

AUTOPISTAS

	dic-16	dic-15	Var.	Comparable
Ventas	486	513	-5,3%	24,8%
RBE	297	333	-10,8%	24,9%
Margen RBE	61,1%	64,9%		
RE	214	250	-14,4%	16,8%
Margen RE	44,0%	48,7%		

Las ventas de la división de Autopistas han crecido +24,8% en términos comparables vs el cierre de 2015, impactadas por el fuerte crecimiento en las autopistas *managed lanes* en EEUU y por el incremento del tráfico en la mayoría de los activos. Destaca el crecimiento de la autopista LBJ (*managed lanes*) abierta en su configuración completa en septiembre de 2015, que sólo contribuyó por tramos parciales en los nueve primeros meses de 2015. El RBE en términos comparables también muestra un fuerte crecimiento del +24,9%.

La cifra de evolución comparable aísla el efecto por tipo de cambio y el impacto generado por los cambios de perímetro producidos en 2016. En concreto los cambios por las ventas de:

- **Chicago Skyway:** Venta a un consorcio de fondos de pensiones canadienses de la participación que Cintra tenía en este activo (55%), por 230 millones de euros. El cierre de la operación se produjo en febrero de 2016, por lo que sólo contribuyó dos meses en 2016 vs el año completo en 2015.
- **Autopistas irlandesas:** venta de un 46% de la participación de M4 y un 75% de M3 al fondo holandés DIF por 59 millones de euros. Ferrovial mantiene una participación de 20% en cada una. El cierre de la operación se produjo en febrero de 2016, por lo que sólo contribuyó al RBE dos meses en 2016 vs año completo en 2015.

En junio de 2016 se llegó a un acuerdo para la venta de una participación en las autopistas **Norte Litoral** y **Algarve**. Ambas autopistas se han reclasificado como activos mantenidos para la venta, habiéndose por tanto reclasificado su deuda neta como pasivo mantenido para la venta (323 millones de euros a diciembre 2016), aunque siguen contribuyendo a la cuenta de resultados de Ferrovial (integración global) hasta que se alcance el cierre de la operación.

ACTIVOS EN EXPLOTACIÓN

Evolución del tráfico

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

Por países:

En **Canadá**, el tráfico de 407ETR se incrementó un +4,9% en el año, con crecimiento tanto en ligeros (+5,0%) como en pesados (+4,2%), apoyado en un mayor crecimiento económico de la región de Ontario, el bajo precio del petróleo y el impacto positivo de la apertura de la autopista *407 East Extension Phase I*.

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

En **España**, crecimiento significativo del tráfico en Autema y Ausol I y II, que han finalizado el año con un crecimiento en torno al +10%. El crecimiento económico, la regeneración del empleo y la fortaleza del turismo en España han impulsado la recuperación de los tráficos en todas las concesiones españolas.

Las **concesiones portuguesas** han registrado una evolución positiva durante el año ayudadas por la recuperación económica. Las obras en la vía alternativa desde finales de 2015 favorecieron el tráfico en Algarve que creció un +16,5% (desde diciembre 2015 clasificado como activo financiero, con efecto retroactivo desde enero del mismo año). En Azores, a pesar del impacto del temporal a comienzos de año, la evolución del tráfico ha sido muy positiva y ha finalizado el año con un crecimiento del tráfico del +7,2%, apoyado también por el aumento del turismo gracias a la liberalización del mercado de aerolíneas.

En **Irlanda**, continúa la evolución positiva del tráfico por cuarto año consecutivo como reflejo de la continua mejora de la economía irlandesa y, en particular, de los niveles de empleo en el país.

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

<i>Millones de euros</i>													
Integración Global	Tráfico (IMD)			Ventas			RBE			Margen RBE		Deuda neta	
	dic-16	dic-15	Var.	dic-16	dic-15	Var.	dic-16	dic-15	Var.	dic-16	dic-15	dic-16	Particip.
Activos intangibles													
NTE	30.485	25.553	19,3%	67	47	41,2%	51	34	49,5%	77,2%	72,9%	-979	57%
LBJ*	31.582	12.861	145,6%	69	20	245,5%	53	10	n.s.	77,0%	50,7%	-1.374	51%
Ausol I	14.637	13.165	11,2%	56	51	10,0%	47	41	15,2%	82,8%	79,1%	-490	80%
Ausol II	16.837	15.402	9,3%										
Azores	9.215	8.596	7,2%	32	23	39,1%	28	18	50,1%	87,0%	80,6%	-319	89%
Activos financieros													
Autema				98	88	10,9%	89	79	12,1%	90,9%	89,9%	-627	76%
Norte Litoral				44	45	-1,3%	38	39	-1,4%	86,3%	86,4%	-180	100%
Algarve				38	35	5,8%	33	30	8,7%	87,6%	85,3%	-143	97%
Via Livre				14	14	-4,0%	2	1	24,3%	13,6%	10,5%	3	84%
Puesta en Equivalencia													
Activos intangibles													
407 ETR (Km recorridos 000)	2.640.770	2.517.214	4,9%	778	704	10,5%	675	590	14,4%	86,8%	83,8%	-4.688	43%
M4	30.377	28.512	6,5%	27	25	7,3%	18	17	2,6%	65,7%	68,8%	-102	20%
Central Greece	12.151	13.521	-10,1%	50	11	n.s.	43	4	n.s.	86,1%	35,7%	-341	21%
Ionian Roads	24.979	24.236	3,1%	77	75	2,4%	15	47	-68,7%	19,2%	62,9%	-18	21%
Serrano Park				5	5	0,4%	3	3	13,1%	59,7%	53,0%	-42	50%
Activos financieros													
M3				22	23	-5,2%	17	18	-5,6%	75,4%	75,7%	-166	20%
A-66 Benavente				24	49	-51,7%	22	20	7,5%	91,4%	41,0%	-163	25%
Zamora													

*LBJ: En septiembre de 2015 se abrió al tráfico la autopista LBJ en su configuración completa, que hasta entonces tenía sólo dos tramos pequeños abiertos.

ACTIVOS FINANCIEROS

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

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

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

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

ACTIVOS EN DESARROLLO

Activos en construcción

<i>Millones de euros</i>	Capital invertido	Capital comprometido pendiente	Deuda neta 100%	Particip.
Integración Global				
Activos intangibles	-128	187	-641	
NTE 35W	-127	70	-507	54%
I-77	-1	117	-134	50%
Puesta en Equivalencia				
Activos financieros	-46	87	-619	
407-East Extension II		11	-215	50%
M8	-3	6	-387	20%
Ruta del Cacao	-32	30	49	40%
Toowoomba	-11		63	40%
Bratislava		40	-128	45%

NTE 35W: El proyecto alcanzó el cierre financiero en septiembre de 2013 y se avanza según lo esperado en el programa (72% completado a diciembre 2016), estando prevista la apertura para mediados de 2018.

I-77: En noviembre de 2015 comenzaron los trabajos de construcción. El grado de avance de los trabajos de diseño y construcción a diciembre de 2016 es del 24%, estando prevista la apertura para finales de 2018.

407 East Extension Phase II: El grado de avance de los trabajos de construcción es del 43% a finales de diciembre 2016.

REFINANCIACIÓN DE PROYECTOS

Ausol

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

La estructura se ha emitido en dos tramos:

- Emisión de 507 millones de euros en bonos y obligaciones (cupón fijo del 3,75% y vencimiento en 30 años), con calificación crediticia de "BBB" con perspectiva estable por parte de S&P.
- Deuda bancaria subordinada por importe de 51 millones de euros, con vencimiento en 10 años, extensible hasta 30 años y coste fijo 7%.

