

# F. NOTAS A LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS DEL EJERCICIO 2016

## SECCIÓN 1: BASES DE PRESENTACIÓN Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN

Esta sección desglosa la información que se considera relevante conocer con carácter previo a la lectura de los estados financieros de Ferrovial.

### BASES DE PRESENTACIÓN Y NUEVAS NORMAS CONTABLES

Los estados financieros consolidados de Ferrovial, han sido elaborados conforme a las normas NIIF aplicables en la Unión Europea. En la nota 1.3 de esta sección se desglosan las políticas contables aplicadas.

En el ejercicio 2016 no ha habido cambios en las políticas contables o nuevas normas aplicadas que hayan tenido efecto relevante.

Respecto a la nueva norma NIIF 15 (ingresos de actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes), aunque dicha norma no es de aplicación obligatoria hasta 2018, la compañía ha decidido que la aplicará de forma anticipada en 2017. En la nota 1.3.1 se desarrollan con más detalle los impactos estimados de dicha aplicación, igualmente se realiza un análisis del posible impacto de las normas NIIF 9 (instrumentos financieros) e NIIF 16 (arrendamientos).

### ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD

Dentro de los desgloses que se presentan en estos estados financieros, destacan por su relevancia todos los relativos a la separación entre sociedades de proyectos de infraestructuras y resto (ver nota 1.1.2 para su definición). Igualmente destacan los relativos a dos de los principales activos del grupo, la participación en el 25% del capital de HAH, sociedad titular del aeropuerto de Heathrow y la participación en el 43,23% de la sociedad titular de la autopista ETR 407 en Toronto (Canadá).

### Cambios en el perímetro de consolidación y activos y pasivos mantenidos para la venta:

En la nota 1.3.1 se da información detallada de las principales variaciones en el perímetro de consolidación del presente ejercicio.

Los cambios más relevantes en 2016 han sido:

- La compra en el mes de mayo de 2016, de la sociedad australiana Broadpectrum en la división de servicios.

- La venta en la división de autopistas de Chicago Skyway, de un porcentaje de participación en las autopistas irlandesas M3 y M4-M6, la clasificación a mantenidos para la venta de las autopistas portuguesas y la salida del perímetro de consolidación de la autopista de Estados Unidos SH-130, al considerar que se ha perdido el control en base a la evolución del proceso de concurso de acreedores (Chapter 11) en el que se encuentra inmersa.

El principal efecto en los estados financieros de estas operaciones se produce en la deuda neta, reduciéndose la posición neta de tesorería exproyectos debido principalmente a la compra de Broadpectrum con un impacto de -934 millones de euros (499 por la compra de las acciones y 435 por la deuda incorporada) y reduciéndose la deuda neta de proyectos por la desconsolidación de la SH130 por importe de 1.420 millones de euros y 388 millones por la clasificación a mantenidos para la venta de las autopistas portuguesas.

### JUICIOS Y ESTIMACIONES

En esta sección se incluyen las principales estimaciones que Ferrovial ha utilizado para valorar sus activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos (ver nota 1.3.4)

### TIPO DE CAMBIO

Aunque la moneda funcional de Ferrovial es el euro, una parte significativa de las actividades se realizan en países situados fuera de la zona euro, destacando la exposición a la libra esterlina, dólar americano, canadiense y australiano, y el zloty polaco. La evolución de dichas monedas frente al euro se ilustra en la nota 1.4.

A lo largo del ejercicio 2016 se ha producido una apreciación significativa del euro frente a la libra esterlina, efecto influenciado por el proceso de salida de Reino Unido de la Unión Europea (BREXIT), y cuyos posibles riesgos se comentan en la nota 5.4 (gestión de riesgos financieros y de capital), así como en el apartado de riesgos del Informe de Gestión. Con respecto a las demás monedas, el euro se ha depreciado frente al dólar americano, y canadiense (monedas en las que se encuentran las principales autopistas del grupo), y se ha apreciado con respecto al zloty polaco.

## 1.1. BASES DE PRESENTACIÓN ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN

### 1.1.1. Bases de presentación

Las cuentas anuales consolidadas se presentan de acuerdo con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación al Grupo, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados del Grupo. El marco normativo es el establecido en las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) establecidas por el Reglamento (CE) nº 1606/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de julio de 2002.

### 1.1.2 Actividades de la Sociedad

Ferrovial está constituido por la sociedad dominante Ferrovial, S.A., y sus sociedades dependientes, que se detallan en el Anexo II. El domicilio social se encuentra en Madrid en la calle Príncipe de Vergara, 135.

A través de estas sociedades, Ferrovial desarrolla sus negocios con presencia en las siguientes áreas de actividad, que constituyen a su vez sus segmentos de información conforme a lo indicado en la NIIF 8:

- Construcción: Diseño y ejecución de todo de tipo de obras tanto públicas como privadas, destacando la ejecución de infraestructuras públicas.

- Servicios: Mantenimiento y conservación de infraestructuras, instalaciones y edificios; recogida y tratamiento de residuos y prestación de otro tipo de servicios públicos. Debido a las nuevas adquisiciones, también se han añadido otros servicios como el mantenimiento de instalaciones energéticas e industriales.
- Autopistas: Desarrollo, financiación y explotación de autopistas de peaje.
- Aeropuertos: Desarrollo, financiación y explotación de aeropuertos.

En la página “web” [www.ferrovial.com](http://www.ferrovial.com) pueden consultarse con más detalle las diferentes áreas de actividad en las que el Grupo consolidado desarrolla sus negocios.

**A efectos de la comprensión de estos Estados Financieros, es importante destacar que parte de la actividad realizada por las divisiones de negocio del grupo se realiza mediante el desarrollo de proyectos de infraestructuras**, fundamentalmente en las áreas de autopistas y aeropuertos, aunque también en las actividades de construcción y servicios.

Dichos proyectos se llevan a cabo mediante contratos a largo plazo firmados con una administración pública, en los que la sociedad titular del proyecto en la que, normalmente, el grupo participa con otros socios, financia la construcción o la rehabilitación de una infraestructura pública, fundamentalmente con deuda garantizada con los propios flujos del proyecto y con el capital aportado por los socios, y posteriormente la mantiene, recuperando dicha inversión mediante el cobro de peajes o tarifas reguladas por el uso de la infraestructura o mediante cantidades pagadas por la administración titular del contrato en función de las condiciones de disponibilidad del activo. En la mayoría de los casos la actividad de construcción y posterior mantenimiento de la infraestructura es subcontratada por las sociedades titulares de los proyectos con las divisiones de construcción y servicios del grupo.

Desde un punto de vista contable, dichos contratos caen en la mayoría de los casos dentro del ámbito de aplicación de la interpretación CINIIF 12.

En base a lo anteriormente indicado, y con el objeto de permitir una mejor comprensión de la evolución financiera del grupo, se desglosan en los presentes Estados Financieros de forma separada, el impacto de este tipo de proyectos, en el epígrafe inmovilizado en proyectos de infraestructuras (distinguiendo aquellos que siguen el modelo de activo intangible de los de modelo de cuenta a cobrar), en los activos financieros a largo plazo, y fundamentalmente la posición neta de tesorería y la información relativa al flujo de caja, donde se separa el flujo denominado “exproyectos” que agrupa los flujos generados por las actividades de construcción y servicios, los dividendos procedentes del capital invertido en los proyectos de infraestructuras y las inversiones o desinversiones en el capital de los mismos, y por otro lado el flujo de los proyectos que incluye los propios flujos generados por las sociedades titulares de estos. Además, puede consultarse una relación de aquellas sociedades consideradas proyecto en el Anexo II.

**También es importante destacar que dos de los principales activos del grupo corresponden a la participación del 25% en Heathrow Airport Holdings (HAH) sociedad titular del aeropuerto de Heathrow en Londres (Reino Unido) y al 43,23% en ETR 407 sociedad titular de la autopista ETR 407 en Toronto (Canadá), que se consolidan por el método de puesta en equivalencia desde el ejercicio 2011 y 2010, respectivamente.** Con el objeto de dar una información detallada sobre ambas sociedades en la Nota 3.5 relativa a participaciones por puesta en equivalencia, se incluye información relativa a la evolución del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias de ambas

compañías, completando dicha información en otras Notas de la memoria con información que se considera de interés.

**1.1.3. Cambios en el perímetro de consolidación**

A continuación se describen los cambios más significativos en el perímetro de consolidación en el año 2016. La información ha sido preparada teniendo en cuenta la NIIF 3, y el resto de detalles requeridos por la norma que no figuran en esta nota, están en la correspondiente al fondo de comercio de consolidación (ver Nota 3.1).

