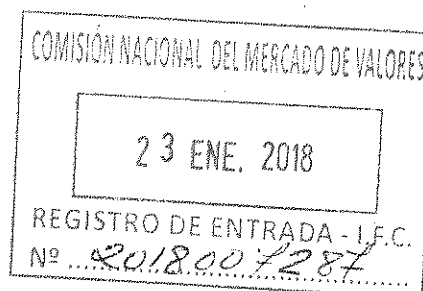


Don Eduardo Manso Ponte
Director de Informes Financieros y Corporativos
Dirección General de Mercados
COMISIÓN NACIONAL DE MERCADO DE VALORES
Calle Edison 4
28006 Madrid



Madrid, 23 de enero de 2018

Muy Señor nuestro,

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

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

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

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

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

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

El

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Aclaraciones relativas al caso Palau.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Los principales elementos de esta política son los siguientes:

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

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

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

Entre otras políticas se encuentran las siguientes:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6.2 En relación con los test de deterioro:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

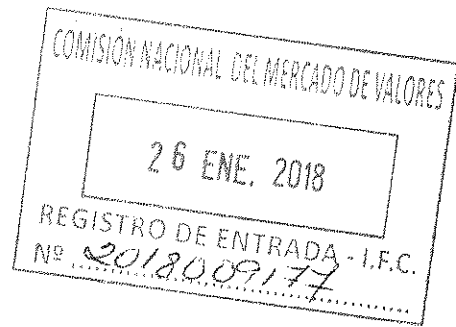
En relación con el importe de 4.781 miles de euros de gastos de personal que se menciona en la Nota 6.7 de la memoria consolidada del ejercicio 2016, hemos detectado que existe un error ya que se han desglosado por equivocación los datos correspondientes al gasto de personal de la cabecera del grupo,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

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

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

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

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



Madrid, January 23rd 2018

Dear Sir,

In response to your requirement with registration number 2017141224, we proceed to answer the questions raised regarding 2016 Consolidated Annual Accounts of Ferrovial, S.A.

1. Clarifications concerning Autopista Terrasa Manresa (Autema) concession

1.1 Please detail the arguments that support the company's legal position to consider that the outstanding amounts will be received according to the previous concession regime.

The company estimates that it will receive the amounts pending collection based on the previous concession system, since it considers that the two decrees of the Generalitat 161/2015 and 337/2016 that amend the regime established by decree 137/1999, are fully null and void (ex tunc nullity), and therefore, once their nullity is declared, they will never produce effects, and the concessional regime established in decree 137/1999 must be applied at all times.

The absolute nullity of both decrees is based on the fact that the amendments introduced by them to the Autema concession regime do not respect the requirements provided for by the Revised Text of the Public Sector Contracts Law 3/2011 (TRLCSF) for amendments of public contracts. In particular:

- None of the circumstances assessed in article 107 of said law occur, which justify the amendment of a public contract.
- Contrary to what is indicated in section 2 of said article, the amendments introduced by the aforementioned decrees change the essential conditions of the awarding of the concession, since they imply an amendment of more than 10% of the award price (section 3d) as with the change of the concession regime, there is an expected reduction of income to be received by Autema of between 50.54% and 43.1%.
- These amendments do not respond to reasons of protection of the public interest, as required by article 219 of the aforementioned law, and that was required by Law 8 of 1972 for construction, conservation and operation of toll roads under concession regime (the application of which is claimed by the Generalitat), since none of the reasons alleged by the Generalitat: economic crisis, budgetary stability and equivalence of benefits, have been recognised by the courts as reasons of public interest that may justify an amendment of the concession regime.

As a conclusion of that indicated, the company considers that it has very solid arguments to defend the validity of the previous concession regime, since what the Administration has done through the aforementioned decrees, has not been a specific amendment of the existing concession, but, in bypassing all the legal requirements, it has set up a new concession in which the concessionaire must provide the same service or even greater service by having to operate with more teams (with consequently higher costs), it will drastically reduce income, without bringing together rebalancing mechanisms, and all this clearly prejudicing the concessionaire, incurring not only a clear fault of nullity, but also of arbitrariness, which frontally violates the principles of legality, legal security and interdiction of the arbitrariness of the public powers laid down in article 9.3 of the Constitution.

