérdidas de ambos proyectos en sus estados financieros, por lo que el valor en libros consolidados de ambos proyectos es negativo. En concreto a 30 de Junio de 2014 dicho valor para la R4 es de -69 millones de euros y para la AP 36 de -55 millones de euros.

- ii. El estado en el que se encuentran los recursos contencioso administrativos presentados por la sociedad concesionaria de la autopista M-203.

No se han producido cambios significativos con respecto a la situación descrita en la nota 22.1 de la memoria consolidada del ejercicio 2013 a excepción de que con fecha 24 de Abril de 2014 la Concesionaria ha formulado demanda ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid.

- 2.2. Manifestación de si el Grupo tiene completamente provisionada la inversión en la autopista M-203, a 31 de diciembre 2013.

A 31 de diciembre de 2013 el valor neto contable de este activo es de 48 millones de euros, neto de una provisión de 15 millones de euros. El mencionado valor en libros es el importe que la sociedad considera como recuperable de la Administración ajustado por el riesgo de ejecución de determinadas garantías aportadas en relación con este proyecto.

- 2.3. Descripción en qué medida podría afectar al grupo Ferrovial la modificación del artículo 271 de la Ley de Contratos del Sector Público, en particular teniendo en cuenta las autopistas que se encuentran actualmente en concurso de acreedores, y estimación del impacto que se prevé tenga en sus estados financieros.

Entendemos que la modificación del artículo 271 de la Ley de Contratos del Sector Público, no debería tener impacto en los estados financieros consolidados de Ferrovial . A este respecto es importante considerar que dicha norma indica que, en caso de que una resolución judicial estableciese que el Estado tuviera que hacerse cargo del abono de una indemnización por expropiaciones, que inicialmente fuese responsabilidad de la concesionaria, es decir tuviese que asumir un pasivo que contablemente aparece reflejado en el balance de la concesionaria, dichas cantidades, minorarían el derecho que tiene la concesionaria en concepto de responsabilidad patrimonial de la administración, es decir minorarían en paralelo el activo de la concesionaria.

Por lo tanto, desde un punto de vista contable la aplicación de esta modificación legislativa no debería tener impacto en el patrimonio de las sociedades concesionarias participadas por Ferrovial y simplemente se producirá en los estados financieros de la concesionaria la compensación entre un activo y un pasivo.

Dicha interpretación podría verse afectada si se considerase que esta última modificación legal podría afectar a lo establecido en la disposición adicional 41 de la Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010, relativa al reconocimiento de la posibilidad de obtener préstamos participativos por sobrecostes de expropiaciones en lo que excedan del 175% de las sumas previstas en la oferta de la sociedad concesionaria. Los asesores legales de la compañía entienden que dicho derecho no se ha visto afectado por el cambio del artículo 271 de la Ley de Contratos del Sector Público.

### **3. Aclaraciones sobre Fondos de Comercio y test de deterioro de la división de Servicios.**

- 3.1. Para cada una de las principales UGC que componen la división de servicios, Amey y Servicios España:

- i. Teniendo en cuenta lo establecido por el párrafo 33 de la NIC 36, se indicará si la entidad puede probar con evidencia convincente que ha basado las proyecciones de los flujos de efectivo en hipótesis razonables y fundamentadas que representan las mejores estimaciones de la dirección sobre el conjunto de las condiciones económicas que se presentarán a lo largo de la vida útil restante del activo, otorgando un mayor peso a las evidencias externas de la entidad. En caso afirmativo se deberán describir el tipo de evidencias externas y/o internas.

Los principales factores que afectan a las proyecciones de flujo de efectivo de la división de Servicios son las proyecciones de ingresos y los márgenes previstos sobre los mismos. Dichas proyecciones se basan en cuatro componentes fundamentales:

- **La cartera de contratos existentes**, que es un dato contrastable basado en información interna de la empresa relativa a los contratos firmados hasta la fecha y el volumen de trabajos pendiente de ejecución.
- **La estimación sobre la consecución de nuevos contratos** se calcula aplicando un ratio de éxito sobre la estimación de los contratos que se van a licitar en los próximos años. A este respecto, la previsión de nuevos contratos a licitar en los próximos años se basa fundamentalmente en información externa como el volumen de contratos licitados pendientes de adjudicación, planes de inversión o licitación anunciados por los principales clientes, o estimaciones de las tendencias del mercado y de los principales clientes en los que se operan que permiten extrapolar los volúmenes a licitar en los próximos ejercicios. En cuanto al ratio de éxito se basa en una estimación interna que parte de información histórica de la compañía ajustada al juicio interno de los gestores responsables de las áreas de negocio afectados, en base al nivel de competencia que se estima en próximos ejercicios.
- **La estimación de los márgenes futuros**, que se basa en los márgenes históricos de la compañía ajustados por determinados factores que pueden afectar a los mercados a futuro.
- **La tasa de crecimiento a perpetuidad**, dato basado en las perspectivas de los mercados y sectores en los que opera la compañía. Las hipótesis utilizadas son conservadoras puesto que están por debajo del crecimiento histórico y las expectativas de crecimiento e inflación a largo plazo

Se sigue un proceso similar al descrito previamente en las autopistas (respuesta 1.1) para actualizar las proyecciones, realizando los gestores de cada negocio las proyecciones (metodología de “abajo arriba” o “bottom-up”) y siendo revisadas posteriormente por la dirección. Se monitoriza durante el año el presupuesto inicial para detectar que no existan desviaciones. Igualmente se informa a la Comisión de Auditoría y Control de los resultados de los test de deterioros y de las sensibilidades a cambios en las hipótesis claves.

En base a lo anteriormente comentado, podemos confirmar que las proyecciones de los flujos de efectivo utilizadas en los test de deterioro se basan en hipótesis razonables y fundamentadas que representan las mejores estimaciones de la dirección y para actualizar dichas proyecciones se utilizan modelos que parten de datos contrastables sobre la evolución histórica de los negocios (cartera y márgenes) y que se proyectan en base a estimaciones fundamentadas que utilizan datos de fuentes externas e internas.

- ii. Una descripción de cada una de las hipótesis clave sobre la cual la dirección ha basado sus proyecciones de flujos de efectivo para el periodo cubierto por los presupuestos o las previsiones más recientes.

La principales hipótesis clave que se han considerado sobre los cuatro factores mencionados en el apartado anterior, son las siguientes:

- La **cartera de contratos existentes**, que determina con seguridad un alto porcentaje de los ingresos en los próximos años. En Amey la cartera a 31 de diciembre de 2013 aseguraba un 77% de las ventas en 2014, 52% en 2015, 40% en 2016 y 33% en 2017. En Ferrovial Servicios España la cartera asegura un 60% de las ventas en 2014, 45% en 2015, 37% en 2016 y 31% en 2017.
- La consecución de **nuevos contratos**, en función de los proyectos que se esperan salgan a concurso, el ratio de éxito histórico de la compañía y las expectativas del mercado, tanto en lo que se refiere a licitación pública como privada. Señalar, que la cartera a 30 de junio de 2014 ha alcanzado nuevos

máximos históricos y existen perspectivas positivas durante el segundo semestre de 2014. A modo ilustrativo señalar que en Amey se asume a futuro un ratio de éxito en licitación de nuevos contratos de aprox. 33%, inferior al ratio histórico (próximo al 45%).