PROYECTOS EN LICITACIÓN

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

El consorcio en el que participa Cintra y Ferrovial Agroman, ha sido precalificado para el proyecto del **Metro de Melbourne (Australia)**. Se trata de un contrato para el diseño, construcción, financiación y mantenimiento de nueve kilómetros de doble túnel y de cinco estaciones subterráneas.

En Canadá, Cintra presentó la precalificación para el proyecto "**Huron-tario**", consistente en la construcción y operación de 20 kilómetros de tren ligero en Toronto (Ontario) en régimen de pago por disponibilidad.

ADJUDICACIONES

Autopista I-66

En octubre de 2016, Cintra resultó adjudicataria del proyecto "**Transform I-66 Project**" (Virginia, EEUU) cuyo cierre comercial se firmó el 8 de diciembre de 2016.

Se trata de un proyecto de concesión tipo "*managed lanes*" con tarificación dinámica, al oeste de la capital americana, Washington D.C.. El consorcio estará formado por Cintra, junto con el fondo de infraestructuras Meridiam, que se encargarán del diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento del proyecto de transformación de la autopista 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 entre la Ruta 29, en las proximidades de Gainesville, y la circunvalación de Washington D.C., la I-495, en el Condado de Fairfax.

La construcción del proyecto tiene un plazo de ejecución hasta el año 2022, mientras que la concesión alcanza los 50 años.

A falta de alcanzar el cierre financiero (que se espera para la segunda mitad de 2017), el capital comprometido para este proyecto se estima en 723 millones de euros (para la participación de Cintra).

CIERRES FINANCIEROS

El 20 de junio se alcanzó el cierre financiero del proyecto **D4-R7 Circunvalación de Bratislava** (Eslovaquia). El proyecto incluye el diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento de la circunvalación de Bratislava, por un importe de 975 millones de euros. El consorcio también incluye al grupo australiano Macquarie y a la constructora austriaca Porr. Cintra será responsable del desarrollo de este proyecto (pago por disponibilidad), de cuyo diseño y construcción se encargará la UTE liderada por Ferrovial Agroman.

DESINVERSIONES

Autopistas M3 y M4

En septiembre de 2015, Ferrovial, a través de su división de autopistas Cintra, alcanzó un acuerdo con el fondo de infraestructuras holandés DIF para la transmisión del 46% de la autopista M4 y 75% de la autopista M3, por un precio de 59 millones de euros (suponiendo una plusvalía neta de 21 millones de euros).

El cierre de la operación tuvo lugar en febrero 2016, fecha en la cual los activos dejaron de estar clasificados como "activos mantenidos para la venta". Como resultado de esta operación, Ferrovial pasó a ser titular de un 20% en ambas concesiones, manteniéndose como socio industrial de referencia.

Autopista Chicago Skyway

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

El cierre de la transacción se realizó el pasado 25 de febrero de 2016, fecha en la cual el activo dejó de estar clasificado como "activo mantenido para la venta".

El importe de la operación alcanzó los 2.836 millones de dólares (aprox. 2.623 millones de euros), que supuso 230 millones de euros de caja para Ferrovial y una plusvalía neta de 103 millones de euros.

Autopistas Norte Litoral y Algarve

Ferrovial, a través de su filial, Cintra, alcanzó en junio un acuerdo con el fondo de gestión de infraestructuras holandés DIF para la venta de una participación del 51% de la autopista Norte Litoral y del 49% de Algarve por un valor total de 159 millones de euros. Tras esta operación, pendiente de aprobación administrativa, Ferrovial conservará el 49% de Norte Litoral y el 48% de Algarve y su posición de principal socio industrial en ambos activos. El cierre de esta operación está a la espera de aprobación administrativa.

OTROS ACONTECIMIENTOS

Autema

El 16 de julio de 2015, fue publicado en el Boletín Oficial de la Generalitat de Cataluña el Decreto 161/2015 por el que se aprobó, de manera unilateral, la modificación del contrato de concesión administrativa de la Autopista Tarrasa-Manresa.

La Sociedad interpuso el 9 de octubre de 2015 ante el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (TSJC), el recurso contra este nuevo Decreto, siendo admitido a trámite el pasado 13 de octubre de 2015. Desde el 4 de enero de 2016 se están aplicando las nuevas tarifas (descuentos) correspondientes al nuevo decreto.

El 2 de enero de 2017 entró en vigor un nuevo Decreto, ampliando los descuentos existentes y retrasando la eliminación del descuento aplicado en días laborables (45%), a aquellos usuarios que no utilicen VIA-T, de 2017 a 2019.

ACTIVOS EN CONCURSO DE ACREEDORES

SH-130

A 31 de diciembre de 2016 se produjo la desconsolidación de la sociedad concesionaria SH-130, al considerar que se había perdido el control sobre la misma. La desconsolidación ha tenido un efecto positivo en el resultado neto después de impuesto de Ferrovial de 30 millones de euros (reversión de pérdidas acumuladas) e implica una salida de deuda neta del balance de 1.421 millones de euros.

El 2 de marzo de 2016, la sociedad concesionaria que gestiona la autopista SH-130 solicitó la declaración judicial de concurso de acreedores (*Chapter 11*). Finalmente, se ha acordado con bancos y TIFIA el plan para transferir el activo y salir del *Chapter 11*.



407ETR

Cuenta de resultados

Millones de dólares canadienses	dic-16	dic-15	Var.
Ventas	1.135	1.002	13,2%
RBE	985	840	17,3%
Margen RBE	86,8%	83,8%	
RE	880	754	16,7%
Margen RE	77,6%	75,2%	
Resultado financiero	-373	-327	-14,0%
Resultado antes de impuestos	507	427	18,8%
Impuesto de sociedades	-134	-116	-16,0%
Resultado neto	373	311	19,9%
Aportación al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial (Euros)	98	82	19,6%

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

Las **ventas de 407ETR** crecieron +13,2% en moneda local en 2016 vs el 2015.

- **Ingresos de peaje** (93% del total): creció un +15,3% hasta los 1.056 millones de dólares canadienses, principalmente debido a la subida de tarifas aplicada desde febrero de 2016 y la mejora del tráfico.
- **Ingresos de Cuota** ("fee revenues", 6% del total): se incrementaron en un +2,9% hasta 68 millones de dólares canadienses; principalmente por mayor cantidad de transpondedores y mayores tarifas.
- El ingreso medio por viaje se incrementó un +11,4%.
- **Ingresos de Contrato** (1% del total), por trabajos realizados para la autopista *East Ext. Phase I* se redujeron de 20 millones de dólares canadienses en 2015 hasta 11 millones en 2016 al realizarse mayor volumen de trabajo durante 2015, por haberse completado la fase de construcción el 20 de junio 2016.

La autopista ha presentado además un **crecimiento de su RBE del +17,3%** en 2016, mejorando su margen RBE del 83,8% al **86,8%**.

