

ferrovial



Informe de Gestión Consolidado 2013 Ferrovial, S. A. y Sociedades dependientes



Consejo de Administración
25 de febrero de 2014

ÍNDICE

I. Actividades del Grupo, Estrategia y Organización	3
II. Evolución de los negocios del grupo en 2013	5
II.1 Visión general	5
II.2 Autopistas	6
II.3 Servicios	10
II.4 Construcción	12
II.5 Aeropuertos	13
II.6 Cuenta de Resultados Consolidada	17
II.7 Balance de situación y otras magnitudes	19
II.8 Flujo de caja consolidado	21
III. Gobierno Corporativo	24
IV. Retribuciones del Consejo de Administración y de la Alta Dirección	24
V. Medio ambiente	25
VI. Innovación	28
VII. Capital humano	30
VIII. Principales riesgos e incertidumbres	32
VIII.1 Riesgos estratégicos	32
VIII.2 Riesgos operativos	33
VIII.3 Riesgos de cumplimiento	34
VIII.4 Riesgos financieros	34
IX. Acciones propias	36
X. Otra información relevante para inversores	37
XI. Acontecimientos posteriores al cierre	38
XII. Evolución previsible de los negocios	38
ANEXO I. Informe de la Comisión de Auditoría y Control	41

I. Actividades del Grupo, Estrategia y Organización

Actividades del Grupo

Ferrovial es un referente mundial en la construcción, gestión y operación de infraestructuras de transporte y servicios a ciudades.

Las actividades del Grupo se desarrollan a través de cuatro unidades de negocio:

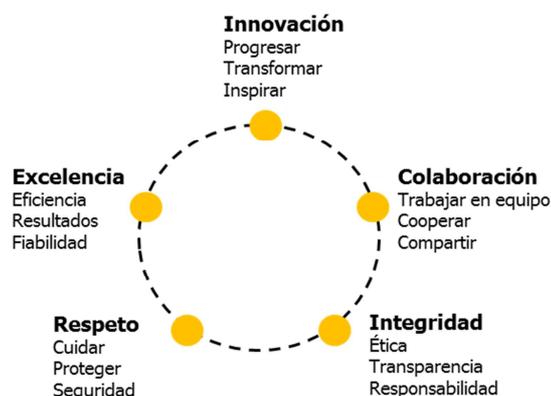
- **Aeropuertos:** inversión y operación de aeropuertos.
- **Autopistas:** promoción, inversión y operación de autopistas y otras infraestructuras.
- **Construcción:** diseño y construcción de infraestructuras en los ámbitos de la obra civil, la edificación y la construcción industrial.
- **Servicios:** prestación eficiente de servicios urbanos y medioambientales y el mantenimiento de infraestructuras e instalaciones.

Visión y Valores

La visión de Ferrovial da respuesta a tres preguntas sobre su actividad:



Dicha visión refleja la identidad de Ferrovial, que se traduce en cinco valores que definen a la compañía y a sus empleados:



Estrategia

La Estrategia de Ferrovial gira entorno a cuatro pilares:

1. El **crecimiento rentable**, mediante la combinación del crecimiento orgánico y adquisiciones selectivas.

La estrategia de complementar el crecimiento orgánico con adquisiciones de carácter selectivo para reforzar la posición competitiva y añadir capacidades se ha materializado durante el 2013 con las adquisiciones de Enterprise y de Steel Ingeniería.

Con la adquisición de la británica Enterprise, Ferrovial fortalece sus operaciones en el mercado británico accediendo al sector de los servicios a utilities, optimizando la excelencia operativa mediante la integración de las actividades de Amey y consolidando su negocio medioambiental.

Mediante Steel Ingeniería, empresa de servicios para la minería en Chile, se adquieren capacidades en el sector del mantenimiento industrial en instalaciones de producción y explotación de yacimientos minerales.

2. La **internacionalización**, que ha llevado a Ferrovial a consolidar una presencia significativa en cinco geografías de manera estable: España, Estados Unidos, Reino Unido, Canadá y Polonia. El objetivo es seguir impulsando su actividad en estos países, así como desarrollar nuevos mercados con una adecuada gestión de riesgos, apalancándose en sus capacidades actuales y estableciendo alianzas con socios locales.

En este sentido, en el ejercicio 2013 cabe destacar la búsqueda de oportunidades y desarrollo de relaciones comerciales en mercados como Australia, determinados países de Latinoamérica, como Colombia o Perú, entre otros, y Oriente Medio.

3. La **excelencia operativa y la innovación**, como palanca fundamental para la gestión de operaciones complejas y para la búsqueda de soluciones diferenciales para sus clientes.

El impulso del talento de los empleados y los centros de excelencia e innovación mejoran la posición competitiva en los diferentes mercados, todo bajo las mejores prácticas de gestión de proyectos y de seguridad para las personas.

El compromiso con el medio ambiente, con la sociedad y con los empleados son claves para el desarrollo de la excelencia operativa y la innovación, señas de identidad de Ferrovial. Los principales hitos del ejercicio en materia medioambiental, de innovación y relativas a la gestión del capital humano se desarrollan con más detalle en los apartados V, VI y VII de este informe de gestión.

4. La **disciplina financiera**, mediante la diversificación de fuentes de financiación y la gestión de la liquidez ha llevado a

mejorar las calificaciones de riesgo crediticio y a fortalecer la solvencia de la compañía.

En 2013 Standard & Poor's revisó al alza la calificación crediticia a BBB, perspectiva estable. Ferrovial tiene como objetivo mantener un bajo nivel de endeudamiento, a nivel de deuda excluidos proyectos, que le permita sostener un nivel de rating de "investment grade o grado de inversión".

El respaldo mostrado por el mercado a las emisiones de bonos corporativos realizadas en enero y mayo de 2013, con elevados niveles de sobresuscripción, la mejora del rating corporativo y la obtención de un flujo de caja record a cierre de ejercicio, refuerzan la solidez de la compañía.

En el marco de la disciplina financiera, la **rotación de activos** ha permitido poner en valor las inversiones y financiar el crecimiento. Durante 2013 la venta del aeropuerto londinense de Stansted y del 8,5% de HAH, han permitido fortalecer la posición financiera así como dotar a la compañía de recursos para acometer nuevas inversiones.

Por último, como elemento diferencial para maximizar la creación de valor, cabe destacar el enfoque integrado de las unidades de negocio a través de la venta cruzada, que permite participar en las diferentes etapas del ciclo de las infraestructuras, aportando soluciones diferenciales.

Fruto de este enfoque integrado, destaca en 2013 la adjudicación de importantes contratos, en los que han colaborado las diferentes divisiones del grupo, como son la extensión de la autopista NTE (3A3B) en Texas, la autopista M8 en Escocia o el hospital de Valdecilla en Santander.

Organización

El funcionamiento de los órganos de dirección y el proceso de toma de decisiones del grupo se describe con detalle en el Informe Anual de Gobierno Corporativo (IAGC), que forma parte de este Informe de Gestión, destacando las funciones de la Junta de Accionistas y el Consejo de Administración, como máximos órganos de gobierno de la compañía.

A efectos de la gestión del Grupo, es de destacar el funcionamiento y la composición del Comité de Dirección, que bajo la dirección del Consejero Delegado, aglutina a las Direcciones Generales de las diferentes unidades de negocio, a la Secretaría General y a las Direcciones Generales Corporativas de Sistemas de Información e Innovación, Recursos Humanos y Económico-Financiera, favoreciendo el enfoque integrador de los negocios y la estrategia.

En el mismo sentido, es importante destacar la existencia de un Comité de Inversiones, presidido por el Presidente y/o el Consejero Delegado, y un procedimiento para la aprobación de nuevas inversiones, en el que se establecen distintos niveles de autorización dependiendo del importe y el tipo de operación, siendo la autorización del Consejo de Administración la máxima instancia. También destaca la existencia de un proceso de

estrategia, en el cual participan el Presidente, los miembros del Comité de Dirección y la Directora de Estrategia, formalizado mediante dos reuniones al año, y que presenta sus conclusiones al Consejo.

II. Evolución de los negocios del grupo en 2013

II.1 Visión general

Como se ha indicado anteriormente en el apartado de la estrategia de la compañía, en 2013 Ferrovial ha alcanzado importantes hitos, entre los que destacan la adquisición de la compañía inglesa Enterprise, el cierre financiero de la autopista texana North Tarrant Express 3A3B, la venta del aeropuerto de Stansted por parte de Heathrow Airport Holding (HAH), así como la venta de un 8,65% del capital de HAH al fondo de pensiones inglés USS.

Amey, filial de Ferrovial Servicios en el Reino Unido, ha realizado la adquisición de Enterprise, convirtiéndose en una de las compañías con la oferta más diversificada del sector, duplicando su volumen de negocio en Reino Unido y alcanzando una plantilla de 21.000 empleados. La operación ha dado acceso al sector de los servicios a compañías industriales reguladas.

Ferrovial ha conseguido diversas adjudicaciones, a través de consorcios liderados por Cintra; destacando un nuevo tramo de la autopista NTE en Texas (NTE 3A3B), con una inversión total estimada de 1.380 millones de dólares, y el contrato para completar la red de autopistas de Escocia central.

HAH ha pagado dividendos por 555 millones de libras, incluyendo 300 millones de libras relacionados con la venta de Stansted, y la autopista 407ETR ha pagado dividendos por valor de 680 millones de dólares canadienses (en ambos casos al 100%).

Ferrovial, ha realizado dos emisiones de bonos corporativos, incluyendo la emisión inaugural (5 años, 500 millones de euros, cupón 3,375%) y una segunda emisión (8 años, 500 millones de euros, cupón 3,375%), en ambos casos se ha producido una elevada sobre demanda. Los fondos obtenidos se han destinado

a la amortización anticipada de deuda corporativa. Con estas emisiones Ferrovial ha conseguido optimizar el calendario de vencimientos de la deuda corporativa, reducir el coste y eliminar prácticamente en su totalidad la deuda bancaria.

La posición de tesorería, excluidos proyectos de infraestructuras, se sitúa en una posición neta de caja de 1.663 millones de euros, tras haber realizado inversiones brutas por valor de 754 millones de euros, desinversiones por 564 millones de euros y haber pagado dividendos por 523 millones de euros.

Evolución de los negocios

Servicios alcanza su máximo histórico de cartera. Las ventas en España se mantienen estables, a pesar del difícil entorno económico, no obstante en el último trimestre de 2013 se han conseguido importantes adjudicaciones que permiten anticipar crecimiento de ventas en 2014, tanto en España como en el Reino Unido.

El incremento de tarifas y el control de costes, han permitido un destacable crecimiento del resultado bruto de explotación (RBE), tanto en el aeropuerto de Heathrow (+19%), como en la autopista 407ETR (+9%), ambos en moneda local. [Activos consolidados por puesta en equivalencia].

Respecto al tráfico, el aeropuerto de Heathrow alcanzó 72,3 millones de pasajeros, con un crecimiento del 3,4%. El tráfico en la autopista 407ETR (+0,7%) combina el incremento de la distancia media recorrida (+0,7%) con una evolución en línea con el mismo periodo del año anterior del número de vehículos.

Durante el cuarto trimestre se ha observado una estabilización del tráfico en España.

En la actividad de Construcción, se mantiene la tendencia de trimestres anteriores, con caídas en la actividad doméstica, compensadas parcialmente por el crecimiento internacional. Budimex modera las caídas por la contratación realizada en 2013.

	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	8.166	7.630	7,0	9,0
Resultado Bruto de Explotación	934	927	0,8	4,8
Resultado Explotación	701	708	-1,0	4,0
Resultado neto	727	692	5,2	39,8
Flujo ex proyectos				
Flujo de operaciones	1.048	914		
Flujo de inversión	-754	-320		
Flujo de desinversión	564	893		
Deuda neta				
Deuda neta ex-proyectos Infra	1.663	1.484		
Deuda neta consolidada	-5.352	-5.111		

	dic-13	dic-12	Var (%)
Cartera de Construcción	7.867	8.699	-9,6
Cartera de Servicios	17.749	12.784	38,8
Evolución del tráfico			
ETR 407 (Km recorridos 000)	2.356.343	2.340.004	0,7
Chicago Skyway (IMD)	41.251	42.228	-2,3
Indiana Toll Road (IMD)	27.924	27.459	1,7
Ausol I (IMD)	11.307	12.537	-9,8
Ausol II (IMD)	13.629	14.099	-3,3
M4 (IMD)	25.591	25.306	1,1
Heathrow (Mn pasajeros)	72,3	70,0	3,4

II.2 Autopistas

	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	429,0	381,4	12,5	13,0
RBE	276,3	271,6	1,7	2,9
Margen RBE	64,4%	71,2%		
RE	201,7	204,4	-1,3	-0,1
Margen RE	47,0%	53,6%		

La cifra de ventas incrementa en un 13%, entre otras causas, por la entrada en explotación en noviembre de 2012 de la autopista SH-130 y por el importante incremento realizado en enero de las tarifas en Chicago Skyway (+14% ligeros y +25% pesados). El incremento de las ventas está también determinado por la reversión de una provisión contabilizada en 2012 en Norte Litoral ante una posible multa por parte de la Administración por indisponibilidad (15 millones de euros).

La reversión, en el primer trimestre de 2012, en Autema de una provisión relacionada con el IVA por 20 millones de euros, limita el crecimiento del RBE (+2,9%).

Activos en explotación

Evolución del tráfico

En España se observa una estabilización del tráfico en todos los corredores, durante el cuarto trimestre se ha observado una mejoría en los tráficos. Si bien se han vuelto a registrar caídas, estas han sido muy reducidas y en algún caso las variaciones han sido positivas. Este comportamiento parece estar motivado por cierta recuperación de la actividad económica nacional y la estabilización del precio del combustible.

Al margen de estas circunstancias, hay que destacar que el calendario ha resultado en líneas generales desfavorable, por el menor número de días festivos.

Otras circunstancias particulares que han tenido impacto en el tráfico de las autopistas españolas durante el cuarto trimestre son:

En Ausol I, el tráfico ha quedado exento de los efectos negativos generados por la apertura del túnel de San Pedro de Alcántara el 26 de junio de 2012 y la subida extraordinaria de tarifas del +7,5% aplicada desde el 28 de julio de 2012, tras quedar consolidados a lo largo del tercer trimestre.

En Ausol I y II, las obras en el puerto de Algeciras han generado un tráfico de camiones no habitual en el corredor.

Las tres concesiones portuguesas (Algarve, Norte Litoral y Azores) han tenido evolución positiva en el cuarto trimestre. Mención aparte merece Algarve, concesión que en los últimos meses está recuperando parte del tráfico perdido tras el inicio del cobro de peaje a los usuarios, y como consecuencia de ello está registrando tasas de crecimiento próximas al +10% en el cuarto trimestre de 2013.

En Irlanda, los tráficos registrados en el cuarto trimestre en M4 y M3 confirman la recuperación del tráfico de ligeros, vinculada a su vez a la recuperación del empleo en el país.

Integración Global	Tráfico			Ventas			RBE			Margen RBE		Deuda neta	Particip
	dic-13	dic-12	Var.	dic-13	dic-12	Var.	dic-13	dic-12	Var.	dic-13	dic-12	dic-13	
Activos intangibles													
Chicago Skyway	41.251	42.228	-2,3%	61,0	55,0	11,0%	53,3	47,6	12,0%	87,3%	86,5%	-1.068	55%
SH-130	5.713	6.201	-7,9%	13,8	1,8	n.s.	5,7	1,0	n.s.	41,2%	53,7%	-862	65%
Ausol I	11.307	12.537	-9,8%	46,1	48,5	-5,0%	32,4	36,6	-11,5%	70,3%	75,5%	-453	80%
Ausol II	13.629	14.099	-3,3%										
M4	25.591	25.306	1,1%	22,1	21,3	4,1%	15,3	14,5	5,4%	68,9%	68,1%	-112	66%
Algarve	8.719	8.721	0,0%	35,0	39,2	-10,6%	30,4	34,4	-11,8%	86,7%	87,9%	-149	85%
Azores	7.993	8.186	-2,4%	21,1	21,1	0,1%	9,7	17,1	-43,1%	46,2%	81,1%	-334	89%
Activos financieros													
Autema				90,0	84,0	7,2%	79,7	92,2	-13,5%	88,5%	109,7%	-666	76%
M3				22,2	20,4	9,0%	17,1	15,1	13,2%	76,7%	73,9%	-199	95%
Norte Litoral				56,5	40,3	40,2%	48,7	34,0	43,3%	86,2%	84,4%	-209	84%
Via Livre				14,6	15,5	-6,1%	1,9	3,4	-44,2%	12,9%	21,8%	8	84%
Puesta en Equivalencia													
407 ETR (VKT)	2.356.343	2.340.004	0,7%	582,0	569,2	2,3%	482,9	471,6	2,4%	83,0%	82,9%	-3.806	43%
Activos intangibles													
Indiana Toll Road	27.924	27.459	1,7%	155,5	151,9	2,4%	118,5	123,0	-3,7%	76,2%	81,0%	-2.778	50%
Central Greece	18.382	18.934	-2,9%	8,2	8,4	-2,3%	-0,5	0,0	n.s.	-6,0%	0,5%	-351	33%
Ionian Roads	27.301	29.223	-6,6%	55,6	57,9	-4,0%	20,2	1,4	n.s.	36,3%	2,4%	51	33%
Serrano Park				5,1	4,7	8,4%	3,3	2,3	42,7%	65,4%	49,6%	-47	50%

Tráfico	Ausol I	Ausol II	Algarve	Azores	M4
Diciembre	2,4%	1,4%	9,8%	-0,4%	3,8%
FY2013	-9,8%	-3,3%	0,0%	-2,4%	1,1%

En Grecia, por último, los tráficos de Nea Odos y Central Greece siguen registrando caídas como consecuencia de la crisis en la economía griega y de unos niveles muy altos en el precio del combustible. No se vislumbra en el corto plazo un cambio de tendencia.

En Canadá, la autopista 407ETR ha tenido un ligero crecimiento del tráfico, 0,7%, combinando una mejora de la distancia media recorrida por viaje (+0,7%), manteniendo el número de vehículos.

Norteamérica; en Chicago Skyway, a pesar del aumento de tarifas aplicado el 1 de enero de 2013, la evolución del tráfico ha sido sólida (-2,3%), especialmente en vehículos pesados. Conforme al contrato, el incremento ponderado de tarifas fue de un 17,5%, aumentando un 14% los vehículos ligeros y un 25% los pesados.

En Indiana Toll Road destaca el incremento del tráfico en vehículos pesados en el tramo Ticket de la autopista +2,5% (el tramo ticket supone cerca del 60% de los ingresos de peaje).

SH-130 es una autopista "punto a punto" situada en Texas, que sirve de conexión entre las ciudades Austin y San Antonio con 145 km. Fue abierta al tráfico en octubre de 2012, un mes antes de la fecha prevista, comenzando a cobrar peajes en noviembre de 2012.

El tráfico de esta autopista, experimenta una mayor ocupación en sentido sur y en los días previos a festivo, no obstante está mejorando la ocupación del sentido norte en los últimos meses. El pasado 1 de abril, la Administración tejana (TxDOT), con el objetivo de promocionar el uso de todos los segmentos de la SH-130, introdujo un descuento temporal por el cual los vehículos pesados pagarán la misma tarifa que los ligeros, este descuento ha estado en vigor hasta el 1 de diciembre de 2013. A cambio compensó a la concesionaria por la disminución de las ventas. También se ha mejorado la señalización de acceso a la autopista en los alrededores de San Antonio. Todo ello ha provocado que el tráfico de vehículos pesados en diciembre incrementara un 41% respecto al registrado en el mes de marzo y un 87% respecto a diciembre de 2012. De hecho, el tráfico ha tenido crecimiento mensual desde marzo.

A pesar de la evolución positiva experimentada desde su apertura, el tráfico está por debajo del previsto en su cierre financiero. Fruto de esta evolución, el pasado 16 de octubre, la agencia de calificación crediticia Moody's rebajó el rating asignado a la deuda de la concesionaria de la autopista de B1 a Caa3, con perspectiva negativa.

La deuda se compone de, un préstamo TIFIA (USD430mn) y deuda bancaria (USD686mn). El proyecto no ha realizado ninguna emisión de bonos. A 31 de diciembre de 2013, la compañía cumple con los covenants vigentes y ha hecho frente a todos los compromisos relativos a la misma.

