

Don Eduardo Manso Ponte
Director de Informes Financieros y Corporativos
Dirección General de Mercados
COMISIÓN NACIONAL DE MERCADO DE VALORES
Calle Edison 4
28006 Madrid

Madrid, 23 de enero de 2018

Muy Señor nuestro,

En respuesta a su requerimiento con número de registro de salida 2017141224, procedemos a continuación a contestar a las preguntas planteadas relativas a las Cuentas Anuales Consolidadas 2016 de Ferrovial SA.

1. Aclaraciones relacionadas con la sociedad concesionaria Autopista Terrasa Manresa (Autema).

1.1 Detallen los argumentos que sustentan la posición legal de la compañía para considerar que se recibirán los importes pendientes de cobro atendiendo al régimen concesional previo:

La sociedad estima que recibirá los importes pendientes de cobro atendiendo al régimen concesional previo ya que considera que los dos decretos de la Generalitat 161/2015 y 337/2016 que modifican el régimen establecido por el decreto 137/1999, son nulos de pleno derecho (nulidad ex tunc), y por lo tanto, una vez que sea declarada su nulidad, nunca producirán efectos, debiéndose aplicar en todo momento el régimen concesional previsto en el decreto 137/1999.

La nulidad de pleno derecho de ambos decretos se sustenta en que las modificaciones introducidas por los mismos al régimen concesional de Autema no respetan los requisitos requeridos por el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público 3/2011 (TRLCSP) para las modificaciones de los contratos públicos. En concreto:

- No concurre ninguna de las circunstancias tasadas del artículo 107 de dicha ley que justifican la modificación de un contrato público.
- En contra de lo indicado en el apartado 2 de dicho artículo, las modificaciones introducidas por los mencionados decretos alteran las condiciones esenciales de la adjudicación de la concesión ya que implican una modificación superior al 10% del precio de adjudicación (apartado 3d) al producirse, con el cambio del régimen concesional, una reducción esperada de los ingresos a percibir por Autema de entre el 50,54% y el 43,1%.
- Estas modificaciones no responden a razones de protección del interés público, tal y como requiere el artículo 219 de la mencionada ley, y requería la Ley 8 de 1972 de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión (cuya aplicación reclama la Generalitat), ya que ninguna de las razones alegadas por la Generalitat: crisis económica, estabilidad presupuestaria y equivalencia de prestaciones, han sido reconocidas por los tribunales como razones de interés público que puedan justificar una modificación del régimen concesional.

Como conclusión de lo indicado, la compañía considera que tiene unos argumentos muy sólidos para defender la vigencia del régimen concesional previo, ya que lo que ha hecho la Administración a través de los mencionados decretos, no ha sido una puntual modificación de la concesión existente, sino que, saltándose todos los requisitos legales, ha configurado una nueva concesión en la que el concesionario debe prestar el mismo servicio o incluso superior al tener que operar con más equipos (con los consiguientes mayores costes), se le reducen drásticamente los ingresos, sin articular mecanismos de reequilibrio, y todo ello en claro perjuicio del concesionario, incurriendo no sólo en un vicio claro de nulidad, sino también de arbitrariedad, lo que vulnera frontalmente los principios de legalidad, seguridad jurídica e interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos establecidos en el artículo 9.3 de la Constitución.

1.2 Indiquen cómo se están imputando los ingresos vinculados a este proyecto tras los RD 161/2015 y 337/2016.

Los ingresos se están imputando conforme al modelo de cuenta a cobrar de los negocios concesionales, tal y como está regulado en la CINIIF 12 y en la normativa de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas, aprobada en fecha 23 de diciembre de 2010 mediante la Orden EHA/3362/2010. Dicho tratamiento contable, está soportado en los argumentos legales expuestos en el apartado anterior.

Conforme a lo establecido en la normativa anteriormente mencionada, en aquellos casos en que la empresa concesionaria tiene un derecho incondicional de cobro a cambio de los servicios prestados, bien porque la entidad concedente garantiza el pago de unos importes determinados o bien porque garantiza la recuperación del déficit entre los importes recibidos de los usuarios del servicio público y los citados importes, la contraprestación recibida da lugar al reconocimiento de un activo financiero o cuenta a cobrar.

Siguiendo el modelo de cuenta a cobrar, en la cifra de ventas se incluye el valor razonable de los servicios de operación y mantenimiento de la infraestructura en su periodo de explotación, así como la remuneración financiera que se genera por el rendimiento anual del activo financiero en la aplicación de la tasa de interés efectiva resultante de contrastar el valor razonable de los servicios de operación y mantenimiento prestados con los flujos que se prevé percibir conforme al modelo económico financiero de la concesión.