**Servicios: Adquisición de Broadpectrum:**

La variación más relevante con respecto al ejercicio de 2015 se produce como consecuencia de la adquisición de la compañía Broadpectrum, una de las empresas líderes del sector de servicios en Australia, que presta una amplia gama de servicios, tales como el mantenimiento de infraestructuras, de instalaciones industriales y energéticas y diferentes servicios de carácter social. La compañía tiene además presencia en otros países como Nueva Zelanda, EEUU, Canadá y Chile.

Ferrovial logró hacerse con el control de esta compañía mediante una Oferta Pública de Adquisición (OPA) que finalmente se cerró con un precio de 1,50 dólares australianos por acción, y que se completó el 13 de mayo de 2016, con la toma de control, una vez que se nombraron los nuevos miembros del Consejo de Administración de la sociedad. Por lo tanto, se ha procedido a la integración de sus estados financieros en el perímetro de consolidación del Grupo a partir del 31 de mayo del presente ejercicio. El precio pagado por las acciones asciende a 769 millones de dólares australianos (499 millones de euros). La cifra de ventas de Broadpectrum a cierre del año es de 1.446 millones de euros (7 meses), mientras que el resultado aportado a Ferrovial fue de -18 millones de euros, que incluye la amortización del activo intangible generado en el proceso de asignación del precio de compra (ver nota 3.1).

**Servicios: Otras adquisiciones**

Adicionalmente a lo largo del ejercicio 2016 se han completado otras tres adquisiciones en la actividad de servicios dos en España y una en Polonia. En la tabla adjunta se incluyen los principales datos de dichas adquisiciones:

	Siemsa	Biotrán	Amest Kamiensk
Actividad	Servicios para sectores energía, petroquímico e industrial	Gestión de residuos del sector farmacéutico	Planta de tratamiento de residuos
Fecha de adquisición	25 de febrero	22 de julio	18 de enero
Precio de adquisición (€)	17 millones	11 millones	8 millones
% participaciones adquirido	100%	100%	80%
Ventas	47	4	4
Resultado	2	1	0

### Construcción: Adquisición de Pepper Lawson

En 2016 se ha adquirido la compañía estadounidense de construcción Pepper Lawson Construction, especializada en infraestructuras de agua y edificación no residencial. Esta operación se concretó el 6 de abril por un precio de las acciones de 12 millones de dólares (11 millones de euros) fecha en la que se comenzaron a consolidar sus estados financieros en el Grupo. La facturación de dicha empresa ascendió a 31 de diciembre de 2016 ascendió a 124 millones de euros, mientras que su resultado fue de -3 millones de euros.

### Autopistas: Venta definitiva de autopistas Chicago Skyway e irlandesas.

Además, durante el primer semestre del 2016 se han completado los acuerdos de venta de las autopistas Chicago Skyway y las autopistas irlandesas Eurolink M3 y M4-M6, iniciados el pasado ejercicio y descritos en la Nota 1.2 de las cuentas anuales a 31 de diciembre de 2015. En el caso de Chicago Skyway, la operación se ha saldado con una plusvalía neta de 103 millones de euros. En el caso de las autopistas irlandesas, la plusvalía total ha sido de 21 millones de euros en el resultado neto, incluida la puesta a valor razonable del 20% de participación retenida (6 millones de euros en resultado neto).

El importe cobrado en el ejercicio por estas operaciones ha ascendido a 289 millones de euros (230 millones de euros por la venta de Chicago Skyway y 59 millones de euros por la venta de las autopistas irlandesas), que junto a otras desinversiones de menor cuantía han generado un impacto total en el flujo de caja de 340 millones de euros (Nota 5.3).

### Autopistas: Acuerdo de venta de autopistas portuguesas:

Adicionalmente, en junio de 2016 se produjo un acuerdo de compra venta de las autopistas portuguesas Euroscut Algarve y Norte Litoral con el fondo holandés DIF por 159 millones de euros, reteniendo Ferrovial un porcentaje de participación del 48% y el 49% en cada una de las autopistas. Estas ventas están, a la fecha de cierre de los presentes estados financieros, pendientes de las autorizaciones de los organismos correspondientes, por lo que se han reclasificados sus activos y pasivos a la línea de mantenidos para la venta (ver nota 1.2).

### Autopistas: Desconsolidación SH-130

Dicha sociedad ha salido del perímetro de consolidación en diciembre de 2016. La sociedad se encontraba en proceso de concurso de acreedores ("Chapter 11") desde el pasado mes de marzo de 2016. Como solución a dicho proceso, el juez responsable del concurso aprobó el pasado 5 de diciembre toda la documentación necesaria para la posterior votación del plan de reorganización de la sociedad concesionaria propuesto por los acreedores, por el que Cintra vende su participación a estos últimos a un precio simbólico de un dólar, saliendo del accionariado.

Por su parte, el 8 de diciembre, la concesionaria y los principales acreedores firmaron un acuerdo de apoyo al mencionado plan de reorganización, que supone la pérdida de control por parte de Cintra. El acuerdo de apoyo fue aprobado por acreedores que representaban el 50% de la deuda con devengo de intereses, mayoría requerida por la ley concursal para que el plan de reorganización entre en vigor. Dicha aprobación se ratificó posteriormente en votación de 11 de enero celebrada ante el juez.

La ejecución final del plan está pendiente del cumplimiento de una serie de trámites formales, que permitan un traspaso ordenado de la gestión de la sociedad. Como resultado de la firma del acuerdo de 8 de diciembre, se ha concluido que conforme a lo dispuesto en la NIIF 10 procede desconsolidar la participación de dicha sociedad al cierre del ejercicio 2016, al no tener ya la capacidad presente para dirigir las actividades relevantes de la sociedad y no estar expuesto a rendimientos variables procedentes de la misma. Los compromisos asumidos por SH-130 con sus acreedores, aprobados en el marco judicial del concurso, le impiden dirigir la compañía de forma similar a si no estuviera en concurso, en la medida en que no tiene capacidad para gestionar las actividades más relevantes de la misma, y las actuaciones del órgano de administración y equipo directivo tienen como único objetivo minimizar cualquier impacto que suponga poner en riesgo el plan de viabilidad aprobado con los acreedores.

Esta operación ha supuesto el reconocimiento una plusvalía bruta de 52 millones de euros (30 millones de euros en resultado neto), correspondientes a las pérdidas previamente registradas por encima del capital invertido del proyecto (169 millones de euros), y una reducción de la deuda neta de 1.421 millones de euros.

### Aeropuertos: Adquisición de Transchile

El 6 de octubre de 2016, se produjo la adquisición de Transchile Charrúa Transmisión, compañía propietaria de una línea de transmisión de 204 kilómetros entre las subestaciones de Charrúa y Cautín en Chile, por un importe de inversión inicial de 115 millones de dólares estadounidenses (102 millones de euros), con una posterior devolución de dicha inversión por importe de 45 millones de dólares (40 millones de euros), resultando una inversión neta de 70 millones de dólares (62 millones de euros). La cifra de ventas de Transchile ascendió a 2 millones de euros, y registró un resultado de - 1 millón de euros.

Mediante dicha adquisición Ferrovial entra en la actividad de desarrollo de infraestructura de transporte de electricidad. Dado que esta nueva área va a ser gestionada por el equipo directivo responsable del segmento de aeropuertos, conforme a lo indicado en el párrafo 5 de la NIIF 8, la nueva actividad será reportada dentro de dicho segmento de negocio.

### Nuevos proyectos: Autopistas I-66 y Eslovaquia

#### I-66

En noviembre de 2016, Cintra en consorcio con el fondo de infraestructuras Meridiam, fue seleccionada para el diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento del proyecto de transformación una la autopista en Virginia, I-66. Por un valor superior a los 3.000 millones de euros. El proyecto comprende la construcción de 35 kilómetros a lo largo del corredor de la I-66 de acceso a Washington entre la Ruta 29, y participarán en su construcción Ferrovial Agromán junto a la constructora estadounidense Allan Myers. La autopista contará con tres carriles libres de peaje y dos *managed lanes*, y la construcción del proyecto tiene un plazo de ejecución hasta el año 2022, comenzando posteriormente el periodo de concesión de 50 años.

La sociedad I-66 Express Mobility Partners LLC será la concesionaria del proyecto, y se integrará por puesta en equivalencia (50% participación), mientras que la sociedad encargada de la construcción será FAM Construction LLC, y se consolidará mediante el método de integración global (70% participación). Está previsto el cierre financiero del proyecto a lo largo del ejercicio 2017.

### Eslovaquia

Además también Cintra, en este caso en consorcio con un fondo de infraestructuras de Macquarie, fue seleccionada para el diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento de las autopistas D4 y R7 de circunvalación de Bratislava en Eslovaquia, habiéndose alcanzado en mayo el cierre financiero con una inversión total prevista de 975 millones de euros. La concesión, de pago por disponibilidad, tendrá una duración de 30 años, que comenzará tras finalizar el periodo de construcción.