No obstante lo anterior, la compañía ha iniciado recientemente conversaciones para un proceso de renegociación de la deuda financiera actual, con el objetivo de adecuar el servicio de la

deuda a la evolución del tráfico, que, aun siendo inferior a la prevista en la financiación, tiene potencial de crecimiento, debido a que la baja captación de tráfico del corredor (4%), debería aumentar durante la fase inicial y la mejora de las conexiones.

Activos financieros

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

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

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

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

Activos en desarrollo

Activos en construcción

Integración Global	Capital invertido	Capital comprometido pendiente	Deuda neta 100%	Particip.
Activos intangibles	373	227	1.526	
NTE	149	33	578	57%
LBJ	211	50	910	51%
NTE 3A3B	13	144	38	50%
Puesta en Equivalencia				
Activos financieros	2	18	-162	
407-East		10	-133	50%
A-66 Benavente Zamora	2	8	-29	25%

NTE: El proyecto avanza según el calendario establecido, actualmente se ha completado el 79% del proyecto de construcción y se espera concluya durante 2014.

LBJ: El proyecto avanza según el calendario establecido, actualmente se ha completado el 72% del proyecto de construcción y se espera concluya en 2015.

NTE 3A3B: El proyecto alcanzó el cierre financiero el 19 de septiembre, compuesto por deuda TIFIA y bonos "PABs". La financiación obtuvo rating "grado de inversión" Baa3 por Moody's y BBB- por S&P.

407 East: En la primera semana de marzo comenzaron los trabajos de construcción, actualmente se ha completado el 21% del proyecto. Se espera que las obras concluyan a finales de 2015. La agencia de calificación crediticia S&P confirmó en agosto el rating del proyecto en A-, con perspectiva estable. La agencia de calificación crediticia DBRS confirmó en octubre el rating del

proyecto en A (low), con revisión de la tendencia de perspectiva estable a negativa.

A66 Benavente-Zamora: El proyecto alcanzó el cierre financiero el pasado 31 de julio. Las obras de construcción ya han comenzado.

En Escocia, un consorcio liderado por Cintra ha sido seleccionado para diseñar, construir, financiar y operar un proyecto de infraestructuras orientado a completar la red de autopistas de Escocia Central. El contrato asegura 33 años de ingresos por operación, mantenimiento e inversión para el consorcio. Ferrovial Agroman y Lagan Construction realizarán las tareas de construcción, además del diseño junto con Amey. Cintra y Amey serán responsables de la operación y el mantenimiento.

Se trata de un proyecto licitado bajo esquema de Pago por Disponibilidad.

Proyectos en licitación

A pesar de la incertidumbre en los mercados, se observa un ligero repunte en la actividad promotora de las Administraciones Públicas en algunos de los mercados internacionales objetivo de Ferrovial como son Norteamérica, Europa, Australia y Latinoamérica.

En Norteamérica, Infrastructure Ontario publicó una "Request For Qualification" (RFQ) el 25 de marzo de 2013 para el proyecto 407East Extension Phase II. El consorcio formado por Cintra y Ferrovial Agromán presentó la respuesta a la RFQ el pasado 6 de junio. Se espera que Infrastructure Ontario anuncie la lista de precalificados para la "Request for proposal" en el primer trimestre de 2014. El proyecto consiste en el diseño, construcción, financiación y mantenimiento de aproximadamente 33 km de autopista.

SH183 Managed lanes (Texas). Cintra fue precalificada el 22 de agosto. El proyecto consiste en el diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento de aproximadamente 23 km de autopista. Es un proyecto sin riesgo de tráfico.

177 Manged Lanes (Carolina del norte). Un consorcio liderado por Cintra se precalificó el 30 de marzo para diseñar, financiar, operar y mantener los carriles de Managed Lanes bajo régimen de peaje real.

Portsmouth Bypass (Ohio) Cintra fue precalificada el 6 de septiembre. El proyecto consiste en el diseño, construcción, financiación y mantenimiento de aproximadamente 26 km de autopista. Es un proyecto sin riesgo de tráfico.

Grecia: restructuración de proyectos

Con fecha 24 de diciembre de 2013 se firmó la restructuración de los proyectos Ionian roads y Central Greece con el gobierno de Grecia, una vez que este mercado no se considera estratégico a futuro para Ferrovial.

Fruto de este acuerdo:

Ferrovial Agromán ha recuperado todas sus garantías, cobrado todas sus reclamaciones y salido formalmente de la UTE. Se ha

producido una entrada de caja de 37 millones de euros y se ha dado de baja la cartera correspondiente a estos proyectos por valor de 406 millones de euros.

Cintra se ve liberada de inyectar equity adicional y mantiene un 33% del capital de ambos proyectos. La inversión en el capital de estos proyectos se encuentra totalmente provisionada (62 millones de euros).

Los socios griegos toman la mayoría política (57,2%) en ambos proyectos, liderando así la gestión de las concesionarias. Igualmente, el socio griego construirá el 100% de las obras pendientes.

El Estado griego inyecta 1.100 millones de euros en los proyectos (500 millones de euros en Ionian y 600 millones de euros en Central greece) a fondo perdido. Estos fondos corresponden a Fondos Estructurales Comunitarios.

Proyectos en concurso de acreedores

Radial 4

El 14 de septiembre de 2012, el Consejo de Administración de la autopista Radial 4 acordó solicitar la declaración judicial de concurso de acreedores. El 4 de octubre de 2012, se recibió el auto de aceptación de la solicitud de declaración de concurso voluntario de acreedores.

La inversión y las garantías relativas a este proyecto se encuentran totalmente provisionadas. De la resolución de la situación concursal, no se prevé impacto negativo alguno en las cuentas de Ferrovial.

Como resultado de la presentación de concurso, se produjo la terminación de los acuerdos de espera con los bancos acreedores.

Ocaña - La Roda

La autopista Ocaña-La Roda, solicitó la declaración judicial de concurso de acreedores el pasado 19 de octubre de 2012. El 4 de diciembre de 2012, se recibió el auto de aceptación de la solicitud de declaración de concurso voluntario de acreedores.

La inversión relativa a este proyecto se encuentra totalmente provisionada. De la resolución de la situación concursal, no se prevé impacto negativo alguno en las cuentas de Ferrovial.

Como resultado de la presentación del concurso de acreedores, se produjo el vencimiento anticipado del contrato de financiación, que vencía el 31 de diciembre de 2012.

Tras concluir la fase de impugnación de los informes de la Administración Concursal y resolverse todos los incidentes concursales, el 20 de enero de 2014 se notificó a la Sociedad Auto que pone fin a la fase común del concurso e inicia la fase de Convenio.

Integración Global	Tráfico			Ventas			RBE			Margen RBE		Deuda neta 100%	Particip
	dic-13	dic-12	Var.	dic-13	dic-12	Var.	dic-13	dic-12	Var.	dic-13	dic-12	dic-13	
Activos intangibles													
Ocaña-La Roda	2.889	3.191	-9,5%	12,5	13,5	-7,8%	4,2	5,7	-27,2%	33,4%	42,3%	542	54%
Radial 4	4.719	5.588	-15,6%	13,2	14,7	-10,4%	5,5	4,2	31,8%	41,5%	28,2%	601	55%

407ETR

Tráfico

Ligero incremento del tráfico, 0,7%, combinando una mejora de la distancia media recorrida por viaje (+0,7%), manteniendo el número de vehículos.

Cuenta de resultados

Dólares canadienses	dic-13	dic-12	Var (%)
Ventas	801,2	734,0	9,2
RBE	664,9	608,2	9,3
Margen RBE	83,0%	82,9%	
RE	602,2	547,6	10,0
Margen RE	75,2%	74,6%	
Resultado financiero	-264,7	-304,0	12,9
Resultado antes de impuestos	337,5	243,6	38,6
Impuesto de sociedades	-88,8	-69,2	-28,4
Resultado neto	248,7	174,4	42,6
Aportación al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial (Euros)	65,3	45,1	44,9

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

407ETR alcanza importantes crecimientos en ventas +9,2% y RBE +9,3% en moneda local. Esta positiva evolución combina el incremento de tarifas del pasado 1 de febrero, la solidez del tráfico y la mejora de la eficiencia. El ingreso medio por viaje incrementó un 8,9% respecto a 2012.

El resultado financiero disminuye un 13% respecto al mismo periodo del año anterior por el menor incremento en los niveles de inflación, con impacto negativo en los bonos ligados a inflación, y por los menores tipos de interés.

407ETR aporta al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial 65,3 millones de euros, después de la amortización anual del intangible generado tras la venta del 10% realizada en 2010, que se amortiza a lo largo de la vida del activo en función de los tráficos previstos.

Dividendos

En 2013 el Consejo de Administración de 407 International ha aprobado los siguientes pagos dividendos ordinarios:

14 de febrero, 0,129 CAD\$ por acción, importe total de 100,0 millones de dólares canadienses.

24 de abril, 0,168 CAD\$ por acción, importe total de 130,0 millones de dólares canadienses.

El 17 de julio, 0,258 CAD\$ por acción, importe total de 200,0 millones de dólares canadienses.

El 23 de octubre, 0,323 CAD\$ por acción, importe total de 250,0 millones de dólares canadienses.

Dólares canadienses	2013	2012
T1	100,0	87,5
T2	130,0	87,5
T3	200,0	87,5
T4	250,0	337,5
Total	680,0	600,0

Deuda neta

La deuda neta de la autopista a 31 de diciembre era de 5.577 millones de dólares canadienses.

407ETR ha realizado el 2 de octubre una emisión de bonos por 200 millones de dólares canadienses. Esta emisión tiene vencimiento el 7 de octubre de 2053 y un cupón del 4,68%.

El pasado día 10 de junio realizó otra emisión de bonos por 200 millones de dólares canadienses. Esta emisión tiene vencimiento el 11 de septiembre de 2052 y un cupón del 3,98%.

El 44% de la deuda de la autopista tiene un vencimiento superior a 20 años. La compañía no tiene vencimientos significativos de deuda hasta el año 2015 (589 millones de dólares canadienses) y 2016 (289 millones de dólares canadienses).

A 31 de diciembre de 2013 el coste medio de la deuda externa de 407ETR era del 5,0%, teniendo en cuenta todas las coberturas por tipo de interés, tipo de cambio e inflación.

Calificación crediticia

S&P: "A" (Deuda Senior), "A-" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada).

DBRS: "A" (Deuda Senior), "A low" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada).

Tarifas 407ETR

La tabla compara las tarifas de 2012 y 2013 (incremento 1 de febrero) para vehículos ligeros:

<i>Dólares canadienses</i>	2013	2012
Regular Zone		
Peak Period		
<i>Lun-vie:</i> 6am-7am, 9am-10am, 3pm-4pm, 6pm-7pm	26,20¢ /km	24,20¢ /km
Peak Hours		
<i>Lun-vie:</i> 7am-9am, 4pm-6pm	27,20¢ /km	25,20¢ /km
Light Zone		
Peak Period		
<i>Lun-vie:</i> 6am-7am, 9am-10am, 3pm-4pm, 6pm-7pm	24,90¢ /km	22,60¢ /km
Peak Hours		
<i>Lun-vie:</i> 7am-9am, 4pm-6pm	25,85¢ /km	23,55¢ /km
Midday Rate		
<i>Laborables 10am-3pm</i>	22,70¢/km	21,00¢/km
Midday Rate		
<i>Fines de semana y festivos 11am-7pm</i>	21,00¢/km	19,35¢/km
Off Peak Rate		
<i>Laborables 7pm-6am, Fin de semana y festivos 7pm-11am</i>	19,35¢/km	19,35¢/km
Transponder: Alquiler mensual	\$3,25	\$3,00
Transponder: Alquiler anual	\$21,50	\$21,50
Video peaje por trayecto	\$3,80	\$3,80
Cargo por trayecto <i>(No es un cargo por km.)</i>	\$0,70	\$0,60

II.3 Servicios

2013 ha estado marcado por la adquisición de Enterprise en Reino Unido, la integración de actividades en España bajo una única organización y la creación de una nueva unidad de negocio, Internacional, que agrupa las actividades de Servicios en países distintos de España y Reino Unido. El avance durante el año en los procesos de integración en Reino Unido y España se encuentra en línea con lo previsto.

Respecto a la evolución de los negocios, excluidas las adquisiciones y los costes de integración, el volumen de ventas y márgenes se mantienen en línea con 2012. El flujo de operaciones generado en el año asciende a 359 millones de euros, con evolución muy positiva tanto en España como en Reino Unido. En los dos últimos años, el flujo de operaciones generado por Servicios asciende a 854 millones de euros.

La cartera pendiente de ejecución se sitúa igualmente en máximos históricos (17.749 millones de euros), con crecimiento de doble dígito tanto en España como en Reino Unido.

Evolución Resultados

	dic-13	dic-12	Var (%)	Proforma (%)**
Ventas	3.656,3	2.895,0	26,3	29,3
RBE	321,5	313,4	2,6	15,0
Margen RBE	8,8%	10,8%		
RE	194,7	203,1	-4,1	14,5
Margen RE	5,3%	7,0%		
RBE a % Ferrovial en sociedades PEE	13,7	6,8	102,6	109,9
Cartera	17.749,3	12.783,9	38,8	40,7

**Proforma; excluye costes de adquisición e integración de Enterprise y reestructuración de España y variación de tipo de cambio. PEE, sociedades consolidadas por puesta en equivalencia.

La cuenta de resultados de Servicios a diciembre de 2013 consolida 9 meses de Enterprise y 12 meses de Steel Ingeniería Chile, compañías adquiridas en el ejercicio 2013.

Enterprise aporta unas ventas de 761,9 millones de euros y un RBE de 41,8 millones de euros. Steel, por su parte, aporta una ventas de 39,3 millones de euros y un RBE de 8,1 millones de euros.

La cuenta incluye, además, los costes de adquisición de Enterprise (5,4 millones de euros) y los costes de integración incurridos a la fecha en Reino Unido (19,2 millones de euros) y España (4,7 millones de euros).

España

	dic-13	dic-12	Var (%)	Proforma (%)**
Ventas	1.421,3	1.415,4	0,4	0,4
RBE	176,5	190,7	-7,4	-3,8
Margen RBE	12,4%	13,5%		
RE	90,9	101,4	-10,4	-3,6
Margen RE	6,4%	7,2%		
RBE a % Ferrovial en sociedades PEE	2,2	1,6	35,5	35,5
Cartera	6.330,4	5.219,4	21,3	

**Proforma; excluye costes de reestructuración.

Con motivo de la integración de todas las actividades desarrolladas en España bajo única unidad de negocio, la cuenta de 2013 incluye 4,7 millones de euros de costes incurridos en este proceso de integración. Gran parte de los costes derivados de esta integración se ha incurrido en este año 2013, quedando pendiente para 2014 un importe que se estima no superará los 2 millones de euros.

Las ventas se mantienen en línea con 2012, reflejando la estabilidad del negocio con el mantenimiento de los principales contratos y clientes.

El resultado neto de explotación, excluidos costes de integración, es algo inferior a 2013 principalmente por el menor resultado de la actividad de tratamiento, derivado del menor volumen de toneladas y ajustes en el precio por tonelada por incremento de la competencia.

El resultado de 2013 incluye 9 millones de euros de liberación de provisiones por el cobro de deuda antigua. En 2012, el importe liberado por este concepto ascendió a 7,4 millones de euros.

En el último trimestre del ejercicio se han logrado adjudicaciones de volumen significativo que permiten anticipar un crecimiento de ventas en 2014. La puesta en marcha de estos contratos va a venir acompañada de inversiones y acciones de reestructuración que puede afectar a los márgenes en el corto plazo.

Reino Unido

	dic-13	dic-12	Var (%)	Proforma (%)**
Ventas	2.163,0	1.455,9	48,6	55,7
RBE	137,3	121,4	13,2	40,8
Margen RBE	6,3%	8,3%		
RE	102,3	102,1	0,2	31,3
Margen RE	4,7%	7,0%		
RBE a % Ferrovial en sociedades PEE	9,5	5,2	83,8	92,6
Cartera	11.187,6	7.467,6	49,8	53,4

**Proforma; excluye costes de adquisición y de integración de Enterprise y variación de tipo de cambio.

La cuenta de Amey de 2013 incluye 9 meses de Enterprise. También se incluyen en la cuenta los costes de adquisición (5,4 millones de euros) y de integración incurridos en el ejercicio (19,2 millones de euros). La columna "proforma" muestra la evolución frente a 2012 excluyendo estos costes.

El crecimiento en ventas frente a 2012 se debe, sobre todo, a la aportación de Enterprise (761,9 millones de euros). En cuanto al RBE Enterprise aporta 41,8 millones de euros. El RE de 2013 incluye también 7,8 millones de euros por 9 meses de amortización de intangible derivado de la compra de Enterprise. La amortización anual por este concepto estará en torno a 10,6 millones de euros.

El proceso de integración se está desarrollando de acuerdo al calendario previsto. Las tres áreas principales de actuación han sido la definición y puesta en marcha de la nueva estructura organizativa, identificación de oportunidades en el área de compras y la identificación de nuevas oportunidades expandiendo los servicios prestados a otros clientes del grupo. Las sinergias generadas en el año derivadas de estas acciones ascienden a 6,9 millones de libras. Anualizadas, el volumen de sinergias es de 15,7 millones de libras, por delante del plan de integración, que se espera alcance los 40 millones de libras anuales en sinergias.

Excluido Enterprise, los contratos de Amey evolucionan de forma positiva frente a 2012, con ligero incremento en ventas (+0,8%) y crecimiento del RBE (+4,6%), por la mejora de la rentabilidad de los contratos en cartera.

El resultado de Amey de 2013 incluye un impacto positivo no recurrente de 6,7 millones de euros por compensaciones recibidas para la reparación de la planta de tratamiento de Cambridge, superiores a los costes incurridos. Este impacto positivo de 2013 es similar los 6,5 millones de euros de beneficio registrado en 2012 derivado del acuerdo con los fondos de pensiones de beneficio definido para limitar los derechos futuros de los partícipes.

Internacional

	dic-13	dic-12	Var (%)	Proforma (%)**
Ventas	72,0	23,7	204,3	204,3
RBE	7,6	1,4	n.s.	n.s.
Margen RBE	10,6%	5,8%		
RE	1,6	-0,4	n.s.	n.s.
Margen RE	2,2%	-1,5%		
RBE a % Ferrovial en sociedades PEE	2,1	0,0	n.s.	n.s.
Cartera	231,4	96,9	138,7	

**Proforma; excluye variación de tipo de cambio.

En esta nueva unidad de negocio se incluyen las actividades en países distintos a España y Reino Unido. El desglose de ventas por país es el siguiente: Chile (39,3 millones de euros), Portugal (24,8 millones de euros) y Polonia (6,3 millones de euros).

También se incluye en el área Internacional el negocio en Catar, si bien sus resultados se integran por equivalencia. Durante el año se han puesto en marcha tres contratos de mantenimiento de infraestructuras del aeropuerto de Doha. El volumen de cartera de estos contratos (no incluido en la cartera reportada, al integrarse por equivalencia) asciende a 169 millones de euros.

Cartera

La cartera de Servicios alcanza en diciembre un nuevo máximo histórico al situarse en 17.749 millones de euros, un 38,8% superior a diciembre de 2012.

Por áreas de negocio, en España la cartera pendiente de ejecución a diciembre se sitúa en 6.330 millones de euros, un 21,3% superior a 2012. En Reino Unido alcanza los 11.188 millones de euros, +53,4% frente a 2012, el crecimiento orgánico es del 19%. La cartera incorporada de Enterprise en el momento de la adquisición, marzo de 2013, fue de 2.538 millones de euros. Por último, la cartera de Internacional asciende a 231 millones de euros frente a 97 millones de euros en 2012. La cartera incorporada de Steel Ingeniería en el momento de la adquisición asciende a 46 millones de euros.

En el último trimestre las adjudicaciones han superado los 2.500 millones de euros, con importantes contratos en las tres áreas de negocio.

En España, entre las adjudicaciones del trimestre destacan la del contrato de mantenimiento de instalaciones, limpieza y gestión energética del Hospital de Valdecilla en Santander, por 567 millones de euros y un plazo de 20 años, el contrato de servicios de restauración y atención a bordo de trenes de larga distancia de Renfe (267 millones de euros, 4 años), y el contrato de limpieza de varios hospitales de Madrid (85 millones de euros, 3 años).

En Reino Unido, entre las adjudicaciones del trimestre destacan las del mantenimiento de redes de distribución de agua para las compañías; United Utilities (265 millones de euros, 5 años) y Severn Trent (206 millones de euros, 5 años), así como los contratos de mantenimiento de carreteras en el área de Cambridge (234 millones de euros, 5 años) y en el condado de Gloucester (171 millones de euros, 5 años).