El modelo económico financiero utilizado para dichos cálculos se basa en el Plan Económico Financiero de la concesión aprobado por la Generalitat de Cataluña en el Decreto 137/1999 de 18 de mayo, considerando determinados retrasos en los flujos de cobro hasta la fecha estimada de resolución del litigio comentado anteriormente.

Dicho modelo económico financiero ha servido también de base para la realización del test de deterioro del fondo de comercio. El test ha sido realizado para la unidad generadora de efectivo en su conjunto y, del mismo, tal y como se indica en las cuentas anuales, se ha derivado el registro de un deterioro que ha sido aplicado en su totalidad a reducir el importe en libros del fondo de comercio tal y como indica el párrafo 104 a de la NIC 36, sin que se haya registrado un deterioro en la cuenta a cobrar.

1.3 Detallen los pasivos vinculados al proyecto de Autema así como los epígrafes de balance en los que están registrados

Los principales pasivos vinculados al proyecto Autema, así como el epígrafe en el que aparecen desglosados y la nota de las cuentas anuales en la que se comentan, son los siguientes:

- Deuda financiera: Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras (Nota 5.2.1 b) por 654 millones euros, crédito sindicado a largo plazo.
- Derivados financieros pasivos a valor razonable "Interest Rate Swap" (Nota 5.5): 308 millones de euros.
- Los intereses minoritarios: correspondientes a la participación del resto de socios en la sociedad concesionaria del proyecto (Nota 5.1.2.h): 156 millones de euros, partida, que aunque técnicamente no tiene la consideración de pasivo, es necesario detraer a efecto de estimar la aportación del proyecto a los fondos propios atribuibles a los accionistas de Ferrovial.

Adicionalmente y a efectos de estimar la contribución del proyecto a los fondos propios atribuibles a los accionistas de Ferrovial, hay que considerar en sentido contrario los principales activos asignados al proyecto que aparecen desglosados en las cuentas anuales y que son los siguientes:

- El importe de la cuenta a cobrar del proyecto (Nota 3.3.2) por 648 millones de euros.
- El importe del fondo de comercio restante después del deterioro registrado (Nota 3.1) por 99 millones de euros.
- Derivados financieros activos a valor razonable (nota 5.5) por 321 millones de euros, que corresponde a un derivado vinculado a la inflación.

1.4 Actualicen a fecha de contestación del presente requerimiento, la situación en la que se encuentra el procedimiento judicial anteriormente descrito.

Tras presentarse en octubre de 2016 la demanda en el procedimiento de referencia contra el Decreto 161/2015, se publicó en diciembre de 2016 el Decreto 337/2016, de modificación parcial del aludido Decreto 161/2015, lo que provocó que se solicitara la ampliación del procedimiento 348/2015 al nuevo Decreto 337/2016, dada la conexión directa existente entre ambos Decretos impugnados (el segundo es, de modificación parcial del primero), a lo que se accedió por el Tribunal que conoce del asunto.

En este sentido, ya se ha formalizado demanda en relación con el Decreto 337/2016 impugnado. Al tratarse de una modificación puntual de algunos de los preceptos del Decreto 161/2015, la argumentación de nuestra defensa ha sido esencialmente similar. Las codemandadas (Generalitat de Cataluña y el Consell Comarcal del Bagés) ya han presentado sus escritos de contestación a la demanda y el procedimiento se encuentra a la espera de que se inicie la fase de prueba.

2. Aclaraciones relacionadas con la adquisición de la sociedad Broadpectrum.

2.1 Detallen los desgloses de información requeridos por la NIIF 13 *Valoración del valor razonable*, en concreto:

(i) el nivel de jerarquía (NIIF 13 párrafos 93.b y 97);

En general, los principales ajustes de valor razonable identificados en el proceso de asignación del precio de adquisición de Broadpectrum corresponden con el nivel de jerarquía de valor 3. Sin embargo, se ha utilizado el nivel 2 para la valoración de determinados activos fijos y participaciones en sociedades integradas por puesta en equivalencia, y en general para todos los productos financieros de la deuda, al utilizar como referencia transacciones recientes similares y otras referencias de mercado observables,

como las curvas de tipos de interés. Por último, en el caso específico de la deuda cotizada en mercados activos (high yield bonds) se ha utilizado el nivel de jerarquía 1.

(ii) si se trata de valoraciones internas o realizadas por un tercero, en cuyo caso, deberán indicar la fecha del informe y nombre del experto independiente;

Con carácter general, los ajustes de valor razonable identificados en el proceso de asignación del precio han sido calculados mediante valoraciones internas.