- Los **márgenes**, están basados en el análisis de márgenes históricos de la compañía, de la situación del mercado actual y prevista (en base a expectativas de mercado, analistas, etc.). En Ferrovial Servicios España los márgenes de explotación promedio proyectados son inferiores a la media histórica de los últimos años (márgenes medios de 8,1% entre 2006 y 2013), mostrando una ligera recuperación los últimos años de proyección apoyada en nuevos contratos de tratamiento e infraestructuras y en la consecución de eficiencias operativas. En Amey los márgenes de explotación proyectados están en línea con los históricos sin tener en cuenta los márgenes de Enterprise previos a la adquisición (márgenes medios de 7,1% entre 2006 y 2013), si bien las proyecciones contemplan una mejora a partir de 2015 por la consecución de sinergias de la integración de Amey y Enterprise.
- **Tasa de crecimiento a perpetuidad ("g").** La hipótesis del caso base en ambos casos es del 2%, cifra que la compañía considera razonable al estar por debajo del crecimiento histórico del negocio y alineada con las expectativas de crecimiento e inflación a largo plazo de España y Reino Unido. Señalar que esta tasa de crecimiento es inferior a la estimada que tendrá este mercado los próximos años.

**Además de los factores anteriormente indicados, hay que considerar la tasa de descuento.** A este respecto, se utiliza el coste de capital medio ponderado (WACC). Las tasas de descuento se contrastan con las manejadas por analistas, bancos de inversión, académicos, etc. y son revisadas por los auditores externos. Como se indica en las cuentas anuales se utiliza una tasa de descuento del 7,7% para Amey y 8,3% para Ferrovial Servicios España.

Señalar, como se menciona en las cuentas anuales, que la valoración de Amey que se desprende de la consideración de todos los factores mencionados es un 315% superior a su valor contable y que la de Ferrovial Servicios España es un 23% superior.

Se han realizado sensibilidades principalmente a los márgenes de explotación, a la tasa de descuento y al crecimiento a perpetuidad, así como un caso pesimista que combina empeoramientos de márgenes y crecimiento a perpetuidad. En ninguno de los escenarios pesimistas la valoración es inferior al valor en libros.

iii. Una descripción del enfoque utilizado por la dirección para determinar el valor o valores asignados a cada hipótesis clave.

- Ver respuesta punto anterior (3.1.ii).

3.2. Dada la escasa holgura de la valoración de Servicios España frente a su valor contable, se deberá indicar el importe por el que debe cambiar el valor o valores asignados a la hipótesis clave para que, tras incorporar el valor recuperable todos los efectos que sean consecuencia de ese cambio sobre otras variables usadas para medir el importe recuperable, se iguale dicho importe recuperable de la unidad a su importe en libros.

Es importante señalar que la valoración de Ferrovial Servicios España del test de deterioro presenta una holgura del 23% frente al valor contable. El caso que presenta poca holgura, un 3%, mencionado en las cuentas anuales corresponde a un escenario pesimista, que se considera poco probable y en el que empeorarían de forma combinada dos hipótesis (reducción de márgenes en 100 puntos básicos y crecimiento a perpetuidad o "g" del 1%).

Partiendo de esta premisa, se informa que la valoración se igualaría al valor en libros en caso de que la reducción del margen respecto al caso base fuese de 130 puntos básicos (en lugar de la bajada de 100

puntos básicos asumidos en el caso pesimista), dejando la hipótesis del crecimiento a perpetuidad ("g") en el 1%.

Por último, indicar que en un escenario en el que se mantengan los márgenes del caso base pero se asumiera un crecimiento a perpetuidad nulo (vs 2% del caso base) no existiría deterioro.

#### 4. Información relativa a provisiones.

Se deberá facilitar la siguiente información:

- 4.1. Manifestación de si el incremento registrado durante 2013 de la provisión para expropiaciones ha tenido como contrapartida el mayor valor de los activos de la sociedad concesionaria.

Como se menciona en el apartado relativo a provisiones para expropiaciones de la Nota 17 de las Cuentas Anuales Consolidadas de 2013, el incremento registrado en el ejercicio para la provisión por expropiaciones tiene como contrapartida el mayor valor de los activos de la sociedad concesionaria.

Al revisar la tabla de variación del saldo de provisiones incluido en dicha nota, se ha detectado que este importe está detallado como contrapartida en la cuenta de resultados de forma incorrecta.

Se presenta a continuación la mencionada tabla clarificando dichos movimientos y desglosando en una línea específica aquellos cuya contrapartida se encuentra en los activos:

millones de euros	Vertederos	Exprop.	Reposición y mejora CNIIF 12	Pleitos e impuestos	Otros Riesgos a largo plazo	TOTAL PROVISIONES NO CORRIENTES	Provisiones a corto plazo	TOTAL
<b>Saldo a 1 de enero de 2013</b>	<b>88</b>	<b>388</b>	<b>89</b>	<b>434</b>	<b>168</b>	<b>1.167</b>	<b>415</b>	<b>1.582</b>
Variaciones de perímetro	0	0	0	0	112	112	-1	111
Cargos / (abonos) a la cuenta de resultados	6	1	24	50	-107	-26	-14	-40
Dotaciones	8	1	26	124	24	183	135	318
Reversiones	-2	0	-2	-74	-131	-209	-149	-358
<b>Incrementos / (Disminuciones) con contrapartida en activos concesionales</b>	<b>0</b>	<b>99</b>	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>120</b>	<b>0</b>	<b>120</b>
Trasposos y otros	0	0	-4	-9	-8	-21	1	-20
Diferencia de tipo de cambio	0	0	-1	-1	0	-2	-12	-14
<b>Saldo a 31 de diciembre de 2013</b>	<b>94</b>	<b>488</b>	<b>125</b>	<b>474</b>	<b>169</b>	<b>1.350</b>	<b>389</b>	<b>1.738</b>

- 4.2. Conciliación de las dotaciones y reversiones que, según el movimiento de provisiones presentado en la Nota 17 de la memoria consolidada, se han registrado en 2013 con cargo / abono a la cuenta de resultados (dotaciones por 433 millones € y reversiones por 373 millones €) y los distintos epígrafes de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, entre los que se encuentra el relativo a "deterioros y enajenaciones".