Por último, en el área internacional destacan las adjudicaciones en Chile de dos contratos de mantenimiento en las minas de Radomiro Tomic (30 millones de euros, 5 años) y Gabriela Mistral (21 millones de euros, 5 años).

Actividad corporativa

Adquisición Enterprise

El 8 de abril se cerró la adquisición de la compañía británica Enterprise, tras la aprobación de las Autoridades Europeas de Competencia, por 473,9 millones de euros.

Enterprise es una de las principales empresas británicas de servicios a compañías industriales reguladas y al sector público. Ferrovial Servicios no sólo aumenta su volumen de negocio sino que amplía su oferta en determinadas áreas de negocio.

La integración de Enterprise en Amey generará sinergias de costes e ingresos que se estiman en torno a 40 millones de libras a partir de 2015.

Adquisición Steel

El 4 de marzo, Ferrovial Servicios cerró la adquisición del 70% de Steel Ingeniería, compañía especializada en servicios al sector minero en Chile, por 28,2 millones de euros, que incluye 8,2 millones de euros de deuda, lo que le permite entrar en este nuevo mercado.

Con esta adquisición, Ferrovial Servicios inicia sus operaciones en América Latina y sigue avanzando en su expansión internacional.

Venta PFIs Amey

En el mes de marzo, se cerró la venta al fondo de inversión holandés DIF del 40% de las sociedades que ejecutan proyectos a largo plazo bajo la modalidad PFI, por 37 millones de libras. Previo a esta venta, Amey tenía una participación del 50%, se integraban por puesta en equivalencia. Tras la venta Amey mantiene un 10% del capital estas sociedades y 100% de los contratos operativos. La plusvalía asciende a 20,5 millones de euros.

II.4 Construcción

	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	4.063,6	4.325,6	-6,1	-4,5
RBE	342,8	336,9	1,8	4,0
Margen RBE	8,4%	7,8%		
RE	314,5	298,4	5,4	7,8
Margen RE	7,7%	6,9%		
Cartera	7.867,1	8.699,4	-9,6	-7,1

La caída de las ventas (-4,5% en términos comparables), mantiene la dinámica de los últimos ejercicios; caída significativa de la actividad en España, compensada por el crecimiento en otros mercados internacionales, principalmente en EE.UU. La facturación internacional supuso el 76% de las ventas de la División.

Continúa el descenso de la actividad en Polonia, si bien modera la caída frente a los trimestres previos por la contracción realizada en el año en curso. Por otra parte, Webber presenta un importante crecimiento por la ejecución de las autopistas NTE y LBJ.

Budimex

	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	1.099,2	1.420,3	-22,6	-21,7
RBE	44,5	57,2	-22,2	-20,4
Margen RBE	4,1%	4,0%		
RE	37,8	45,1	-16,3	-14,3
Margen RE	3,4%	3,2%		
Cartera	1.044,0	1.193,9	-12,6	-11,0

Periodo marcado por la finalización de grandes proyectos, la contracción de la licitación pública en el ejercicio anterior y la mala climatología.

La cartera se sitúa en 1.044 millones de euros, lo que supone una reducción del 11% en términos homogéneos respecto a diciembre 2012, no obstante se ha producido un incremento en la contratación del 19%, destacando las adjudicaciones de proyectos como Tranvía interurbano de Gdansk y el tramo de la autovía A4 entre Krzyz y Debica.

El Gobierno polaco ha aprobado un primer plan de carreteras para el periodo 2014-2019 por un importe aproximado de 10.000 millones de euros, cuyas adjudicaciones comenzarán a primeros de 2014. Este plan tendrá un impacto positivo en la contratación.

El pasado 6 de noviembre, Budimex comunicó el acuerdo de venta de su filial Danwood por 57 millones de euros. Esta compañía ha aportado ventas por valor de 90 millones de euros y un RBE de 8 millones de euros.

Webber

	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	690,0	591,5	16,7	20,2
RBE	26,6	23,0	15,8	19,8
Margen RBE	3,9%	3,9%		
RE	19,6	17,7	10,4	14,3
Margen RE	2,8%	3,0%		
Cartera	1.094,6	1.288,3	-15,0	-11,2

Fuerte crecimiento de las ventas en moneda local (+20%), por la ejecución de las autopistas NTE y LBJ.

La cartera se reduce (-11% en moneda local) por la elevada ejecución de las autopistas NTE y LBJ, aun así destaca la contratación de proyectos de carreteras como la US-290, Denton, I-10 y la NTE 3A-3B.

Ferrovial Agromán

	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	2.274,5	2.313,9	-1,7	-0,1
RBE	271,7	256,7	5,8	8,1
Margen RBE	11,9%	11,1%		
RE	257,1	235,6	9,1	11,5
Margen RE	11,3%	10,2%		
Cartera	5.728,5	6.217,2	-7,9	-5,6

Las ventas (-0,1% en términos comparables) combinan la evolución del mercado español (-24%), donde se producen descensos especialmente significativos en obra civil, motivados por los recortes en la contratación de obra pública (-81% desde 2007). Estos recortes en el mercado español, son compensados por la positiva aportación de otros mercados internacionales, especialmente el de EE.UU., por las obras relacionadas con nuevas autopistas en Texas, así como por la aportación de proyectos en Reino Unido (Crossrail) y Canadá (407 East Extension).

La rentabilidad mejora respecto al año anterior, combinando los mejores márgenes generados en los proyectos internacionales y la liberación de provisiones por finalización de proyectos por valor de 73 millones de euros (135 millones en 2012) que no se ve compensada por el inicio de nuevos proyectos.

Cartera

	dic-13	dic-12	Var (%)
Obra civil	6.164,2	6.837,4	-9,8
Edif. Residencial	181,6	284,2	-36,1
Edif. No Residencial	768,2	867,2	-11,4
Industrial	753,1	710,6	6,0
Total	7.867,1	8.699,4	-9,6

La cartera se reduce respecto a diciembre de 2012 un 9,6% (-7,1% en términos comparables). La elevada ejecución de obra no ha sido compensada con la adjudicación de nuevos contratos, destacando NTE 3A3B, M8 en Reino Unido y Batinah highway en Omán.

La capacidad de desarrollar proyectos complejos, como las autopistas LBJ y NTE en Texas, está posicionando a Ferrovial en Estados Unidos como un referente en el mercado.

La cartera internacional asciende a 5.539 millones de euros, muy superior a la cartera doméstica (2.328 millones de euros, -12%). La cartera internacional supone el 70% del total.

Tras el acuerdo alcanzado respecto a las autopistas griegas se ha desconsolidado la cartera asociada a estos proyectos que asciende a 406 millones de euros.

II.5 Aeropuertos

La aportación de HAH al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial es de 296,6 millones de euros, incluye la plusvalía en la venta de Stansted (137,2 millones de euros). El resultado neto de la División incluye la plusvalía por la venta del 8,65% del capital de HAH al fondo británico USS (81,7 millones de euros). Cabe destacar que el resultado neto de la División excluidos efectos extraordinarios es positivo (71,8 millones de euros).

HAH.- Evolución del tráfico

En 2013 el número de pasajeros en los aeropuertos propiedad de HAH alcanzó los 84,9 millones de pasajeros, con un crecimiento del 3,3%. Heathrow ha incrementado un 3,4%, alcanzando la cifra record de 72,3 millones de pasajeros. Esta positiva evolución se produce por el incremento de los niveles de ocupación y por la entrada en operación de aviones de mayor tamaño. Los niveles de ocupación alcanzaron 76,4% vs 75,6% en 2012 y la media de asientos por vuelo se situó en 202,8 por avión por 197,3 en 2012. El incremento también incluye el impacto negativo que tuvo la celebración de los Juegos Olímpicos en 2012.

Por destinos, el tráfico europeo ha incrementado un 4,1% hasta alcanzar 34,7 millones de pasajeros. La adquisición de bmi por parte de British Airways contribuyó notablemente a la consecución de dichos resultados, ya que las antiguas rutas de bmi están consiguiendo unos niveles de ocupación en línea con los de British Airways. El tráfico doméstico creció un 4,2% hasta alcanzar 11,9 millones de pasajeros, este incremento se debe en parte al inicio por parte de Virgin Little Red de vuelos domésticos al inicio del verano.

El tráfico de largo recorrido creció un 2,3%, Asia pacífico incrementó un 5,3% hasta alcanzar 10,3 millones de pasajeros, motivado por nuevas rutas y frecuencias. El tráfico con Oriente Medio incrementó un 5,6% hasta alcanzar 6,3 millones de pasajeros, motivado por aviones de mayor tamaño y aumento del número de pasajeros en distintas aerolíneas.

Heathrow fue galardonado en la ACI Europe Awards, como "mejor aeropuerto de 2013" en la categoría de aeropuerto con más de 25 millones de pasajeros. Además, la T5 había sido anteriormente galardonada, por segundo año consecutivo, como la mejor terminal aeroportuaria del mundo por "Skytrax World Airports Awards".

Evolución del tráfico por destinos (Stansted excluido en ambos ejercicios):

	dic-13	dic-12	Var. (%)
Reino Unido	11,9	11,4	4,2%
Europa	34,7	33,3	4,1%
Larga distancia	38,3	37,4	2,3%
Total	84,9	82,2	3,3%

Tarifa

La subida de tarifas aeronáuticas máximas aplicables para los ejercicios regulatorios 2012/2013 y 2013/2014 entraron en vigor el 1 de abril de 2012 y 2013 respectivamente.

La tabla siguiente muestra el incremento de tarifas llevadas a cabo en Heathrow en abril de 2012 y abril de 2013, que soportan el crecimiento de las ventas en 2013:

	2013	2012	Regulación
Heathrow	+10,4%	+12,7%	RPI+7,5%

Libras	Tráfico (mn pasajeros)			Ventas			RBE			Margen RBE		
	dic-13	dic-12	Var.	dic-13	dic-12	Var.	dic-13	dic-12	Var.	dic-13	dic-12	Var. (pbs)
Heathrow	72,3	70,0	3,4%	2.361	2.112	11,8%	1.310	1.082	21,1%	55,5%	51,2%	427
Heathrow express				124	116	7,2%	73	67	9,5%	58,6%	57,4%	123
Central				-9	-25	-63,8%	-3	11	n.s.			
Total Heathrow				2.477	2.203	12,4%	1.380	1.159	19,0%	55,7%	52,6%	310
Glasgow	7,4	7,2	2,9%	91	87	4,7%	32	32	1,1%	35,2%	36,5%	-125
Aberdeen	3,5	3,4	3,8%	62	57	8,3%	25	21	21,1%	40,3%	36,1%	427
Southampton	1,7	1,7	1,7%	26	27	-2,5%	8	8	-11,4%	28,6%	31,5%	-286
Total No regulados	12,6	12,2	3,0%	179	171	4,8%	65	61	6,2%	36,0%	35,6%	48
Ajustes				-4	-12	n.s.	-4	2	n.s.			
Total HAH	84,9	82,2	3,3%	2.652	2.362	12,3%	1.441	1.223	17,9%	54,3%	51,8%	257

Cuenta de resultados

Libras	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	2.652,4	2.361,9	12,3	12,3
RBE	1.441,0	1.222,5	17,9	17,9
% RBE/Ventas	54,3%	51,8%		
Amortizaciones	516,6	543,5	-4,9	-4,9
RE	924,4	679,1	36,1	36,1
% RE/Ventas	34,8%	28,8%		
Resultado financiero	-760,6	-647,5	-17,5	10,7
Rtdo. antes de impuestos	163,6	32,5	n.s.	n.s.
Impuesto de sociedades	163,7	135,1	21,2	n.s.
Rtdo. Procedente actividades discontinuadas	451,3	192,0	135,0	-5,9
Resultado neto	778,6	359,6	116,5	n.s.
Aportación a Pta. equivalencia de Ferrovial (Euros)	296,6	222,7	33,2	n.s.

Crecimiento en ventas 12,3% y RBE 17,9%, como consecuencia del incremento de los ingresos aeronáuticos en un 17,9%, impulsados por el incremento de las tarifas (+12,7% desde abril 2012 y 10,4% desde abril 2013 en Heathrow) y el incremento del número de pasajeros (+3,4%); los ingresos comerciales aumentan un 5,9% y la partida de Otros ingresos un 3,1%. El RBE mejora un 17,9% consiguiendo un incremento del margen RBE a pesar del incremento de gastos de personal y de gastos generales.

El empeoramiento del resultado financiero respecto a diciembre de 2012 se produce, principalmente, por el deterioro en el valor de mercado de la cartera de derivados de Heathrow, principalmente los derivados de inflación (-148 millones de libras vs +109 millones de libras en 2012), sin impacto en caja, tras el incremento de la expectativa de inflación futura en Reino Unido respecto a diciembre 2012.

El impuesto de sociedades se ve afectado por la reducción de la tasa impositiva del 23% al 21%, en vigor desde el 1 de abril de 2014 y del 21% al 20% desde el 1 de abril de 2015, lo que ha provocado la reversión de impuestos diferidos.

El coste medio de la deuda externa de HAH se sitúa a final de año en el 6,1%, teniendo en cuenta todas las coberturas por tipo de interés, tipo de cambio e inflación.

Desglose de ingresos

Libras	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Aeronaut.	1.618,7	1.373,1	17,9%	17,9%
Comercial	543,3	512,9	5,9%	5,9%
Otros	490,4	475,8	3,1%	3,1%
TOTAL	2.652,4	2.361,9	12,3%	12,3%

Libras	Aeronaut.		Comercial		Otros	
	dic-13	Comp %	dic-13	Comp %	dic-13	Comp %
Heathrow	1.522,6	19,0	492,0	5,9	462,2	0,6
Glasgow	45,4	3,1	29,4	4,6	16,1	9,8
Aberdeen	34,7	5,7	12,9	12,5	14,5	11,3
Southampton	16,0	-3,2	7,7	-2,6	2,5	2,4
Ajustes y otros			1,3	-5,3	-4,9	-64,1
Total Aeropuertos	1.618,7	17,9	543,3	5,9	490,4	3,1

Los ingresos aeronáuticos incrementan un 19,0% en Heathrow, por la combinación del mayor tráfico (+3,4%) y los incrementos de tarifa en abril de 2012 (+12,7%) y 2013 (+10,4%). El ingreso aeronáutico medio por pasajero creció un 15,0% hasta 21,04 libras (2012: 18,29 libras). Además, desde el segundo trimestre del 2013 el crecimiento muestra una recuperación a través del "K factor" por el menor ingreso real de tarifas en el ejercicio 2011/12.

En Heathrow, el ingreso comercial aumentó +5,9%. El ingreso comercial neto por pasajero alcanzó 6,37 libras, lo que supone un incremento del 2,6%. El ingreso comercial neto por pasajero se vio afectado probablemente por la mayor proporción de tráfico europeo, que tradicionalmente ha tenido una menor propensión al gasto en el área comercial de Heathrow.

Aspectos regulatorios

Regulatory Asset Base (RAB)

El RAB en diciembre de 2013 alcanza los 14.585 millones de libras (13.471 millones en diciembre 2012), refleja la inversión realizada (1.300 millones de libras aproximadamente), el incremento de la inflación (370 millones de libras), compensado por la amortización del periodo (585 millones de libras) y una pequeña cuantía por ajustes y cambios de perímetro.

La cifra de RAB se utiliza para el cálculo de los niveles de apalancamiento del Grupo HAH.

Definición del desarrollo de Heathrow para los próximos 5 años

El 10 de enero de 2014, la CAA publicó su decisión final sobre las tarifas para el periodo 2014-2019; el incremento de tarifas anual se fija en RPI-1,5%, (RPI-1,2% ajustado a cinco años), que incluye un allowed return del 5,35% real antes de impuestos, con un plan de inversiones de 2.810 millones de libras (2.950 millones ajustado a cinco años). Las principales diferencias respecto a la propuesta anterior son el incremento del número de pasajeros en 5,7 millones y una reducción de 25 puntos básicos en el coste del capital. Además la duración del nuevo periodo

regulatorio se ha modificado a 4 años y nueve meses, para hacer coincidir el periodo regulatorio con el calendario financiero de Heathrow. Esta tarifa se aplicará en el periodo regulatorio que empieza el día 1 de abril de 2014. El periodo de apelación de esta decisión finaliza el 28 de marzo de 2014.

Comision Aeroportuaria

El Gobierno del Reino Unido ha creado una comisión aeroportuaria, dirigida por Sir Howard Davies, para determinar cómo mantener la posición del Reino Unido como un enlace internacional para la aviación. A la comisión se le ha encargado evaluar las distintas opciones para cubrir las necesidades de conectividad internacional del Reino Unido, recomendar la forma óptima de alcanzarlas y asegurar que es llevada a cabo de la forma más rápida y práctica.

El pasado 17 de julio, Heathrow remitió a la comisión tres opciones para la construcción de una tercera pista en Heathrow, al noroeste, al suroeste o al norte del actual aeropuerto.

El 17 de diciembre de 2013, la Comisión publicó un informe preliminar, donde indica que debería construirse al menos una nueva pista en el área suroeste para 2030 y considera que los tres proyectos más apropiados son; i) una nueva pista en Heathrow de 3.500 metros localizada al noroeste del aeropuerto, ii) ampliar la pista norte de Heathrow hasta alcanzar 6.000 metros y iii) una nueva pista en Gatwick al sur de la ya existente. La Comisión también recomendó medidas de corto plazo para mejorar el uso de la capacidad existente durante los próximos cinco años.

La pista noroeste en Heathrow incrementaría la capacidad, podría llegar a operar 740.000 vuelos (480.000 actualmente) y 130 millones de pasajeros al año (72 millones a día de hoy), lo que permitiría al Reino Unido competir con sus rivales internacionales y tener capacidad para el futuro, incluyendo la posibilidad de una cuarta pista en el futuro.

Una tercera pista en Heathrow se estima que podría estar operativa en 2026, con un coste estimado de 17.000 millones de libras, de los cuales, 11.000 millones de libras estarían relacionados con el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria. Los restantes 6.000 millones, incluyen 2.000 millones de inversión en las infraestructuras de acceso y 4.000 millones de inversión en medio ambiente y mejoras para los residentes en la zona, los cuales deben ser financiados por el Gobierno.

HAH se alegra de la inclusión de Heathrow dentro de las opciones de expansión de capacidad y está examinando en detalle del informe de la Comisión. Heathrow ha comenzado a trabajar con las autoridades locales, residentes y otras instituciones, para mejorar el proyecto de construir una nueva pista, incluyendo la primera encuesta pública que ha comenzado el 3 de febrero.

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

Deuda neta

<i>Millones de libras</i>	dic-13	dic-12	Var. (%)
<i>Senior loan facility</i>	496,5	587,7	-15,5%
Subordinada	753,8	717,0	5,1%
Grupo securitizado	11.136,0	11.315,2	-1,6%
Grupo no securitizado	325,3	337,2	-3,5%
Otros & ajustes	-28,9	-26,2	n.s.
Total	12.682,6	12.931,0	-1,9%

Dividendos

Durante 2013, HAH ha distribuido un importe de 555 millones de libras, incluyendo 300 millones de libras relacionados con la venta del aeropuerto de Stansted. En 2013 HAH ha pagado a sus accionistas un dividendo ordinario de 255 millones de libras, en 2012, pagó 240 millones de libras.

Desinversiones

Venta de Stansted

El proceso de venta se inició en agosto de 2012. El pasado 18 de enero de 2013 se anunció la venta del aeropuerto de Stansted a MAG (Manchester Airport Group), por un importe de 1.500 millones libras (Ebitda 2012 94 millones de libras, RAB 2012 1.343 millones de libras). El cierre de la operación se produjo el pasado 28 de febrero, generando unas plusvalías de 351,4 millones de libras (100%), (137,2 millones de euros en contribución al resultado neto de Ferrovial).

Venta del 8,65% de FGP Topco (cabecera de HAH)

Ferrovial, titular indirecto de un 33,65% de HAH alcanzó, el pasado 22 de octubre de 2013, un acuerdo con Universities Superannuation Scheme (USS), para la transmisión de una participación del 8,65% HAH por un precio de GBP 392 millones (EUR 461 millones).

La operación se cerró el pasado día 24 de octubre de 2013 con la recepción de los fondos. La plusvalía neta asciende a 81,7 millones de euros. La participación indirecta de Ferrovial en HAH pasa a ser de un 25%.

Ferrovial continúa siendo el mayor accionista de la compañía y su único socio industrial.