Resultado financiero: -373 millones de dólares canadienses, 46 millones de mayor gasto vs 2015 (-14%). Principales componentes:

- **Gastos de intereses:** -350 millones de dólares canadienses. Se incrementan en 14 millones frente a 2015 por la mayor deuda, tras las emisiones recientes de *senior bonds* por 500 millones de dólares canadienses en mayo de 2016, 350 millones en noviembre de 2016 y 150 millones en marzo 2015 y mayor saldo de las líneas de crédito.
- **Gasto financiero no-caja, ligado a la inflación:** -34 millones de dólares canadienses. Incremento en 33 millones frente a 2015, debido a un impacto negativo en el valor razonable de los bonos y a la mayor inflación.

- **Ingresos financieros:** +11 millones de dólares canadienses (vs +9 millones en 2015) por mayor rendimiento en inversiones y mayor saldo medio de caja.

407ETR ha aportado al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial 98 millones de euros (+19,6% vs 2015), después de la amortización anual del intangible tras la venta del 10% en 2010, que se amortiza a lo largo de la vida del activo en función de los tráficos previstos.

Dividendos 407ETR

En 2016, 407ETR ha repartido un dividendo de 790 millones de dólares canadienses, **+5,3% vs 2015**. De éstos, 244 millones de euros correspondieron a Ferrovial (242 millones de euros en 2015). En febrero de 2017 ha sido aprobado el dividendo del 1T2017 por importe de 207,5 millones de dólares canadienses (**+10,7% vs 1T2016**).

Millones de CAD	2017	2016	2015	2014	2013	2012
T1	207,5	187,5	188	175	100	87,5
T2		187,5	188	175	130	87,5
T3		207,5	188	175	200	87,5
T4		207,5	188	205	250	337,5
Total		790	750	730	680	600

Tráfico de 407ETR

El tráfico (kilómetros recorridos) ha crecido +4,9% (+7,1% en 3T'16 estanco y +6,3% en 4T'16), con mayor número de viajes (+2,7%) y un aumento de la distancia media recorrida (+2,2%). El tráfico se ha visto impactado por el crecimiento de la economía, el bajo precio del petróleo y la apertura de la autopista *407 East Ext Phase I*, desde el día 20 de junio se abrió al público y cuyo peaje no se cobró en 2016 (se comenzó a cobrar en febrero de 2017).

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



Deuda neta de 407ETR

La deuda neta a 31 de diciembre de 2016 era 6.650 millones de dólares canadienses, a un coste medio del 4,51%. En 2016 se han emitido dos bonos: el 4 de noviembre, por importe de 350 millones de dólares canadienses, con vencimiento en mayo de 2027 y un cupón de 2,43% (series 16-A2) y el 16 de mayo por importe de 500 millones de dólares canadienses (series 16-A1) a 31 años con vencimiento mayo 2047 y un interés del 3,6%.

Un 38% de la deuda tiene un vencimiento superior a 20 años. Los próximos vencimientos de deuda son en 2017 (313 millones de dólares canadienses), 2018 (14 millones) y 2019 (15 millones).

Calificación crediticia de 407ETR

- **S&P:** El 17 de marzo de 2016 emitió su valoración crediticia de la deuda, manteniéndola en "A" (Deuda Senior), "A-" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada) con perspectiva estable.
- **DBRS:** El 4 de noviembre de 2016 se reafirmó en su rating "A" (Deuda Senior), "A low" (Deuda Junior) y "BBB" (Deuda subordinada) con perspectiva estable.

Tarifas de 407ETR

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

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

407 EAST EXTENSION I

- El 20 de junio de 2016 la autopista abrió al tráfico.
- 22 kilómetros hacia el este de Brock Road en Pickering hasta Harmony Road en Oshawa (Ontario) y una conexión, la autopista 412, que une la 407 y con la 401, de aprox. 10 kilómetros.
- **407 Extension I y la conexión 412**, son autopistas de peaje, cuyo cobro es efectivo desde febrero de 2017, tras un periodo inicial gratuito. Las tarifas son establecidas por la provincia de Ontario, la cual obtendrá el cobro de los ingresos en un sistema de tarifa explícito.
- **407ETR, a través de su subsidiaria Cantoll, asumió la gestión del peaje en un contrato de prestación de servicio, sin riesgo de tráfico**, de manera que las nuevas secciones se integrarán de manera continua y sin interrupciones con la 407ETR. Los conductores usarán un único transpondedor, recibirán una única factura y tendrán acceso al mismo punto de atención al consumidor para toda la autopista.
- **407 Extension I** se encargará del mantenimiento, rehabilitación y la atención de incidencias.
- Ferrovial, a través de Cintra, posee una **participación del 50%** en esta concesión (consolidada por puesta en equivalencia).

NTE

Cuenta de resultados NTE:

Millones de dólares	dic-16	dic-15	Var.
Ventas	73	52	41,3%
RBE	57	38	49,5%
Margen RBE	77,2%	72,9%	
RE	40	23	71,3%
Margen RE	54,1%	44,6%	
Resultado financiero	-61	-59	-3,2%
Resultado antes de impuestos	-21	-36	40,6%
Impuesto de sociedades			
Resultado neto	-21	-36	40,6%

En el año completo de 2016, las ventas se incrementaron en un +41,3% frente al año 2015, alcanzando 73 millones de dólares, debido al crecimiento de tráfico (+19%) y mayores tarifas (+18%).

El RBE ascendió a 57 millones de dólares (+49,5% vs 2015). El margen RBE ha subido un +4,3% durante el ejercicio 2016, llegando a un nivel cercano al 80% en el segundo año completo de operación, apoyado en el fuerte crecimiento de los ingresos y la gestión de los gastos de operación.

Tráficos y RBE por trimestres estancos

En términos de tráfico: **en el cuarto trimestre 2016 NTE alcanzó 6 millones de transacciones, un +5,1% más que en el cuarto trimestre 2015** (5,7 millones de transacciones). El tráfico continúa incrementando su cuota de mercado respecto al tráfico del corredor y manteniendo un alto porcentaje de nuevos clientes cada mes. En este cuarto trimestre, el aumento de la actividad de construcción en proyectos adyacentes a la NTE han tenido un impacto negativo en el crecimiento del tráfico en relación a lo observado en los trimestres anteriores.

El RBE muestra una evolución muy positiva, con un crecimiento de +39,4% si comparamos el 4T 2016 vs 4T 2015, alcanzando **el mayor RBE trimestral desde su apertura, hasta los 15 millones de dólares**.

Trimestres estancos	T4'16	T4'15	% var.
Transacciones (millones)	6,0	5,7	5,1%
RBE (millones de dólares)	15,2	10,9	39,4%

Desde que el sistema de peaje dinámico entró en funcionamiento en abril de 2015, las tarifas se pueden ajustar cada cinco minutos de acuerdo a los niveles de congestión observados. Como resultado de ello, durante los momentos de mayor congestión de tráfico, la tarifa aplicada ha alcanzado la máxima tarifa que el contrato permite (0,84 dólares/milla). Esta tarifa máxima se puede superar cuando el volumen de tráfico en los *managed lanes* excede un cierto valor o cuando la velocidad media en los *managed lanes* baja de 50 millas/hora.

La **tarifa media por transacción de NTE en 2016** ha alcanzado los 3,05 dólares frente a los 2,58 dólares de 2015 (suponiendo un incremento del +18,2%).

Deuda neta NTE

La deuda neta de la autopista a 31 de diciembre de 2016 alcanzaba los 1.032 millones de dólares (1.012 millones en diciembre 2015), con un coste medio del 5,38%.