Zero Bypass, Ltd. será la sociedad concesionaria de dicho proyecto, integrándose sus estados financieros en el grupo mediante el procedimiento de puesta en equivalencia (45% participación). D4R7 será la sociedad encargada de la construcción de las autopistas, y está participada en un 65% por el grupo, consolidándose, de esta manera mediante el método de integración global.

### 1.2. ACTIVOS Y PASIVOS CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA

Durante el ejercicio 2016, se han conseguido determinados hitos que han llevado a la salida del perímetro de consolidación, además de la reclasificación a este epígrafe de determinadas participaciones en proyectos dentro de la unidad de negocio de autopistas:

- Durante el ejercicio 2015, se firmó un acuerdo de venta por la participación en el proyecto Chicago Skyway en Estados Unidos, que finalmente fue materializado el pasado Febrero de 2016. Este hecho ha supuesto su salida de este epígrafe y consecuentemente del perímetro de consolidación.
- Adicionalmente, los acuerdos de venta por la participación en los proyectos de las autopistas Irlandesas M3 y M4 fue cerrado en el mes de Febrero del 2016, reduciéndose su participación a un porcentaje minoritario de un 20% en ambos proyectos, quedando consolidadas por puesta en equivalencia.
- Finalmente el 13 de Junio de 2016 se firmó un acuerdo de venta de un porcentaje mayoritario del capital de las sociedades de dos proyectos en Portugal, autopista Norte Litoral (51%) y autopista Via do Infante (49%), por un precio total de 159 millones de euros. Tras la venta de esta participación se mantendrá un porcentaje minoritario del 49% y 48% respectivamente.

A 31 de diciembre de 2016, ninguno de los acuerdos pendientes de venta se habían completado, estando ambos pendientes de autorizaciones y confirmaciones por parte de las autoridades Portuguesas y las instituciones financieras implicadas.

Con motivo de dichos acuerdos de venta, se han clasificado al epígrafe de activos y pasivos mantenidos para la venta, los activos y pasivos vinculados a estas sociedades.

El impacto de dicha reclasificación se refleja en la siguientes tablas:

Activos (Millones euros)	Chicago Skyway	Autopistas Irlandesas	Auto-Estradas Norte	Autopista Algarve	Total
Saldo al 01.01.16	1.889	529	0	0	2.418
Inmovilizado en proyectos	-1.647	-442	284	154	-1.651
Caja restringida y tesorería y equivalentes	-113	-30	31	34	-78
Otros activos	-129	-57	62	58	-66
Saldo al 31.12.16	0	0	378	246	623

Pasivos (Millones euros)	Chicago Skyway	Autopistas Irlandesas	Auto-Estradas Norte	EuroScut Algarve	Total
Saldo al 01.01.16	2.183	507	0	0	2.690
Deuda Financiera	-1.483	-316	211	177	-1.411
Derivados financieros a valor razonable	-667	-43	30	0	-680
Otros pasivos	-33	-148	12	6	-163
Saldo al 31.12.16	0	0	253	183	436

### 1.3 POLÍTICAS CONTABLES

#### 1.3.1. Nuevas normas contables

##### 1.3.1.a) Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones adoptadas por la Unión Europea de aplicación obligatoria por primera vez en el ejercicio 2016.

El 1 de enero de 2016 entró en vigor en la Unión Europea las siguientes normas con posible impacto en los Estados Financieros consolidados: Modificación a la NIC 1 Iniciativa de información a revelar; Mejora a las NIIF Ciclos 2012-2014; Modificación a la NIC 16 y NIC 38 Modificación de métodos aceptables de amortización y depreciación; Modificación a la NIIF 11 Contabilización de Adquisiciones de Participaciones en Operaciones Conjuntas. Ninguna de estas modificaciones ha tenido impacto significativo en los estados financieros consolidados del ejercicio anual iniciado a partir del 1 de enero de 2016.

##### 1.3.1.b) Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones de aplicación obligatoria en ejercicios posteriores a 2016:

Las nuevas normas, modificaciones e interpretaciones con posible impacto en el Grupo que han sido aprobadas por el IASB y que todavía no son de obligado cumplimiento son las siguientes:

Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones		Aplicación obligatoria ejercicios iniciados a partir de:
<b>Pendientes de aplicación pero ya aprobadas para su uso en la UE</b>		
NIIF 15	Ingresos de Actividades Ordinarias procedentes de Contratos con Clientes	1 enero de 2018
NIIF 9	Instrumentos Financieros	1 enero de 2018
<b>Pendientes de aprobación para su uso en la UE</b>		
NIIF 16	Arrendamientos	1 enero de 2019
Modificación a NIC 12	Reconocimiento de Activos por Impuestos Diferidos por Pérdidas no Realizadas	1 enero de 2017
Modificación a NIC 7	Iniciativa sobre Información a Revelar	1 enero de 2017
Aclaraciones a NIIF 15	Ingresos de Actividades Ordinarias procedentes de Contratos con Clientes	1 enero de 2018
Modificación a NIIF 2	Clasificación y Medición de Pagos basados en Acciones	1 enero de 2018
Mejoras Anuales	Ciclo 2014-2016	1 enero de 2017/2018
Interpretación 22 del IFRIC	Transacciones en Moneda Extranjera y Contraprestaciones anticipadas	1 enero de 2018
Modificación a NIC 40	Propiedades de Inversión	1 enero de 2018

Impactos previstos en la aplicación de las normas más relevantes:

**NIIF 15. Ingresos de Actividades Ordinarias procedentes de Contratos con Clientes**

Aunque la norma es de obligado cumplimiento en 2018, dada la relevancia que esta norma tiene en el ámbito de las actividades de negocio en las que Ferrovial opera, principalmente en Construcción y Servicios, el Grupo ha decidido hacer una aplicación anticipada de la misma en el ejercicio 2017. A estos efectos, se ha puesto en marcha un plan en base a los siguientes hitos:

- Tras analizar la norma en los últimos meses del ejercicio 2016, se ha desarrollado una nueva política interna con el objetivo de definir los criterios prácticos de aplicación de la NIIF 15 en todas las actividades de negocio de Ferrovial.
- Seguidamente, se ha hecho un análisis cualitativo y una primera cuantificación de los principales cambios que se pueden derivar de la nueva norma, así como un análisis de posibles impactos en los sistemas de información.
- Con anterioridad al cierre del primer trimestre se realizará una cuantificación más detallada de los impactos de primera aplicación que se registrarán en dicho cierre con carácter retroactivo, reconociendo en el saldo de apertura de 1 enero de 2017 un ajuste contra reservas (“efecto acumulado contra patrimonio”).
- Por último, dichos ajustes serán objeto de revisión más detallada por parte de los auditores de las distintas filiales del Grupo con ocasión de la revisión limitada de los estados financieros intermedios.

Los principales impactos identificados corresponden fundamentalmente a tres conceptos:

**(i) Definición de diferentes obligaciones de desempeño en contratos de servicios a largo plazo y asignación de precio a cada obligación.** Se trata principalmente de contratos de larga duración (más de 10 años) en la división de servicios, en los que la sociedad realiza diferentes actividades a lo largo de la vida de la infraestructura (construcción, mantenimiento y reposición). Actualmente, en dichos contratos se considera que existe una única obligación de desempeño, cuyo resultado se reconoce en base a la rentabilidad global del contrato. A diferen-

cia del anterior criterio, con la nueva norma se reconocerán varias obligaciones de desempeño (NIIF 15 p.27), a las que se asignarán los precios establecidos en el contrato, siempre que se consideren de mercado (NIIF 15 p.73-80). El efecto de este nuevo criterio puede implicar un retraso en el reconocimiento de ingresos, en tanto en cuanto el margen previsto de las obligaciones ya ejecutadas sea inferior al previsto en el conjunto del contrato. El impacto negativo en reservas neto de impuestos de este ajuste, según una primera estimación, ascendería aproximadamente a 70 millones de euros.

**(ii) Requisito de aprobación versus probabilidad en el reconocimiento de ingresos por modificaciones del contrato y partidas sujetas a reclamación.** La NIIF 15 requiere una aprobación por parte del cliente (NIIF 15 p. 18), criterio más exigente que el requisito de probabilidad de la actual NIC 11 y NIC18. Este cambio supondrá un retraso en el reconocimiento de ingresos que solo se podrán registrar cuando haya aprobación del cliente y no cuando sea probable que el cliente vaya a aceptar la modificación. En el caso de modificados o reclamaciones en las que el cliente haya aprobado el alcance de los trabajos, pero su valoración esté pendiente, los ingresos se reconocerán por el importe que sea altamente probable que no produzca una reversión significativa en el futuro. El impacto negativo en reservas neto de impuestos de este ajuste, según una primera estimación, ascendería aproximadamente a 60 millones de euros.