Emisiones de deuda realizadas por Heathrow

200 millones de libras, bonos index link clase A, con vencimientos a 18, 25 y 35 años, emisión realizada para un único inversor.

750 millones de libras, bonos de clase A, con vencimiento en 2046 y un cupón fijo anual del 4,625%, el más bajo de todas las emisiones realizadas por la compañía.

La transacción tuvo una sobresuscripción significativa y fue soportada por un amplio rango de inversores institucionales de calidad, predominantemente de Reino Unido. Dado lo anterior, el precio del bono se cerró holgadamente dentro de la horquilla de precios que se había indicado.

II.6 Cuenta de Resultados Consolidada

	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable	dic-13	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable	dic-12
CIFRA DE VENTAS	8.166		8.166	7.630		7.630
Otros ingresos de explotación	10		10	17		17
Total ingresos de explotación	8.176		8.176	7.647		7.647
Total gastos de explotación	7.242		7.242	6.720		6.720
RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN	934		934	927		927
Margen %	11,4%		11,4%	12,1%		12,1%
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	233		233	219		219
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN ANTES DE DETERIORO Y ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO	701		701	708		708
Margen %	8,6%		8,6%	9,3%		9,3%
Deterioros y enajenación de inmovilizado	108	18	126	115	-63	52
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN DESPUES DE DETERIORO Y ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO	809	18	827	823	-63	760
Margen %	9,9%		10,1%	10,8%		10,0%
RESULTADO FINANCIERO	-412	79	-333	-349	48	-301
Resultado financiero por financiación de proyectos de infraestructuras	-337		-337	-298		-298
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable y resto de resultado financiero proyectos	-7	7	0	-6	2	-4
Resultado financiero por financiación ex proyectos.	-53		-53	-32		-32
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable y resto de resultado financiero ex proyectos	-15	72	57	-13	46	33
Participación en beneficios de sociedades puesta en equivalencia	396	-21	375	214	60	275
RESULTADO CONSOLIDADO ANTES DE IMPUESTOS	793	76	869	688	45	733
Impuesto sobre beneficios	-127	-41	-168	-105	0	-106
RESULTADO PROCEDENTE DE ACTIVIDADES CONTINUADAS	666	35	701	583	45	628
Resultado neto operaciones discontinuadas						
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO	666	35	701	583	45	628
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	22	5	26	60	3	64
RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUÍDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE	688	39	727	643	49	692

Ventas

	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Construcción	4.063,6	4.325,6	-6,1	-4,5
Autopistas	429,0	381,4	12,5	13,0
Servicios	3.656,3	2.895,0	26,3	29,3
Otros	17,6	28,3	n.s.	n.s.
Total	8.166,5	7.630,3	7,0	9,0

Resultado bruto de explotación

	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Construcción	342,8	336,9	1,8	4,0
Autopistas	276,3	271,6	1,7	2,9
Servicios	321,5	313,4	2,6	15,0
Otros	-6,3	4,6	n.s.	n.s.
Total	934,3	926,6	0,8	4,8

Amortizaciones

Aumentan respecto al mismo periodo del año anterior (+6,7% en términos homogéneos) hasta situarse en 233 millones de euros.

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

	dic-13	dic-12	Var (%)	Comparable (%)
Construcción	314,5	298,4	5,4	7,8
Autopistas	201,7	204,4	-1,3	-0,1
Servicios	194,7	203,1	-4,1	14,5
Otros	-10,0	1,9	n.s.	n.s.
Total	700,9	707,9	-1,0	4,0

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

Deterioros y enajenación de inmovilizado

Este epígrafe incluye, principalmente, plusvalías por venta de distintos activos; la compañía Danwood propiedad de Budimex (46 millones de euros), joint ventures de Amey (20 millones de euros) y la venta de un 8,65% de HAH a USS (40 millones de euros).

Resultado financiero

	dic-13	dic-12	Var (%)
Resultado financiero por financiación de proyectos de infraestructuras	-337,2	-297,9	-13,2
Resultado financiero por financiación ex proyectos.	-52,6	-32,0	-64,3
Rdo. fro. por financiación	-389,8	-329,9	-18,2
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable y resto de resultado financiero proyectos	0,1	-3,7	n.s.
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable y resto de resultado financiero ex proyectos	57,1	32,6	n.s.
Rdo. fro. por derivados y otros	57,3	28,9	n.s.
Resultado Financiero	-332,5	-301,0	-10,5

El resultado financiero aumenta un 10,5%, combinando:

El resultado financiero por financiación aumenta un 18%. Principalmente por el incremento del gasto financiero en proyectos de infraestructuras, por el mayor nivel de deuda asociado principalmente a los proyectos que entran en explotación (SH-130). El resto de sociedades también incrementa su gasto financiero, principalmente por la amortización acelerada de las comisiones de originación de los préstamos bancarios cancelados con las emisiones de bonos (16 millones de euros).

La evolución del resultado financiero por derivados y otros, está determinado por el impacto de la evolución positiva de la cotización de Ferrovial en los contratos de derivados que cubren los planes de retribución vinculados a la acción.

Resultados por puesta en equivalencia

	dic-13	dic-12	Var (%)
Construcción	-1,2	-1,4	-18,5
Servicios	14,2	10,8	31,2
Autopistas	65,2	42,4	53,8
Aeropuertos	296,6	222,7	33,2
Total	374,8	274,5	36,5

Las sociedades consolidadas por puesta en equivalencia aportan 375 millones de euros neto de impuestos (274 millones de euros en 2012), destacando la aportación de la autopista 407ETR (65 millones de euros) y de HAH (297 millones de euros), esta última incluye la plusvalía por la venta de Stansted (137 millones de euros).

Impuestos

La tasa impositiva efectiva, excluidos los resultados por puesta en equivalencia, se sitúa en el 34,0%.

Resultado neto

El Resultado neto sitúa en 727 millones de euros (692 millones de euros en 2012).

II.7 Balance de situación y otras magnitudes

	dic-13	dic-12
Activo no corriente	17.142	16.660
Fondo de comercio de consolidación	1.893	1.487
Activos intangibles	229	116
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	7.639	6.755
Inversiones inmobiliarias	37	35
Inmovilizado material	483	506
Inversiones en sociedades asociadas	3.562	4.322
Activos Financieros no corrientes	1.810	1.674
Cuentas a cobrar Proyectos de infraestructuras	1.341	1.334
Activos Financieros disponibles para la venta	1	1
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	317	148
Resto de cuentas a cobrar	152	192
Impuestos Diferidos	1.344	1.608
Derivados financieros a valor razonable	144	158
Activo corriente	5.678	5.570
Activos clasificados como mantenidos para la venta	2	2
Existencias	325	394
Clientes y otras cuentas a cobrar	2.202	2.198
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	1.635	1.642
Otros deudores	470	436
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	98	120
Tesorería e inversiones financieras temporales	3.130	2.967
Sociedades proyectos de infraestructuras	279	237
Caja restringida	41	25
Resto de tesorería y equivalentes	238	212
Resto de sociedades	2.851	2.730
Derivados financieros a valor razonable.	18	8
TOTAL ACTIVO	22.820	22.230
Patrimonio neto	6.074	5.780
Patrimonio neto atribuido a los accionistas	5.719	5.660
Patrimonio neto atribuido a los socios externos	355	121
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	503	356
Pasivos no corrientes	11.230	11.117
Provisiones para pensiones	107	105
Otras provisiones	1.350	1.166
Deuda financiera	7.496	6.996
Deuda financiera proyectos de infraestructuras	6.403	5.825
Deuda financiera resto de sociedades	1.093	1.171
Otras deudas	208	203
Impuestos diferidos	1.117	1.080
Derivados financieros a valor razonable	952	1.567
Pasivos corrientes	5.013	4.976
Deuda financiera.	1.303	1.229
Deuda financiera proyectos de infraestructuras.	1.228	1.168
Deuda financiera resto de sociedades.	75	61
Derivados financieros a valor razonable.	67	65
Deudas por operaciones de tráfico	3.254	3.267
Acreedores comerciales	2.665	2.645
Pasivos por impuestos sobre sociedades	60	75
Otras deudas no comerciales	528	547
Provisiones para operaciones de tráfico	389	415
TOTAL PASIVO	22.820	22.230

Deuda neta consolidada

La posición neta de tesorería excluidos proyectos de infraestructura se sitúa en 1.663 millones de euros (1.484 millones de euros en diciembre 2012).

Esta evolución incluye la adquisición de la sociedad británica Enterprise en el mes de abril, por valor de 474 millones de euros, junto con inversiones adicionales por valor de 280 millones de euros, desinversiones por valor de 564 millones de euros y pago de dividendos por importe de 523 millones de euros.

Estos efectos se han visto compensados con los dividendos recibidos de los proyectos, por un importe de 489 millones de euros, (219 millones de euros de Aeropuertos, 242 millones de euros de Autopistas y 28 millones de Servicios) y por la generación de caja de las distintas Unidades de negocio.

La deuda neta de proyectos se sitúa en 7.015 millones de euros. La variación está motivada, principalmente por la inversión en las autopistas en construcción en Estados Unidos.

Esta deuda neta incluye 1.526 millones de euros de deuda neta relacionada con autopistas en construcción (NTE, LBJ y NTE 3A3B). También incluye 1.143 millones de euros relacionados con las autopistas radiales (R4 y OLR) que han solicitado el concurso de acreedores.

La deuda neta del Grupo se sitúa en 5.352 millones de euros.

	dic-13	dic-12
PNT sin proyectos infraestructura	1.663,5	1.483,5
Autopistas	-6.697,8	-6.238,1
Resto	-317,5	-356,5
PNT proyectos infraestructura	-7.015,4	-6.594,6
Posición neta de tesorería total	-5.351,9	-5.111,1

Rating corporativo

El pasado mes de agosto de 2011, las agencias de calificación financiera Standard&Poor's y Fitch, emitieron por primera vez su opinión sobre la calificación financiera de Ferrovial; en ambos casos dentro de la categoría de "Grado de inversión".

Standard&Poor's mejoró el rating de Ferrovial de BBB- a BBB el pasado 9 de mayo.

Agencia	Calificación	Perspectiva
S&P	BBB	Estable
FITCH	BBB-	Estable

Dividendo 2013

El Consejo de Administración de la Sociedad, en su reunión celebrada el 28 de octubre de 2013, ha acordado distribuir a cuenta del dividendo del ejercicio 2013 el importe bruto de 0,40 euros por acción.

El pago de la citada cantidad se efectuó el 10 de diciembre de 2013.

Se prevé que el dividendo complementario que el Consejo de Administración proponga para su aprobación a la Junta General Ordinaria de Accionistas de 2014 sea de un importe bruto entre 0,25 y 0,30 euros por acción.

Emisión de bonos corporativos

En 2013 Ferrovial ha realizado dos emisiones de bonos corporativos.

En enero se realizó la emisión inaugural que tuvo una gran acogida en el mercado, la sobresuscripción fue de 11 veces. La emisión, por un importe de 500 millones de euros, se realizó a 5 años y se cerró a un precio de 240 puntos básicos sobre midswap, con un cupón del 3,375%.

El 28 de mayo se ha realizado una segunda emisión, de nuevo hubo un elevado interés la sobresuscripción alcanzó las 6 veces. La emisión, por un importe de 500 millones de euros, se realizó a 8 años y se cerró a un precio de 200 puntos básicos sobre midswap, con un cupón del 3,375%.

En ambos casos, los fondos obtenidos se han destinado a la amortización anticipada de deuda corporativa.

Con estas emisiones Ferrovial ha conseguido optimizar el calendario de vencimientos de deuda corporativa, reducir su coste y eliminar prácticamente en su totalidad la deuda bancaria.

Año	Vencimientos Deuda corporativa
2014	53
2015	43
2016	20
2017	11
2018	501
2019	3
2020	0
2021 - 2030	506
2031 - 2050	3

II.8 Flujo de caja consolidado

	dic-13	Flujo de caja excluidas sociedades concesionarias	Flujo de caja sociedades concesionarias	Eliminaciones	Flujo de caja consolidado
RBE		569	365		934
Cobro de dividendos		489		-24	465
Fondo maniobra		39	-59		-20
Flujo operaciones sin IS		1.097	306		1.379
Pago de impuestos		-48	-34		-82
Flujo operaciones		1.048	272	-24	1.296
Inversión		-754	-704	152	-1.307
Desinversión		564			564
Flujo de inversión		-191	-704	152	-743
Flujo de actividad		858	-433	128	553
Flujo de intereses		-44	-286		-330
Flujo de capital procedente de socios externos		0	269	-152	117
Pago dividendos		-523	-26	24	-525
Variación tipo de cambio		-47	151		104
Salida perímetro/mantenido vta./Pta. Equivalencia		-15			-15
Otros mov. de deuda (no flujo)		-49	-97		-146
Flujo de financiación		-678	12	-128	-794
Variación PNT		180	-421		-241
Posición neta inicial		1.484	-6.595		-5.111
Posición neta final		1.663	-7.015		-5.352

	dic-12	Flujo de caja excluidas sociedades concesionarias	Flujo de caja sociedades concesionarias	Eliminaciones	Flujo de caja consolidado
RBE		569	358		927
Cobro de dividendos		387		-24	363
Fondo maniobra		-12	-44		-56
Flujo operaciones sin IS		944	314	-24	1.234
Pago de impuestos		-30	-19		-50
Flujo operaciones		914	295	-24	1.184
Inversión		-320	-798	168	-949
Desinversión		893			893
Flujo de inversión		573	-798	168	-56
Flujo de actividad		1.486	-503	145	1.128
Flujo de intereses		-33	-286	0	-318
Flujo de capital procedente de socios externos		0	303	-168	135
Pago dividendos		-826	-25	24	-827
Variación tipo de cambio		6	56		62
Salida perímetro/mantenido vta./Pta. Equivalencia					
Otros mov. de deuda (no flujo)		-57	-63		-120
Flujo de financiación		-909	-14	-145	-1.068
Variación PNT		577	-517	0	60
Posición neta inicial		907	-6.077		-5.171
Posición neta final		1.484	-6.595	0	-5.111

Flujo de Caja Excluidos Proyectos de Infraestructuras

Flujo de operaciones

La evolución del flujo de operaciones excluidos los proyectos de Infraestructuras por segmentos de negocio en 2013 respecto a 2012 se muestra en la siguiente tabla:

Flujo de operaciones	dic-13	dic-12
Construcción	304	100
Servicios	359	495
Dividendos Autopistas	242	220
Dividendos Aeropuertos	219	145
Otros	-27	-16
Flujo de operaciones sin impuestos	1.097	944
Pago Impuesto de sociedades	-48	-30
Total	1.048	914

El ejercicio 2013 incluye cobros recibidos dentro del plan de pago a proveedores por un total de 129 millones de euros, principalmente en Servicios. En el ejercicio 2012 se incluyen los cobros recibidos por un total de 688 millones de euros (499 millones en la división de Servicios y 189 millones en Construcción) dentro del Plan de pago a proveedores en función del Real decreto 4/2012. En la partida "Otros" se incluye el flujo de operaciones de correspondiente a Corporación, las matrices de Aeropuertos y Autopistas.

A continuación, se muestra un detalle por negocios del flujo de Construcción y Servicios:

Construcción	dic-13	dic-12
RBE	329	324
Liquidación y regularización de provisiones por finalización de obras (no caja)	-73	-135
RBE Ajustado	256	189
Variación descuento de factoring	12	-86
Fondo de maniobra ex Budimex	23	114
Fondo de maniobra Budimex	13	-116
Flujo operaciones sin IS	304	100

Servicios	dic-13	dic-12
RBE	264	273
Cobro de dividendos	28	22
Variación descuento de factoring	0	-65
Pago de Pensiones Reino Unido	-17	-22
Fondo de maniobra Reino Unido	-6	-27
Fondo de maniobra ex Reino Unido	91	314
Flujo operaciones sin IS	359	495

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

	España	Reino Unido	Resto Servicios	SERVICIOS
RBE	133	122	8	264
Dividendos y otras devoluciones	15	13	0	28
Pago de pensiones	0	-17	0	-17
Var. fondo de maniobra	91	-6	0	84
F. de operaciones sin impuestos	239	112	8	359

En Autopistas, se incluye dentro del flujo de operaciones de 2013 un importe de 242 millones de euros procedente de dividendos y devoluciones de fondos propios de las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras de autopistas, cuyo detalle queda reflejado en la tabla adjunta.

Dividendos y devoluciones de capital	dic-13	dic-12
ETR 407	217	198
Autopistas irlandesas	10	14
Autopistas portuguesas	10	7
Autopistas griegas	3	0
Autopistas Españolas	1	1
Resto	0	0
Total	242	220

Flujo de inversión

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

	dic-13	Inversión	Desinversión	Flujo de inversión
Construcción		-35	60	25
Servicios		-579	51	-528
Autopistas		-135	0	-135
Aeropuertos		0	453	452
Otros		-5	0	-5
Total		-754	564	-191

	dic-12	Inversión	Desinversión	Flujo de inversión
Construcción		-33	7	-26
Servicios		-109	-6	-115
Autopistas		-173	0	-173
Aeropuertos		0	876	876
Otros		-5	16	11
Total		-320	893	573

En el flujo de inversión destacan las adquisiciones en Servicios de la compañía británica Enterprise, por un importe de 474 millones de euros, y de la sociedad chilena Steel Ingeniería, por un importe de 28 millones de euros; así como las ampliaciones de capital en Autopistas, la inversión en capital realizada en los proyectos de infraestructuras (autopistas americanas en construcción) y en Servicios (proyectos en Amey); y por otro lado, la inversión en inmovilizado material, principalmente en Servicios España.

Inversión en capital Autopistas	dic-13	dic-12
LBJ	-68	-65
NTE	-41	-39
NTE 3A&B	-13	0
SH-130	-13	-62
Autopistas españolas	0	-6
Total	-135	-173

Informe de gestión 2013

Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

En cuanto a las desinversiones de 2013, destaca Aeropuertos, por la venta del 8,65% de HAH por valor de 455,2 millones de euros en octubre de 2013, que se ve compensada por el pago realizado en 2012 de los costes asociados a desinversiones de años anteriores de HAH (2,5 millones de euros). En Servicios, la venta del 40% de las JV's de Amey por 43,8 millones de euros y la desinversión de Ecocat y Ctrasa por 7,4 millones de euros. Adicionalmente en diciembre de 2013, Construcción, a través de su filial Budimex, realizó la venta de la sociedad Danwood por un importe de 56,1 millones de euros.

Flujo de financiación

Dentro del flujo de financiación, se consignan como flujo de dividendos los pagos por este concepto tanto a los accionistas de Ferrovial (512 millones de euros) como a los minoritarios de Budimex (11 millones de euros).

Respecto a los dividendos pagados a los accionistas de Ferrovial, en enero de 2013 se realizó el pago por las retenciones realizadas a los accionistas por la distribución de dividendos realizada en diciembre de 2012, cifra que ascendió a 85 millones de euros. El pasado 23 de mayo se realizó el pago del dividendo complementario correspondiente a 2012, (0,25 céntimos por acción). El 10 de diciembre se ha realizado el pago del dividendo a cuenta correspondiente a 2013 (0,40 céntimos por acción).

Adicionalmente, destaca el pago neto de cobro de los intereses del año (-44 millones de euros), junto con el impacto del tipo de cambio (-47 millones de euros), que tiene su origen en la caja operativa de los negocios fuera de la zona euro y en posiciones en divisa mantenidas como operaciones de cobertura de parte de las inversiones futuras, así como otros movimientos de deuda no flujo (-51 millones de euros), donde se incluyen los movimientos contables de la deuda que no afectan al flujo, principalmente intereses devengados no pagados.

Flujo de Proyectos de Infraestructuras

Flujo de operaciones

En cuanto al flujo de operaciones de las sociedades titulares de proyectos de Infraestructuras concesionarias, se recoge básicamente la entrada de fondos de aquellas sociedades que se encuentran en explotación, si bien incluye también las devoluciones y pagos de IVA correspondientes a aquéllas que se encuentran en fase de construcción. A continuación se muestra un cuadro en el que se desglosa el flujo de operaciones de proyectos de Infraestructuras.

	dic-13	dic-12
Autopistas	215	210
Resto	57	85
Flujo de operaciones	272	295

Flujo de inversiones

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

Flujo de Inversión	dic-13	dic-12
LBJ	-419	-378
North Tarrant Express	-219	-206
North Tarrant Express 3A3B	-45	0
SH-130	-5	-169
Autopistas portuguesas	-4	-12
Autopistas españolas	-3	-5
Chicago	-2	-4
Resto	0	0
Total Autopistas	-699	-774
Resto	-5	-24
Total proyectos	-704	-798

Flujo de financiación

En el flujo de financiación se recogen los pagos de dividendos y devoluciones de fondos propios realizados por las sociedades concesionarias a sus accionistas, así como los desembolsos de ampliaciones de capital recibidos por estas sociedades. Estos importes corresponden en el caso de concesionarias que consolidan en Grupo por integración global, al 100% de las cantidades desembolsadas y recibidas por las sociedades concesionarias, independientemente de cuál sea el porcentaje de participación que el Grupo mantiene sobre las mismas. No se incluye ningún dividendo o devolución de Fondos Propios de las sociedades que se integran por puesta en equivalencia.