Excepcionalmente, dentro del epígrafe de otros ajustes se incluye el cálculo del valor razonable de determinados activos fijos (equipos y plataformas de perforación) para el que se contó con la valoración de un tercero independiente, en este caso la firma Industrial Marketing, que emitió un informe con fecha de 30 de junio de 2016.

En lo que se refiere al principal ajuste de valor razonable, la valoración del intangible, compuesta por los contratos actualmente firmados con sus clientes y la relación comercial con los mismos, la compañía ha realizado la valoración internamente apoyada en los gestores de Broadpectrum y en los equipos involucrados en el proceso de adquisición. Al tratarse Broadpectrum de una empresa de servicios, cuyos principales activos son los contratos en cartera y la relación comercial o con clientes, Ferrovial dispone del conocimiento para valorar este tipo de activos. Esta valoración ha sido sometida a una doble revisión por los auditores externos de Broadpectrum (KPMG) como parte del trabajo de auditoría de las cuentas anuales y por Deloitte para el cierre de la memoria consolidada.

(iii) la información requerida por los párrafos 91.a y siguientes en relación con las técnicas de valoración y los datos de entrada utilizados para desarrollar dichas mediciones.

En relación al activo intangible consistente en los contratos en cartera y la relación comercial con clientes, que es el principal ajuste de valor razonable que se ha identificado en el proceso de asignación del precio, y a efectos de la aplicación de los requisitos de desglose establecidos en el párrafo 91 y siguientes de la NIIF 13, es importante recalcar que estamos ante una valoración a valor razonable no recurrente, en tanto en cuanto se refiere a activos que sólo se valoran a valor razonable en el momento de adquisición. En base a ello creemos que los principales apartados aplicables corresponden a los apartados b), el d) y el g) del párrafo 93 de la NIIF 13, donde señala que se debe describirse las técnicas de valoración empleada y las principales hipótesis y las razones en base a las cuales la entidad decide la técnica de valoración utilizada.

A este respecto, para valorar la cartera de contratos y las relaciones comerciales, se ha decidido utilizar un enfoque de flujos estimados de los activos (income approach) al no existir referencias de Mercado sobre transacciones de activos iguales o similares que puedan servir de referencia en la valoración. En concreto, se ha utilizado el método MEEM (por sus siglas en inglés, Multi-Period Exceed Earnings Method. Esta metodología se basa en que los resultados obtenidos por la explotación de un negocio pueden ser atribuidos a grupos específicos de activos. El enfoque MEEM es utilizado habitualmente para valorar activos intangibles y se basa en obtener el valor presente del flujo de caja neto del activo intangible.

En primer lugar, se determina la vida útil del activo a valorar. Por ejemplo, para la relación comercial se parte de la cartera histórica de contratos y se estima a futuro las bajas en base al porcentaje histórico de renovación de contratos. Excepto aquellos contratos que la compañía ha decidido no continuar, principalmente inmigración, la compañía ha asumido en base a información histórica un ratio de renovación que se sitúa principalmente en el rango de renovación de entre el 80%-95% dependiendo del sector de actividad donde se ubique cada contrato.

Una vez proyectados los ingresos generados por estos activos (asumiendo una tasa de decrecimiento

en el caso concreto de las relaciones comerciales con los clientes), se descuentan los costes relacionados con la generación de estos ingresos para obtener un EBIT y el pago o rentabilidad exigida por la utilización de otros activos contributivos implicados en la generación de esos flujos de caja operativos (en este caso: coste de la futura plantilla, activos fijos y fondo de maniobra). Por último, los flujos de caja netos del activo intangible se descuentan a una tasa de retorno ajustada al riesgo del mismo (12,0% antes de impuestos; 8,4% después de impuestos).

En cuanto a la amortización contable de los dos activos intangibles identificados, señalar que la cartera se amortiza en la vida útil remanente de cada uno de los contratos existentes y que la relación comercial se amortiza en función del periodo de tiempo que se estima puede generar valor este activo intangible conforme la metodología descrita en el párrafo anterior (vida media histórica de contratos existentes 10 años).

2.2 Señalen el ingreso ordinario y resultado de la entidad combinada para el ejercicio 2016 sobre el que se informa como si la fecha de adquisición hubiera sido el comienzo del ejercicio anual, tal y como se establece en la NIIF 3. párrafo B.64 (q)(ii).

Las ventas que Broadspectrum (BRS) habría aportado a Ferrovial durante los 12 meses del ejercicio 2016 habrían ascendido a 2.433 millones de euros, siendo el resultado neto después de impuestos para ese mismo período de -152 millones de euros. Dicho resultado incluye determinados impactos no recurrentes registrados durante los cinco primeros meses del ejercicio, destacando un deterioro de activos por valor de 101 millones de euros, después de impuestos.