A continuación se presenta una tabla detallando, para cada una de los tipos de provisiones incluidas en el cuadro de la nota 17 de las Cuentas Anuales Consolidadas de 2013, la línea en la que se ha registrado la contrapartida del movimiento en las citadas provisiones:

millones de euros	Vertederos	Exprop.	Reposición y mejora CNIF 12	Pleitos e impuestos	Otros Riesgos a largo plazo	TOTAL PROVISIONES NO CORRIENTES	Provisiones a corto plazo	TOTAL
<b>Saldo a 1 de enero de 2013</b>	<b>88</b>	<b>388</b>	<b>89</b>	<b>434</b>	<b>168</b>	<b>1.167</b>	<b>415</b>	<b>1.582</b>
<b>Variaciones de perímetro</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>112</b>	<b>112</b>	<b>-1</b>	<b>111</b>
<b>Dotaciones</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>26</b>	<b>124</b>	<b>24</b>	<b>183</b>	<b>135</b>	<b>318</b>
Por resultado de explotación	6	1	21	110	1	139	135	274
Por resultado financiero	2	0	5	8	6	21	0	21
Por deterioros y enajenaciones	0	0	0	0	17	17	0	17
Por impuesto de sociedades	0	0	0	6	0	6	0	6
<b>Reversiones</b>	<b>-2</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>	<b>-74</b>	<b>-131</b>	<b>-209</b>	<b>-149</b>	<b>-358</b>
Por resultado de explotación	-2	0	-2	-74	-30	-108	-149	-257
Por deterioros y enajenaciones	0	0	0	0	-91	-91	0	-91
Por resultado de sociedades consolidadas	0	0	0	0	-10	-10	0	-10
<b>Incrementos / (Disminuciones) con contrapartida en activos concesionales</b>	<b>0</b>	<b>99</b>	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>120</b>	<b>0</b>	<b>120</b>
<b>Traspasos y otros</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-4</b>	<b>-9</b>	<b>-8</b>	<b>-21</b>	<b>1</b>	<b>-20</b>
<b>Diferencia de tipo de cambio</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>	<b>-12</b>	<b>-14</b>
<b>Saldo a 31 de diciembre de 2013</b>	<b>94</b>	<b>488</b>	<b>125</b>	<b>474</b>	<b>169</b>	<b>1.350</b>	<b>389</b>	<b>1.738</b>

Como se puede comprobar del análisis de la tabla, las partidas dotadas o revertidas contra la línea de la cuenta de pérdidas y ganancias "deterioros y enajenaciones" son coincidentes con los datos reportados en la nota 23 de las Cuentas Anuales Consolidadas de 2013.

4.3. En relación con la provisión registrada por deterioro de determinados activos y reconocida dentro del epígrafe de "provisiones por otros riesgos a largo plazo", se deberá revelar:

i. saldo de la provisión a 31 de diciembre de 2013.

El saldo de la provisión por otros riesgos y gastos a largo plazo asciende a 31 de diciembre de 2013 a 169 millones de euros, tal y como se comenta en la nota 17 (Provisiones) de las Cuentas Anuales Consolidadas de 2013.

ii. naturaleza y conceptos incluidos en la provisión.

Dentro de esta partida se recogen provisiones para cubrir determinados riesgos a largo plazo, distintos de los asignables a pleitos o a reclamaciones de carácter tributario, como responsabilidades por ejecución de contratos, garantías otorgadas con riesgo de ejecución, así como provisiones relacionadas con determinados activos.

iii. justificación de los motivos por los cuales no se ha registrado el correspondiente deterioro minorando el valor de los activos correspondientes.

Si bien en la mencionada nota 17 (Provisiones) de las Cuentas Anuales Consolidadas de 2013 se comenta que se recogen en este epígrafe "...provisiones para cubrir determinados riesgos a largo plazo, distintos de los asignables a pleitos o a reclamaciones de carácter tributario, como responsabilidades por ejecución de contratos, garantías otorgadas con riesgo de ejecución, deterioros de determinados activos y otros conceptos similares...", el concepto que se denomina "deterioros de determinados activos" se refiere en realidad a provisiones por posibles responsabilidades y garantías otorgadas en relación a determinados activos, (como por ejemplo riesgos de ejecución de determinadas garantías otorgadas relacionadas con determinados proyectos de infraestructuras), no estando registrados en esta partida por tanto, deterioros que debieran clasificarse en los Estados Financieros como menor valor del activo correspondiente.

## 5. Aplicación anticipada de NIIF 11 Y NIIF 12.

59

5.1. En relación con la aplicación anticipada de la NIIF 10, NIIF 11 y NIIF 12, se deberá revelar:



- i. detalle de los negocios conjuntos para los que el grupo ha cambiado el método de consolidación en 2013 como consecuencia de la aplicación de la NIIF 11, habiendo dejado de consolidarlos por el método de integración proporcional y pasando a integrarse por el método de la puesta en equivalencia. Justificación del cambio realizado.

Como consecuencia de la aplicación anticipada de la NIIF 11, el Grupo ha cambiado el criterio de consolidación de la Joint Venture GEO Amey PECS Ltd., titular de tres contratos con el Ministerio de Justicia británico para el transporte y custodia de recursos. Grupo Amey tiene una participación del 50% en dicha Joint Venture.

Hasta el ejercicio 2012, estos negocios conjuntos se consolidaban por integración proporcional, en aplicación de la NIC 31. La nueva NIIF 11 Acuerdos Conjuntos, requiere analizar si existen derechos y obligaciones directos por la parte proporcional de los activos y pasivos de los acuerdos conjuntos, en cuyo caso se consideran Operaciones Conjuntas, y se consolidan por integración proporcional, o si por el contrario únicamente existe un derecho sobre los activos y resultados netos del acuerdo, y por tanto se clasifican como Negocios Conjuntos, consolidándose por puesta en equivalencia. Del análisis de la NIIF 11 se ha concluido que estos acuerdos cumplen con la definición de Negocios Conjuntos, razón por la cual se ha cambiado el método de consolidación proporcional que se venía aplicando a estos acuerdos por el de puesta en equivalencia.

- ii. Respecto a la aplicación retroactiva de las citadas normas, importe del ajuste realizado en el ejercicio comparativo para cada rúbrica afectada, y en las ganancias por acción básicas y diluidas, según establece la NIC8 en su párrafo 28.

Se muestran en el anexo I los importes ajustados en el ejercicio comparativo por cada línea de balance y de cuenta de pérdidas y ganancias. Dado que la reexpresión de los estados financieros no tiene impacto en el resultado consolidado atribuido a la sociedad dominante, el beneficio por acción no se ve modificado respecto al expresado en las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2012.

- iii. Si al agregar todos los activos y pasivos que anteriormente hayan sido objeto de consolidación proporcional se obtienen como resultado unos activos netos negativos, y la entidad no tiene obligaciones legales o implícitas en relación con esos activos netos negativos, se revelará este hecho y se indicará:
  - (a) Importe del ajuste realizado en las ganancias acumuladas al comienzo de 2012
  - (b) Parte acumulada y no reconocida que le corresponda en las pérdidas de sus negocios conjuntos al comienzo del ejercicio inmediatamente anterior y en 2013 (NIIF 11, párrafo C4)

Como resultado de la reexpresión anteriormente descrita no surgen activos netos negativos en el Grupo.

- 5.2. En relación con los desgloses de información de la NIIF 10, NIIF 11 y NIIF 12, se deberá completar la información facilitada en la memoria consolidada, indicando:

- i. Los juicios y supuestos de los que parte la entidad para determinar que ejerce el control conjunto de un acuerdo o una influencia significativa sobre otra entidad (NIIF 12, párrafo 7(b)).