**iii) Establecimiento de un método de reconocimiento de ingresos homogéneo en contratos con características similares.** La nueva norma exige utilizar un método homogéneo de reconocimiento de ingresos para contratos y obligaciones de desempeño con características similares (NIIF 15 p.40). El método elegido por el Grupo como preferente para medir el valor de los bienes y servicios cuyo control se trasfiere al cliente a lo largo del tiempo es el método de producto (“output method”), siempre y cuando a través del contrato y durante la ejecución se pueda medir el avance de los trabajos ejecutados (NIIF 15 B17). En contratos de bienes y servicios diferentes altamente interrelacionados para producir un producto combinado, lo que ocurre habitualmente en los contratos con componente de construcción, el método el método de producto aplicable será el de medición de los trabajos realizados (“Surveys of performance” dentro de los “otuput method”). Por su parte, en los contratos de servicios rutinarios en los que los bienes y servicios son sustancialmente los mismos y se transfieren con mismo patrón de consumo, de tal manera que el cliente se beneficia de los mismos a medida que se van prestando por la compañía, el método de reconocimiento de ingresos seleccionado por el Grupo está basado en el tiempo transcurrido (“time elapsed” dentro de los “output method”), mientras que los costes se registran conforme el principio de devengo. En base a lo anterior, el grado de avance en costes (método de recursos; “input method”) sólo se aplicará en aquellos casos en los que no se pueda medir de manera fiable el avance de los trabajos. La aplicación de este regla implicará el cambio de criterio de reconocimiento en determinados contratos, siendo el impacto negativo en reservas neto de impuestos de este ajuste, según una primera estimación aproximadamente de 30 millones de euros.

En base a lo anterior, el ajuste negativo total neto de impuestos estimado por primera aplicación de la NIIF 15 asciende aproximadamente a 160 millones de euros. No obstante, la cuantificación definitiva del mismo dependerá del cumplimiento de los hitos del proceso detallado anteriormente que finalizará en el primer semestre de 2017.

La nueva norma requerirá que el Grupo revise los procesos y controles internos relacionados con el reconocimiento de ingresos, tareas que están en marcha, aunque no han sido completadas.

Respecto a los sistemas de información, se mantendrán los actuales y habrá que adaptar los controles establecidos en los mismos.

#### NIIF 9 Instrumentos financieros:

Los impactos identificados son menos relevantes que los de la NIIF 15, ya que los principales afectados por la NIIF 9 son las entidades financieras. La compañía está analizando la posibilidad de aplicar anticipadamente la norma, aunque todavía ha tomado una decisión al respecto.

A continuación se resumen los principales impactos tras el primer análisis de las tres fases de la norma:

- (i) **Contabilidad de coberturas.** La regulación trata de alinear más la contabilidad de coberturas con la gestión de riesgos del Grupo, teniendo los nuevos requerimientos un enfoque basado en principios. La NIIF 9 permite designar como elemento cubierto componentes específicos de elementos no financieros y la inflación en instrumentos financieros, siempre que sean identificables y medibles, para los que se tiene que probar que existe mercado líquido. El Grupo ha identificado un posible impacto relacionado con los derivados ligados a la inflación contratados en HAH, que bajo la NIIF 9 podrían cumplir los requisitos para aplicar contabilidad de coberturas. Por último, cabe destacar que la nueva norma permite designar como elemento cubierto una posición agregada (que incluye un derivado y otro componente no derivado), y considerar los “currency basis” como coste de la cobertura, lo que podría tener impacto en los derivados contratados por HAH.
- (ii) **Deterioro de activos financieros.** La NIIF 9 sustituye un modelo de pérdidas incurridas de la NIC 39 por uno de pérdidas esperadas. Bajo la nueva norma la provisión por pérdidas se calculará en base a las pérdidas esperadas para los próximos 12 meses o para toda la vida de los instrumentos en función del incremento significativo del riesgo. El Grupo preliminarmente espera acogerse al enfoque simplificado (provisión por pérdidas esperadas durante toda la vida del activo) en sus cuentas a cobrar y no espera un impacto significativo, dada que en la actualidad ya tiene establecido un procedimiento, por el que las cuentas a cobrar no sólo se deterioran cuando ya no son recuperables (pérdidas incurridas) sino que considera las posibles pérdidas esperadas, en base a la evolución del periodo de cobro del cliente (la compañía adaptará dicho procedimiento a los requisitos específicos de la NIIF 9 y lo extenderá a aquellas sociedades que actualmente no lo aplican) y dada la calidad crediticia de sus clientes, en su mayoría Administraciones Públicas, y los sistemas internos de clasificación existentes para su contratación.
- (iii) **Clasificación y valoración de activos financieros.** Existe una nueva clasificación para reflejar el modelo de negocio. Las principales categorías de clasificación son: valoración a coste amortizado (activos a vencimiento para recibir los flujos contractuales: principal e intereses), valor razonable contra resultados (activos para negociar) y valor razonable contra patrimonio neto, cuando se dan a la vez los anteriores modelos de negocio. Se eliminan, por tanto, la categoría de instrumentos mantenidos para la venta de la NIC 39. En cuanto a la valoración de los pasivos financieros, la NIIF 9 no cambia con respecto a la NIC 39, excepto por la parte del riesgo de crédito propio en la opción de valor razonable que se reconocerá contra Patrimonio Neto (siempre que no genere asimetría contable). El Grupo del análisis preliminar de esta fase no espera ningún impacto relevante ya que la mayoría de sus activos y pasivos continuarán valorándose a coste amortizado.

A diferencia de la NIIF 15, la contabilidad de coberturas de la NIIF 9, que es donde espera el principal impacto, tal y como se ha descrito anteriormente, se aplica de manera prospectiva, por lo que no habrá un ajuste de primera aplicación. El impacto previsto de la adopción de esta norma en los estados financieros consolidados del Grupo no se desglosa porque no se puede estimar con fiabilidad, debido a que éste dependerá tanto de los instrumentos financieros que el Grupo mantenga, como de las condiciones económicas a la fecha.

#### NIIF 16 Arrendamientos:

El análisis del impacto de esta norma está en una fase previa al de las anteriores. La fecha obligatoria de aplicación es el 2019 y el Grupo no tiene previsto hacerla de manera anticipada.

El impacto no es diferencial respecto al resto de compañías, donde la cifra de balance se incrementarán por el reconocimiento de activos por el derecho de uso y los pasivos financieros por las obligaciones de pago futuras, relativas a los arrendamientos calificados hasta la fecha como operativos. El desglose de los contratos por arrendamiento operativo está incluido en la nota 6.5.3 de los estados financieros consolidados y asciende aproximadamente a 412 millones de euros (desglose sobre compromisos en arrendamientos operativos en las cuentas anuales consolidadas al 31 de Diciembre de 2016). Adicionalmente en esta nota se desglosa el importe de los pagos mínimos futuros por arrendamientos operativos no cancelables por vencimiento y negocio.

#### 1.3.2. Criterios de consolidación

Durante los ejercicios 2016 y 2015, la fecha de cierre contable de las cuentas anuales individuales de todas las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación es la misma o han sido homogeneizadas temporalmente para su coincidencia con las de la sociedad dominante.

Conforme a lo indicado en el apartado anterior el Grupo consolidado ha aplicado los criterios de consolidación de acuerdo a NIIF adoptadas por la Unión Europea (NIIF – UE).

En este sentido se detallan a continuación únicamente aquellos criterios de consolidación tomados por el Grupo consolidado al preparar las presentes Cuentas Anuales en el caso de que exista una opción permitida por las NIIF o, en su caso, por su especificidad del sector en el que opera:

Se consolidan por el método de integración proporcional aquellos contratos ejecutados mediante Uniones Temporales de Empresas o entidades similares que cumplen con los requerimientos de la NIIF 11 para ser clasificados como “Operaciones conjuntas”. Se considera que, en estos supuestos de control conjunto, existe un control directo por parte de los socios en los activos, pasivos, ingresos, gastos y responsabilidad solidaria en las mismas. Este tipo de negocios aportan al Grupo consolidado una cifra de activos, resultado y ventas de 829, 55 y 1.380 millones de euros (499, 4 y 987 millones de euros en 2015). De estas entidades, algunas de ellas podrían considerarse de importancia relativa para el Grupo, por superar el 0,5% de las ventas consolidadas:

Proyecto	Actividad	% participación	Ventas
407 East Extension	Diseño y construcción de la autovía 407 Este en Toronto	50%	95
Ferrovial Lagan JV	Diseño y construcción de las autopistas irlandesas M8, M73 y M74	80%	154
Bam Ferrovial Kier JV	Trabajos para la estación de Farringdon, en Londres	33%	59
Flo JV	Construcción de la Northern Line Extension y Thames Tideway Tunnel Central, en Londres	50%	135
UTE Warrell Creek to Nambucca	Construcción de un tramo de la Autopista del Pacífico Sur, en Australia	50%	75
UTE Toowoomba	Construcción de una autopista que circunvalará la ciudad de Toowoomba	50%	57
<b>Total</b>			<b>575</b>

Se consolidan por el método de puesta en equivalencia, aquellas sociedades sobre las que Ferrovial S.A. mantiene influencia significativa o control conjunto en aquellos casos en los que no se cumplen con los requerimientos de la NIIF 11 para ser clasificados como “Operaciones conjuntas”. El detalle de las sociedades consolidadas por puesta en equivalencia se presenta en la nota 3.5. y en el anexo II.