Calificación crediticia NTE

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

	PAB	TIFIA
Moody's	Baa3	
FITCH	BBB-	BBB-

LBJ**Cuenta de resultados LBJ**

Millones de dólares	dic-16	dic-15	Var.
Ventas	76	22	247,3%
RBE	59	11	424,8%
Margen RBE	77,0%	51,0%	
RE	39	5	678,5%
Margen RE	51,0%	22,8%	
Resultado financiero	-85	-50	-70,3%
Resultado antes de impuestos	-46	-45	-3,0%
Impuesto de sociedades			
Resultado neto	-46	-45	-3,0%

*En septiembre de 2015, se abrió al tráfico la autopista LBJ en su configuración completa, que hasta entonces tenía sólo dos tramos pequeños abiertos.

** Resultado Financiero de 2015 incluye intereses capitalizados.

La autopista, que lleva abierta en su configuración completa algo más de un año, alcanzó en 2016, ventas de 76 millones de dólares.

El RBE ascendió a 59 millones de dólares derivado, principalmente, del fuerte crecimiento del tráfico desde la apertura del proyecto completo. El margen RBE alcanzó un 77% apoyado en el fuerte crecimiento de los ingresos y la gestión de los gastos de operación.

Tráficos y RBE por trimestres estancos

En términos de tráfico: en 4T 2016, el tráfico alcanzó **10 millones de transacciones, +45%** respecto al último trimestre del año pasado. Este es el primer trimestre en el que contamos con datos interanuales comparables desde la apertura del proyecto completo que tuvo lugar en septiembre de 2015. El tráfico del corredor sigue evidenciando un fuerte crecimiento, alcanzando ya valores superiores a los existentes antes de la construcción del proyecto; además, los conductores cada vez están más familiarizados con la configuración del proyecto.

El RBE en 4T 2016 creció significativamente frente al último trimestre de 2015, +129%:

Trimestres estancos	T4'16	T4'15	% var.
Transacciones (millones)	10,0	7,0	45,4%
RBE (millones de dólares)	16,2	7,1	129,4%

Desde que el sistema de peaje dinámico entró en funcionamiento, las tarifas se han podido ajustar cada cinco minutos, de acuerdo a los niveles de tráfico observados. Como resultado de ello, durante los momentos de mayor congestión de tráfico, la tarifa aplicada ha alcanzado la máxima tarifa que el contrato permite (0,84 dólares/milla durante 2016). Esta tarifa máxima se puede superar cuando el volumen de tráfico en los *managed lanes* excede un cierto valor o cuando la velocidad media en los *managed lanes* baja de 50 millas/hora.

La **tarifa media por transacción de LBJ** ha alcanzado los 2,11 dólares en 4T'16 frente a los 1,66 dólares en el 4T' 15 (suponiendo un incremento del +27,1%).

Deuda neta

La deuda neta de la autopista a 31 de diciembre de 2016 ascendía a 1.449 millones de dólares (1.409 millones en diciembre 2015), con un coste medio de la deuda de 5,48%.

Calificación crediticia LBJ

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

	PAB	TIFIA
Moody's	Baa3	
FITCH	BBB-	BBB-



SERVICIOS

Las ventas de Servicios en 2016 alcanzaron los 6.078 millones de euros, lo que supone un crecimiento del +24,1% frente a 2015.

Este crecimiento se debió a la aportación de **Broadspectrum, compañía australiana adquirida en mayo de 2016**, con un valor de empresa de 934 millones de euros (499 millones de euros correspondiente al 100% del capital y 435 millones de deuda neta). Los estados financieros de Broadspectrum se integran desde el 31 de mayo de 2016. Por tanto, la cuenta de resultados de diciembre incluye siete meses de la compañía.

Con esta incorporación, Ferrovial Servicios adquiere una posición de liderazgo en el sector de servicios y mantenimiento de infraestructuras en Australia y Nueva Zelanda, y supone la entrada de Ferrovial Servicios en Estados Unidos y Canadá. También permite a Ferrovial Servicios acceder a las actividades de telecomunicaciones y *oil & gas*, aprovechando la previsible recuperación de esta actividad en el medio plazo.

El siguiente cuadro muestra la cuenta de resultados de Servicios comparada con diciembre de 2015, aislando la aportación de Broadspectrum y de los costes asociados a la adquisición de la compañía (7 millones de euros):

	Servicios ex Broadspec- trum dic-16	Broadspectrum	Costes de Adquisición	Amortización de Intangible	Broadspectrum post costes adquisi- ción y amort. Intangible	Servicios + Broadspec- trum dic.-16			
Ventas	4.631	1.446			1.446	6.078	4.897	24,1%	2,8%
RBE	242	91	-7		84	325	312	4,2%	-12,9%
Margen RBE	5,2%	6,3%			5,8%	5,4%	6,4%		
RE	104	62	-7	-60	-5	99	173	-42,5%	-25,5%
Margen RE	2,3%	4,3%			-0,4%	1,6%	3,5%		
Cartera	16.617	5.589			5.589	22.205	20.732	7,1%	-11,3%
Cartera JVs	1.698	528			528	2.226	2.068	7,6%	-7,2%
Cartera global+JVs	18.314	6.117			6.117	24.431	22.800	7,2%	-11,0%

ESPAÑA

	dic-16	dic-15	Var.	Comparable
Ventas	1.762	1.677	5,1%	5,1%
RBE	188	179	5,3%	5,2%
Margen RBE	10,7%	10,7%		
RE	100	93	7,3%	7,2%
Margen RE	5,7%	5,6%		
Cartera	5.450	5.815	-6,3%	-6,3%
Cartera JVs	291	325	-10,5%	-10,5%
Cartera global+JVs	5.741	6.140	-6,5%	-6,5%

Excluido Broadspectrum, la facturación de Servicios se situó en 4.631 millones de euros, y el RBE en 242 millones de euros (margen 5,2%). En términos comparables, excluyendo el impacto del tipo de cambio, las ventas crecen un +2,8% frente a 2015. En España, el incremento es de un +5,1%, en Reino Unido un +0,7% y en Internacional un +19,8%.

El margen RBE se sitúa en el 5,2% (excluyendo Broadspectrum), inferior al 6,4% de diciembre 2015, como consecuencia principalmente de la evolución negativa en Reino Unido. Dentro del RBE se incluyen 21 millones de euros de costes de reestructuración en Reino Unido, en su mayor parte correspondientes a costes de salida de personal. Excluidos estos costes, el margen RBE de Servicios de diciembre 2016 se situaría en un 5,7%.

La cartera en diciembre asciende a 24.431 millones de euros, un +7,2% superior a diciembre 2015. Excluido Broadspectrum y el impacto de tipo de cambio, la cartera sería un 11% inferior a la de diciembre. En términos generales, esta reducción de cartera está motivada por la menor oferta pública y una duración media inferior en los contratos que salen a licitación, tanto en España como en Reino Unido. Adicionalmente, la licitación, de gran parte de los contratos de *utilities* en Reino Unido está marcada por el periodo regulatorio, por lo que hasta 2019, en que vence el actual periodo, la actividad de licitación será más reducida.

La facturación en España crece un +5,1% frente a 2015, en un contexto de menores volúmenes de licitación pública por los sucesivos procesos electorales y la incertidumbre durante gran parte del año sobre la formación de gobierno. El crecimiento de la facturación procede de la mayor aportación de las actividades de mantenimiento de infraestructuras, principalmente en instalaciones industriales, y tratamiento de residuos. Los márgenes RBE y RE se mantienen en línea con 2015.