Adicionalmente, este resultado incorpora el efecto de la amortización del activo intangible durante los doce meses del ejercicio, relativo a contratos y relaciones comerciales surgido en el proceso de asignación del precio de adquisición, por valor de 71 millones de euros después de impuestos, de los cuales 41 millones de euros corresponden al periodo de 7 meses incorporados en los resultados de Ferrovial tras la adquisición de la sociedad, y el resto del impacto corresponde a una extrapolación lineal para los primeros 5 meses del año.

Excluyendo los mencionados impactos no recurrentes, así como el efecto de la amortización del activo intangible derivado de la adquisición, el resultado subyacente del negocio alcanzaría durante dicho periodo una cifra positiva de 19 millones de euros.

3. Aclaraciones relativas al caso Palau.

3.1 Señalen si han recibido alguna comunicación por parte de los Tribunales de la que pudiera derivarse algún perjuicio para el Grupo; en cuyo caso deberán describir su status, indicando expresamente si se ha registrado alguna provisión o se ha considerado la existencia de un posible pasivo contingente.

Ni Ferrovial ni ninguna de sus sociedades filiales ha recibido comunicación alguna por parte de los Tribunales en relación con el caso Palau, de la que pudiera derivarse algún perjuicio para las mismas.

El proceso se dirige contra diversas personas físicas y jurídicas, sin que ninguna de ellas sea una sociedad del Grupo Ferrovial. En dicho proceso estaban acusados, entre otros, por la presunta comisión de delitos de administración desleal y tráfico de influencias, un directivo de una de las filiales del grupo (Ferrovial Agroman) y un antiguo directivo de la misma. Dicho directivo y antiguo directivo de Ferrovial Agroman han sido absueltos de los citados delitos mediante sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona notificada a las partes el 15 de enero de 2018.

Este proceso judicial supone un riesgo reputacional que no tiene ningún reflejo contable o financiero. Ferrovial ha incluido dicho riesgo en su Procedimiento Corporativo de Riesgos y hace un seguimiento periódico del mismo.

3.2 Revelen si el Consejo de Administración, la Comisión de Auditoría u otro órgano de la entidad han recibido alguna comunicación por parte del auditor externo en relación con alguno de estos asuntos con base en los art. 7 y 12 del Reglamento (UE) 537/2014, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril. En caso afirmativo, describan las medidas adoptadas al respecto. En caso negativo, señalen si el Consejo de Administración, la Comisión de Auditoría o alguna otra comisión delegada, han identificado por otros mecanismos alguno de estos asuntos, describiendo las medidas adoptadas al respecto

El Consejo de Administración, la Comisión de Auditoría y Control u otros órganos de Ferrovial no han recibido comunicación alguna sobre el caso Palau por el auditor externo con base en los artículos 7 y 12 del Reglamento (UE) 537/2014, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril.

Dado que el proceso judicial relativo al caso Palau entraña un riesgo reputacional para el grupo, el Consejo de Administración y la Comisión Ejecutiva de Ferrovial reciben información sobre sus novedades o avances más significativos. Este asunto se incluye en la presentación sobre los principales riesgos y contingencias del grupo que la Dirección de Riesgos somete periódicamente a la Comisión de Auditoría y Control.

Respecto a las medidas adoptadas y tal y como se indica en el apartado 3.3 de la contestación a este requerimiento, desde 2013 el grupo Ferrovial cuenta con un procedimiento para la aprobación y seguimiento de proyectos de patrocinio, mecenazgo o donaciones, aprobado por el Consejero Delegado. Este procedimiento fue actualizado en 2015 y 2017 y es accesible a todos los empleados del grupo Ferrovial a través de su publicación en la intranet de la compañía.

3.3. Describa las políticas y medidas que aplica su entidad para luchar contra la corrupción y el soborno, los resultados obtenidos y los riesgos vinculados a estas cuestiones.

Entre los riesgos que Ferrovial supervisa de forma recurrente se encuentran los relacionados con la corrupción y el soborno, riesgos relevantes que en el caso de materializarse podrían tener un impacto en la actividad de la compañía, tanto desde un punto de vista reputacional, como financiero y operativo.

Ferrovial monitoriza este riesgo a través de su proceso de identificación y valoración de riesgos (fRM – Ferrovial Risk Management) y aplica las medidas de remediación necesarias para evitarlo o reducir significativamente su probabilidad de ocurrencia. Estas medidas incluyen políticas y medidas de control interno destinadas a asegurarse el cumplimiento de dichas políticas.