- Los saldos y transacciones entre empresas del grupo son eliminados en el proceso de consolidación. No obstante, las transacciones registradas en la cuenta de resultados relativas a obras de construcción realizadas por la división de construcción a las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras, no son eliminadas en el proceso de consolidación, ya que este tipo de contratos se consideran como contratos de construcción en los que el grupo realiza una obra para la administración concedente o la autoridad reguladora recibiendo a cambio un derecho de explotación de la infraestructura conforme a las condiciones prefijadas por la administración concedente o la autoridad reguladora. De esta forma, la administración o el regulador tiene el control del activo desde el momento inicial, entregando a cambio de la realización de la obra el derecho anteriormente mencionado, de tal manera que se puede concluir que a nivel de grupo la obra ha sido realizada frente a terceros. Este criterio es conforme a lo establecido en la CINIIF 12. El impacto en la cuenta de resultados de la no eliminación de estas transacciones ha sido de 35 millones de euros después de impuestos y minoritarios (93 millones de euros en 2015). El detalle de las operaciones que no son objeto de eliminación en base a lo indicado anteriormente, aparece desglosado en la nota 6.8 sobre operaciones con entidades vinculadas.

La relación de sociedades dependientes y asociadas se incluye en el Anexo II.

**1.3.3. Políticas contables aplicadas por partidas de balance consolidado y de cuenta de resultados consolidada**

En línea con lo indicado en el apartado 1.3.2 anterior, se detallan a continuación únicamente aquellas políticas tomadas por el Grupo consolidado al preparar las presentes Cuentas Anuales Consolidadas en el caso de que exista una opción permitida por las NIIF o, en su caso, por su especificidad del sector en el que opera o por su importancia relativa.

**1.3.3.1. Inmovilizado Material, Inversiones Inmobiliarias y Activos Intangibles**

- Con posterioridad al reconocimiento inicial, los elementos incluidos en los epígrafes “Activos intangibles”, “Inversiones inmobiliarias” e “Inmovilizado material” se valoran a su coste menos su correspondiente amortización acumulada y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado.
- El método lineal es el utilizado para el cálculo de la amortización de los bienes incluidos en los epígrafes “Activos intangibles”, “Inversiones inmobiliarias” e “Inmovilizado material”, excepto para determinada maquinaria del negocio de construcción que se amortiza de manera degresiva.

Los años utilizados por las sociedades consolidadas para amortizar cada tipo de elemento incluido en el epígrafe “Inmovilizado material” se sitúa básicamente en los siguientes rangos.

	Años de vida útil
Edificios y otras construcciones	10-50
Maquinaria, instalaciones y utillaje	2-25
Mobiliario y enseres	2-15
Elementos de transporte	3-20
Otro inmovilizado	2-20

**1.3.3.2. Inversiones en proyectos de infraestructuras**

Dentro de este epígrafe se incluyen las inversiones realizadas en las infraestructuras por las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras en el ámbito de la CINIIF 12 (fundamentalmente autopistas), cuya retribución consiste en el derecho a cobrar las correspondientes tarifas en función del grado de utilización del servicio público.

No aparecen recogidos en este epígrafe los activos adquiridos por la sociedad concesionaria para prestar los servicios objeto de la concesión pero que no forman parte de la infraestructura (elementos de transporte, mobiliario, equipos informáticos...), al no ser objeto de reversión a la administración concedente. Este tipo de activo se contabiliza en el epígrafe de inmovilizado material y se amortiza en función de su vida útil, siguiendo un criterio que refleje su uso económico.

**Activos con Modelo Intangible CINIIF 12**

Toda la inversión inicial relativa a la infraestructura que posteriormente es revertida a la administración, incluyendo los costes de expropiación, y los costes financieros activados durante el periodo de construcción, se amortiza en función del patrón de consumo aplicable en cada caso (normalmente el tráfico previsto, en el caso de autopistas de peaje) durante toda la vida de la concesión.

Las inversiones acordadas contractualmente al inicio, con carácter firme e irrevocable, para su realización en un momento posterior, durante la vida de la concesión, y siempre que no sean inversiones de mejora de la infraestructura, tienen la consideración de inversión inicial. Para este tipo de inversiones se contabiliza un activo y una provisión inicial por el valor actual de la inversión futura, aplicando para el cálculo del citado valor actual una tasa de descuento equivalente al coste de la deuda vinculada al proyecto. El activo se amortiza en función del patrón de consumo durante toda la vida de la concesión y la provisión se actualiza financieramente durante el periodo que medie hasta la inversión.

En el caso de que exista un pago a la administración por adquirir el derecho de la explotación de la concesión, dicho pago es también amortizado en función del patrón de consumo durante la vida de la concesión.

En el caso de las inversiones de reposición, se contabiliza una provisión sistemática durante el periodo de devengo de las obligaciones, que deberá estar completamente dotada en el momento en que la reposición entre en funcionamiento. Dicha dotación se realiza en función del patrón del consumo durante el periodo en el que la obligación se devengue y aplicando un criterio financiero.

Las inversiones de mejora de la infraestructura son aquellas que suponen un aumento de la capacidad de generación de ingresos de la infraestructura o reducción de costes en la misma. Para las inversiones que se recuperan en el periodo concesional, al suponer un aumento de la capacidad de la infraestructura, se tratarán como una extensión del derecho otorgado y por lo tanto, se reconocerán en el balance en el momento en que entren en explotación. Se amortizan a partir de la fecha de entrada en explotación en función del diferencial generado sobre el patrón de consumo por el aumento de la capacidad. No obstante, si a la vista de las condiciones del acuerdo, estas inversiones no se van a ver compensadas por la posibilidad de obtener mayores ingresos desde la fecha en que se lleven a cabo, se reconoce una provisión por la mejor estimación del valor actual del desembolso necesario para cancelar la obligación asociada a las actuaciones que no se ven compensadas por la posibilidad de obtener mayores ingresos desde la fecha en que se ejecuten. La contrapartida es un mayor precio de adquisición del activo intangible.

Para la parte proporcional de la mejora o ampliación de capacidad que sí se prevea recuperar mediante la generación de mayores ingresos futuros, se seguirá el tratamiento contable general para las inversiones que se recuperan en el periodo concesional.

Respecto a estos contratos, las principales hipótesis se corresponden con las estimaciones de tráfico y de inversiones de reposición, que se realizan anualmente por departamentos técnicos.

Se detallan a continuación los principales contratos de concesión de autopistas de peaje existentes a los que se aplica el modelo de activo intangible, así como su duración, estado de las mismas y método de consolidación aplicado:

#### Concesiones de Autopistas de Peaje Modelo Intangible:

Sociedad Concesionaria	País	Años de concesión	Estado	Año de inicio (*)	Método Cons.
NTE Mobility Partners, LLC	USA	52	Explotación	2014	Global
NTE Mobility Partners Seg 3 LLC (1)	USA	43	Construcción	2013	Global
LBJ Express	USA	52	Explotación	2014	Global
I-66 Mobility Partners LLC (3)	USA	50	Construcción	2016	PEE
I-77 Mobility Partners LLC (2)	USA	50	Construcción	2014	Global
M-203 Alcalá O'Donnell	España	30	Construcción	2005	Global
Autopista del Sol	España	55	Explotación	1999	Global
Euroscut Azores	Portugal	30	Explotación	2011	Global
Eurolink Motorway Operations (M4-M6)	Irlanda	30	Explotación	2005	PEE
Nea Odos	Grecia	30	Explotación	2007	PEE
Central Greece	Grecia	30	Explotación	2008	PEE

(\*) Año de inicio de la concesión (si está en explotación) o año de inicio de la construcción (si está en construcción).

(1) El periodo de concesión es de 43 años desde el inicio de la explotación prevista para 2018.

(2) El periodo de la concesión es de 50 años a partir de la finalización de las obras de construcción, estimadas en 44 meses a partir del cierre financiero.

(3) El periodo de la concesión es de 50 años a partir de la finalización de las obras de construcción, estimadas en 60 meses a partir del cierre financiero.