Los juicios y supuestos de los que parte Ferrovial para determinar si ejerce el control conjunto de un acuerdo o una influencia significativa sobre otra entidad, parten del análisis de determinados aspectos de los acuerdos de accionistas.

En concreto, se analizan los siguientes puntos:

- Representación en el Consejo de Administración
- Participación en las decisiones significativas
- Involucración en la gestión de los negocios



De un análisis de las participaciones que Ferrovial tiene en sociedades en las que no ejerce control, no existen supuestos en los que sea complicado definir el límite entre una pura participación financiera y una participación en la que se ejerce una influencia significativa o en la que se ejerce control conjunto. En

todas las sociedades de carácter material en las que Ferrovial participa y que no tienen la consideración de filiales ya que no se ejerce control, Ferrovial tiene una participación muy activa en los órganos de gobierno mediante uno o varios consejeros, mediante acuerdos de accionistas en los que se participa en las decisiones significativas con los otros socios de referencia, e involucrándose de diferentes formas en la gestión propia de los negocios.

El único juicio relevante es la determinación de influencia significativa en aquellos supuestos en los que la participación de Ferrovial es inferior al 20%. Dichos supuestos se mencionan en la nota 9 de los Estados Financieros Consolidados y se desglosan con más detalle en los siguientes apartados de esta pregunta. En todos los casos afectados, Ferrovial tiene capacidad de nombrar uno o más consejeros, participa en la toma de decisiones relevantes y parte del personal clave involucrado en la gestión del día a día de los proyectos es nombrado por Ferrovial.

- ii. Los juicios y supuestos de los que parte la entidad para determinar el tipo de acuerdo conjunto (operación conjunta o negocio conjunto), cuando dicho acuerdo se haya estructurado a través de un vehículo independiente (NIIF 12, párrafo 7(c)).

En la aplicación de la NIIF 11 Acuerdos Conjuntos, sobre aquellos acuerdos estructurados a través de un vehículo separado, es decir aquellos en que dicho vehículo tiene personalidad jurídica propia, el Grupo analiza las cláusulas del acuerdo contractual, así como otros hechos y circunstancias, para determinar si los Socios tienen acceso a derechos y obligaciones que lleven a clasificar el acuerdo como Operación Conjunta, o si por el contrario solo existe derecho a los activos y pasivos netos del acuerdo, lo cual indica que se trata de un Negocio Conjunto.

En todo caso, la mayoría de los proyectos que Ferrovial califica y registra como operación conjunta (es decir se reconoce el porcentaje correspondiente de los activos y pasivo y de los ingresos y gastos) corresponden con situaciones en los que se utilizan entidades sin personalidad jurídica, por lo que el juicio más relevante es determinar la naturaleza jurídica de la entidad analizada y concluir si dicha entidad tiene o no personalidad jurídica propia.

- iii. Para cada acuerdo conjunto que sea material o de importancia relativa para Ferrovial: nombre, naturaleza de la relación con el acuerdo conjunto, centro principal de su actividad (y país de constitución si no coincidiera), la parte que representa la participación de la entidad en la propiedad y, si fuera diferente, porcentaje de derechos de voto (NIIF 12, párrafo 21(a)).

A efectos de desglosar esta información es importante separar entre negocios conjuntos y operaciones conjuntas.

En cuanto al desglose de los negocios conjuntos en los que participa Ferrovial, dicha información se presenta junto con el resto de participaciones que se consolidan por puesta en equivalencia, tal y como se establece en el mencionado apartado 21 (a) de la NIIF 12. Dicha información se presenta en concreto, tanto en la nota 9 de las Cuentas Anuales Consolidadas como en el anexo I de las mismas (ver más detalle en los apartados iv y v de esta contestación).

En cuanto a las operaciones conjuntas, Ferrovial participa en más de 650 operaciones conjuntas, siendo la mayoría de ellas entidades sin personalidad jurídica constituidas con el objetivo exclusivo de la ejecución de determinados contratos de obra y de servicios. El detalle de la aportación agregada de estas operaciones a los Estados Financieros Consolidados se presenta en la nota 2.4 (criterios de consolidación) de las Cuentas Anuales Consolidadas de 2013.

Revisando toda la información relativa a este tipo de contratos, las únicas que podrían considerarse materiales para el Grupo por aportar un importe de ventas que supera el 0,5% de la cifra de las ventas consolidadas del grupo, son:

- HETCO, entidad similar a una UTE en el Reino Unido (sin personalidad jurídica), en la que participa Ferrovial en un 55% , y que realiza las obras de construcción de la nueva terminal 2 del aeropuerto de Heathrow, aportando una cifra de negocio de 209 millones de euros a diciembre de 2013.
- Bam Ferrovial Kier JV, entidad similar a una UTE en el Reino Unido (sin personalidad jurídica), en la que participa Ferrovial en un 33,34%, y que realiza trabajos de túneles, estructura, acabados e instalaciones mecánicas y eléctricas de la estación de Farringdon en Londres, correspondiente al proyecto de Crossrail. Esta aporta 122 millones de euros a las ventas consolidadas del Grupo en 2013.
- AmeyColas, entidad similar a una UTE (sin personalidad jurídica) que realiza mantenimiento y renovación

de vías férreas en el Reino Unido, en la que participa Ferrovial en un 50% con una cifra de negocio de 103 millones de euros para 2013.

- iv. Para cada negocio conjunto que sea material o de importancia relativa para Ferrovial: el valor razonable si existe un precio de mercado cotizado para la inversión, los dividendos recibidos del negocio conjunto y la información financiera resumida sobre el negocio conjunto de acuerdo con lo establecido en los párrafos B12 y B13 de la NIIF 12 (NIIF 12 párrafo 21(b)).

Como se ha indicado anteriormente, la información relevante de los negocios conjuntos se desglosa en la nota 9 de los Estados Financieros Consolidados y en el anexo I. En el anexo I se presentan de forma separada información de aquellas sociedades o acuerdos que se consideran relevantes y de forma agregada por áreas de negocio, aquellas que de forma individual no se consideran relevantes.

Tras revisar en detalle toda la información requerida, adjuntamos una nueva versión del anexo I (se adjunta al presente documento como Anexo III), que incorpora el detalle de los dividendos percibidos y en el que se corrigen algunos porcentajes de participación que no figuraban correctamente detallados en el anexo. En cuanto a la información más específica solicitada en el mencionado párrafo B13, se desglosa en la nota 9 de los Estados Financieros Consolidados para las dos participaciones consolidadas por puesta en equivalencia que se consideran más relevantes (HAH y ETR 407).

Les confirmamos asimismo que ninguno de dichos negocios conjuntos están cotizados en mercados oficiales.

- v. Para los negocios conjuntos que, considerados individualmente, no sean materiales o de importancia relativa, se facilitará, en términos agregados, la información financiera especificada en el párrafo B16 de la NIIF 12 (NIIF 12, párrafo 21 c): el resultado del ejercicio de las actividades continuadas, el resultado global después de impuestos de las actividades interrumpidas, otro resultado global y resultado global total.

Como se ha indicado en el apartado anterior, el detalle de los negocios conjuntos que no son materiales o de importancia relativa, figuran en el mencionado anexo I agrupados por área de negocio.