En relación a las políticas, hay que destacar la Política Anticorrupción aprobada por el Consejo de Administración de la compañía que, partiendo de los principios generales del Código de Ética Empresarial, establece el principio de Tolerancia Cero hacia cualquier práctica que pueda ser calificada como corrupción o soborno, tanto activo como pasivo.

Los principales elementos de esta política son los siguientes:

- Establece la obligación para todos los empleados de cumplir las Leyes Anticorrupción vigentes en los diferentes países en los que la compañía realiza su actividad.

- Establece conductas prohibidas relacionadas con el soborno a funcionarios públicos y entre particulares, tanto activo como pasivo, así como la necesidad de implantar controles y procedimientos internos para supervisar que dichas conductas no se llevan a cabo.
- En el caso de diferencias entre la Legislación Anticorrupción aplicable en un país determinado y la norma interna establece como regla general la aplicación de la norma más estricta.
- Vela por que otros particulares o grupos que efectúen actividades en nombre de Ferrovial, incluidos los contratistas, los agentes, los consultores y otros socios comerciales, también lo hagan.
- Establece medidas disciplinarias para aquellos que incumplan la política.
- Fija la obligación de informar para aquellos que conozcan o sospechen fundadamente que se ha producido una infracción de la política.
- Requiere que esta política sea un contenido de formación obligatorio para todos los administradores, directivos y empleados de la sociedad.

Además de la Política Anticorrupción, la compañía tiene implantadas otras políticas que incluyen medidas específicas destinadas a evitar o reducir significativamente el riesgo de corrupción y soborno.

Entre otras políticas se encuentran las siguientes:

Procedimiento de gastos de viaje y procedimiento de gastos de representación; regula el proceso de solicitud, autorización y liquidación de los gastos de viaje incurridos por los empleados de la sociedad.

Todo ello registrado en una herramienta informática que permite el control de los mismos.

- Procedimiento de patrocinios, mecenazgo y donaciones.
- Procedimiento del sistema de control interno de la información financiera (SCIIF) que asegura la fiabilidad de la misma.
- Política de compras y procedimientos de selección y evaluación de proveedores.
- Procedimiento de otorgamiento y revocación de poderes notariales.
- Normas sobre cobros y pagos
- Normas sobre cuentas bancarias
- Norma de tarjetas corporativas para pagos

3.4 Describan los mecanismos de control interno implementados por Ferrovial para evitar o identificar posibles casos de corrupción, así como para tomar las medidas correctoras y mitigadoras adecuadas.

El mecanismo de control interno que Ferrovial tiene implementado para prevenir la comisión de actos que puedan ser considerados como corrupción o soborno de cualquier tipo es el Modelo de Prevención de Delitos, que forma parte del Modelo de Cumplimiento General de la compañía, desarrollado conforme a la Ley Orgánica 1/2015 de reforma del Código Penal.

El objetivo del Modelo de Prevención es establecer las políticas, procedimientos y sistemas de gestión y control más idóneos destinados a prevenir o reducir significativamente los riesgos de comisión de

actos delictivos, entre los que se encuentran los delitos de corrupción y soborno de cualquier tipo. Las fases del Modelo son las siguientes:

(i) Identificar y valorar los principales riesgos penales en función de las actividades desarrolladas por Ferrovial.

(ii) Identificar las medidas de mitigación más adecuadas, e implantar las políticas, procedimientos y controles encaminados a asegurar el cumplimiento de la legislación y a reforzar la capacidad de detectar los incumplimientos que potencialmente puedan producirse.

(iii) Revisión periódica del nivel de cumplimiento de los controles identificados, para conocer su nivel de cumplimiento y su idoneidad y, en su caso, implementar planes de acción para aquellos riesgos que no cuenten con medidas de actuación o de control adecuadas. A este respecto indicar que la última revisión realizada sobre el cumplimiento de los controles establecidos ha sido satisfactoria.

(iv) Establecer medidas disciplinarias adecuadas frente a incumplimientos que generen un riesgo de responsabilidad penal, y/o cualquier actuación que pudiera ser considerada antijurídica o delictiva.

(v) Difundir entre los empleados las políticas y procedimientos implementados y desarrollar planes de formación continuada en todo el Grupo.

(vi) Supervisar periódicamente el Modelo conforme al Plan de Supervisión General del Modelo y reportar a los Órganos de Gobierno los resultados obtenidos en los procesos de revisión y supervisión, así como de los incumplimientos detectados.

(vii) Desarrollar y actualizar de forma continuada el Modelo, por cambios en los bloques normativos, en la estructura societaria o de actividades, o por deficiencias o irregularidades detectadas.