#### Resto de contratos a los que se aplica el Modelo Intangible:

Además de las concesiones de autopistas mencionadas en la anterior tabla, existen otros contratos a los que se les aplica el método intangible de la CINIIF 12, siendo el más significativo un contrato en la división de servicios a través de la sociedad "Autovía de Aragón Sociedad Concesionaria S.A." cuyo objeto es la rehabilitación y posterior mantenimiento de un tramo de la carretera de la Nacional II en España. Los principales contratos de Servicios serían los siguientes:

Sociedad Concesionaria	País	Años de concesión	Año de inicio (*)	Método Cons.
Autovía Aragón	España	19 años	2007	Global
Servicios Urbanos de Murcia	España	20 años	2011	Global
PlanAlto Beirao	Portugal	25 años	2006	Global
Ecoparc Can Mata (1)	España	14 años	2011	Global
Gesmat (1)	España	20 años	2012	Global
Amey Hallam Highways (1)	U.K.	25 años	2012	PEE
Secado Térmico Butarque	España	25 años	2002	Prop.

(1) Se trata de modelos mixtos (Activo intangible / cuenta a cobrar).

#### Cuentas a cobrar Proyectos de Infraestructuras CINIIF 12

Se recogen en este epígrafe, los acuerdos de concesión de servicios vinculados a infraestructuras 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 en su totalidad por la entidad concedente. En estos supuestos, el importe debido por la citada entidad concedente se contabiliza en el activo del balance como un préstamo o cuenta a cobrar.

Para el cálculo del importe debido por la entidad concedente se considera el valor de los servicios de construcción, explotación y/o mantenimiento prestados y la remuneración financiera implícita en este tipo de contratos.

Los ingresos por los servicios prestados en cada periodo, fundamentalmente construcción y mantenimiento, incrementan el importe de la cuenta a cobrar con contrapartida en ventas. La remuneración financiera de los servicios prestados, igualmente, incrementa el importe de la cuenta a cobrar con contrapartida en ventas. Los cobros recibidos de la Administración disminuyen el importe de la cuenta a cobrar con contrapartida en tesorería.

El reconocimiento de esa remuneración financiera se basa en lo establecido en la NIC 18 "Ingresos de actividades ordinarias". Según esta norma, el ingreso de las actividades ordinarias debe ser aquel que surge en el curso de las actividades ordinarias originando un aumento de patrimonio. En este sentido, puede considerarse que las remuneraciones financieras en las concesiones de este tipo deben ser clasificados como ingresos ordinarios ya que forman parte de la actividad de la concesión y son devengados de forma regular y periódica.

A 31 de diciembre de 2016 y 2015 el importe de la remuneración financiera recogida como ventas asciende a 189 y 194 millones de euros respectivamente. Adicionalmente los gastos financieros asociados a la financiación de las concesiones en las que se aplica el modelo de activo financiero ascienden a 87 millones de euros para ambos periodos (ver el desglose por contrato).

Se detallan a continuación los principales contratos de concesión de autopistas de peaje existentes a las que se aplica el método de cuenta a cobrar, así como la duración de dichos contratos, estado de las mismas y método de consolidación aplicado:

**Concesiones de Autopistas de peaje a los que se aplica el modelo cuentas a cobrar**

Sociedad Concesionaria	País	Años	Estado	Año de inicio (*)	Método Cons.
Autopista Terrasa Manresa	España	50	Explotación	1989	Global
Auto-Estradas Norte Litoral (1)	Portugal	30	Explotación	2006	Global
Autoestrada do Algarve, S.A. (1)	Portugal	30	Explotación	2004	Global
Eurolink M3	Irlanda	45	Explotación	2010	PEE
A66 Benavente - Zamora	España	30	Explotación	2015	PEE
A334 Autovía de Almazora	España	30	En Proyecto	2012	PEE
407 East Extension	Canadá	30	Explotación	2016	PEE
Scot Roads Partnership Project Limited (2)	Reino Unido	30	Construcción	2014	PEE
Nexus Infr. Unit Trust (Toowoomba) (3)	Australia	25	Construcción	2015	PEE
Blackbird Infrastructure Group(4) (407 East Phase 2)	Canadá	30	Construcción	2015	PEE
Ruta del Cacao S.A.S (5)	Colombia	20	Construcción	2015	PEE
Zero Bypass Ltd. (6)	Slovakia	30	Construcción	2016	PEE

- (1) Proyectos reclasificados a "Activos mantenidos para la venta".
- (2) El periodo de concesión es de 30 años a partir de la finalización de las obras de construcción, prevista para Septiembre de 2017
- (3) El periodo de concesión es de 25 años a partir de la finalización de las obras de construcción, prevista para Diciembre de 2018
- (4) El periodo de concesión es de 30 años a partir de la finalización de las obras de construcción, prevista para Diciembre de 2019
- (5) El periodo de concesión es de 20 años a partir de la finalización de las obras de construcción, prevista para Junio de 2021
- (6) El periodo de concesión es de 30 años a partir de la finalización de las obras de construcción, prevista para Diciembre de 2020

**Resto de contratos a los que se aplica el Modelo cuenta a cobrar:**

El resto de contratos a los que se aplica el Modelo cuenta a cobrar se encuentran en la división de Servicios y Construcción.

Con respecto a los contratos de Construcción, detallamos a continuación los más significativos:

Sociedad Concesionaria	País	Años de concesión	Año de inicio (*)	Método Cons.
Concesionaria de Prisiones Lledoners	España	32	2008	Global
Conc. Prisiones Figueras S.A.U.	España	32	2011	Global
Depusa Aragón, S.A.	España	25	2015	Global
Aparcamiento Budimex	Polonia	30 años y 4 meses	2012	Global
Urbisca Ciudad de la Justicia	España	35 años	2003	PEE
Concesionaria Vía Olmedo Pedralba	España	25 años	2013	PEE

Con respecto a la división de Servicios, destacamos a continuación los siguientes contratos:

Sociedad Concesionaria	País	Años de concesión	Estado (*)	Año inicio	Método Cons.
CTR Oris	España	16 años	1	2014	Global
Juan Grande	España	18 años	3	2014	Prop. Porp.
Salto del Negro	España	16 años	3	2014	Prop.
Smart Hospital Cantabria	España	20 años	1	2014	Global
Toll Road IM08 DDS	Polonia	6 años	1	2014	Global
IM009 DDS	Polonia	5 años	1	2016	Global
AmeyCespa WM East	Reino Unido	28 años	1	2008	Global
AmeyCespa MK SPV	Reino Unido	18 años	2	2013	Global
Amey (IOW) SPV Ltd	Reino Unido	25 años	3	2015	Global
Madrid Calle 30	España	35 años	1	2005	PEE
Integrated Bradford Spv One Ltd	Reino Unido	27 años	1	2006	PEE
Integrated Bradford Spv Two Ltd	Reino Unido	27 años	1	2009	PEE
Amey Lagan Roads Ltd	Reino Unido	30 años	1	2007	PEE
Amey Lighting Norfolk Limited	Reino Unido	25 años	1	2007	PEE
E4D&G Project Co Ltd	Reino Unido	32 años	1	2008	PEE
Amey Belfast Schools Partnership Pfi Co Ltd	Reino Unido	31 años	1	2008	PEE
The Renfrewshire Schools Partnership Ltd	Reino Unido	33 años	1	2005	PEE
Amey Birmingham Highways Ltd	Reino Unido	25 años	2	2010	PEE
Amey Highways Lighting Manchester Limited	Reino Unido	25 años	1	2004	PEE
Amey Highways Lighting Wakefield Limited	Reino Unido	25 años	1	2003	PEE
Services Support A&S Ltd	Reino Unido	30 años	1	2004	PEE
Scot Roads Partnership Project Ltd	Reino Unido	33 años	2	2014	PEE
AmeyCespa (AWRP) SPV Ltd	Reino Unido	29 años	2	2014	PEE

(\*) 1: Explotación, 2: Construcción, 3: construcción/explotación.

**1.3.3.3. Otras partidas del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias**

**Tesorería y equivalentes sociedades de proyectos de infraestructuras: Caja restringida (nota 5.2).**

Dentro de este apartado se incluyen inversiones de la misma naturaleza y vencimiento afectas a la financiación de determinados proyectos de infraestructuras, cuya disponibilidad está restringida por los contratos de financiación como garantía para hacer frente a determinadas obligaciones relativas al pago de intereses o principal de la deuda, así como al mantenimiento y operación de infraestructura.