El volumen de cartera a diciembre se sitúa en 5.741 millones de euros (-6,5% frente a diciembre). La caída de cartera está directamente relacionada con la menor licitación pública. En el trimestre destaca la renovación del contrato de recogida y transporte de residuos en Madrid (87 millones de euros, 4 años) y la prórroga por 9 años del contrato de gestión integral del vertedero de La Vega en Sevilla (46 millones de euros).

REINO UNIDO

	dic-16	dic-15	Var.	Comparable
Ventas	2.732	3.103	-12,0%	0,7%
RBE	41	122	-66,7%	-45,0%
Margen RBE	1,5%	3,9%		
RE	0,1	75	-99,9%	-70,2%
Margen RE	0,0%	2,4%		
Cartera	10.636	14.585	-27,1%	-15,5%
Cartera JVs	1.262	1.738	-27,4%	-15,9%
Cartera global+JVs	11.898	16.323	-27,1%	-15,6%

En Reino Unido la cuenta de resultados mostró una caída muy significativa de márgenes y resultado, derivada del actual contexto de restricciones presupuestarias que afecta a las administraciones públicas, principalmente las entidades locales.

En este sentido, la compañía realizó en 2016 un plan de reestructuración con el objetivo de adaptarse a este nuevo entorno marcado por las restricciones presupuestarias. Como consecuencia de este plan se ha reducido la plantilla en más de 900 personas. El coste asociado a esta reestructuración ascendió a 21 millones de euros. Los ahorros anuales derivados de la reestructuración se estiman en 42 millones de euros de los cuales 18 millones ya se han materializado en 2016. En 2017, se espera una mejora de márgenes y RBE respecto a 2016 si bien las ventas serán menores. No obstante, esta evolución dependerá también del impacto que pudiera tener en 2017 las medidas fiscales del gobierno en los presupuestos de las administraciones públicas.

El RBE en 2016 ascendió a 41 millones de euros, incluyendo en este importe 21 millones de euros de costes de reestructuración. Excluidos estos costes, el RBE sería 62 millones de euros (2,2% sobre ventas). En términos comparables (excluido impacto del tipo de cambio y costes de reestructuración), el RBE se redujo en un -45% frente al de 2015, lo que en cifras absolutas supuso un menor resultado de 50 millones de euros.

Los principales impactos que explican esta evolución negativa son:

- **Mantenimiento de carreteras:** como consecuencia de las restricciones presupuestarias comentadas anteriormente, los volúmenes en los contratos de mantenimiento de carreteras se redujeron un -23% de media, si bien en algunos contratos la reducción ha llegado a ser del -40%. La caída en volúmenes impacta de manera muy significativa en el resultado, dado que afecta a trabajos adicionales que aportan mayor rentabilidad al permitir optimizar los costes fijos del contrato. A diciembre 2016, las ventas en contratos tradicionales de mantenimiento de carreteras ascendieron a 365 millones de euros. De cara a los próximos años se mantendrá una posición prudente en este mercado mientras permanezcan las actuales condiciones de restricciones presupuestarias, por lo que no se anticipan crecimientos en esta área.

Adicionalmente, se produjeron impactos negativos en contratos ya finalizados derivados del *final account* de los mismos, entre los que destacan Herefordshire (-12 millones de euros) y Cumbria (-6 millones de euros).

- **Resto de actividades de Amey:** el resultado fue inferior a 2015 en, en gran parte debido a ingresos extraordinarios en 2015 en contratos de consultoría de ferrocarriles.
- **En el contrato de Birmingham,** el resultado ascendió a -13 millones de euros en 2016. Con respecto a la provisión creada en 2015, en 2016 se han liberado 10 millones de euros (8 millones de libras) manteniéndose en balance un saldo de 55 millones de euros (47 millones de libras). El resultado del contrato continuó siendo negativo por sobrecostes en la medida prevista tras finalizar la fase de *capex* debido al litigio con el Ayuntamiento. En 2016 el juez dictó una resolución favorable a Amey en relación a este litigio. En el último trimestre del año se avanzó en las conversaciones con el cliente para la aplicación de la sentencia judicial a favor de Amey y la superación de las disputas comerciales, con el objetivo de conseguir la normalización del contrato.

INTERNACIONAL

	dic-16	dic-15	Var.	Comparable
Ventas	137	116	17,4%	19,8%
RBE	13	11	14,7%	17,8%
Margen RBE	9,3%	9,5%		
RE	4	4	-7,8%	-4,3%
Margen RE	3,0%	3,9%		
Cartera	530	332	59,9%	55,9%
Cartera JVs	145	5	n.s	n.s.
Cartera global+JVs	675	336	100,7%	95,6%

El negocio Internacional recoge la actividad de Ferrovial Servicios en Portugal, Polonia, Chile y Catar.

Frente a 2015, excluido tipo de cambio, los ingresos de la actividad han crecido un +19,8%, y el RBE un +17,8%. El RE es ligeramente inferior al de 2015 por las amortizaciones de dos plantas de tratamiento en Polonia incorporadas a lo largo de 2016. La evolución de ventas es positiva en todos los países: Chile, 67 millones de euros (+15,4% vs 2015); Polonia, 41 millones de euros (+43,2% vs 2015) y, Portugal, 29 millones de euros (+9,6% vs 2015).

Respecto a la cartera, se sitúa en 675 millones de euros frente a 336 millones de euros de diciembre 2015. La adjudicación más significativa del año ha sido la renovación por tres años de los contratos de mantenimiento del aeropuerto de Doha (160 millones de euros).

BROADSPECTRUM

	Broadspectrum dic-16	Costes de Adquisición	Amortización de Intangible	Broadspectrum post costes adquisición y amort. Intan- gible
Ventas	1.446			1.446
RBE	91	-7		84
Margen RBE	6,3%			5,8%
RE	62	-7	-60	-5
Margen RE	4,3%			-0,4%
Cartera	5.589			5.589
Cartera JVs	528			528
Cartera global+JVs	6.117			6.117

Como se ha comentado anteriormente, los estados financieros de Broadspectrum se integran desde el 31 de mayo. Por tanto, la cuenta a diciembre incluye 7 meses de contribución de la compañía.

Dentro del resultado reportado de Broadspectrum se incluyen 7 millones de euros de costes de adquisición, y 60 millones de amortización del activo intangible asignado a los contratos. Excluidos estos impactos, el RBE ascendería a 91 millones de euros (margen 6,3%) y el RE a 62 millones de euros (margen 4,3%).

El proceso de integración de Broadspectrum se ha desarrollado de acuerdo al plan previsto. El *pipeline* de la compañía es sólido, lo que unido a la capacidad de inversión y la oferta de servicios complementaria con otras actividades del grupo, deberían permitir el crecimiento a futuro. Para aprovechar estas oportunidades se ha reorganizado la compañía en torno a cuatro sectores en Australia y Nueva Zelanda, y se ha separado América como una unidad de gestión independiente.