Finalmente, cabe resaltar que Ferrovial pone a disposición de sus empleados, directivos y administradores, así como de cualquier contraparte con interés legítimo, un Canal Ético, a través de la página web de la sociedad, para denunciar con las máximas garantías de confidencialidad y no represalias cualquier hecho presuntamente irregular, fraudulento o delictivo. Igualmente, en determinadas sociedades o áreas de actividad que por su importancia lo demandan, se han habilitado canales de comunicación específicos. Un Comité Gestor se encarga de analizar los incumplimientos recepcionados y las causas de los mismos, así como la necesidad de implantar medidas de control específicas si procediera.

4. Aclaraciones relativas al litigio de las sociedades del Grupo Cespa con el Consejo Nacional del Mercado y la Competencia, y a la situación de las autopistas radiales AP36 Ocaña-La Roda y R4.

4.1 Actualicen el estado de situación del citado recurso y de ambas autopistas a la fecha de contestación del presente requerimiento

Respecto al litigio relativo a la Resolución del Consejo Nacional de Mercados y la Competencia, cabe señalar que la sesión para votación y fallo de la Audiencia Nacional se celebró el pasado 11 de octubre. Se espera que se dicte sentencia relativa al recurso en breve, sin que a la fecha de emisión de esta respuesta se haya recibido notificación al respecto.

Respecto al concurso de acreedores de las Sociedades Inversora de Autopistas del Sur, S.L. (Inversora R4) y Autopista Madrid Sur, C.E.S.A (Radial 4), el mismo se encuentra en fase de liquidación desde

mayo de 2017. En el mes de septiembre de 2017 la Administración Concursal presentó los Planes de Liquidación de ambas sociedades frente a los que se presentaron alegaciones por determinados acreedores del concurso. Finalmente, los Planes de Liquidación se han aprobado por la Juez del Concurso tal y como fueron presentados por la Administración Concursal. A continuación, la Juez abrió la pieza VI de calificación del concurso que prevé la ley concursal para determinar si el concurso se califica como culpable o fortuito. El concurso se encuentra actualmente en dicha fase sexta, esperando a que la Administración Concursal emita su informe de calificación. En paralelo, el Concedente (Ministerio de Fomento) ha iniciado a principios de diciembre de 2017 el expediente de resolución del contrato de concesión. Se está a la espera de que la Administración Concursal presente alegaciones a dicha propuesta de resolución.

El concurso de acreedores de Inversora de Autopistas de Levante, S.L. (Inversora AP-36) y Autopista Madrid Levante, C.E.S.A (AP-36) se encuentra igualmente en fase de liquidación y el pasado 14 de diciembre de 2017 se ha dado traslado a las concursadas de los Planes de Liquidación presentados por la Administración Concursal. El proceso concursal se encuentra en trámite de alegaciones a los planes de liquidación. En paralelo el Concedente (Ministerio de Fomento) ha iniciado a finales de noviembre el expediente de resolución del contrato de concesión. La Administración Concursal ha presentado alegaciones el pasado 11 de diciembre de 2017 frente a la propuesta de resolución. Se está a la espera de que el Ministerio de Fomento se pronuncie sobre dichas alegaciones y proceda con la resolución del contrato de concesión.

5. Cuestiones relacionadas con el proceso de arbitraje en las obras del aeropuerto de Varsovia.

5.1 Indiquen qué importe se ha reconocido como ingreso hasta la fecha en relación con la reclamación por el aeropuerto de Varsovia y, en su caso, los juicios y/o suposiciones tenidas en cuenta para el cálculo.

Este contrato fue ejecutado entre los años 2003 y 2007 siendo el importe total facturado de 217,5 millones de euros. Con posterioridad a la interposición de la reclamación contra el cliente en el ejercicio 2007, sólo se reconocieron 2,9 millones de euros, que representan un 1.1% del total de la cifra de ingresos registrada en este contrato. La UTE constructora no ha registrado ningún importe adicional de ingresos por las cantidades que actualmente reclama al cliente en el proceso abierto.

5.2 Indiquen si como consecuencia de la disputa han minorado el importe neto de la cifra de negocios o se han registrado un deterioro del derecho de cobro, indicando en tal caso, el epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias en que se reconoce dicha pérdida.

Como consecuencia de la disputa no se ha minorado la cifra de negocios reconocida en relación con el contrato de ejecución de la terminal 2 del aeropuerto de Varsovia. Tampoco se ha deteriorado el derecho de cobro existente a la fecha (que asciende a 18,9 millones de euros, fundamentalmente retenciones practicadas por el cliente), dado que la sociedad considera que la resolución del proceso arbitral permitirá su recuperación íntegra, de acuerdo con la información disponible a la fecha de cierre del ejercicio, aun considerando las reclamaciones cruzadas entre las partes.