**Medición del valor razonable**

El Grupo únicamente utiliza el criterio de reconocimiento a valor razonable en la valoración de los derivados financieros. En dicha valoración, se considera el riesgo de crédito de las partes que participan en el contrato. El impacto del riesgo de crédito se registrará contra resultados salvo que los derivados cumplan las condiciones para ser considerados coberturas eficientes, en cuyo caso se registrará contra reservas. El Grupo utiliza técnicas de valoración apropiadas en función de las circunstancias y del volumen de datos disponibles para cada elemento,

tratando de maximizar el uso de elementos observables relevantes y evitando el uso de elementos no observables. En la medición del valor razonable, el Grupo establece una jerarquía del valor razonable que clasifica en los siguientes tres niveles los datos de entrada de las técnicas de valoración utilizadas:

- Nivel 1: Los datos son precios cotizados idénticos.
- Nivel 2: Datos distintos de los precios cotizados pero observables para los activos o pasivos de forma directa o indirecta.
- Nivel 3: datos de entrada no observables para el activo o pasivo.

Tal y como se detalla en la nota 5.5 de Derivados financieros, todos los derivados financieros del Grupo se encuadran en el Nivel 2.

#### Subvenciones de capital no reintegrables

Las subvenciones de capital no reintegrables se valoran por el importe concedido, registrándose en el estado consolidado de situación financiera en el epígrafe de Ingresos a distribuir en varios ejercicios (véase Nota 6.1), y se imputan al resultado del ejercicio de manera gradual en proporción a la depreciación experimentada durante el periodo por los activos financiados con dichas subvenciones, asignándose a la misma línea de amortizaciones. Desde el punto de vista del flujo de caja el importe de las subvenciones cobradas en el ejercicio se presenta neteando el importe de las inversiones realizadas.

#### Acreeedores Comerciales

Se clasifican dentro de la partida de acreedores comerciales los saldos pendientes de pago a proveedores que se realizan mediante contratos de *confirming* con entidades financieras.

Dichos saldos se clasifican como acreedores comerciales y los pagos relativos a los mismos como flujos de operaciones, ya que el pago se realiza a las entidades financieras en los mismos plazos establecidos con los proveedores en el ciclo operativo del negocio, sin que se incorporen aplazamientos adicionales, ni existan garantías especiales otorgadas como prenda de los pagos a realizar.

#### 1.3.3.4 Reconocimiento de ingresos

A continuación se detalla de forma específica el criterio seguido para el reconocimiento de resultados en cada una de los segmentos en los que opera Ferrovial. Ver los cambios e impactos esperados de la nueva norma NIIF 15 Ingresos de Actividades Ordinarias procedentes de Contratos con Clientes en 1.3.1.b.

#### Actividad de Construcción

##### i) Criterio general de reconocimiento de ingresos

Para el reconocimiento de los resultados de construcción el grupo sigue los criterios establecidos en la NIC 11, que permite, cuando el resultado de un contrato de construcción puede ser estimado con suficiente fiabilidad, reconocer los ingresos ordinarios y los costes asociados en resultados con referencia al estado de terminación del contrato en la fecha de cierre del balance (grado de avance). Cualquier pérdida esperada en el contrato de construcción es reconocida como tal inmediatamente.

El grupo sigue habitualmente el criterio del examen del trabajo ejecutado (método de producción, basado en medición de unidades, o “output method”), que se puede llevar a la práctica por la existencia en todos los contratos generalmente de una definición de todas y cada una de las unidades de obra y el precio al que se certifica cada una de estas, existiendo herramientas presupuestarias para el seguimiento de las desviaciones. Al final de cada mes se obtiene la medición de las unidades realizadas de cada una de las obras, registrando como ingre-

so la producción del mes. Los costes de ejecución de las obras se reconocen contablemente en función de su devengo, reconociendo como gasto los realmente incurridos en la ejecución de las unidades de obra realizadas, así como los que pudiéndose incurrir en el futuro deban ser imputados a las unidades de obra ahora ejecutadas. En determinadas jurisdicciones en las que el criterio aplicado conforme a la práctica generalmente aceptada es el reconocimiento de ingresos basado en el grado de avance sobre costes (“input method”), se aplica el porcentaje de costes incurridos respecto al total de costes estimados para determinar el reconocimiento de ingresos en función del margen para toda la vida del contrato.

En aquellos casos excepcionales, que no sea posible estimar el margen para la totalidad del contrato se reconoce el total de los costes incurridos en el mismo y como ingreso de dicho contrato las ventas razonablemente aseguradas relativas a la obra realizada, con el límite de los mencionados costes incurridos en el contrato.

La nueva norma NIIF 15 Ingresos de Actividades Ordinarias procedentes de Contratos con Clientes, misma norma que la emitida por el FASB, va a permitir al Grupo adoptar una metodología de reconocimiento de ingresos homogénea, independiente de las jurisdicciones en las que Ferrovial opera.

En los contratos de construcción se identificará una única obligación de desempeño debido al alto grado de integración y personalización de los diferentes bienes y servicios para ofrecer un producto conjunto, que se transfiere al cliente a lo largo del tiempo. Respecto al método de reconocimiento de ingresos a lo largo del tiempo, se utilizará como criterio preferente el método de examen de trabajo ejecutado (“output method”), en aquellos contratos con desglose de trabajos y precios unitarios, o en los que dicha información esté disponible y se utilice para tomar decisiones por parte de la dirección. Sólo se permitirá el grado de avance en costes (método de recursos; “input method”) en los contratos a precio fijo (“lump sum”), en los que no se den los anteriores requisitos, como método residual.

##### ii) Reconocimiento de ingresos procedentes de modificaciones y reclamaciones

Se entiende por modificaciones trabajos adicionales a los contemplados en el contrato original, que requieren aprobación por parte de cliente. Las modificaciones implican normalmente cambios tanto en los trabajos a realizar como en el precio.

Las reclamaciones son cantidades, no amparadas en el contrato principal, que están siendo objeto de disputa con el cliente y que pueden tener su origen en modificaciones en las que no existe un acuerdo con el cliente o en otro tipo de compensaciones solicitadas al cliente, como el reembolso de costes imprevistos.

Las modificaciones del contrato inicial requieren una aprobación técnica y económica por parte del cliente que permita a partir de ese momento la emisión de certificaciones y el cobro de esos trabajos adicionales. El criterio seguido por el grupo es no reconocer los ingresos por estos trabajos adicionales hasta que la aprobación de los mismos esté razonablemente asegurada y pueda ser medido con suficiente fiabilidad. Los costes asociados a estas unidades de obra se reconocen en el momento en que se producen los mismos.

En el caso de que dichas modificaciones pasen a ser reclamaciones, al estar sujetos a disputa con el cliente o a nivel de arbitraje o tribunales, no se reconocen ingresos adicionales y los ingresos reconocidos previamente se mantienen registrados exclusivamente si hay un informe jurídico que justifique la alta probabilidad de recuperación del importe sujeto a disputa. El mismo criterio se sigue para otro tipo de reclamaciones.

Como se ha comentado en el apartado nota 1.3.1.b) de nuevas normas, la NIIF 15 requiere una aprobación por parte del cliente para reconocer ingresos por modificaciones del contrato y reclamaciones. En el caso de que los trabajos estén aprobados pero la valoración esté pendiente se aplicará el requisito para remuneración variable: registrar un importe que sea altamente probable que no se va a producir una reversión significativa.

#### iii) Saldos de balance en relación al reconocimiento de ingresos

A diferencia del reconocimiento de los ingresos las cantidades facturadas al cliente se basan en los diferentes hitos contractuales establecidos en el contrato y al reconocimiento que sobre los mismos presta el cliente que se realiza mediante el documento contractual denominado certificación. De esta forma, las cantidades reconocidas como ingresos en un ejercicio no tienen por qué coincidir con las cantidades facturadas o certificadas por el cliente. En aquellos contratos en el que el reconocimiento de ingresos va por delante del volumen facturado o certificado la diferencia se reconoce en una cuenta de activo denominada "Obra ejecutada pendiente de certificar" dentro del epígrafe "Clientes por ventas y prestación de servicios", mientras que en aquellos contratos en los que el nivel de reconocimiento de ingresos va por detrás del volumen facturado o certificado la diferencia se reconoce en una cuenta de pasivo denominada "Obra certificada por anticipado" dentro del epígrafe "Acreedores y otras cuentas a pagar a corto plazo".

#### iv) Otros aspectos

Se reconocen como gastos anticipados los gastos iniciales de obra derivados de la formalización del contrato principal, gastos de maquinaria para llegada a obra, adquisición de proyectos exteriores, colaboraciones y estudios exteriores, seguro de construcción, cerramientos y otros gastos iniciales de obra. Dichos gastos se registran como existencias, siempre que sea probable que los mismos sean recuperables en el futuro, y se van reconociendo como gasto en función de la evolución de la mencionada producción real sobre la prevista en cada contrato. En caso contrario se imputan directamente a resultados.