En **Australia y Nueva Zelanda**, los sectores de la nueva organización, y la facturación de cada uno en el período junio-diciembre, son las siguientes:

- **Gobierno (669 millones de euros):** Integra todos los contratos actuales con los gobiernos estatales y con el gobierno central.
- **Infraestructuras Urbanas (326 millones de euros):** Engloba las actividades en los sectores del agua, la electricidad, energía y telecomunicaciones.
- **Recursos Naturales (195 millones de euros):** Enfocada en los servicios de mantenimiento y operación de pozos e instalaciones de petróleo, gas, minería y agricultura, así como en soluciones para clientes industriales.
- **Transporte (100 millones de euros):** Incluye las actividades relacionadas con red de carreteras, ferrocarril y transportes públicos.

Respecto a la unidad de **América** (EEUU, Canadá y Chile), la facturación en el período junio-diciembre 2016 **asciende a 161 millones de euros**. En Estados Unidos se realizan actividades de mantenimiento de carreteras y recursos naturales, en Canadá de mantenimiento de carreteras y, en Chile servicios de minería.

En la publicación de resultados de junio 2016 se informó de que el Departamento de Inmigración del Gobierno de Australia había comunicado a Broadspectrum el ejercicio de su derecho a renovar unilateralmente los contratos de los centros de inmigración por dos períodos de cuatro meses.

Ferrovial manifestó que estos contratos no son estratégicos para la compañía. Broadspectrum cumplirá sus obligaciones contractuales hasta el fin de los contratos en octubre de 2017. Hasta entonces, la máxima prioridad será la atención adecuada a los refugiados de los centros.



CONSTRUCCIÓN

	dic-16	dic-15	Var.	Comparable
Ventas	4.194	4.287	-2,2%	-2,7%
RBE	342	393	-13,1%	-12,8%
Margen RBE	8,1%	9,2%		
RE	313	364	-14,1%	-13,7%
Margen RE	7,5%	8,5%		
Cartera	9.088	8.731	4,1%	2,6%

Disminución en ventas en términos comparables (-2,7%), principalmente por la finalización de proyectos en EEUU, así como la ralentización del mercado doméstico, que no es compensado por el crecimiento de Budimex (+8,1% comparable) ni del resto del mercado internacional, donde destacan Australia y Reino Unido. La facturación internacional supone el 83% de las ventas de la división, con una distribución muy centrada en mercados estratégicos tradicionales (Polonia, Norteamérica, Reino Unido, Chile y Australia).

La rentabilidad disminuyó aunque se mantuvo en niveles elevados, debido a la conclusión de proyectos muy relevantes en EEUU.

BUDIMEX

	dic-16	dic-15	Var.	Comparable
Ventas	1.270	1.226	3,6%	8,1%
RBE	111	68	62,9%	70,8%
Margen RBE	8,7%	5,6%		
RE	105	63	67,1%	75,3%
Margen RE	8,3%	5,1%		
Cartera	2.027	1.974	2,7%	6,0%

Se mantuvo en 2016 la tendencia positiva de los últimos años. En términos comparables, destaca un incremento en la rentabilidad (RBE +70,8%) principalmente por la continuada gestión sobre costes de materiales y subcontratistas, así como crecimiento en ventas (+8,1%) derivado de la aceleración de ejecución en proyectos de Obra Civil y Edificación Residencial.

La cartera continúa cercana al máximo en 2.027 millones de euros (+6% en términos homogéneos vs 2015). La contratación en 2016 superó los 1.350 millones de euros, con 45% aprox. correspondientes a la firma de contratos de Obra Civil, en gran parte al amparo del programa Nuevo Plan de Carreteras 2014-2020. Destacó también la adjudicación de una planta incineradora de ciclo combinado en Vilna (Lituania) (87 millones de euros), con la que Budimex entra en el mercado lituano y fortalece su posición en el mercado de la construcción de instalaciones energéticas.

WEBBER

Las ventas incorporan la actividad de la empresa Pepper Lawson, adquirida en marzo. En términos comparables, excluyendo el impacto de esta adquisición, se redujeron en un -9,3% por finalización de los proyectos NTE y LBJ. La caída del RBE también se debe a la finalización de las citadas autopistas. La cartera crece un +14% gracias a la incorporación de Pepper Lawson y la positiva contratación de unos 400 millones de euros del negocio orgánico.

	dic-16	dic-15	Var.	Comparable
Ventas	708	643	10,1%	-9,3%
RBE	44	89	-50,3%	-47,6%
Margen RBE	6,2%	13,8%		
RE	36	81	-56,0%	-52,9%
Margen RE	5,0%	12,6%		
Cartera	1.084	950	14,1%	-9,9%

FERROVIAL AGROMAN

	dic-16	dic-15	Var.	Comparable
Ventas	2.217	2.419	-8,4%	-6,2%
RBE	187	236	-21,1%	-22,5%
Margen RBE	8,4%	9,8%		
RE	172	220	-21,9%	-23,4%
Margen RE	7,7%	9,1%		
Cartera	5.977	5.807	2,9%	3,6%

Las ventas de Ferrovial Agroman presentan una disminución del -6,2% en términos comparables, debido principalmente a la finalización de autopistas americanas, así como la ralentización del mercado doméstico, que no es compensado por el crecimiento del resto del mercado internacional, donde destacan Australia, Reino Unido y Chile. La rentabilidad disminuye aunque manteniéndose en niveles elevados, debido a la finalización ya comentada de proyectos en Estados Unidos.

CARTERA

	dic-16	dic-15	Var.
Obra civil	7.088	7.079	0,1%
Edif. Residencial	442	336	31,7%
Edif. No Residencial	775	707	9,7%
Industrial	783	610	28,3%
Total	9.088	8.731	4,1%

La cartera crece respecto a diciembre de 2015 un +4,1% (+2,6% en términos comparables). El segmento de Obra Civil continúa siendo el de mayor peso (en torno al 80%) y se mantiene un criterio muy selectivo en la presentación a concursos. La cartera internacional asciende a 7.528 millones de euros, muy superior a la cartera doméstica (1.561 millones de euros), representando un 83% del total.

En 2016 hemos conseguido contratos relevantes en mercados tradicionales, tales como High Speed Rail California (296 millones de euros), Circunvalación Olsztyn S51 en Polonia (175 millones de euros), un tramo de autovía en la US-175 en Dallas (91 millones de euros), otro tramo de la autopista de peaje SH-249 (88 millones de euros), y una planta incineradora de ciclo combinado en Vilna (Lituania) (87 millones de euros). Hay que destacar la entrada en el mercado eslovaco, con la adjudicación de la obra D4-R7 Bratislava (858 millones de euros).

La cartera a diciembre no incluye los contratos de Bucaramanga en Colombia y la *managed lane* I-66 en Virginia (EEUU).

AEROPUERTOS

Aeropuertos aportó -46 millones de euros al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial de 2016 (vs. +199 millones en 2015).

- **HAH:** -57 millones de euros en 2016, frente a 186 millones en 2015. Esta caída en el resultado vs 2015 se debió principalmente a:

i. **La evolución negativa respecto al 2015 del mark to market de las coberturas**, sin impacto en caja, (-160 millones de euros de impacto en el neto) por el repunte de expectativas de inflación y bajada de tipos de interés. El repunte de inflación, si bien tiene un impacto contable negativo, desde el punto de vista del negocio supone un incremento de los ingresos aeronáuticos (mayores tarifas y valor del activo regulado). De materializarse las perspectivas de inflación, estas supondrían un impacto muy superior en valor al posible impacto contable negativo.

ii. **El resultado de diciembre de 2015 de Heathrow incluía un efecto positivo no recurrente de +237 millones de libras** (67 millones de euros por el 25% que tiene Ferrovial), sin impacto en caja, por el cambio de condiciones en el plan de pensiones. Adicionalmente, se incluía un resultado positivo de 39 millones de euros por la evolución positiva en el mark to market de coberturas con derivados.