5.3 Actualicen el estado de situación de la disputa a la fecha de contestación del presente requerimiento.

El próximo 2 de febrero de 2018 vence el plazo concedido por el Tribunal Arbitral para que cada parte

presente un escrito, en el que de forma resumida, manifieste todas los argumentos alegados hasta la fecha en defensa de sus reclamaciones, así como una valoración de las pruebas practicadas. El índice de este escrito ha sido acordado entre las partes y contempla todos los aspectos relevantes del procedimiento. Una vez recibidos los escritos mencionados, el Tribunal Arbitral decidirá la que consideré oportuno para la continuación del arbitraje.

Hasta este momento las pruebas periciales practicadas, sin duda, las más importantes, han versado; la primera, sobre las causas técnicas relacionadas con la terminación del contrato decidida unilateralmente por el cliente, la Autoridad Aeroportuaria de Polonia y la segunda, sobre la justificación de los importes reclamados por el consorcio en concepto de obra ejecutada pendiente de pago y otros daños y perjuicios. Está aún pendiente de practicarse la prueba pericial relativa a la valoración de la reclamación presentada por el cliente, en concepto de reparación de defectos, costes sufridos para la terminación de la obra y lucro cesante.

La inusual duración de este procedimiento arbitral se debe a diversas circunstancias ocurridas durante su tramitación. La elección de los peritos y la emisión de los informes periciales, han sido extremadamente complicadas. El perito inicialmente nombrado para la emisión de los informes comunicó, a mediados del 2014, su incapacidad para realizar el segundo informe pericial, como consecuencia de problemas personales. Este hecho ocasionó un retraso en la emisión del segundo informe de más de dos años. Posteriormente se ha tenido que modificar la composición del Tribunal Arbitral por fallecimiento de uno de los árbitros. Esperamos que la terminación del arbitraje se puede producir durante el año 2019, sin descartar que durante ese periodo se pueda emitir algún laudo parcial.

6. Otras cuestiones relacionadas con las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2016.

6.1 En la nota 6.5.2 relativa a garantías se indica que Ferrovial cuenta con garantías recibidas de terceros por un total de 1.056 millones €, fundamentalmente provenientes de la división de construcción.

A este respecto, faciliten mayor detalle en relación con los desgloses de información requeridos por la NIIF 7. Párrafo 15, en concreto: (i) valor razonable de garantía recibida y de la garantía, en su caso, vendida o pignorada, (ii) obligación de devolución y plazos y, (iii) condiciones asociadas a su utilización.

Del total de garantías recibidas de terceros a 31 de diciembre de 2016 (1.056 millones de euros), el 99% corresponden a más de 3.000 avales técnicos mediante los cuales determinados subcontratistas o proveedores en la actividad de construcción garantizan sus obligaciones en relación con aquellas obras en las que son contratados.

Dichos avales técnicos recibidos no cumplen con la definición de instrumento financiero contenida en la NIC 32, párrafo 11, ya que no suponen un derecho contractual a recibir efectivo u otro instrumento financiero, si no que se trata de activos que podrían surgir a raíz de sucesos pasados y/o por la ocurrencia de eventos inciertos en el futuro, lo que responde a la definición de activo contingente contenida en la NIC 37, párrafo 10. En base a lo anterior, entendemos que no es necesario presentar los desgloses requeridos por la NIIF 7, ya que dicha norma sólo es aplicable a instrumentos financieros

No obstante, reflejamos a continuación las características más relevantes de los avales técnicos recibidos:

- Se trata de avales aportados por los proveedores y subcontratistas que garantizan el cumplimiento íntegro de las obligaciones contractuales y que son práctica común en el sector de la construcción.

- Su plazo de devolución está ligado al plazo contractual y de garantía de las obras/proyectos a los que se encuentran vinculados.
- Respecto a las condiciones de utilización se asocian al incumplimiento del contrato por parte del proveedor o subcontratista, sin que sea posible su venta o pignoración.

6.2 En relación con los test de deterioro:

Detallen expresamente si el tipo de descuento aplicado es antes o después de impuestos, facilitando, en su caso, el tipo de descuento antes de impuestos tal y como establece la NIC 36. Deterioro del valor de los activos en su párrafo 55.

Las tasas de descuento aplicadas y detalladas en las Cuentas Anuales son después de impuestos en todos los casos, siendo consistentes con los flujos de caja después de impuestos que se han descontado para la valoración de los activos sujetos a test de deterioro.