El flujo de intereses corresponde a los intereses pagados por las sociedades concesionarias, así como otras comisiones y costes en estrecha relación con la obtención de financiación. El flujo por estos conceptos se corresponde con el gasto por intereses relativos al periodo, así como cualquier otro concepto que supone una variación directa de la deuda neta del periodo. Este importe no coincide con el resultado por financiación que aparece en la cuenta de pérdidas y ganancias, fundamentalmente por las diferencias existentes entre el devengo y el pago de intereses.

Flujo de intereses	dic-13	dic-12
Autopistas España	-64	-75
Autopistas EE.UU.	-137	-127
Autopistas Portugal	-41	-38
Resto autopistas	-15	-16
Total autopistas	-257	-256
Resto	-29	-30
Total	-286	-286

Adicionalmente, se incluye en el flujo de financiación el impacto que la variación del tipo de cambio ha tenido en la deuda nominada en moneda extranjera, que en 2013 ha sido positivo por 151 millones de euros, derivado fundamentalmente de la depreciación del dólar americano respecto al euro, lo que ha tenido un impacto significativo en la deuda neta de las autopistas americanas.

Finalmente, en la partida "Resto otros movimientos de deuda no flujo" se incluyen aquellos conceptos que suponen una variación de deuda contable, pero que no implican movimiento real de caja, como es el caso de intereses devengados no pagados, etc.

III. Gobierno Corporativo

De acuerdo con la legislación mercantil, el Informe Anual de Gobierno Corporativo forma parte de este informe de gestión. Dicho documento ha sido formulado por el Consejo de Administración y enviado a la Comisión Nacional del Mercado de Valores junto con el texto de este Informe de Gestión. Dicho documento desarrolla en detalle todos los componentes del Gobierno Corporativo de Ferrovial.

Sin perjuicio de lo anterior, a continuación se resumen los valores en los que se basa el gobierno corporativo de Ferrovial y sus elementos más destacables.

El gobierno corporativo de Ferrovial se fundamenta en tres valores: eficiencia, integridad y transparencia. Los tres son esenciales para transmitir confianza, gestionar posibles riesgos y generar valor creciente para los accionistas.

Del gobierno corporativo de Ferrovial cabe destacar los siguientes elementos:

- El Consejo de Administración está compuesto por **12 miembros, de los cuales la mitad son independientes, incluyendo un Consejero Coordinador (Lead Director)**, que realiza una contribución esencial al funcionamiento del órgano, canalizando las preocupaciones que le puedan transmitir los Consejeros Externos.
- **Los Consejeros son reelegidos cada tres años, frente al máximo de seis que marca la ley.** Esto permite que los accionistas validen cada poco tiempo su gestión.
- **La Comisión de Nombramientos y Retribuciones está formada únicamente por Consejeros independientes** y en ella, al igual que en la Comisión de Auditoría y Control, no hay Consejeros ejecutivos.
- La **Comisión de Auditoría y Control supervisa el proceso de elaboración de la información financiera, así como la eficacia de los sistemas de control interno de la Sociedad**, entre otras funciones. De manera voluntaria, Ferrovial elabora un informe con los resultados de las actividades de esta Comisión, que se presenta como Anexo I al presente documento, para que los accionistas puedan juzgar la creación de valor por parte de la misma.
- Por último, **Ferrovial analiza regularmente las mejores prácticas y normativa de buen gobierno en el ámbito nacional e internacional y valora su incorporación.** En el ejercicio 2013 cabe destacar, en particular, el incremento notable de la cantidad y calidad de la información puesta a disposición de los inversores.

IV. Retribuciones del Consejo de Administración y de la Alta Dirección

La información sobre las retribuciones al Consejo y la Alta Dirección se encuentra detallada en la Nota 29 de la Memoria de las cuentas anuales del ejercicio 2013, así como en el Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros.

A continuación se describen los criterios que se utilizan en Ferrovial para establecer las remuneraciones de los Consejeros Ejecutivos y de los miembros de la Alta Dirección:

- La retribución se compone de un componente fijo y de un componente variable, siendo el componente variable muy significativo.
- La retribución variable anual está vinculada en parte a la consecución de los objetivos corporativos del año. Estos objetivos son tanto de carácter cuantitativo, como cualitativo, estando los primeros ligados a la consecución de un determinado nivel de resultados del Grupo, materializado en determinadas métricas como, por ejemplo, Flujo de Caja, Resultado Bruto de Explotación, Resultado de Explotación, Resultado Neto etc., que reflejan las magnitudes prioritarias en la estrategia de Ferrovial.
- La retribución variable a largo plazo tiene por objeto el fomento de la fidelidad, la permanencia y la alineación con los objetivos a largo plazo de la compañía.

Dicho objetivo se cubre principalmente mediante la participación periódica en planes vinculados a la acción ligados a la consecución de determinadas métricas de rentabilidad, actualmente de entrega de acciones (y, con anterioridad, de opciones sobre acciones, de carácter oneroso para el beneficiario), sin que la implantación de estos planes conlleve ampliaciones de capital.

Respecto a los planes de incentivos a largo plazo, la entrega dependerá de la permanencia en la compañía durante un plazo de tres años (salvo circunstancias especiales) y de la obtención durante este periodo de maduración de unas tasas calculadas en función, por un lado, del flujo de actividad, por otro, de la relación entre el resultado bruto de explotación y los activos netos productivos y, para el plan 2013, también del retorno total para el accionista en relación con un grupo de comparación.

Se muestran a continuación la retribución percibida por los consejeros ejecutivos durante el 2013:

(Importes en miles de euros)					2013
RETRIBUCIONES CONSEJEROS EJECUTIVOS	Retribución Fija	Retribución Variable	Planes vinculados a acciones	Otros (*)	Total 2013
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	1.175	2.063	1.875	5	5.118
Joaquín Ayuso García	0	0	1.038	38	1.076
Iñigo Meirás Amusco	970	1.854	1.994	3	4.821
TOTAL	2.145	3.917	4.907	46	11.015

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

Por su parte, el importe devengado conjuntamente durante el ejercicio 2013 para el resto de los miembros de la Alta Dirección (miembros del Comité Dirección, Director de Auditoría Interna, Director de Comunicación y Responsabilidad Corporativa, Directora de Estrategia Corporativa) ha sido el siguiente:

RETRIBUCIONES DE LA ALTA DIRECCIÓN	(miles de euros)
	2013
Retribución fija	4.404
Retribución variable	5.165
Planes vinculados a acciones	8.101
Otros (*)	42
TOTAL	17.712

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

V. Medio ambiente ¹

La sostenibilidad ambiental es clave en la estrategia de Ferrovial. La compañía considera que retos globales como el cambio climático, la crisis energética o la pérdida de biodiversidad no solo deben abordarse con responsabilidad, como corresponde a una empresa global, sino que también pueden convertirse en una fuente de nuevas actividades de negocio.

Compromiso y estrategia

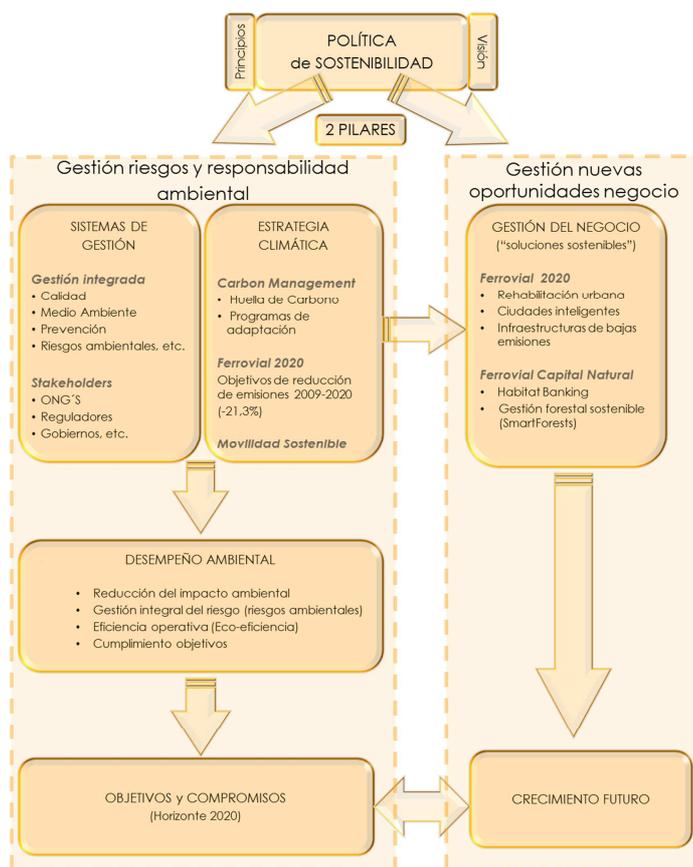
Ferrovial se ha comprometido con la reducción progresiva del impacto ambiental de sus actividades en todo el mundo, manteniendo un enfoque preventivo que permita gestionar de manera eficiente los riesgos ambientales. Este compromiso global se materializa en otros más específicos, orientados a medio y largo plazo, entre los cuáles ocupa una posición preponderante la

¹ Los datos numéricos presentados en este apartado son provisionales, informándose de los datos definitivos en el Informe Anual de Responsabilidad Social Corporativa de 2013, que la compañía edita con ocasión de la celebración de la Junta General de Accionistas.

reducción de la huella de carbono del Grupo en todas las actividades a escala global.

La estrategia ambiental de Ferrovial está enfocada en dos prioridades:

1. Gestión de los riesgos y la responsabilidad ambiental
2. Gestión nuevas oportunidades de negocio



Hitos 2013

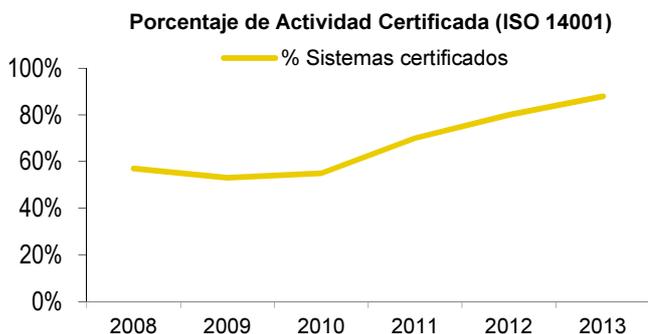
A continuación se describen los principales hechos que han tenido lugar durante el 2013 en relación a cada una de las dos prioridades estratégicas:

1. Gestión de los riesgos y la responsabilidad ambiental

1.1 Certificación ambiental

Todas las áreas de negocio de Ferrovial tienen implantados sistemas de gestión ambiental que superan los requisitos de la norma ISO 14001 y el Reglamento del sistema comunitario de gestión ambiental de la UE EMAS. Cuando así lo valoran los grupos de interés (clientes, gobiernos y otros), estos sistemas se someten a certificación por tercera parte. En 2013, el porcentaje de actividad amparada por sistemas certificados se incrementó

un 10% respecto a 2012, hasta alcanzar el **88%** de las ventas totales del grupo a escala global.



Ferrovial ha sido pionera en el desarrollo de sistemas de análisis y gestión de los riesgos ambientales, así como en la implementación de los requisitos de la Directiva Europea de Responsabilidad Ambiental. Estos sistemas tienen su base en un continuo seguimiento de los centros de producción: en 2013 se llevaron a cabo **1.582** auditorías internas de calidad y medio ambiente (un 22% más que en 2012), en un total de **700** centros. Ello ha permitido a la compañía, entre otras cosas, reducir prácticamente a cero el nivel de infracciones de la normativa ambiental: durante el último año, las sanciones impuestas por esta índole se redujeron hasta **8.115€**². Esta actividad de seguimiento se complementa con visitas de asesoría técnica llevadas a cabo por los servicios centrales; en 2013 tuvieron lugar más de **2.100** visitas de esta naturaleza.

1.2 La anticipación a las tendencias regulatorias, basada en una relación estrecha y de mutuo beneficio con los legisladores y reguladores

Ferrovial participa de forma activa en procesos regulatorios y legislativos, aportando su experiencia y el conocimiento técnico sobre las materias objeto de regulación. Ello permite anticipar los impactos sobre las distintas áreas de negocio, así como aprovechar las oportunidades que una legislación ambiental exigente ofrece para empresas de vanguardia.

1.3 La relación fluida y colaborativa con los grupos de interés relevantes en el ámbito de la sostenibilidad

Ferrovial mantiene relaciones próximas y estables con los portavoces de la sociedad civil y los principales grupos ecologistas, buscando puntos de encuentro para la colaboración y el beneficio mutuo a largo plazo (p.e. WWF, Global Trade Forest, SEO-BirdLife, etc). Asimismo, se preocupa de mantener una relación fluida y muy proactiva con analistas e inversores, respondiendo a los asuntos claves de la agenda global para el desarrollo sostenible, lo que ha permitido mantenernos durante **12 años consecutivos** en los índices mundial y europeo de DJSI (Dow Jones Sustainability Index), y liderar el Carbon

² Menos de un 0,0001% de la facturación anual; en su práctica totalidad en España y, en general, derivadas de aspectos formales en procesos de autorización administrativa.

Disclosure Project en los sectores donde está presente (**99 puntos sobre 100**, en CDLI -Carbon Disclosure Leadership Index-, y rating **"A"** en CPLI -Carbon Performance Leadership Index), pasando asimismo a formar parte del selectivo CDP's Global Supply Chain.

1.4 Una gestión proactiva de la huella de carbono

El programa "*Ferrovial 2020*" se inició en 2010 con el objeto de profundizar en el conocimiento de los riesgos y oportunidades vinculados al cambio climático, destacando no solo los potenciales impactos sobre los activos de la compañía en zonas sensibles (a través del "*Plan Adapta*", una experiencia pionera desarrollada en colaboración con la Oficina de Cambio Climático del Gobierno de España), sino también los derivados de las tendencias regulatorias y las oportunidades que estas tendencias encierran (ver más adelante). El programa "*Ferrovial Movilidad*", centrado en la reducción de las emisiones derivadas del transporte de las personas que trabajan en la compañía, así como de los usuarios que utilizan las infraestructuras gestionadas en todo el mundo, coadyuva a reducir el impacto climático de las actividades de Ferrovial.

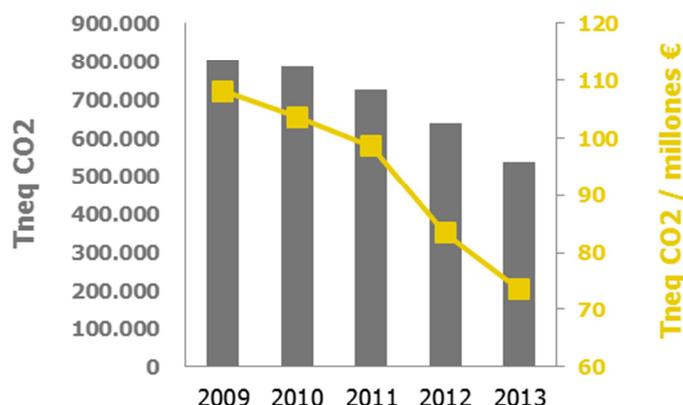
Desde 2008 se calcula la huella de Carbono de Ferrovial, actualmente con un alcance del 100% de las actividades a escala global tanto para las emisiones directas (scope 1), como indirectas (scopes 2 y 3). El cómputo de las emisiones se somete a una verificación externa con carácter anual. Asimismo, se han establecido compromisos a largo plazo: **-21,3%** de reducción de las emisiones en el horizonte 2020, sobre el año base 2009³.

En el período 2009-2013 Ferrovial redujo su huella de carbono en **-31,9%**⁴. Descontado el efecto de la crisis económica y su impacto en las actividades de construcción y servicios en España (especialmente por la menor gestión de residuos; las emisiones difusas de los vertederos constituyen más del 18% de las emisiones totales del Grupo), la reducción sería equivalente al **-14,8%** en este período, lo que sitúa la tendencia en un nivel de cumplimiento del **-28%** en 2020.

³ En términos de intensidad de carbono, esto es, según el ratio [emisiones en Toneq de CO₂ / ingresos en millones de euros]

⁴ Cifras provisionales, pendientes de la incorporación de Amey (UK) y la recientemente adquirida Enterprise. Sometidos a una posterior verificación externa y ajustes finales. Medidas en términos de intensidad de carbono, esto es, según el ratio [emisiones en Toneq de CO₂ / ingresos en millones de euros]

Evolución de las emisiones GEI

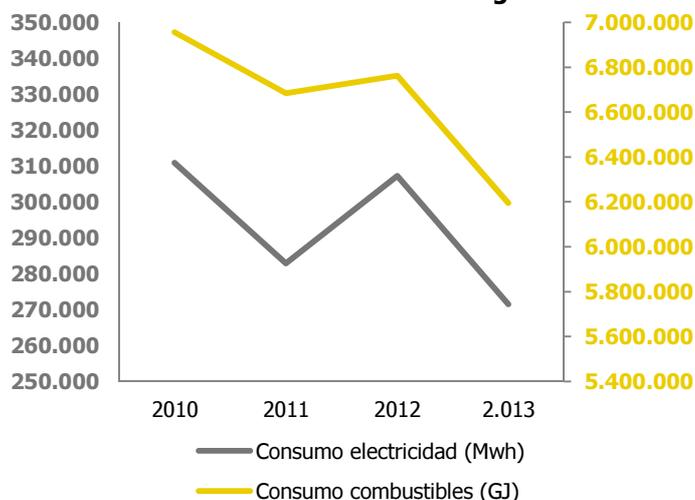


1.5 La eco-eficiencia y la eficiencia energética como instrumentos para la reducción de los impactos de forma económicamente viable.

La eficiencia en el uso de la energía y los recursos naturales, así como la reducción de emisiones y vertidos, son una prioridad en los centros de producción, pero también una fuente para la innovación y el desarrollo de soluciones que después Ferrovial puede ofrecer a sus clientes y usuarios.

En 2013 los centros de producción generaron 768.102 m3 de residuos no peligrosos, en línea con el año anterior. La producción de residuos peligrosos e industriales se redujo a 1.372 ton (muy inferior a la de 2012, en gran medida por la excepcionalidad de ciertos contratos de Amey en Reino Unido). Por otra parte, y en consonancia con la estrategia de cambio climático, el consumo de combustible en fuentes estacionarias y móviles se redujo un **8,7%** respecto de 2012, alcanzando un total de 1.713.901 MWh, y la compra de electricidad un **11,6%** (271.463 MWh).

Evolución de los consumos energéticos



En 2013, Ferrovial invirtió en torno a **52 millones de euros** en infraestructura y tecnologías ambientales, directamente

relacionadas con la eficiencia en el uso de recursos, así como con la reducción de impactos y la contaminación.

1.6 Una visión proactiva de la conservación de la biodiversidad

El programa "Ferrovial, Capital Natural" se inició en 2010 con el objeto de profundizar en nuevas fórmulas para medir el impacto de las actividades de la compañía sobre la biodiversidad y mejorar la corrección de estos impactos, así como para estudiar nuevas oportunidades vinculadas a la conservación del capital natural. Como parte de este programa estratégico, Ferrovial firmó en 2013 el Pacto Empresa y Biodiversidad con el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente del Gobierno de España.

Ferrovial es consciente del impacto de algunas de sus actividades en el medio natural. En este sentido, la compañía se ha propuesto como objetivo para el año 2016, desarrollar un esquema de evaluación cuantitativa del impacto sobre el capital natural, que alcance como mínimo el 100% de la actividad de Construcción e Infraestructuras, donde estos impactos son más relevantes. Asimismo, se han desarrollado fórmulas innovadoras para mitigar estos efectos en dichas áreas de negocio, aprovechando los avances técnicos y científicos que la compañía ha promovido, desde hace más de una década, en el ámbito de la restauración ecológica de infraestructuras.