## 6. Operación de venta de determinadas filiales de Amey.

6.1. En relación a esta operación, se deberá facilitar la siguiente información:

- i. denominación de las sociedades de las que se ha vendido un 40%

El 22 de marzo de 2013, Grupo Amey cerró la venta al fondo de inversión holandés DIF del 40% de su participación en la joint venture Amey Ventures Investments Limited (AVIL). Esta joint venture ostenta a su vez diversas participaciones sobre otras sociedades:

-100% de participación directa o indirecta sobre Amey Belfast Schools Partnership Holdco Ltd, Amey Belfast Schools Partnership PFI Co Ltd, Amey Lighting (Norfolk) Holdings Ltd, Amey Lighting (Norfolk) Ltd,

- 85% de participación directa o indirecta sobre E4D & G HOLDCO Ltd, E4D & G Project Co Ltd

- 50% de participación, directa o indirecta, sobre: AHL Holdings (Manchester) Ltd , Amey Highways Lighting (Manchester) Ltd, AHL Holdings (Wakefield) Ltd, Amey Highways Lighting (Wakefield) Ltd, - ALC (Superholdco) Ltd, ALC (Holdco) Ltd, ALC (SPC) Ltd, Amey Lagan Roads Holdings Ltd, Amey Lagan Roads Ltd, Amey Lagan Roads Financial plc,

- 35% de participación, directa o indirecta, sobre RSP (Holdings) Ltd, The Renfrewshire Schools Partnership Ltd,

- 25% de participación, directa o indirecta, sobre Integrated Bradford Hold Co One Ltd, Integrated Bradford SPV One Ltd,

- 20% de participación, directa o indirecta, Services Support (Avon & Somerset) Holdings Ltd, Services Support (Avon & Somerset) Ltd

- ii. Descripción de los acuerdos contemplados en el contrato de venta por los cuales el Grupo sigue manteniendo la operación de los contratos, a pesar de tener una participación del 10%.

El mencionado acuerdo de venta cambió la composición del consejo de administración pasando de 6 miembros (de los que Amey tenía 3) a 3 consejeros (de los que Amey mantiene 1). No obstante lo anterior, Amey conserva la posibilidad de bloquear decisiones importantes en materias que no son de carácter protectivo, como la aprobación del plan de negocio y el presupuesto anual.

- iii. Tratamiento contable aplicado por el Grupo en relación con la participación mantenida del 10% y, en caso de seguir utilizando el método de participación, justificación.

Como se comenta en el apartado anterior, con el acuerdo de venta no se produce una modificación de los derechos políticos que mantiene la sociedad, por lo que no aplica ninguna modificación sobre el método de consolidación que se venía aplicando en la integración de la sociedad participada.

## 7. Adquisición de Enterprise.

Respecto a la adquisición de Enterprise, se deberá facilitar la siguiente información:

### 7.1. En relación con la valoración efectuada:

- i. nivel de la jerarquía de valor razonable en el que se clasifican las valoraciones (nivel 1, 2 o 3).

El nivel de jerarquía de valor razonable corresponde al nivel 3.

- ii. si las valoraciones se clasifican en nivel 2 o 3, se deberán facilitar los desgloses de información establecidos por el párrafo 93 de la NIIF 13

A efectos de la aplicación de los requisitos de desglose establecidos en el párrafo 93 de la NIIF 13, es importante recalcar que estamos ante una valoración a valor razonable no recurrente, en tanto en cuanto se refiere a activos que sólo se valoran a valor razonable en el momento de adquisición. En base a ello creemos que los principales apartados aplicables del párrafo 93 de la NIIF 13, son el d) y el g), donde señala que debe describirse las técnicas de valoración empleada y las principales hipótesis y las razones en base a las cuales la entidad decide la técnica de valoración utilizada.

A este respecto, para valorar la cartera de contratos y las relaciones con los clientes, se ha decidido utilizar un enfoque de flujos estimados de los activos (income approach) al no existir referencias de mercado sobre transacciones de activos iguales o similares que puedan servir de referencia en la valoración. En concreto, se ha utilizado el método MEEM (por sus siglas en inglés, Multi-Period Exceed Earnings Method), para valorar los principales intangibles identificados, los contratos en cartera y la relación comercial. Esta metodología se basa en que los resultados obtenidos por la explotación de un negocio, pueden ser atribuidos a grupos específicos de activos. El enfoque MEEM es utilizado habitualmente para valorar activos intangibles y se basa en obtener el valor presente del flujo de caja neto del activo intangible. En primer lugar se determina la vida útil del activo a valorar (por ejemplo, para la relación comercial se parte de la cartera histórica de contratos y se estima a futuro las bajas en base al porcentaje histórico de renovación de contratos). Una vez proyectados los ingresos generados por estos activos, tras el decrecimiento mencionado anteriormente, se eliminan los costes relacionados con la generación de estos ingresos para obtener un EBIT y el pago o rentabilidad exigida por la utilización de otros activos contributivos implicados en la generación de esos flujos de caja operativos (en este caso plantilla, activos fijos y fondo de maniobra). Por último, los flujos de caja netos para el activo intangible se descuentan a una tasa de retorno ajustada al riesgo del activo intangible (en este caso el 9%).

En cuanto a la amortización contable de los dos activos intangibles identificados, señalar que la cartera se amortiza en la vida de los contratos existentes en el momento de la adquisición (6 años) y, que la relación

comercial se amortiza en función del periodo de tiempo que se estima puede generar valor este activo intangible conforme la metodología descrita en el párrafo anterior (20 años).

- iii. si se trata de tasaciones efectuadas por expertos independientes: nombre del experto independiente que las ha realizado, fecha de los informes emitidos y fechas sobre las que se han realizado esas valoraciones

No se han realizado tasaciones por expertos independientes. La compañía ha realizado la valoración internamente apoyada en los gestores de Amey y en los equipos involucrados en el proceso de adquisición. Al tratarse Enterprise de una empresa de servicios, cuyos activos principales son los contratos en cartera y la relación comercial o con clientes, Ferrovial dispone del conocimiento para valorar este tipo de activos. Esta valoración ha sido revisada por los auditores externos de la compañía como parte del trabajo de auditoría de las cuentas anuales de 2013.

## 7.2. Descripción de la naturaleza de los pasivos contingentes identificados en el proceso de revisión analítica realizado con carácter previo a la adquisición.

Es importante señalar que se ha realizado una exhaustiva due diligence apoyado en una firma auditora externa diferente del auditor del grupo y con acceso a información de los principales contratos y contingencias. Asimismo, el proceso de asignación del precio de compra ha sido revisado por los auditores del Grupo.

Tal y como se comenta en la nota 5 (Fondo de Comercio y adquisiciones) de las Cuentas Anuales Consolidadas de 2013, en el proceso de asignación del precio de compra de Enterprise se detectaron una serie de pasivos contingentes que supusieron el reconocimiento de provisiones a largo plazo por importe de 74 millones de libras. El concepto más significativo corresponde a contratos onerosos que no fueron registrados por la sociedad adquirida por importe de 60 millones de libras, de los que 44 millones de libras corresponden a cuatro contratos de gestión medioambiental. Se encuentran también incluidas determinadas reclamaciones y riesgos legales.