- **AGS:** 12 millones de euros de contribución a la puesta en equivalencia de Ferrovial en 2016 (vs 14 millones en 2015).

En cuanto a los dividendos distribuidos:

- Heathrow repartió 325 millones de libras, +8,3% vs 2015 (96 millones de euros para Ferrovial en 2016).
- AGS repartió 64 millones de libras a sus accionistas, +6,7% vs 2015 (38 millones de euros para Ferrovial en 2016).

HEATHROW

Tráfico Heathrow

En 2016, el aeropuerto de Heathrow registró 75,7 millones de pasajeros, +1,0% frente a 2015, destacando el tráfico en julio que alcanzó 7,4 millones de pasajeros, el mayor número de pasajeros mensual registrado en la historia.

La evolución del tráfico se vio positivamente impactada por el día adicional en febrero (año bisiesto) que contribuyó un +0,2% al crecimiento. Además, se produjo un incremento de plazas por mayor tamaño de aviones (211,5 asientos de media por avión frente a 208,7 en 2015). Los niveles de ocupación fueron ligeramente inferiores frente a 2015 (76,0% vs 76,5%).

Evolución del tráfico por destinos

Millones de pasajeros	dic-16	dic-15	Var.
Reino Unido	4,6	5,1	-9,6%
Europa	31,7	31,2	1,8%
Larga distancia	39,3	38,7	1,7%
Total	75,7	75,0	1,0%

El **tráfico intercontinental** se incrementó +1,7%, principalmente debido a las rutas a Oriente Medio (+8,8%), por aviones de mayor tamaño y mayor número de vuelos, y a Asia Pacífico (+2,8%) por el crecimiento sustancial de rutas existentes a Tailandia, China, Vietnam y Filipinas, y nuevos servicios a Indonesia tras la incorporación de Garuda Airlines, que ha sido la última aerolínea en trasladar sus servicios de Gatwick a Heathrow. Este crecimiento se ve minorado por el mal comportamiento del mercado africano, principalmente por los cambios de planificación de Virgin Atlantic y de las rutas a Norte América (-0,5%) debido a niveles de ocupación ligeramente inferiores.

En **Europa**, el tráfico creció +1,8% por el incremento de plazas en los vuelos de British Airways.

El mayor tráfico internacional, compensó la caída del **tráfico doméstico** (-9,6%) debido al cese de las operaciones de Virgin Little Red desde 2015.

Ingresos Heathrow SP

Crecimiento en ventas (+1,5%) gracias a la positiva evolución de los ingresos comerciales (+7,7%) que compensaron el comportamiento plano de los ingresos aeronáuticos y la leve disminución en Otros ingresos (-0,4%).

Desglose de ingresos

Millones de Libras	dic-16	dic-15	Var.	Comparable
Aeronáuticos	1.699	1.699	0,0%	0,0%
Comerciales	612	568	7,7%	7,7%
Otros ingresos	496	498	-0,4%	-0,4%
TOTAL	2.807	2.765	1,5%	1,5%

El **ingreso aeronáutico** medio por pasajero se redujo (-1,0%) hasta las 22,45 libras (22,67 libras en 2015), compensado por la subida del tráfico (+1,0%).

El **ingreso comercial** aumentó un +7,7%, tras la importante remodelación de la zona comercial de la Terminal 5 y particularmente impulsado en la segunda mitad del año por la depreciación de la libra esterlina tras el referéndum de salida de la UE a finales de junio. Destaca el crecimiento de las tiendas *World Duty Free* (WDF) (+7,8%) tras el fin de las reformas en las Terminales 4 y 5, las tiendas especializadas (+15,0%) con la adición de nuevas marcas, aparcamientos (+6,5%) y el catering (+8,9%).

El ingreso comercial neto por pasajero alcanzó 8,09 libras, +6,7%.

La partida de **Otros ingresos** mostró una ligera caída del -0,4% combinando la caída de ingresos provenientes de refacturaciones a las aerolíneas como reflejo del esfuerzo en la disminución de costes (-2,9%) y un crecimiento del +1,5% en ingresos de Heathrow Express por mejoras en la estrategia de precios, y de los ingresos de alquileres (+2,4%) por la apertura de nuevas salas de viajeros en las terminales T3 y T4.

RBE Heathrow SP

El RBE de Heathrow SP creció un +4,8% en el año, frente a un crecimiento en ventas del +1,5%. El margen RBE alcanzó 59,9% frente a 58,0% en 2015. La amortización bajó un -1,9% frente a 2015.

Se mantienen las iniciativas de control de costes que comenzaron en 2015 (costes operativos -3% vs 2015):

- Reducción en gastos de consumo del -19,6%.
- Ahorros en los gastos de personal (-2,9%), con medidas como los cambios realizados en el sistema de pensiones en 2015, la adopción del programa de bajas voluntarias y otras medidas de eficiencia.
- Reducción de penalizaciones gracias a la mejor calidad de servicio.
- Renegociación del contrato con NATS (servicio de gestión de tráfico aéreo).

Principales cifras de HAH (cifras proforma)

Millones de libras	Tráfico (mn pasajeros)			Ventas			RBE			Margen RBE		
	dic-16	dic-15	Var.	dic-16	dic-15	Var.	dic-16	dic-15	Var.	dic-16	dic-15	Var. (pbs)
Heathrow SP	75,7	75,0	1,0%	2.807	2.765	1,5%	1.682	1.605	4,8%	59,9%	58,0%	187
Excepcionales y Ajustes				2	2	n.a.	1	3	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Total HAH	75,7	75,0	1,0%	2.809	2.767	1,5%	1.683	1.608	4,7%	59,9%	58,1%	180

Satisfacción de usuarios

La satisfacción de los usuarios alcanzó nuevos niveles record en 2016, con un 84% de los pasajeros calificando como “excelente” o “muy buena” su experiencia (81% en 2015) y obteniendo una puntuación por encima de 4 sobre 5 en la encuesta de calidad Airport Service Quality (ASQ) durante doce trimestres consecutivos, culminando con la puntuación máxima de 4,19 en el cuarto trimestre de 2016.

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

Por primera vez, Heathrow recibió el prestigioso premio de “Mejor Aeropuerto de Europa” en la categoría de aeropuertos de más de 40 millones de pasajeros, en los Premios ASQ 2016 de *Airports Council International (ACI)*. Heathrow también fue nombrado por ACI “Mejor aeropuerto de Europa”, por tercera vez, en la categoría de aeropuertos de más de 25 millones de pasajeros.

Por último, el éxito de Heathrow fue reconocido en los Frontier Awards, premiado en las categorías de “Operador del año” y “Campaña de marketing del año por un aeropuerto”.

Aspectos regulatorios

Periodo regulatorio: El periodo regulatorio (Q6) empezó el 1 de abril de 2014 extendiéndose inicialmente hasta el 31 de diciembre 2018 con un incremento anual máximo de tarifas por pasajero igual a RPI -1,5%.

El 21 de diciembre de 2016 la CAA confirmó la extensión del actual periodo regulatorio (Q6) hasta el 31 de diciembre de 2019 continuando con el incremento anual máximo de tarifas por pasajero del RPI -1,5%.