El reconocimiento de los intereses de demora originados por retrasos en el cobro de las certificaciones se realiza cuando sea probable que se vayan a recibir efectivamente dichos intereses y el importe de los mismos puede ser medido de forma fiable, registrándose como resultado financiero.

#### v) Juicios y estimaciones

Por la propia naturaleza de este tipo de contratos y tal como se desprende de los apartados anteriores, los principales aspectos que afectan al reconocimiento de los ingresos y gastos están sujetos a importantes juicios y estimaciones, como el resultado previsto al final del contrato, el importe de gastos a incurrir al final de la obra, la medición de la obra ejecutada en el periodo, o la razonabilidad sobre el reconocimiento de una modificación sobre el contrato inicial o la recuperación de una reclamación. Todos estos juicios y estimaciones son realizados por los responsables de la ejecución de las obras y posteriormente revisados en los diferentes niveles de la organización, así como sometidos a controles tendentes a asegurar la coherencia y razonabilidad de los criterios aplicados.

#### **Actividad de autopistas**

Los contratos incluidos dentro de esta área de actividad, se registran atendiendo a lo establecido en la CNIIF 12 en la base a la cual se clasifican los activos afectos a dichos contratos en dos tipos: activo intangible y cuenta a cobrar (se podría dar el caso de modelos mixtos) (ver nota 1.3.3.2).

La nueva norma NIIF 15 Ingresos de Actividades Ordinarias procedentes de Contratos con Clientes tendrá un impacto dependiendo del modelo que aplica a la concesión. Para el caso de los contratos que se clasifican como activo intangible, el cliente es el usuario de la infraestructura, por lo tanto, cada uso que se realiza por los mismos se considera una obligación de desempeño, registrándose el ingreso en un momento determinado en el tiempo ("at a point in time"). Para los contratos registrados bajo el modelo financiero, donde el cliente es la Administración, el reconocimiento de ingresos dependerá de los distintos servicios prestados (ej. la construcción o el mantenimiento), que se reconocerán como diferentes obligaciones de desempeño, a las que hay que asignar precios de mercado.

#### **Actividad de Servicios**

De forma general, los ingresos en contratos con diversas tareas y precios unitarios son registrados en la cuenta de resultados cuando los servicios son prestados, según la NIC 18 "Ingresos de actividades ordinarias". En el caso de determinados contratos a largo plazo con pago único o pagos anuales, el reconocimiento de ingresos y costes se realiza siguiendo el criterio de grado de avance, establecido tanto en la NIC 18 mencionada anteriormente, como en la NIC 11 "Contratos de Construcción", en función de los costes incurridos sobre el total de costes estimados ("input method"), tal y como se explica en el apartado de actividad de construcción. Los ingresos procedentes de modificaciones y reclamaciones responden a la misma definición que en el caso del negocio de construcción, reconociéndose en base a un criterio de probabilidad conforme a lo indicado en NIC 11. Respecto a la primera aplicación de la NIIF 15, los principales impactos previstos responden a los tres conceptos mencionados en la nota 1.3.1.

Por último, mencionar que determinados contratos se encuentran dentro del ámbito de aplicación de la CNIIF 12, en los que el reconocimiento de ingresos se realiza de acuerdo a los criterios descritos en la nota 1.3.3.2.

#### **1.3.4. Estimaciones y juicios contables**

En las cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio 2016 se han utilizado estimaciones para valorar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos que figuran registrados en ellas. Básicamente, estas estimaciones se refieren a:

- Estimaciones para definir los criterios de consolidación de las sociedades participadas, siendo relevante en 2016 las correspondientes a la autopista SH130 que han llevado a la conclusión de la desconsolidación en este ejercicio.
- Las estimaciones que se tienen en consideración a efectos del reconocimiento del resultado en contratos en los que aplica el grado de avance en los segmentos de construcción y servicios en relación al resultado previsto al final del contrato, la estimación de posibles pérdidas presupuestadas, el importe de gastos a incurrir al final de la obra, la medición de la obra ejecutada en el periodo, o la razonabilidad sobre el reconocimiento de una modificación sobre el contrato inicial. Todos estos juicios y estimaciones son realizados por los responsables de la ejecución de las obras o contratos de servicios y posteriormente revisados en los diferentes niveles de la organización, así como sometidos a controles tendentes a asegurar la coherencia y razonabilidad de los criterios aplicados. (ver Nota 1.3.3.4 sobre reconocimiento de ingresos en la actividad de construcción y servicios).
- Evaluación de posibles contingencias por riesgos legales (ver nota 6.5 de pasivos contingentes y 6.3 de provisiones).

- La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos (ver nota 3.1 de Fondo de Comercio y 3.5 de Inversiones en Asociadas).
- Las estimaciones referentes al valor razonable de los activos y pasivos adquiridos en las combinaciones de negocios detalladas en la nota 1, relativa a variaciones de perímetro.
- Las proyecciones de evolución de los negocios que afectan a la estimación sobre recuperación de créditos fiscales y a la posible recuperabilidad de los mismos (ver nota 2.8 de situación fiscal).
- Estimaciones relativas a valoración de derivados y flujos previstos vinculados con los mismos para determinar la existencia de relaciones de coberturas (ver Nota 5.5 de derivados financieros a valor razonable).
- Estimaciones que tienen en cuenta los tráficos futuros de las autopistas a efectos de la elaboración información financiera de las mismas conforme a la CINIF 12 (ver Notas 3.3 de inversiones en proyectos de infraestructuras y 6.3 de provisiones).
- Las hipótesis empleadas en el cálculo actuarial de los pasivos por pensiones y otros compromisos con el personal (ver nota 6.2 de déficit de pensiones).
- La valoración de las opciones sobre acciones y planes de entrega de acciones (ver nota 6.7 de sistemas retributivos vinculados a las acciones).

Estas estimaciones se realizaron en función de la mejor estimación disponible al 31 de diciembre de 2016 sobre los hechos analizados. No obstante, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas, lo que se haría, en su caso, de manera prospectiva conforme a lo establecido en la NIC 8.

### 1.3.5. Desgloses

Cabe asimismo destacar que en las presentes cuentas anuales consolidadas se ha omitido aquella información o desgloses que, no requiriendo de detalle por su importancia cualitativa, se han considerado no materiales o que no tienen importancia relativa de acuerdo al concepto de *Importancia relativa* definido en el marco Conceptual de las NIIF.

### 1.4. TIPO DE CAMBIO

Como se ha comentado anteriormente, Ferrovial realiza operaciones fuera de la zona euro a través de diferentes filiales. Los tipos de cambio utilizados para la conversión de dichos estados financieros para su integración en el grupo consolidado son los siguientes:

#### Partidas de balance (tipos de cambio de cierre de diciembre de 2016 y diciembre de 2015 para el periodo comparativo):

Tipo de cambio de cierre	2016	2015	Variación 16/15 (*)
Libra esterlina	0,8545	0,7375	15,86%
Dólar americano	1,0547	1,0866	-2,94%
Dólar canadiense	1,4185	1,5026	-5,60%
Dólar australiano	1,4615	1,4906	-1,95%
Zloty Polaco	4,4046	4,2659	3,25%
Peso Chileno	705,71	769,98	-8,35%

(\*)Una variación negativa supone una depreciación del euro con respecto a la moneda de referencia y viceversa.

Partidas de la cuenta de resultados y del flujo de caja (tipos medios acumulados a diciembre de 2016 y diciembre de 2015 para el periodo comparativo):

Tipo de cambio medio	2016	2015	Variación 16/15 (*)
Libra esterlina	0,8230	0,7237	13,72%
Dólar americano	1,1034	1,1032	0,01%
Dólar canadiense	1,4590	1,4233	2,51%
Dólar australiano	1,4853	1,4802	0,34%
Zloty Polaco	4,3606	4,1800	4,32%
Peso Chileno	742,4625	727,7625	-2,02%

(\*)Una variación negativa supone una depreciación del euro con respecto a la moneda de referencia y viceversa.

La principal variación que se produce en el ejercicio la depreciación de la libra esterlina condicionada por la decisión tomada en el referéndum del pasado 23 de junio donde se decidió la salida de la Unión Europea (Brexit).

Igualmente en la nota 5.4 se realiza un análisis detallado del impacto que el Brexit ha tenido o puede tener a futuro desde el punto de la vista de los diferentes riesgos financieros que afectan a Ferrovial. Dicha visión se complementa con el análisis global que se realiza sobre el Brexit en el apartado de Riesgos del Informe de Gestión.

### 1.5. INFORMACIÓN POR SEGMENTOS

En el anexo III se presentan los balances y la cuenta de resultados por segmento de negocio, tanto para el ejercicio en curso como para el comparativo.

Adicionalmente, se incluye el desglose por segmentos en aquellos apartados en los que esta información sea relevante o sea requerido por la normativa contable.