Por último, durante 2013 se ha profundizado en la compensación de los daños sobre la biodiversidad que no pueden mitigarse in situ, después de agotar las medidas de evitación y restauración de hábitats, mediante mecanismos de *offsetting* (fundamentalmente en EE.UU.).

2. Gestión nuevas oportunidades de negocio

En los últimos años Ferrovial ha fortalecido sus capacidades para ofrecer servicios e infraestructuras que respondan a retos globales como el cambio climático, la crisis energética o la pérdida de biodiversidad. La finalidad en este ámbito es crear valor a largo plazo, contribuyendo a que Ferrovial sea considerada como un socio estratégico de los gobiernos en los países donde operamos, ofreciendo alternativas que les ayudan a cumplir sus objetivos globales en materia de medio ambiente.

En este proceso se han consolidado modelos de negocio inspirados por los principales retos ambientales: servicios de eficiencia energética, *Ciudades Inteligentes*, producción de energía eléctrica a partir de biogás, etc. Asimismo, se ha iniciado el desarrollo de otros nuevos, como la renovación de viviendas y edificios de terciario a gran escala, con criterios de eficiencia energética; en este sentido, Ferrovial ha liderado la influencia del sector para el desarrollo de un marco legal que facilite estos proyectos a gran escala, en el marco de la plataforma GTR (Grupo de Trabajo por la Rehabilitación; <http://www.qbce.es/gtr>).

Por último, en el ámbito del programa "Ferrovial, Capital Natural", se ha profundizado tanto en la generación de conocimiento como en el análisis del papel que la compañía debe jugar en la conservación del capital natural, en colaboración con el CI3 (Centro de Infraestructuras Inteligentes), el Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT) y otros centros de investigación. En el contexto de este programa, se ha desarrollado el proyecto *SmartForest*, un modelo de negocio que, bajo determinadas condiciones, permitiría financiar la conservación de la biodiversidad con capital privado. En este modelo, que integra los servicios energéticos con la gestión forestal sostenible, Ferrovial trabaja conjuntamente con FSC (Forest Stewardship Council).

VI. Innovación ⁵

Compromiso y estrategia

Ferrovial considera la innovación una herramienta estratégica para dar respuesta a los desafíos globales a los que se enfrenta el mundo de las infraestructuras. En este sentido, la actividad de innovación de Ferrovial se centra en **desarrollar tecnologías aplicadas a la construcción de infraestructuras, el transporte, los servicios municipales, el agua, la eficiencia energética y la sostenibilidad medioambiental**, con el fin de resolver la gestión de operaciones complejas y ofrecer soluciones diferenciales para los clientes.

La estrategia de innovación se desarrolla a través de un modelo de innovación abierta que, mediante un ecosistema de socios formado por empresas, administraciones públicas, universidades y emprendedores, permite enriquecer el proceso de innovación gracias al intercambio con el exterior.

La estrategia de innovación abarca tres niveles:

1. Un **gobierno** común para establecer el modelo de innovación abierta y abordar los desafíos y oportunidades.
2. Una **comunidad** de innovación que busca identificar a las personas relevantes y habilitar un clima cultural adecuado.
3. Los **recursos** necesarios para el desarrollo, como información, financiación, ecosistema y programas que soportan el modelo.

El gobierno de la innovación se ejecuta a través del Grupo Global de Innovación que, presidido por el Director General de Sistemas e Innovación, cuenta con representantes de todas las líneas de negocio de la compañía a través de sus Directores de

Innovación junto con funciones clave de Recursos Humanos, y cuya responsabilidad es desarrollar la estrategia de innovación, coordinar programas globales, compartir información sobre proyectos singulares y mejores prácticas y contribuir al afianzamiento de la cultura de innovación.

Ferrovial ha diseñado un **programa de actuación orientado a fomentar una cultura de innovación** en toda la organización que facilite la identificación e implantación de soluciones innovadoras para los negocios y clientes a través de los recursos y centros existentes y de acuerdo a la estrategia y áreas prioritarias identificadas. Dicho programa consta de actuaciones como son la organización de jornadas de innovación para los directivos, la revisión de la competencia de innovación en las políticas de recursos humanos (selección, evaluación, desarrollo y compensación), la formación en creatividad, innovación y emprendimiento, y la puesta en marcha de premios de innovación para empleados (*Ferrovial Innovation Awards*).

Entre los **recursos** empleados en el desarrollo de la estrategia de innovación cabe destacar:

- El Centro de Innovación de Infraestructuras Inteligentes (CI3) basado en el modelo de "Triple Hélice" (industria - Ferrovial-, academia -Universidad de Alcalá-, y administración pública -Junta de Comunidades de Castilla La-Mancha) para el desarrollo de tecnologías de información aplicadas a la gestión de infraestructuras.
- Los departamentos de I+D+i especializados en agua (depuración de aguas residuales urbanas e industriales, y desalación mediante ósmosis inversa) y en la gestión de residuos (procesos en depósitos controlados, tratamiento de lixiviados, y valorización material y energética de residuos).
- Los centros de competencia internos dedicados a la gestión de activos, los sistemas inteligentes de transporte, las ciudades, el medio ambiente y las infraestructuras, cuyo objetivo es optimizar la gestión de sus procesos a través de mejores prácticas y la implantación de soluciones innovadoras.
- Las oficinas técnicas en las distintas unidades de negocio para el diseño y desarrollo de nuevas tecnologías y procesos.
- Los acuerdos con las más de 30 universidades y centros tecnológicos buscando el conocimiento especializado, y en particular el convenio con el Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT) centrado en la investigación en la eficiencia energética de las infraestructuras.
- La colaboración en programas de desarrollo de proyectos emprendedores como el IBM Smartcamp, Pasion>ie, o Spain Startup con el objetivo de identificar el talento, descubrir nuevas y mejores maneras de competir y llevarlas al mercado.

En síntesis, los principios de la estrategia de innovación son:

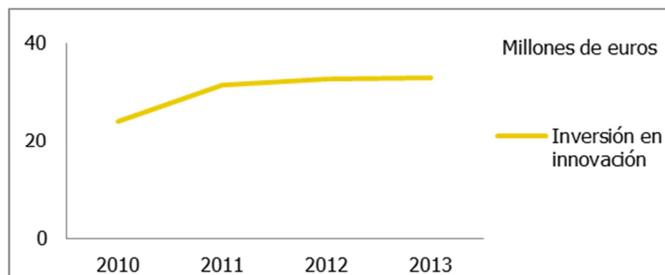
- Orientación a clientes, y énfasis en la implantación de soluciones.
- Foco en las áreas prioritarias de innovación definidas.

⁵ Los datos numéricos presentados en este apartado son provisionales, informándose de los datos definitivos en el Informe Anual de Responsabilidad Social Corporativa de 2013, que la compañía edita con ocasión de la celebración de la Junta General de Accionistas.

- Fomento de una cultura de innovación entre los empleados.
- Creación y desarrollo de un ecosistema de innovación abierta.
- Mejora constante del proceso de innovación.

Hitos 2013

Durante 2013 Ferrovial gestionó una inversión total en innovación de 32,9 millones de euros, en línea con el año anterior.



A continuación se describen los principales proyectos del año en los que han participado las diferentes áreas de negocios:

Construcción

Ferrovial Agromán ha liderado en 2013 el proyecto **SOFIA** consiste en el desarrollo de un sistema de control y monitorización de infraestructuras desarrollado en el contexto del Programa INNPACTO, financiado parcialmente por el Ministerio de Economía y Competitividad (MINECO). La plataforma integra la información proveniente de sistemas sensores inalámbricos heterogéneos y permite el proceso y análisis en tiempo real de los datos registrados, con el fin de contribuir a la optimización de la operación de infraestructuras. El objetivo de Ferrovial Agromán en este proyecto es ser capaz de ofrecer a sus clientes el valor añadido de incluir la inteligencia de las infraestructuras en la fase de diseño y construcción, de manera que dichas infraestructuras dispongan del equipamiento necesario para su gestión inteligente como un elemento más, integrado durante la construcción de las mismas. Las pruebas de campo se han realizado durante 2013, fundamentalmente en varios puntos de la autopista Terrassa-Manresa al Norte de Barcelona, explotada por la concesionaria AUTEMA. En esta localización se han instalado sensores de control de calidad del aire, sensores acústicos, sensores de control de fisuras del hormigón y sensores de conteo y clasificación de vehículos, y cámaras para el control de pasos de fauna.

En el área de las "Smart Cities" cabe destacar el proyecto **CIUDAD2020** que promueve el diseño de un nuevo paradigma de ciudad, basado en cinco aspectos: la ciudad conectada al internet del futuro, la eficiencia energética, la movilidad y transporte sostenibles, el medio ambiente y el comportamiento del ciudadano ante los retos de los Objetivos 20-20-20 para los próximos años, que son: Reducción de un 20% de emisiones, producción de un 20% de energía renovable y mejora de un 20% de la eficiencia energética. Ferrovial Agromán es responsable del

paquete de trabajo de eficiencia energética y participa en los de transporte y medio ambiente con la colaboración de CI3 de Ferrovial, la Universidad de Alcalá y el Centro de Domótica Integral de la UPM (CeDIInt). Durante el año 2013, CIUDAD2020 la actividad del proyecto ha llegado a su fase decisiva: se han definido los primeros servicios de energía, transporte y medio ambiente, se han realizado las primeras pruebas de los dispositivos diseñados, e incluso de algunos servicios, en entornos reales de experimentación, se ha avanzado en la definición de la arquitectura del sistema y se ha presentado en varios foros, como el congreso Greencities y Sostenibilidad en Málaga, obteniendo el apoyo de las ciudades de Santander, Málaga y Zaragoza.

Autopistas

El proyecto más relevante para el negocio de las autopistas que se ha estado desarrollando durante 2013 es **SATELISE®**, un prototipo de plataforma tecnológica que facilita una nueva forma de pago de peaje en autopistas y autovías, mediante una aplicación para terminales móviles y servicios GPS en teléfonos inteligentes, habilitando además servicios interactivos de valor añadido entre el usuario y el titular u operador de la infraestructura. El sistema habilita la aplicación de tarifas más ajustadas para el usuario, dado que permite cobrar por el número exacto de kilómetros recorridos, y es una alternativa más barata a la instalación de infraestructura de pódicos. En 2013 se han desarrollado nuevas funciones del sistema que permiten perfeccionar sus prestaciones y se han realizado pruebas en entornos exigentes. La fiabilidad de la plataforma software **SATELISE®** ha sido probada ya en más de 10.000 tránsitos realizados hasta la fecha. En los próximos meses se prevé implantar proyectos pilotos en concesiones de autopistas de CINTRA bajo condiciones reales de tráfico y facturación.

Servicios

Respecto a los proyectos en colaboración con el Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT), durante 2013 se terminaron las fases de investigación de los proyectos **City Lights**, encaminado a obtener un mapa lumínico rápido y preciso del alumbrado urbano, y **Building Scanning**, que ha desarrollado una plataforma móvil para recoger y analizar las imágenes de los edificios y poder determinar los principales puntos de interés para la rehabilitación. Ambos prototipos han despertado un elevado interés por lo que Ferrovial Servicios ha apostado por su industrialización, etapa que comenzó a finales del 2013 y que ha sido encomendada a CI3 de Ferrovial como centro experto. El ahorro energético esperado es de más del 20% en servicios integrados.

En el ámbito de la eficiencia energética se enmarca **TEDS4BEE** (Test of Digital Services for Buildings Energy Efficiency), un proyecto colaborativo europeo liderado por Ferrovial Servicios en el cual participan CI3 de Ferrovial como coordinador técnico, Amey como líder del clúster del Reino Unido, FBSerwis en Polonia y otros ocho socios pertenecientes a seis países europeos. Su

objetivo es adaptar, desplegar y validar en 16 edificios públicos europeos el Servicio Digital **EMMOS** (Energy Management and Monitoring Operational System). EMMOS permite recoger, almacenar y analizar datos de consumo energético así como otros que afectan a dicho consumo. EMMOS es una aplicación propiedad de Ferrovial desarrollada por un equipo multidisciplinar que incluye a Ferrovial Servicios, Amey, Ferrovial Corporación y CI3. Las adaptaciones ya han sido llevadas a cabo y el despliegue a nivel europeo del Servicio Digital en los edificios ya ha comenzado. En el apartado de reconocimientos, TEDS4BEE, la plataforma EnerTIC para la eficiencia energética mediante el uso de las TICS, entregó a EMMOS el premio al mejor proyecto innovador en la categoría de Smart Building.

Aeropuertos

Dentro de la unidad de negocio de Aeropuertos, **PowerFloor**, el proyecto ganador de la primera edición de los Ferrovial Innovation Awards ha pasado las fases de evaluación y diseño y será próximamente instalado en la T3 del aeropuerto de Heathrow. El sistema aprovecha el paso de los pasajeros en un pasillo (18 metros) para la generación de energía y, a través de su representación gráfica, mejorar la experiencia del usuario.

VII. Capital humano

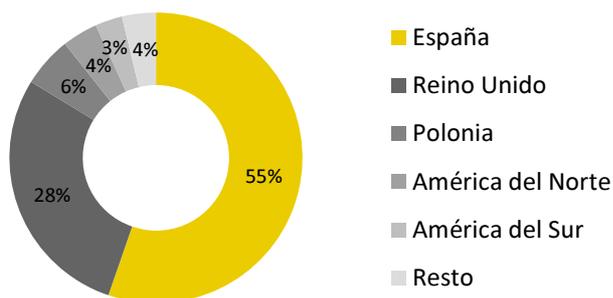
Estrategia

Ferrovial tiene como compromiso con sus empleados el desarrollo de un modelo integrador que garantice la fortaleza de los distintos negocios y potencie las capacidades de sus profesionales.

La **combinación de talento y compromiso** de los profesionales de Ferrovial constituye uno de los pilares de su éxito como líder mundial en la gestión de infraestructuras. Y por ello, **fomentar el desarrollo profesional** de todas las personas que conforman la compañía, junto con la **gestión transversal del talento y la internacionalización del perfil de nuestros empleados**, constituyen sus prioridades estratégicas, en un marco que garantice **la igualdad de oportunidades sobre la base del mérito**.

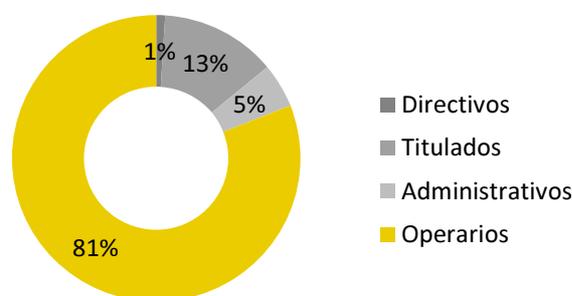
Características de la plantilla

Ferrovial cuenta a cierre de 2013 con **una plantilla de 66.088 empleados**. La plantilla tiene una edad media de 43,18 años con una antigüedad de 8,89 años en la empresa. El 45% desempeña su actividad fuera de España. La distribución por países es la siguiente:



El 16% de los empleados tiene jornada parcial. En relación a la tipología de contrato, el 82% es contrato indefinido.

Distribución por categoría profesional:



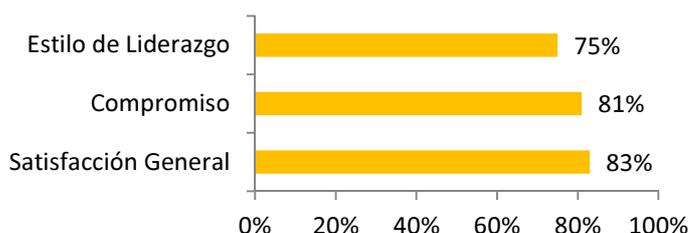
Hitos 2013

A continuación se describen los principales hechos en los que se han materializado las cuatro prioridades estratégicas en la gestión del capital humano:

- Respecto al **compromiso con los empleados**, los principales hitos del año en los que se materializan las anteriores prioridades estratégicas son los siguientes:
 - Por cuarto año consecutivo, **Ferrovial** ha conseguido la **certificación Top Employers (empleador de referencia)**, que otorga anualmente CRF Institute. La certificación de Top Employers avala que la compañía ha puesto en marcha políticas y procesos que garantizan la atracción y retención del mejor talento, promoviendo al mismo tiempo un buen clima laboral. En España, la compañía ha recibido el **Randstad Award 2013**, que reconoce a la compañía como una de las tres empresas más atractivas para trabajar dentro del sector de las infraestructuras.
 - El 77% de los empleados que han cumplimentado la encuesta de clima, recomendarían Ferrovial como una buena empresa para trabajar, lo que significa que **8 de cada 10 empleados recomendaría Ferrovial como una buena empresa para trabajar**. Este dato viene respaldado por el incremento del 27% en las

candidaturas recibidas en este ejercicio, 319.727 candidaturas, para las 5.299 publicaciones de ofertas.

- En 2013 se ha consolidado la Encuesta de **Clima Laboral** como una palanca para la gestión del compromiso de nuestros empleados. El alcance de la encuesta es de 14.042 profesionales y la participación ha sido del 52%. El porcentaje medio de respuestas favorables de las personas encuestadas ha sido del 70%. A continuación se exponen tres dimensiones analizadas con su el porcentaje de satisfacción alcanzado:



Del análisis de los resultados se han presentado 177 iniciativas enfocadas, entre otras, a la mejora de los procesos de promoción, la transversalidad del conocimiento y la internacionalización del talento.

2. La Compañía además de pulsar la opinión de sus trabajadores a través de la Encuesta de Clima, **facilita las herramientas y los canales adecuados para fomentar el intercambio del conocimiento y el desarrollo profesional.**

- La **Universidad Corporativa de Ferrovial** es un claro exponente y referente como vía para generar valor a nuestros profesionales y a la Organización en su conjunto desde sus inicios en el año 2007. El carácter internacional y los programas realizados con las principales escuelas de negocio hacen destacable este proyecto, por sus aulas han pasado este año cerca de 3.000 participantes, de los cuales aproximadamente el 10% provienen de fuera de España. Las aproximadamente 52.000 horas de formación transversal y en competencias directivas que se imparte en la Universidad Corporativa se complementan con la inversión de formación técnica que realiza cada división y filial alcanzando un total de más 1.200.000 horas.
- Este año con el objetivo de facilitar nuevos canales de intercambio del conocimiento y adaptándose a los cambios en la forma de relacionarse y trabajar de nuestros empleados, se ha puesto en marcha la red social interna de trabajo, denominada COFFEE (Collaboration for Ferrovial Employees). Este **espacio de colaboración permite conectar a los profesionales de Ferrovial, compartir experiencias profesionales y generar vínculos entre los empleados.** En su primer año, se han producido

253.997 visitas con 2.889 participantes y 2.936 publicaciones.

3. Entre las prioridades de la compañía está la **gestión transversal del talento y la internacionalización del perfil de nuestros empleados** y para ello Ferrovial está trabajando en mecanismos de identificación de profesionales con potencial para ofrecerles oportunidades de desarrollo enfocado a través de formación, movilidad, el mentoring, etc.

- Ferrovial ha alcanzado la consolidación del proceso de **evaluación 360° Feedback** dirigido al colectivo directivo y a los profesionales con reporte directo al colectivo directivo. Este proceso es bienal y este año se ha realizado al Comité de Dirección que recibe una media de 15 evaluaciones entre su superior, pares y colaboradores.
- El **proceso de evaluación y desarrollo** estandarizado por la Dirección de Desarrollo, tiene un alcance de 5.060 empleados. Los resultados de esta edición han alcanzado una media 76,3 sobre 100, lo que representa una mejora de dos puntos sobre lo anterior suponiendo un claro ejemplo del esfuerzo de inversión de desarrollo realizado por la organización; y ha permitido identificar en torno a 2.000 acciones de desarrollo y en torno a 7.000 cursos de formación.
- Revisión del talento de más de 700 personas con resultado de 264 sucesores identificados para 133 posiciones directivas analizadas**

Uno de los procesos más diferenciadores y garante de la adecuada cobertura de vacantes en posiciones clave de la compañía es el **Plan de sucesiones**. El objetivo de este plan es asegurar que la organización cuenta con los profesionales con las competencias necesarias y en el momento preciso para dar respuesta a posibles vacantes entre los miembros del equipo directivo. En el año 2013 se han analizado 133 posiciones directivas, con una revisión del talento de más de 700 personas, que ha dado como resultado la identificación de 264 sucesores con los que se trabaja de forma enfocada con el objetivo de desarrollar los valores, competencias, conocimientos y experiencias para que el sucesor identificado pueda asumir la posición directiva con éxito. Uno de los aspectos más relevantes es la transversalidad de las candidaturas entre divisiones, que ha sido de un 28,4%, 4 puntos sobre la edición anterior.