Regulatory Asset Base (RAB): El RAB a 31 de diciembre 2016 alcanzó los 15.237 millones de libras (14.921 millones en diciembre de 2015).

Expansión: El 25 de octubre de 2016 el Gobierno británico anunció su decisión de seleccionar la construcción de una tercera pista en el Aero-

puerto de Heathrow para incrementar la capacidad aeroportuaria en el sureste de Inglaterra. La Comisión Davies, formada para estudiar la expansión aeroportuaria, ya lo recomendó en julio 2015 como la mejor opción de manera unánime.

La ampliación de Heathrow supondrá la construcción de una tercera pista, una nueva Terminal, además de otras infraestructuras asociadas, como plataformas, terminal de equipajes y parkings.

Esta declaración requiere la aprobación parlamentaria del *National Policy Statement* y posteriormente del *Development Consent Order* por el Secretario del Estado, y que se esperan tengan lugar entre finales de 2017 y finales de 2020.

El 2 de febrero de 2017, el proyecto de expansión superó un primer hito después de que el Gobierno británico publicara un primer borrador del *National Policy Statement*.

HAH

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

Millones de libras	dic-16	dic-15	Var.	Comparable
Ventas	2.809	2.767	1,5%	1,5%
RBE	1.683	1.845	-8,8%	4,7%
% RBE/Ventas	59,9%	66,7%		
Amortizaciones	708	719	1,5%	1,5%
RE	975	1.126	-13,4%	9,7%
% RE/Ventas	34,7%	40,7%		
Deterioro y enajenación inmovilizado	-7	5	-240,3%	n.a.
Resultado financiero	-1.231	-571	-115,7%	-6,2%
Rtdo. antes de impuestos	-263	560	-146,9%	23,3%
Impuesto de sociedades	74	-22	n.s.	-31,7%
Rtdo. Procedente actividades discontinuadas				n.s.
Resultado neto	-189	538	-135,1%	20,5%
Aportación a Pta. equivalencia de Ferro-vial (Euros)	-57	186	-130,9%	20,5%

Resultado Financiero

El resultado financiero de HAH alcanzó los -1,231 millones de libras, frente a -571 millones de libras en 2015, explicado principalmente por ajustes de *fair value* de la cartera de derivados por menor tipo de interés y mayores expectativas de inflación (-479 millones de libras frente a +138 millones en 2015).

Deuda neta HAH

A 31 de diciembre de 2016, el coste medio de la deuda externa de Heathrow fue del 5,26%, teniendo en cuenta todas las coberturas por tipo de interés, tipo de cambio e inflación (4,97% en diciembre 2015).

Millones de libras	dic-16	dic-15	Var.
Loan Facility (ADI Finance 2)	306	498	-38,5%
Subordinada	1.098	916	19,9%
Grupo securitizado	12.923	12.036	7,4%
Otros & ajustes	-20	-14	46,1%
Total	14.307	13.437	6,5%

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

AEROPUERTOS REGIONALES DE REINO UNIDO (AGS)

Tráfico AGS

Millones de pasajeros	Tráfico		
	dic-16	dic-15	Var.
Glasgow	9,4	8,7	7,4%
Aberdeen	3,1	3,5	-12,2%
Southampton	2,0	1,8	9,8%
Total no regulados	14,4	14,0	2,8%

En 2016, el número de pasajeros en los aeropuertos regionales ascendió a 14,4 millones, con un crecimiento del +2,8%, principalmente gracias al incremento en Glasgow.

El tráfico en **Glasgow** alcanzó 9,4 millones de pasajeros (+7,4%). El tráfico doméstico mejora (+5,5%) principalmente por el buen comportamiento de las rutas a Londres debido a mayores niveles de ocupación de Ryanair y mayores rotaciones de EasyJet, minorado parcialmente por el peor comportamiento de las rutas a Londres de BA. En el resto del mercado doméstico destaca la mejora de capacidad en EasyJet (Bristol y Belfast) y el buen comportamiento de Flybe, con sus nuevas rutas a Cardiff y Exeter.

RESULTADOS AGS (PROFORMA)

Millones de libras	Ventas			RBE			Margen RBE		
	dic-16	dic-15	Var.	dic-16	dic-15	Var.	dic-16	dic-15	Var. (pbs)
Glasgow	112,5	103,8	8,3%	52,5	42,1	24,9%	46,7%	40,5%	620,1
Aberdeen	55,9	63,4	-11,9%	21,2	25,2	-15,6%	38,0%	39,7%	-170,8
Southampton	28,7	27,6	4,2%	9,1	7,6	20,3%	31,8%	27,5%	427,0
Total no regulados	197,1	194,8	1,2%	82,9	74,8	10,8%	42,1%	38,4%	365,8

El tráfico internacional aumenta (+9,1%) debido al crecimiento del tráfico europeo por el buen comportamiento de Ryanair (en sus rutas a Berlín, Dublín, Riga y Sofía), el crecimiento de Wizz Air (en sus rutas a Bucarest, Budapest, Lublin y Vilna), Jet2, Easyjet, Blue Air, Stobart Air, y por el uso de aviones de mayor tamaño por parte de KLM. Esto se ve minorado por el descenso de los pasajeros chárter principalmente de Thomas Cook.

El tráfico en **Aberdeen** alcanzó 3,1 millones de pasajeros (-12,2%). El tráfico doméstico disminuye (-13,8%) principalmente por el mal comportamiento de las rutas a Londres por el impacto negativo de la pérdida de Virgin Little Red (BA y Flybe han absorbido solo algunos de sus pasajeros) y la disminución de pasajeros chárter relacionados con el negocio petrolífero.

El tráfico internacional disminuye (-6,0%) principalmente por la pérdida de pasajeros en las rutas escandinavas (destinos del negocio petrolífero) reduciendo rotaciones y niveles de ocupación en BMI, y menores rotaciones en SAS y Wideroe, por las menores rotaciones de Air France y de Lufthansa, y por la reducción de capacidad de KLM por el uso de aviones más pequeños, esto se ve parcialmente compensado por la nueva ruta de Wizz Air a Gdansk y Varsovia, y por la nueva ruta de Icelandair a Reikiavik.

El tráfico de helicópteros disminuye (-18,3%) motivado también por la caída de la demanda del negocio petrolífero.

El tráfico en **Southampton** alcanzó 2,0 millones de pasajeros (+9,8%). El tráfico doméstico mejora (+2,6%) principalmente por el crecimiento de las rutas a Manchester, Glasgow, Newcastle y Belfast, minorado por los menores pasajeros en la ruta a Aberdeen/Leeds.

El tráfico internacional aumenta (+23%) por las nuevas rutas a Charles de Gaulle, Cork, Toulon y Biarritz y el buen comportamiento de las rutas a Ámsterdam, Dusseldorf y Palma, minorado por el descenso de pasajeros en las rutas a Málaga, Alicante y Faro.

Ingresos y RBE AGS

Los aeropuertos mostraron un crecimiento de su RBE del +10,8% en 2016, con un crecimiento del tráfico del +2,8%, y de ventas (+1,2%) junto con una disminución de los gastos del -4,8% motivado por el esfuerzo de control de costes.

Deuda neta bancaria AGS

A 31 de diciembre de 2016, la deuda neta bancaria de los aeropuertos alcanzó 533 millones de libras.