Dichos pasivos contingentes supusieron el reconocimiento de un impuesto diferido asociado, al no ser deducibles fiscalmente hasta su materialización, al igual que el resto de los principales conceptos incluidos en la asignación de precio realizada, principalmente el reconocimiento de intangibles identificados y/o su diferencial con los reconocidos previamente por la sociedad, según se menciona en el punto 7.1 anterior.

A este respecto, cabe señalar que en la tabla suministrada en la mencionada nota 5 (Fondo de Comercio y adquisiciones) de las Cuentas Anuales Consolidadas de 2013, la anulación de ciertos activos intangibles preexistentes en Enterprise (-133 millones de libras), realizada en el proceso de asignación del precio por parte de Ferrovial, se había incluido en la columna "Valor contable en la sociedad adquirida" en lugar de en "Ajustes de valor razonable", no ocurriendo así con su correspondiente efecto impositivo que si estaba reflejado en la columna de ajustes de valor razonable. Asimismo, con motivo de la compra de esta sociedad por parte de Ferrovial, se produce la regularización y materialización de ciertos impuestos diferidos (10 millones de libras) que supone fundamentalmente una reclasificación entre las líneas de Impuestos diferidos y Cuentas a cobrar/pagar dentro de la columna "Ajustes de valor razonable". Se adjunta a continuación la tabla modificada según lo anteriormente mencionado:



Millones de libras

	Valor contable en la sociedad adquirida	Ajustes de valor razonable	Valor razonable después de impuestos
Activos intangibles - Otros	133	-37	97
Activos intangibles - Licencias y software	13	-11	3
Otros activos no corrientes	41	3	44
Existencias	6	-1	5
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	171	-5	166
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	-190	4	-186
Déficit de pensiones	-1	2	1
Provisiones a largo plazo	-6	-73	-79
Otros pasivos no corrientes	-8	0	-8
Impuestos diferidos	-24	18	-6
<b>Total activos netos ex posición neta de tesorería</b>	<b>136</b>	<b>-99</b>	<b>36</b>
Precio de compra			-393
<b>Fondo de comercio</b>			<b>356</b>

**8. Aclaraciones autopista Indiana Toll Road (ITR).**

A 31 de diciembre de 2013 el grupo mantiene una participación del 50% en la autopista Indiana Toll Road (en adelante, ITR), sociedad consolidada por el método de la participación, cuyo valor en libras a 31 de diciembre de 2013 es cero. En este sentido, según se informa en la nota 9.3. de la memoria consolidada, a 31 de diciembre de 2013 los fondos propios de ITR "ascienden a -267 millones de euros a porcentaje, incluyendo un resultado neto del año de -175 millones de euros (no reconocido (...)) las ventas de la sociedad ascienden a 155 millones de euros, el volumen de activos a 2.875 millones de euros y la deuda a 2.783 millones de euros. Esta deuda tiene vencimiento en 2015 y actualmente está siendo objeto de renegociación con las entidades financieras".

La NIC 28 establece en su párrafo 39 que "Una vez que la entidad haya reducido el valor de su participación a cero, tendrá en cuenta las pérdidas adicionales mediante el reconocimiento de un pasivo, solo en la medida que haya incurrido en obligaciones legales o implícitas, o bien haya efectuado pagos en nombre de la asociada o el negocio conjunto". Adicionalmente, el párrafo 22 c) de la NIIF 12 establece que, si la entidad ha dejado de reconocer su parte de las pérdidas de un negocio conjunto o asociada al aplicar el método de participación, se debe indicar la parte no reconocida de las pérdidas, tanto para el periodo sobre el que se informa como de forma acumulada.

La entidad deberá facilitar la siguiente información:

**8.1. Importe de las pérdidas no reconocidas de forma acumulada por Ferrovial de su participación en ITR.**

En relación a la necesidad de informar sobre las pérdidas no reconocidas de forma acumulada tal y como indica el párrafo 22 c) de la NIIF 12, se adjunta un detalle de los fondos propios atribuibles al porcentaje mantenido por Grupo Ferrovial (50%) en la sociedad americana ITR donde se puede diferenciar el importe de los resultados acumulados de ejercicios anteriores así como el resultado a 31 de diciembre 2013:

<b>Datos en millones de euros</b>	<b>Diciembre 2013 Fondos propios atribuibles a Ferrovial</b>
Fondos Propios	386
Resultados acumulados ejercicios anteriores	-478
Resultado del ejercicio	-175
<b>Total Fondos Propios / Importe de las pérdidas no reconocidas</b>	<b>-267</b>



Tal y como obliga la NIC 28 no se han registrado pérdidas por encima del valor de la inversión en la misma ya que no existen garantías adicionales otorgadas, no reconociendo así pérdidas por importe de - 267 millones de euros. El patrimonio negativo a porcentaje de participación en la sociedad informado en la Nota 9.3 de las Cuentas Anuales Consolidadas es coincidente con las pérdidas no reconocidas por Ferrovial.

- 8.2. Manifestación de si una vez reducido el valor de la inversión a cero, se han tenido en cuenta las pérdidas adicionales de las asociadas mediante el reconocimiento de un pasivo al haber incurrido en obligaciones legales o implícitas, o bien haber efectuado pagos en nombre de la asociada, y en su caso, el importe de dicho pasivo.

Les confirmamos que no han existido ni existen obligaciones legales o implícitas que impliquen el reconocimiento de un pasivo o algún pago en nombre de la asociada.

- 8.3. Actualización, a fecha de contestación del presente requerimiento, del proceso de renegociación de la deuda de ITR, cuyo vencimiento está previsto para 2015.

Desde hace varios meses, la sociedad concesionaria Indiana Toll Road mantiene negociaciones con los financiadores de su deuda actual. Al día de hoy, dichas negociaciones parecen haber entrado en su fase final, y por ello el pasado Junio 2014 se llegó a un "Acuerdo de Espera (Forbearance Agreement)" con una mayoría de los prestamistas, por el que se posponía el pago del servicio de la deuda correspondiente a Junio 2014, y las partes se daban un período adicional para poder llegar a la firma de un acuerdo. A la fecha de este escrito aún no se ha consumido el plazo acordado.

## 9. Información adicional flujo de caja.

- 9.1. La entidad deberá facilitar el apartado de flujos de efectivo procedentes de las actividades de financiación para el ejercicio 2013, sin netear los cobros y pagos relacionados con la deuda financiera, cumpliendo lo establecido por la NIC 7.

En Anexo II, se presenta el Estado Consolidado de Flujo de Caja para los ejercicios 2013 y 2012, detallando la información requerida en el punto 9.1.

## 10. Impacto Real Decreto Ley 9/2013 del sistema eléctrico

- 10.1. La entidad deberá indicar: (i) si en el grupo existen otras instalaciones que se hayan visto afectadas por la reforma energética y su tecnología; (ii) el valor neto contable total de todos los activos afectos; (iii) capacidad instalada; (iv) manifestación de si en el test de deterioro efectuado en 2013 las estimaciones son coherentes con el proyecto de Orden Ministerial que desarrolla el Real Decreto-ley 9/2013; e (v) importe total del deterioro registrado por este concepto en el ejercicio.