Aunque la norma establece el criterio general de usar flujos y tasas antes de impuestos, entendemos que es práctica general admitida utilizar flujos y tasas después de impuestos.

Creemos que el criterio seguido es consistente con el párrafo 51 de la NIC 36, que indica que "los flujos de efectivo futuros estimados reflejarán hipótesis que sean uniformes con la manera de determinar la tasa de descuento".

Además, entendemos que el resultado de las valoraciones aplicando a los flujos de efectivo antes de impuestos una tasa de descuento antes de impuestos debería ser el mismo que el de aplicar a los flujos después de impuestos una tasa de descuento después de impuestos. Por tanto, los resultados de los test de deterioro no varían.

Se detallan a continuación los tipos de descuento utilizados en los activos sujetos a test de deterioro, tanto después de impuestos como los tipos aproximados antes de impuestos:

	Ausol	Autema	Amey	Broadspectrum	F. Servicios España	Webber
Tasa de descuento después de impuestos	10,0%	8,4%	6,7%	8,4%	7,3%	8,7%
Tasa de descuento antes de impuestos	12,6%	12,7%	7,9%	10,2%	9,0%	11,7%

Indiquen qué activos y/o pasivos se incluyen en el valor en libros que se compara con el valor recuperable.

El criterio general seguido para valorar la unidad generadora de efectivo es descontar los flujos de caja generados por los mismos, excluyendo los relativos a la financiación, e incorporando posteriormente la posición neta de tesorería/deuda neta para obtener su valor recuperable (ver nota 5.2 Deuda Neta Consolidada de las cuentas anuales). Este valor recuperable se compara con el valor neto contable de los activos, equivalente al patrimonio neto de la unidad generadora de efectivo.

En aquellas unidades generadoras de efectivo relativas a sociedades calificadas como de proyectos de infraestructuras (ver nota 1.1.2 de las cuentas anuales) se valoran los fondos propios de la compañía en base al descuento de los dividendos esperados para el accionista durante toda la vida del proyecto después de hacer frente a las obligaciones de financiación que corresponden con deuda propia

garantizada por los propios flujos del proyecto. Este valor recuperable se compara igualmente con el valor neto contable de los activos, equivalente al patrimonio neto de la unidad generadora de efectivo.

6.3 De acuerdo con la nota 6.7 de la memoria consolidada relativa a sistemas retributivos vinculados a acciones, con fecha 29 de octubre de 2015, el grupo aprobó un plan de entrega de acciones de Ferrovial S.A., vinculado a objetivos. El plan estará vigente durante tres años y su coste anual no podrá exceder de 22 millones de euros. Estos planes se valoran como un futuro, por lo que se descuenta al valor de la acción a fecha de otorgamiento, el valor actual de los dividendos previstos hasta la fecha de entrega, por lo que son valorados a la fecha de otorgamiento y no se reestima el valor sobre el inicialmente calculado.

El gasto de personal en relación con estos sistemas retributivos asciende, a 31 de diciembre de 2016, a 4.781 miles de euros (4.693 miles de euros a 31 de diciembre de 2015). A este respecto, detallen cómo se estima el gasto de personal anual imputado a la cuenta de resultados consolidada a partir de la valoración del plan descrita anteriormente.

Tal y como se menciona en la Nota 6.7, la valoración del Plan se calcula como el producto del número de acciones del mismo por la cotización de la acción a fecha de otorgamiento, deduciendo de dicho importe el valor actual de los dividendos esperados en la vida del Plan. Dicho valor no será objeto de reestimación.

La imputación de la mencionada valoración a resultados se realiza dentro de la partida de gastos de personal durante el periodo de tiempo establecido como requisito de permanencia del empleado para el ejercicio del sistema de forma proporcional durante el mismo (generalmente 3 años), con contrapartida en el patrimonio de la Sociedad.

En relación con el importe de 4.781 miles de euros de gastos de personal que se menciona en la Nota 6.7 de la memoria consolidada del ejercicio 2016, hemos detectado que existe un error ya que se han desglosado por equivocación los datos correspondientes al gasto de personal de la cabecera del grupo, Ferrovial, S.A., tal y como se puede comprobar en su memoria individual (nota 20). El gasto correspondiente al grupo consolidado asciende a 17 millones de euros.

Por último en relación a sus recomendaciones relativas a la formulación de las cuentas de 2017, le agradecemos sus comentarios, los cuales serán tenidos en consideración en la elaboración de las mismas.

Quedamos a su disposición para cualquier información o aclaración adicional que consideren necesaria.
Atentamente,



Ernesto López Mozo
Director General Económico Financiero
Ferrovial, S.A.