- Para posiciones no directivas, la compañía cuenta con **Programas de Identificación de Talento**, con el objetivo de crear cantera e identificar aquellos profesionales con mayor potencial, para, a través de un plan de desarrollo específico, potenciar su desarrollo con el objetivo de contar con profesionales que puedan dar

respuesta a las necesidades de negocio presentes y futuras. Por este programa han pasado desde su lanzamiento más de 500 profesionales.

4. Ferrovial mantiene un compromiso, tal y como se establece en el Código de Ética Empresarial, de establecer las condiciones que aseguren que todos los empleados disfrutarán **de iguales oportunidades para el desarrollo de su carrera profesional sobre la base del mérito**. Este compromiso viene respaldado por los siguientes hechos:

- Ferrovial ha obtenido el **Distintivo de Igualdad para la Empresa a Ferrovial S.A. vigente hasta el ejercicio 2016**.
- Dentro del **plan de Igualdad** de la compañía firmado con los máximos organismos de las representantes sindicales de los sectores en los que opera la compañía, y con una vigencia de 5 años, se recogen 17 medidas que se han ido implantando desde su aprobación. Entre ellas destacan las medidas contenidas en el **Plan Concilia**, como la ampliación del descanso por maternidad de dos semanas más a lo recogido en la legislación española, flexibilidad horaria y períodos sabáticos ajustados a las necesidades de la plantilla.
- El **porcentaje de mujeres en la compañía es del 28,2%**. Del total del colectivo directivo el 14% son mujeres. Se adjunta gráfico con la distribución de género por negocio.

	2013		Porcentaje de mujeres
Corporación	340	0,51%	41,8%
Construcción	12.066	18,26%	12,5%
Autopistas	916	1,39%	32,1%
Aeropuertos	30	0,05%	33,3%
Servicios	52.705	79,75%	31,7%
Inmobiliaria	31	0,05%	35,5%
Total	66.088	100,00%	28,2%

- La **representación femenina en los órganos de gobierno de Ferrovial**, entendidos éstos como el Consejo de Administración y el colectivo formado por el Comités de Dirección y Direcciones Corporativas es del **12%**.

VIII. Principales riesgos e incertidumbres

Ferrovial está expuesta a una diversidad de factores de riesgos inherentes, derivados de los países en los que desarrolla su actividad y de la naturaleza de los sectores en los que opera. Para su gestión, se dispone de un proceso de identificación y valoración de riesgos, denominado **Ferrovial Risk Management (FRM)**, supervisado por el Consejo y el Comité de

Dirección e implantado en todas las líneas de negocio. Este proceso permite anticipar los riesgos para, una vez analizados y valorados en función de su posible impacto y probabilidad de ocurrencia, tomar las medidas de gestión y de aseguramiento más idóneas atendiendo a la naturaleza y ubicación del riesgo.



En el apartado E del Informe Anual de Gobierno Corporativo se detallan los principales riesgos materializados en el ejercicio y las circunstancias que los han motivado.

Los principales riesgos objeto de seguimiento y gestión por el proceso FRM son, entre otros, los siguientes:

VIII.1 Riesgos estratégicos

Se analizan los factores de riesgo relacionados con el mercado y el entorno en el que cada negocio se desenvuelve; los que pudieran derivarse del marco regulatorio vigente, de las alianzas con socios y los asociados a la organización de la compañía y a la relación con los agentes externos. Así, se presta especial atención a los siguientes riesgos:

Riesgos regulatorios: Especialmente las actividades de Aeropuertos y Autopistas están sujetas a una regulación más o menos exhaustiva en función del país en el que se desarrolla la actividad. La regulación puede afectar tanto a los ingresos del negocio como a la forma de gestionar los activos, en el caso concreto de los aeropuertos británicos regulados la administración establece el régimen tarifario por quinuenos.

En este sentido, existe una constante vigilancia de los procesos regulatorios que afectan a estas actividades tratando no sólo de gestionar los posibles factores de riesgo, sino también aprovechar las oportunidades de negocio que pudieran derivarse de los nuevos marcos reguladores.

Riesgo país: Se presta especial atención a los riesgos económicos, jurídicos y sociales relacionados con los países en los que se ubican las inversiones, especialmente al riesgo de

rescate de concesiones de infraestructuras sin contraprestación económica y al riesgo de desprotección jurídica de los derechos legales y contractuales de la compañía.

A este respecto, la estrategia de Ferrovial se desarrolla principalmente en países del área OCDE, donde se consideran estables y solventes las condiciones políticas y socioeconómicas, así como las garantías jurídicas. Así, más del 90% de la actividad de la compañía se concentra en Reino Unido, España, Estados Unidos, Polonia y Canadá.

Igualmente, un detallado análisis de los riesgos relacionados con el país en el que se va a ubicar una inversión, permite mitigar los riesgos detectados mediante las oportunas cláusulas contractuales que garantizan la inversión realizada.

Por otro lado, las Direcciones corporativas y las áreas de negocio mantienen permanente contacto con los grupos de interés del entorno en el que se opera, al objeto de atender a sus expectativas y anticipar cambios que pudieran afectar a las inversiones de la compañía.

Riesgos de mercado: Se presta especial atención a los riesgos relacionados con:

- Reducciones de la demanda de los bienes y servicios que Ferrovial suministra, ya sea por contracción de la capacidad financiera de los clientes públicos y privados o por cambios en la demanda derivados de factores sociales o políticos. Así, la reducción de la capacidad económica de la población puede impactar negativamente sobre los tráficos de la actividad de autopistas.
- Entorno competitivo en los mercados objetivo. La contracción del mercado de construcción y gestión de infraestructuras en los países del sur de Europa, principalmente a consecuencia de las restricciones presupuestarias de las administraciones públicas, ha provocado un movimiento de las empresas competidoras hacia mercados con mayor estabilidad financiera y capacidad de inversión, en los que Ferrovial compete. Esta circunstancia puede incrementar el número de competidores en estos mercados y, por tanto, la presión sobre los precios ofertados.

Las Direcciones de desarrollo de negocio de las diferentes líneas de actividad están enfocadas a la búsqueda constante de nuevos mercados en los que explotar las ventajas competitivas de la compañía con las suficientes garantías de seguridad y estabilidad.

En el punto VIII.4 "Riesgos Financieros" se detallan las medidas de seguimiento y control de los riesgos de mercado relacionados con el tipo de cambio, tipo de interés, inflación y renta variable.

VIII.2 Riesgos operativos

Siguiendo la cadena de valor de cada negocio, se analiza la posible aparición de riesgos asociados a los procesos de venta, cobro y relación con los clientes; de compra, pago y relación con

proveedores; y a los diferentes tipos de activos y factores de producción. Entre todos estos riesgos potenciales, se presta especial atención, entre otros, a:

Riesgos de calidad: Riesgos relacionados con deficiencias o retrasos en la prestación de servicios suministrados a clientes y usuarios.

Todas las áreas de negocio tienen implantados sistemas de gestión de la calidad. A través de estos sistemas se lleva a cabo un seguimiento continuo de los indicadores clave, que miden los niveles de calidad de la obra entregada (Construcción) o del servicio prestado al usuario (Servicios, Autopistas y Aeropuertos) con el objeto de establecer medidas preventivas y actuaciones tempranas que reduzcan la probabilidad de que se materialice el riesgo.

Riesgos medioambientales: Riesgos derivados de actuaciones que pudieran impactar significativamente en el medio ambiente, principalmente como resultado de la ejecución de obras, la gestión o tratamiento de residuos, la operación de infraestructuras de transporte y la prestación de otros servicios. Se considera un riesgo especialmente relevante en las actividades de Servicios (fundamentalmente en las instalaciones de gestión de residuos) y, en menor medida, en Aeropuertos y en Autopistas.

Existen procedimientos específicos para gestión del riesgo ambiental implantados en las áreas de negocio, orientados hacia la identificación y evaluación de los riesgos más relevantes, su gestión, mitigación (aseguramiento si procede) y control.

Riesgos derivados de accidentes y de eventos catastróficos: Responsabilidades derivadas de los daños a terceros que se pudieran ocasionar durante la ejecución de los proyectos de construcción o a consecuencia del mal estado de las infraestructuras gestionadas por Ferrovial.

A este respecto, todas las áreas de negocio tienen implantados sistemas de seguridad que permiten la monitorización constante del nivel de servicio de las infraestructuras y acometer las oportunas medidas de prevención si fuera necesario.

Por otro lado, el Departamento Corporativo de Seguros mantiene un programa de Responsabilidad Civil con coberturas y límites indemnizatorios adecuados a la evaluación de este riesgo para cubrir posibles responsabilidades derivadas de accidentes que pudieran causar daños a terceros o al entorno, así como en los supuestos de atentados terroristas o sabotajes a las instalaciones e infraestructuras gestionadas por la compañía.

Daños físicos en infraestructuras promovidas o gestionadas por Ferrovial debidos a catástrofes naturales: Cada negocio, en función de su ubicación geográfica y su exposición al riesgo de sufrir eventos naturales catastróficos, prepara planes de contingencia destinados a evitar/minimizar daños a personas y al entorno, y al mantenimiento de la operatividad de la infraestructura afectada. Por otro lado, existen

coberturas de Daños a las Infraestructuras y de Pérdida de Beneficios causados por catástrofes naturales u otros eventos de menor intensidad.

VIII.3 Riesgos de cumplimiento

Se analizan los de eventuales riesgos asociados con el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la legislación aplicable, los contratos con terceros y las obligaciones autoimpuestas por las compañías, fundamentalmente a través de sus códigos éticos y de conducta.

Riesgos derivados del incumplimiento de las obligaciones contractuales

En el desarrollo de sus actividades, Ferrovial está expuesta al riesgo inherente de incumplimiento de alguna de sus obligaciones contractuales con sus clientes, entidades financieras, proveedores, empleados etc. Alguna de las cuales pudiera derivar en un procedimiento judicial contra la compañía o en la pérdida de alguno de sus proyectos.

El proceso de gestión de riesgos permite identificar y valorar los riesgos de incumplimiento contractual que pudieran derivar en un procedimiento judicial contra la compañía, permitiendo tomar las medidas correctoras oportunas para mitigar el riesgo o en su caso el posible impacto.

VIII.4 Riesgos financieros

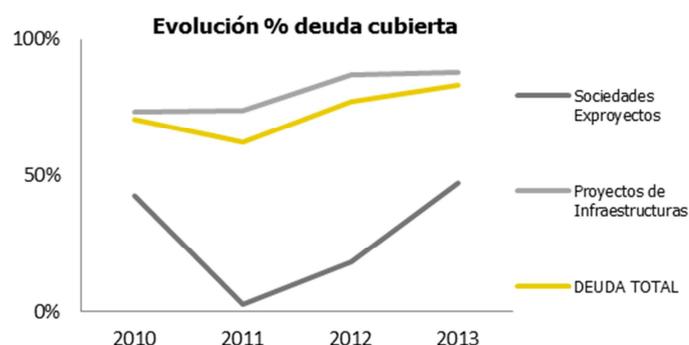
El Grupo Ferrovial realiza una gestión activa de riesgos financieros con el objeto de mantener niveles de liquidez, minimizar el coste de financiación, disminuir la volatilidad por cambios de capital y garantizar el cumplimiento de los planes de negocio.

Estos riesgos se desarrollan en mayor grado de detalle en la nota 3 de la memoria de las cuentas anuales de 2013.

1. Exposición a variaciones en los tipos de interés

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

El mayor o menor porcentaje en deuda a tipo fijo a nivel Ex Proyectos y Proyectos se articulan mediante la emisión de deuda a tipo fijo o la contratación de derivados financieros de cobertura.



Como puede verse en el cuadro anterior, el 83% de la deuda del Grupo está asegurada frente al riesgo de variación del tipo de interés (77% en 2012). Respecto de la deuda de proyectos ésta se encuentra cubierta en un 88% (87% en 2012). El cambio más significativo de 2012 a 2013 se ha producido en la deuda de resto de sociedades, cuyo porcentaje de deuda cubierta ha pasado del 18% al 47%, como consecuencia de la emisión de los dos bonos corporativos en el ejercicio 2013, por valor nominal de 500 millones de euros cada uno, emitidos con un cupón a tipo fijo, y a la amortización de deuda corporativa a tipo variable.

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

2. Exposición a variaciones de tipo de cambio

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

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

3. Exposición a riesgo de crédito y de contrapartida

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

- Inversiones en activos financieros incluidos en el saldo de tesorería y equivalentes (corto plazo)
- Activos financieros no corrientes
- Derivados
- SalDOS relativos a clientes y otras cuentas a cobrar

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

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

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

Respecto al riesgo vinculado a deudores comerciales (incluidos en el apartado d) así como respecto a las cuentas a cobrar a largo plazo (apartado b) es de destacar que existe una gran diversidad de clientes ya que una gran parte significativa de los mismos son entidades públicas.

4. Exposición a riesgo de liquidez

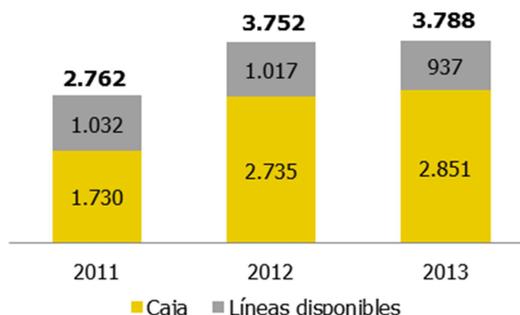
Con objeto de asegurar una adecuada gestión del riesgo de liquidez es de destacar que, tanto a nivel de grupo, como a nivel de cada área de negocio y proyectos se han establecido mecanismos que recogen las previsiones de generación y necesidades de caja previstas de manera sistemática para anticipar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

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

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

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

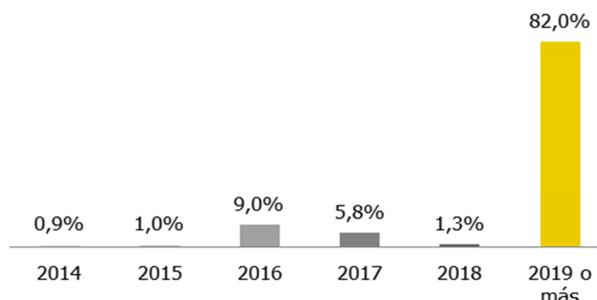
Evolución liquidez Ex Proyectos
(millones euros)



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

En general, para cada uno de los proyectos se realiza un seguimiento detallado de los vencimientos de su deuda. **La mayor parte de estas financiaciones tiene un vencimiento superior a 5 años, pues suponen un 82% del total de vencimientos de deuda**, como puede verse en el siguiente gráfico:

Vencimientos deuda proyectos



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

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

5. Exposición al riesgo de renta variable

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

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

Ferrovial tiene firmados contratos de equity swap cuyo objeto es cubrirse ante posibles desembolsos que la compañía tenga que hacer frente para liquidar los diferentes sistemas retributivos vinculados a la evolución de la acción de Ferrovial otorgados a sus directivos.

6. Exposición al riesgo de inflación

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

Por lo tanto, una variación de la inflación repercutiría en una variación de la valoración de este tipo de activos.

No obstante, en el caso de HAH, existen derivados a largo plazo vinculados a la inflación que económicamente funcionan como cobertura de este riesgo.

7. Gestión de capital.

El objetivo del grupo es la creación de valor para los accionistas, manteniendo una posición de grado de inversión (Investment Grade) por las principales agencias de rating que permita acceder al mercado y licitar con solvencia proyectos de infraestructuras.

El grupo financia su crecimiento en base a tres pilares:

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

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

acciones, correspondientes a un 0,4% del capital y con valor nominal total de 541 miles de euros, que han sido adquiridas y posteriormente entregadas en ejecución de sistemas retributivos vinculados al precio de la acción. El coste total de la adquisición de dichas acciones fue de 34 millones de euros y fueron entregadas a un valor de 32 millones de euros, produciéndose un resultado de -2 millones de euros en el patrimonio de la sociedad.

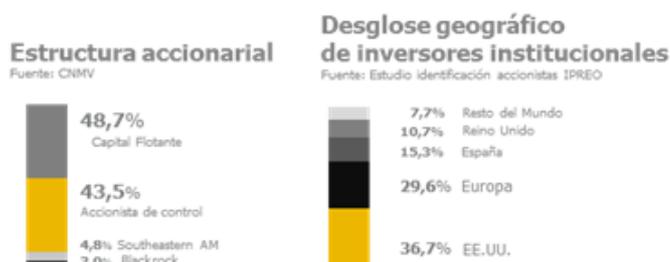
IX. Acciones propias

A 31 de diciembre de 2013 no se dispone de acciones propias. Durante el ejercicio 2013 se han adquirido un total de 2.708.701

X. Otra información relevante para inversores

Capital social suscrito y estructura accionarial.

El capital social es de 146.702.051€ y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. Está integrado por 733.510.255 acciones ordinarias, de una única clase y valor nominal de veinte céntimos de euro (0,20€) cada una de ellas.



Evolución bursátil de la entidad*.



Cierre 31 de diciembre de 2013: Cotización al cierre: 14,065€
 Capitalización Bursátil: €10.317Mn

*Todas las variaciones porcentuales, tanto de la compañía como de los índices, se refieren a la Rentabilidad Total para el Accionista, teniendo en cuenta la variación de precio y la rentabilidad por dividendo (fuente: Bloomberg).

Ferrovial	2013
Número de acciones cotizadas	733,510,255
Cotización a 31 de diciembre de 2013 (en €)	14.07
Cotización máxima: Ene - Dic 2013 (en €)	14.26
Cotización mínima: Ene - Dic 2013 (en €)	10.99
Capitalización bursátil (en millones de euros)	10,317
Cotización media ponderada en 2013	12.98
Volumen medio diario en número de acciones	3,716,981

Evolución comparada de Ferrovial con sus índices de referencia

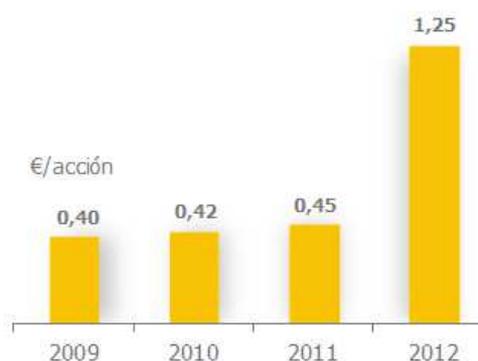
	1 año	3 años	5 años
Ferrovial	32%	138%	312%
Ibx-35	28%	22%	47%
Eurostoxx-50	23%	28%	59%
Madrid construcción y materiales	33%	18%	32%
Eurostoxx-Construcción y materiales	28%	25%	66%

Calificación crediticia (rating) y su evolución a lo largo del ejercicio.

En mayo de 2013 Standard & Poor's revisó al alza la calificación crediticia a BBB, perspectiva estable.

En mayo de 2013 Fitch confirma la calificación crediticia a largo plazo de BBB- con perspectiva estable.

Política de dividendos y perspectivas de continuidad.



Ferrovial tiene un compromiso de seguir una política de retribución al accionista que le permita mantener el rating corporativo, así como maximizar el valor para los accionistas, siempre supeditado a las oportunidades de inversión que puedan surgir.

Política de retribución al accionista apoyada en la solidez del balance y de los negocios del grupo y en una estrategia de rotación de activos que permite además invertir en nuevos proyectos.

Cobertura de Analistas



De acuerdo al consenso de 22 analistas con cobertura sobre Ferrovial, el precio objetivo medio a diciembre 2013 era de 14.7€/acción.

	Perspectivas FMI crecimiento 2014
Estados Unidos	2,8%
Reino Unido	2,4%
Canadá	2,2%
España	0,6%
Polonia	2,4%

Durante 2014 las principales incertidumbres están relacionadas con cómo conseguir alinear los objetivos de austeridad y crecimiento en la zona euro y cómo puede afectar a los flujos de capital y al crecimiento en Estados Unidos la retirada paulatina de estímulos de la Reserva Federal.

Principales retos para Ferrovial en 2014:

Las actuaciones estratégicas de Ferrovial se basarán principalmente en:

- Mejora continua de la excelencia operativa mediante control de costes y búsqueda de soluciones alternativas
- Disciplina financiera vía una gestión del circulante que permita mantener un nivel reducido de deuda ex proyectos.
- Continuar con una política selectiva de inversiones y licitación en que permitan controlar la gestión, contribuyan a la creación de valor y aporten sinergias a las diferentes áreas de negocio.