Ferrovial no está expuesta de forma significativa al Real Decreto-Ley 9/2013. La mencionada Ley afecta principalmente a determinados vertederos o plantas de tratamiento de residuos o aguas, en los que la venta de la energía generada es una actividad accesoria. El volumen de inversión, valor contable que Ferrovial tiene en las plantas que podrían verse afectadas por este cambio regulatorio es de 19 millones de euros. A 31 de diciembre de 2013 no se han registrado deterioros en relación a dichas plantas, salvo el relativo a la planta de Albaida, siendo el origen del deterioro registrado, tal y como se indica en los Estados Financieros Consolidados, tanto la reducción del volumen de toneladas tratadas como el impacto de la reforma energética.

Para cualquier información o aclaración al documento adjunto, pueden ponerse en contacto con la Dirección abajo firmante.

Atentamente,

Ernesto López Mozo

Director General Económico-Financiero

**ANEXO I: Reexpresión de la información financiera del ejercicio comparativo (2012)**

**Balance de Situación 2012**

*Millones de euros*

	2012 Previo (*)	Ajuste IFRS 11	2012 reexpresado
<b>Activo no corriente</b>	<b>16.656</b>	<b>4</b>	<b>16.660</b>
Fondo de comercio de consolidación	1.487	0	1.487
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	6.755	0	6.755
Inversiones en sociedades asociadas	4.322	0	4.322
Activos Financieros no corrientes	1.668	6	1.674
Impuestos diferidos	1.609	-1	1.608
Derivados financieros a valor razonable	158	0	158
Resto de activo no corriente	657	0	657
<b>Activo corriente</b>	<b>5.580</b>	<b>-10</b>	<b>5.570</b>
Clientes por ventas y otras cuentas a cobrar	2.204	-5	2.198
Tesorería e inversiones financieras temporales	2.971	-5	2.967
Resto de activo corriente	405	0	405
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>22.236</b>	<b>-6</b>	<b>22.230</b>

	2012 Previo (*)	Ajuste IFRS 11	2012 reexpresado
<b>Patrimonio neto</b>	<b>5.780</b>	<b>0</b>	<b>5.780</b>
Patrimonio neto atribuido a los accionistas	5.660	0	5.660
Patrimonio neto atribuido a los socios externos	121	0	121
<b>Ingresos a distribuir en varios ejercicios</b>	<b>356</b>	<b>0</b>	<b>356</b>
<b>Pasivos no corrientes</b>	<b>11.117</b>	<b>0</b>	<b>11.117</b>
Déficit de pensiones y otras deudas	308	0	308
Provisiones a largo plazo	1.166	0	1.166
Deuda financiera	6.996	0	6.996
Derivados financieros a valor razonable	1.567	0	1.567
Impuestos diferidos	1.080	0	1.080
<b>Pasivos corrientes</b>	<b>4.982</b>	<b>-6</b>	<b>4.976</b>
Deuda financiera	1.229	0	1.229
Derivados financieros a valor razonable	65	0	65
Deudas por operaciones de tráfico	3.273	-6	3.267
Provisiones para operaciones de tráfico	415	0	415
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>22.236</b>	<b>-6</b>	<b>22.230</b>

(\*) Las cifras incluidas en el balance de situación 2012 "previo", incluyen la reexpresión por la modificación de la NIC 19 (planes de pensiones) tal y como se comenta en la nota 2.3.a) de las Cuentas Anuales Consolidadas de 2013.

**Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada 2012**

Millones de euros

Cuenta de Pérdidas y Ganancias	2012 previo (*)	Ajuste IFRS 11	2012 reexpresado
<b>Total ingresos de explotación</b>	<b>7.783</b>	<b>-56</b>	<b>7.647</b>
<b>Total gastos de explotación</b>	<b>6.778</b>	<b>-57</b>	<b>6.720</b>
<b>RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>925</b>	<b>1</b>	<b>927</b>
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	219	0	219
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN ANTES DE DETERIORO Y ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO</b>	<b>707</b>	<b>1</b>	<b>708</b>
Deterioros y enajenación de inmovilizado	52	0	52
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN DESPUES DE DETERIORO Y ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO</b>	<b>759</b>	<b>1</b>	<b>760</b>
<b>Resultado financiero de proyectos de infraestructuras</b>	<b>-302</b>	<b>0</b>	<b>-302</b>
<b>Resultado financiero resto de sociedades</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	<b>-301</b>	<b>0</b>	<b>-301</b>
Participación en beneficios de sociedades puesta en equivalencia	276	-1	275
<b>RESULTADO CONSOLIDADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>733</b>	<b>0</b>	<b>733</b>
Impuesto sobre beneficios	-105	0	-106
<b>RESULTADO PROCEDENTE DE ACTIVIDADES CONTINUADAS</b>	<b>628</b>	<b>0</b>	<b>628</b>
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	0
<b>RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO</b>	<b>628</b>	<b>0</b>	<b>628</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuido a socios externos</b>	<b>64</b>	<b>0</b>	<b>64</b>
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUÍDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE</b>	<b>692</b>	<b>0</b>	<b>692</b>

(\*) Las cifras incluidas en la cuenta de pérdidas y ganancias de 2012 "previo", incluyen la reexpresión por la modificación de la NIC 19 (planes de pensiones) tal y como se comenta en la nota 2.3.a) de las Cuentas Anuales Consolidadas de 2013.

Ed

**ANEXO II: Estado Consolidado de Flujo de Caja para los ejercicios 2013 y 2012:**

Millones de euros	Nota	Diciembre 2013	Diciembre 2012
<b>Resultado Neto atribuible a la sociedad dominante</b>		<b>727</b>	<b>692</b>
<b>Ajustes al resultado</b>		<b>207</b>	<b>235</b>
Minoritarios		-26	-64
Impuesto		168	106
Resultado por equivalencia		-375	-275
Resultado financiero		333	301
Deterioro y enajenación inmovilizado		-126	-52
Amortizaciones		233	219
Pago de Impuesto		-82	-50
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros		-20	-56
Cobro dividendos proyectos Infraestructuras		465	363
<b>Flujo de operaciones</b>	<b>30</b>	<b>1.296</b>	<b>1.184</b>
Inversión en inmovilizado material/inmaterial		-96	-118
Inversión proyectos Infraestructuras		-704	-798
Inversión por adquisiciones de sociedades		-507	-33
Inversión caja restringida largo plazo		-169	242
Desinversión proyectos Infraestructuras		0	0
Desinversión/venta sociedades		564	893
<b>Flujo de inversión</b>	<b>30</b>	<b>-912</b>	<b>186</b>
<b>Flujo antes de financiación</b>		<b>384</b>	<b>1.370</b>
Flujo de capital procedente de socios externos		117	135
Pago de dividendos		-525	-827
Otros movimientos de fondos propios		0	0
<b>Flujo financiación propia</b>		<b>-408</b>	<b>-692</b>
Intereses pagados		-351	-342
Intereses recibidos		21	24
Aumento endeudamiento financiero		1.636	650
Disminución endeudamiento financiero		-1.071	-398
Variación endeudamiento mantenidos para la venta		0	0
<b>Flujo de financiación</b>	<b>30</b>	<b>-173</b>	<b>-759</b>
<b>Variación tesorería y equivalentes</b>	<b>18</b>	<b>212</b>	<b>612</b>
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo		2.967	2.349
Tesorería y equivalentes al final del periodo		3.130	2.967
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes		48	-6