XI. Acontecimientos posteriores al cierre

En enero de 2014 la Civil Aviation Authority (CAA) del Reino Unido publicó su decisión sobre la regulación económica de Heathrow para los próximos cinco años, rebajando las tarifas en un importe equivalente a la inflación (Retail Price Index) -1,5% en el período 2014-2019. Esta rebaja supondrá una reducción en el ingreso por pasajero en términos reales de 20,71 libras en 2013/14 a 19,10 libras en 2018/19.

XII. Evolución previsible de los negocios

Variables macroeconómicas:

La economía mundial se afianzó durante el segundo semestre del 2013, cerrando con un crecimiento anual del 3,0%. Las previsiones del FMI estiman un crecimiento de la economía mundial ligeramente más elevado en 2014, en torno al 3,7%. Sin embargo, esta previsión no está exenta de riesgos, por la fragilidad de algunas economías avanzadas y las bajas tasas de inflación esperada.

En la zona euro, el FMI espera dejar atrás en 2014 la recesión económica de los últimos años con un crecimiento del 1,0%. Sin embargo, este repunte será más moderado en aquellas economías que han experimentado tensiones (como España, Italia y Portugal).

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

Evolución por Áreas de Negocio de Ferrovial:

El negocio de las **Autopistas** está muy ligado a la movilidad, que a su vez está en línea con la recuperación económica de los distintos países.

En Estados Unidos se espera en 2014 un comportamiento positivo del tráfico en las autopistas en explotación por la mejora de la situación macroeconómica. Destacar que durante el año se espera la apertura completa al tráfico de la autopista North Tarrant Express (NTE), segmento 1 y 2 y del segmento 1 de Lyndon B. Johnson (LBJ).

En Canadá, en la 407 ETR se espera en 2014 un crecimiento de los ingresos positivos por la subida de tarifas y crecimiento moderado del tráfico. Igualmente durante el ejercicio se espera avanzar con la construcción de la extensión este de la 407, cuya fecha prevista de apertura es diciembre de 2015.

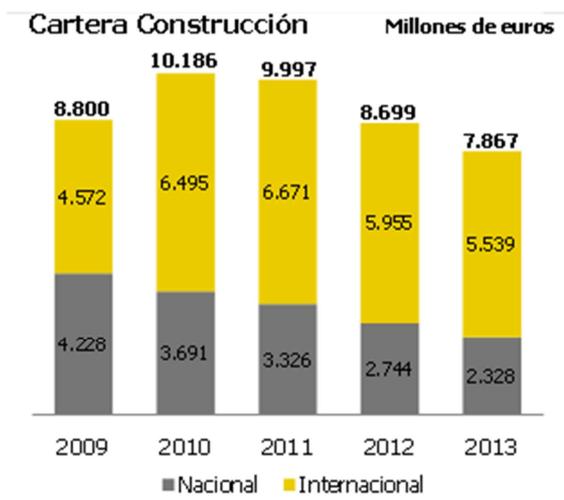
En los países de la Eurozona, salvo en Irlanda, se estima en 2014 un leve crecimiento del PIB. En España y Portugal se espera que el tráfico continúe cayendo, aunque a menor ritmo, lastrado por las altas tasas de desempleo y la pérdida de poder adquisitivo.

Durante 2014 se espera avanzar con la restructuración de la deuda de la autopista Indiana Toll Road y SH 130.

En España queda pendiente la solución definitiva a las dos sociedades de autopistas españolas, R4 y Madrid Levante, en concurso de acreedores desde el ejercicio 2012.

En 2014, Cintra seguirá licitando proyectos en aquellos países donde se encuentra actualmente presente, como Estados Unidos y Canadá. Igualmente seguirá una estrategia selectiva en nuevos mercados, como Australia o determinados países de Latinoamérica (principalmente, Colombia, Perú, México y Chile).

En lo que concierne al negocio de **Construcción** se espera durante 2014 que la cifra de ingresos se mantenga estable, compensando el crecimiento de la actividad internacional una nueva reducción significativa de la actividad en España. Señalar que de la cartera total a 31 de diciembre de 2013 de 7.867,1 millones de euros, un 70% corresponde a la actividad internacional.



El crecimiento internacional seguirá basándose en una presencia estable a largo plazo en países como Estados Unidos y Reino Unido, escogidos por su estabilidad a macroeconómica y seguridad jurídica. Las adjudicaciones de 2013, entre las que destacan proyectos singulares como las autopistas NTE Extension en Estados Unidos (aprox. 735 millones de euros) o la M8 en Escocia (aprox. 375 millones de euros), refuerzan las previsiones de crecimiento para el año 2014.

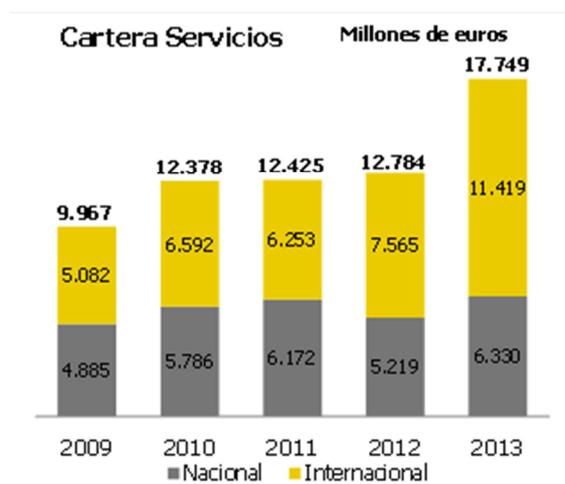
En Polonia, país donde estamos presentes desde el año 2000 a través de Budimex, se produjo el primer descenso de la actividad de construcción en 2013 tras varios años de crecimiento (en torno a un 10%, en base a los distintos estimadores), que afectó sobre todo al sector de obra civil por la finalización del ciclo 2007-2013 de Fondos Europeos. Las perspectivas para 2014 vuelven a ser positivas, con un crecimiento progresivo del sector y de la

obra civil, gracias a la mejora de las previsiones macroeconómicas y a la favorable asignación de fondos de la UE.

El crecimiento internacional se apoyará también en mercados con gran potencial, donde se cuenta con presencia estable, destacando Latinoamérica (principalmente Colombia, Perú, Brasil y Puerto Rico), Australia y Oriente Medio.

Por el contrario, en España se prevé que en 2014 continúe la contracción del sector construcción iniciada en 2008. Las estimaciones del panel de previsiones de la Fundación de las Cajas de Ahorro indican una caída del 4% en 2014 en España, corrigiendo parcialmente el 10% de 2013. Esta caída será más intensa en la obra civil debido al ajuste presupuestario de las Administraciones Públicas. Como se ha señalado previamente la caída de la actividad en España se compensa con crecimiento internacional.

En **Servicios** a 31 de diciembre de 2013 la cartera alcanzó un nuevo máximo histórico situándose en 17.749 millones de euros, aumentando un crecimiento del 38,8% frente al año anterior. La cartera de Servicios ha experimentado un crecimiento continuo los últimos años, asegurando un crecimiento significativo de las ventas durante 2014.



En el Reino Unido a lo largo de 2014 se espera prácticamente finalizar la integración de Enterprise y materializar la mayor parte de las sinergias. El gobierno británico ha anunciado planes de recorte del gasto público de las Administraciones Locales, pudiendo suponer una oportunidad porque una de las alternativas para lograr este objetivo es incrementar el volumen de servicios externalizados.

Respecto a la actividad de servicios a compañías de utilities en el Reino Unido, la renovación conseguida en 2013 de los principales contratos de cara al próximo período regulatorio permite asegurar los ingresos de esta actividad en los próximos años. La cartera pendiente de ejecución en el Reino Unido se sitúa a diciembre 2013 en 11.188 millones de euros, aumentando 53,4% frente al 2012. La cartera aportada por Enterprise en la adquisición, marzo de 2013, fue de 2.538 millones de euros.

En España durante 2013 se cobraron facturas vencidas de las Administraciones Públicas gracias a los mecanismos implantados por el Gobierno, lo que supuso una entrada significativa de caja, situándose los períodos medios de cobro en los niveles más bajos de los últimos siete años. Respecto a la evolución de las actividades, el descenso del volumen de toneladas gestionadas durante 2013 ha sido mucho más moderado que en ejercicios anteriores. En el área de Administraciones Locales, los ajustes presupuestarios de las entidades públicas se han contenido en partidas que afectan al negocio de la actividad Ferrovial Servicios.

En 2014 se espera en España una estabilización de la actividad industrial y consumo, y finalización de la etapa de ajustes presupuestarios significativos por las Administraciones Públicas. El Gobierno ha hecho público su intención de obligar a las administraciones públicas a cumplir sus compromisos de pago a proveedores en los plazos fijados contractualmente, generalmente 30 días en las actividades desarrolladas por Ferrovial.

En España la cartera a 31 de diciembre de 2013 se sitúa en 6.330 millones de euros, con un crecimiento del 21,3% frente a 2012.

En 2014 se mantiene la estrategia de consecución de mejoras operativas, ofertar un paquete integral de servicios a las Administraciones Locales en Reino Unido y España, y apuesta, por una diversificación geográfica a corto plazo en Polonia y Chile. Se analizará selectivamente oportunidades de inversión en mercados como Estados Unidos, Australia y Colombia.

En el negocio de **Aeropuertos**, Heathrow alcanzó un nuevo record de tráfico en 2013 (72,3 millones de pasajeros; +3,4%), registrando un crecimiento del EBITDA de doble dígito (+19%).

En lo que respecta al programa de inversiones, Heathrow concluyó a finales de 2013 la construcción de la Terminal 2, que se denominará "The Queen's Terminal", y que comenzará a operar a mediados del 2014 (primer vuelo previsto el 4 de Junio). La nueva Terminal 2 acogerá a 26 aerolíneas, incluyendo todas las pertenecientes a Star Alliance.

En 2013, HAH distribuyó un dividendo de 555 millones de libras, incluyendo 300 millones de libras por la venta del aeropuerto de Stansted. Se espera una cifra de dividendos levemente superior en 2014.

Durante el ejercicio 2014 se estima que el precio del barril de Brent rondará los 105 dólares, ligeramente por debajo de los niveles alcanzados en 2013. Las perspectivas para 2014 según la International Air Transport Association (IATA) del tráfico aéreo mundial son positivas (+6%).

En abril 2014 comienza un nuevo periodo regulatorio en el que se aplicarán las nuevas tarifas con una rebaja equivalente a la

inflación (Retail Price Index) -1,5% y en el que el principal reto para la compañía será el cumplimiento de las proyecciones incluidas en el plan acordado con la CAA.

Respecto al futuro desarrollo de la tercera pista en Heathrow, la Comisión nombrada por el primer ministro, David Cameron, anunció en su informe preliminar de diciembre 2013 que Heathrow ha sido seleccionada entre las mejores opciones para ampliar la capacidad aeroportuaria en el sureste de Inglaterra. La Comisión emitirá su informe definitivo en el verano de 2015.

En 2014 seguirá buscando nuevas oportunidades de inversión en países como Chile, Colombia o Perú.

ANEXO I. Informe de la Comisión de Auditoría y Control

Composición

Conforme a lo dispuesto en la legislación aplicable y en los Estatutos y Reglamento del Consejo de Administración de Ferrovial, S.A. (la Sociedad), todos los miembros de la Comisión de Auditoría y Control son Consejeros Externos y su presidencia recae en un Consejero Independiente.

La composición de la Comisión, es la siguiente:

- D. Juan Arena de la Mora, Presidente (Consejero Externo Independiente)
- D. Gabriele Burgio (Consejero Externo Independiente)
- PORTMAN BAELA S.L., representada por D. Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo (Consejero Externo Dominical)
- D. Santiago Fernández Valbuena (Consejero Externo Independiente)

Funciones

Los Estatutos de la Sociedad y el Reglamento del Consejo de Administración atribuyen a la Comisión de Auditoría y Control las competencias que se describen resumidamente a continuación:

En relación con la auditoría externa:

- Propuesta al Consejo de Administración, para su sometimiento a la Junta General de Accionistas, de nombramiento de auditor externo, incluyendo las condiciones de su contratación, alcance del mandato, revocación o no renovación.
- Es canal de comunicación entre el Consejo de Administración y el auditor: recibe de éste información regular sobre sus trabajos, evalúa los resultados de cada auditoría y verifica que la Alta Dirección asuma las recomendaciones del auditor.
- Discusión con el auditor externo de las debilidades significativas del sistema de control interno detectadas en el desarrollo de la auditoría.
- Vigilancia de la independencia del auditor externo. Control de los servicios adicionales de cualquier clase que presta a la Sociedad. Emisión, con carácter previo al informe de auditoría de cuentas, de un informe en el que expresa su opinión sobre estos dos aspectos.

En relación con la auditoría interna:

- Propuesta de selección, nombramiento, reelección o sustitución del Director.
- Asegurar que los servicios de auditoría interna cuenten con los medios personales, técnicos y materiales para el desempeño de sus funciones. Propuesta de presupuesto de estos servicios.
- Aprobación y supervisión del plan de auditoría interna y verificación de su cumplimiento.

En relación con la información financiera:

- Auxilio al Consejo en su labor de velar por la corrección y fiabilidad de la información financiera que la Sociedad debe suministrar periódicamente a los mercados. Supervisión del proceso de elaboración de la información financiera regulada e informe previo a su aprobación por el Consejo.
- Supervisión de la eficacia de los sistemas de control interno de la Sociedad.

En relación con el control de riesgos:

- Análisis y evaluación periódica de los principales riesgos y de los sistemas para su identificación, gestión y control.

En relación con otras materias:

- Supervisión del cumplimiento de la normativa de gobierno corporativo y de conducta en los mercados de valores.
- Establecimiento y supervisión de un "buzón de denuncias", sistema gestionado por la Dirección de Auditoría Interna, que permite a cualquier empleado y a terceros, a través de Internet, comunicar incumplimientos, situaciones ineficientes o comportamientos inadecuados.
- Informe previo sobre operaciones de constitución y adquisición de sociedades domiciliadas en paraísos fiscales, y de aquéllas de propósito especial a las que se refiere el Reglamento del Consejo.

Actividades realizadas

Durante el ejercicio 2013 la Comisión ha celebrado cinco (5) reuniones.

Como en ejercicios anteriores, la Comisión aprobó un plan de trabajo con la previsión de asuntos a tratar en cada una de sus reuniones.

A continuación se resumen las actividades principales desarrolladas durante el ejercicio 2013.

Información económico-financiera

A lo largo del ejercicio, la Comisión ha analizado esa información con carácter previo a su conocimiento por el Consejo de Administración y a su remisión a las autoridades o mercados, disponiendo para este análisis de la colaboración de la Dirección General Económico-Financiera.

Relaciones con el auditor externo

En febrero de 2013, la Comisión acordó proponer al Consejo de Administración, para su sometimiento a la Junta, la renovación de Deloitte, S.L. como auditor externo de las cuentas de Ferrovial, S.A. y de su grupo consolidado para el ejercicio 2013.

Revisión de cuentas anuales

El auditor externo compareció ante la Comisión con ocasión de la presentación de las cuentas anuales correspondientes a 2012.

Compareció también ante la Comisión el auditor de otras filiales del grupo para informar sobre los aspectos más significativos de la revisión de las cuentas.

El auditor de Ferrovial informó sobre sus trabajos de revisión limitada de los estados financieros semestrales cerrados a 30 de junio de 2013 y de los aspectos más relevantes de la revisión de los estados financieros a cierre de septiembre, preparatoria de la auditoría de las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2013.

Independencia del auditor

La disposición adicional 18.4 de la Ley del Mercado de Valores establece que el auditor ha de remitir al Comité de Auditoría una declaración escrita haciendo constar su independencia e informando sobre servicios distintos de auditoría prestados durante el ejercicio; y la propia Comisión debe expresar su opinión sobre ambos extremos. En 2013 se dio cumplimiento a ambas obligaciones.

Con base en el procedimiento interno que controla la prestación de servicios de asesoramiento y consultoría distintos de la auditoría de cuentas, la Comisión autorizó la contratación de determinados servicios con firmas de auditoría externa y recibió periódicamente informes sobre el volumen de servicios de este tipo contratados.

Procedimientos de Control Interno

La Comisión fue informada por el auditor sobre las principales recomendaciones de control interno planteadas a raíz de la auditoría de Ferrovial y sobre el seguimiento de las que se plantearon con ocasión de la revisión de cuentas del ejercicio anterior.

La Dirección General Económico-Financiera informó a la Comisión sobre el proceso de implantación del sistema de control interno de la información financiera (SCIIF). Como en años anteriores, en el ejercicio 2013 se presentaron las conclusiones sobre la evaluación anual de los principales riesgos de la información financiera y los controles establecidos para mitigarlos, y se dio seguimiento a la implantación de las mejoras recomendadas y al plan de acción en esta materia para 2014.

Además, una firma externa de auditoría presentó sus conclusiones tras revisar el sistema de control interno de la información financiera en el área de negocio de construcción en Estados Unidos y la Dirección General Económico-Financiera informó sobre las conclusiones de una revisión similar llevada a cabo en el área de construcción en Polonia.

Auditoría Interna

La Comisión ha supervisado las actuaciones desarrolladas por la Dirección de Auditoría Interna de la Sociedad. En concreto ha conocido:

- El informe de actividades de Auditoría Interna correspondiente al ejercicio 2012.
- El grado de avance de los trabajos programados al cierre del tercer trimestre del año 2013, comprobándose el cumplimiento de la planificación aprobada.

- El resultado de la revisión del proceso de implantación del SCIIF.
- El plan de trabajos de auditoría previstos para el ejercicio 2014.
- El informe anual, referido al ejercicio 2012, y el informe del primer semestre de 2013 sobre el "buzón de denuncias" y actuaciones contrarias al Código de Ética Empresarial.

Análisis de riesgos y sistemas para su control

La Dirección de Riesgos de Ferrovial ha comparecido periódicamente ante la Comisión para informar sobre los principales riesgos y contingencias de la Sociedad y su grupo, así como los sistemas establecidos para su identificación, gestión y control.

Actuaciones en materia de Gobierno Corporativo y régimen de cumplimiento

La Comisión ha llevado a cabo las siguientes actuaciones en esta materia, conforme a lo establecido en el Reglamento del Consejo:

- Examen, con carácter previo a su presentación al Consejo de Administración, del Informe Anual de Gobierno Corporativo correspondiente al ejercicio 2012.
- Ha sido informada de las novedades legislativas aprobadas o en proyecto durante el ejercicio en materias de su competencia.
- En aplicación de lo dispuesto en el artículo 41 del Reglamento del Consejo de Administración, la Comisión emitió informe sobre operaciones vinculadas antes de su sometimiento al Consejo de Administración.

Evaluación de la Comisión de Auditoría y Control

De acuerdo con lo establecido en el artículo 25.c) del Reglamento del Consejo de Administración, el Consejo evalúa cada dos años el funcionamiento de sus Comisiones partiendo del informe que éstas le elevan. La Comisión elevó su informe al Consejo con fecha 11 de diciembre de 2013.

Informe de gestión 2013 Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Las páginas que anteceden contienen el informe de gestión consolidado de FERROVIAL, S.A. correspondiente al ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2013, que ha sido formulado por el Consejo de Administración de la sociedad en sesión celebrada en Madrid el 25 de febrero de 2014, y que, a efectos de lo establecido en el artículo 253 de la Ley de Sociedades de Capital, los administradores asistentes a la reunión firman a continuación.

D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo
Presidente

D. Santiago Bergareche Busquet
Vicepresidente

D. Joaquín Ayuso García
Vicepresidente

D. Íñigo Meirás Amusco
Consejero Delegado

D. Jaime Carvajal Urquijo
Consejero

Portman Baela, S.L.
P.p. D. Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo
Consejero

D. Juan Arena de la Mora
Consejero

D. Gabriele Burgio
Consejero

Dña. María del Pino y Calvo-Sotelo
Consejera

D. Santiago Fernández Valbuena
Consejero

D. José Fernando Sánchez-Junco Mans
Consejero

Karlovy S.L.
P.p. D. Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo
Consejero

Diligencia que extiende el Secretario del Consejo de Administración para hacer constar que no estampa su firma en este documento D. Santiago Fernández Valbuena por encontrarse ausente debido a exigencias profesionales ineludibles, habiendo delegado su representación en el Presidente del Consejo de Administración.

D. Santiago Ortiz Vaamonde
Secretario del Consejo de Administración