EL

## ANEXO III: Detalle de sociedades integradas por Puesta en Equivalencia (millones de euros):

CONSTRUCCION											
Millones de euros											
Empresa	Auditor	Empresa matriz	% Participación	Valor Puesta en equivalencia Consolidado	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado	Dividendos repartidos	Dirección
<b>ESPAÑA</b>											
Boremer, S.A.	Deloitte	Cadagua, S.A.	50,0%	1	España	23	20	17	-2	0	Ribera del Loira 42, 28042, Madrid
Participaciones asociadas Ferrovial Agroman (*)	Deloitte	Ferrovial Agroman, S.A.	entre 22% y 50,0%	2	España	367	298	34	-4	-	-
<b>POLONIA</b>											
Participaciones asociadas Budimex (*)		Budimex, S.A.	entre 26,31% y 49,0%	1	Polonia	7	6	6	-2	-	-
<b>OMAN</b>											
Muscat City Desalination Company SAOC	Deloitte	Cadagua, S.A.	10,00%	0	Omán	94	93	0	0	-	P.O. Box 1035, 114, North Ghubrah
<b>AEROPUERTOS</b>											
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Valor Puesta en equivalencia Consolidado	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado	Dividendos repartidos	Dirección
<b>REINO UNIDO</b>											
FGP Topco Limited	Deloitte	Hubco Netherlands B.V.	25,00%	1.261	Reino Unido	24.081	19.037	3.160	917	219	The Compass Centre, Nelson Road, Hounslow, Middlesex, TW6
<b>AUTOPISTAS</b>											
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Valor Puesta en equivalencia Consolidado	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado	Dividendos repartidos	Dirección
<b>ESPAÑA</b>											
Serrano Park, S.A.	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	50,00%	-14	España	108	104	5	-4	-	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2. Edificio Alfredo Mahou 28020, Carretera de la Esclusa, nº 3, 41011, Sevilla
A-334 Autovía del Almaraz	Ernst & Young	Cintra Infraestructuras, S.A.	23,75%	1	España	7	4	1	0	-	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2. Edificio Alfredo Mahou 28020,
A66 Benavente - Zamora	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	25,0%	2	España	51	41	47	1	-	Plaza Manuel Gómez Moreno, 2. Edificio Alfredo Mahou 28020,
<b>CANADÁ</b>											
407 International Inc/ 407 East Development GGP:	Deloitte	4352238 Cintra Canada Inc.	entre 43,23% / 50,0%	2.260	Canadá	3.870	5.023	670	246	218	Operation Center 6300 Steeles Avenue West Woodbridge, Ontario L4H 1J1
407 International Inc		4352238 Cintra Canada Inc	43,23%		Canadá	3.456	4.614	582	181	217	Operation Center 6300 Steeles Avenue West Woodbridge, Ontario L4H 1J1
Cintra 407 East Development Group Inc		Toronto Highway, BV	100,00%		Canadá	0	0	1	61		100 King Street West, Suite 6100, Toronto, ON M5X 1B8
Cintra OM&R 407 East Development Group Inc		Toronto Highway, BV	100,00%		Canadá	0	0	0	1		100 King Street West, Suite 6100, Toronto, ON M5X 1B8
407 East Development Group General Partnership		Cintra 407 East Development Group Inc	50,00%		Canadá	410	408	85	2		400 Dundas Street East, Unit 2, Whitby Ontario L1N 0K1
OMR and R407 East Development Group General Partnership		Cintra OMR 407 East Development Group Inc	50,00%		Canadá	1	1	2	1	0	401 Dundas Street East, Unit 2, Whitby Ontario L1N 0K1
<b>ESTADOS UNIDOS</b>											
ITR Concession Company LLC	Deloitte	ITR Concession Company Holdings	49,00%	0	EEUU	3.764	3.542	165	0	-	52551 Ash Road, 46530 Granger, Indiana
<b>GRECIA</b>											
Nes Odos, S.A.	Deloitte	Ferrovial S.A.	33,33%	0	Grecia	448	119	56	0	-	Nes Odos Themistokleous, 87, 10683
Central Greece Motorway	Deloitte	Ferrovial S.A.	33,34%	0	Grecia	774	442	8	0	-	1ST KM LAMIA, Atenas
Hellas Tolls, S.A.		Ferrovial S.A.	33,34%	0	Grecia	0	1	2	0	-	13 Sorou Street, Atenas
<b>SERVICIOS</b>											
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Valor Puesta en equivalencia Consolidado	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado	Dividendos repartidos	Dirección
<b>ESPAÑA</b>											
Concesionaria Madrid Calle 30 S.A.	KPMG	Empresa de Mantenimiento y Explotación M-30	10,00%	10	España	549	549	126	57	4	Calle Méndez Álvaro 95 Madrid
Ingeniería Urbana S.A.	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos	35,00%	7	España	34	34	28	0	-	Poi. Ind. Pla de la Vallonga, parcela 92 03006 Alicante
Reciclados y Compostaje Piedra Negra, S.A.	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A.	49,00%	4	España	16	16	7	0	0	Partida El Felu Pasaje Piedra Negra/s/n Ctra Nacional 340, Km 76,175 Xixona (Alicante)
Participaciones asociadas Servicios (*)			entre 9,20% y 50,00%	5	España	273	273	62	9	9	-
<b>PORTUGAL</b>											
Participaciones asociadas Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares, S.A. (*)		Cespa Portugal, S.A.	entre 20,00% y 50,00%	1	Portugal	22	19	3	0	-	-
<b>REINO UNIDO</b>											
Participaciones asociadas Arney (*)			10% / 50,00%	19	Reino Unido	222	227	244	6	10	-
<b>QATAR</b>											
Participaciones asociadas Ferrovial Servicios (*)	Deloitte	Ferrovial Servicios, S.A.	49,00%	2	Qatar	36	36	18	4	-	-
<b>INMOBILIARIA</b>											
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Valor Puesta en equivalencia Consolidado	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado	Dividendos repartidos	Dirección
<b>ESPAÑA</b>											
Promociones Habitat (i)		Ferrovial FISA, S.A.	20,00%	0	España	0	0	0	0	-	Avenida Diagonal 458, 08006 Barcelona
<b>Total Valor Puesta en Equivalencia Consolidado</b>				<b>3.562</b>						<b>461</b>	

(i) Sin información de los interventores

(\*) Hacen referencia al total de las participaciones asociadas del Grupo Arney, Grupo Budimex, Cespa, Ferrovial Agroman y Ferrovial Servicios, y los activos, pasivos, ingresos y resultado corresponden a la totalidad de las cifras agregadas