1.2 Indicate how the income linked to this project is being imputed after RD 161/2015 and 337/2016.

Income is being allocated in accordance with the account receivable model of the concession business, as regulated in IFRIC 12 and in the regulations for adapting the General Accounting Plan to public infrastructure concessionaire companies, approved on 23 December 2010 through Order EHA / 3362/2010. This accounting treatment is supported by the legal arguments presented in the previous section.

In accordance with the aforementioned regulations, in those cases where the concessionaire company has an unconditional collection right in exchange for the services provided, either because the grantor guarantees the payment of certain amounts or because it guarantees the recovery of the deficit between the amounts received from users of the public service and the aforementioned amounts, the consideration received results in the recognition of a financial asset or account receivable.

Following the financial asset model, the fair value of the operation and maintenance services of the infrastructure in its operating period is included in the sales figure, as well as the financial remuneration that is generated by the annual return of the financial asset in the application of the effective interest rate resulting from comparing the fair value of the operation and maintenance services provided with the flows expected to be received in accordance with the economic-financial model of the concession.

The economic-financial model used for these calculations is based on the Economic-Financial Plan of the concession approved by the Generalitat of Catalonia in Decree 137/1999 of 18 May, taking into account certain delays in the collection flows until the estimated settlement date for the litigation commented above.

Said economic-financial model has also served as the basis for carrying out the impairment test of goodwill. The test has been carried out for the cash generating unit as a whole and, from it as indicated in the annual accounts, the record of an impairment has been derived that has been applied in its entirety to reduce the carrying amount of the goodwill as indicated in paragraph 104 a of IAS 36, without any impairment of the account receivable.

1.3 Detail the liabilities linked to the Autema project as well as the balance sheet items where they are registered.

The main liabilities linked to the Autema project, as well as the heading in which they appear broken down and the note of the annual accounts in which they are commented, are the following:

- Financial debt: Obligations and debts of infrastructure projects (Note 5.2.1 b) for €654 million, long-term syndicated loan.
- Financial derivatives at fair value (liabilities) "Interest Rate Swap" (Note 5.5): €308 million.
- Minority interests: corresponding to the participation of the rest of the shareholders in the concession company of the project (Note 5.1.2.h): 156 million euros, item, which although technically is not considered a liability, is necessary to detract for the purpose of estimating the

contribution of the project to equity attributable to Ferrovial's shareholders.

Additionally, and in order to estimate the contribution of the project to the equity attributable to Ferrovial's shareholders, the main assets assigned to the project that are broken down in the annual accounts must be considered in the opposite direction and these are the following:

- The amount of the account receivable from the project (Note 3.3.2) for 648 million euros.
- The amount of goodwill remaining after the impairment recorded (Note 3.1) for 99 million euros.
- Financial derivative assets at fair value (note 5.5) for 321 million euros, which corresponds to an inflation linked swap.

1.4 Update, as of the response date of this request, the situation in which the judicial procedure described above is found.

After presenting the claim in the referral procedure against Decree 161/2015 in October 2016, Decree 337/2016 was published in December 2016, partially amending the aforementioned Decree 161/2015, which prompted the extension of the procedure 348/2015 to the new Decree 337/2016, given the direct connection existing between both challenged Decrees (the second is partial amendment of the first), which was agreed by the Court that is aware of the matter.

In this sense, a claim has already been formalised in relation to the challenged Decree 337/2016. Being a specific amendment of some of the precepts of Decree 161/2015, the argument of our defence has been essentially similar. The co-defendants (Generalitat de Catalunya and the Consell Comarcal del Bagés) have already submitted their briefs in response to the claim and the procedure is awaiting the start of the evidence stage.

2 Clarifications concerning Broadspectrum acquisition

2.1 Please detail the breakdowns of information required by IFRS 13 *Valuation of fair value*, specifically

(i) the level of hierarchy (IFRS 13 paragraphs 93.b and 97);

In general, the main fair value adjustments identified in the Broadspectrum acquisition price allocation process correspond to the hierarchy level of value 3. However, level 2 has been used to value certain fixed assets and shareholdings in companies accounted for by the equity method, and in general for all financial products of the debt, when using as a reference similar recent transactions and other observable market references, such as interest rate curves. Finally, in the specific case of debt listed in active markets (high yield bonds), hierarchy level 1 has been used.

(ii) if they are internal valuations or carried out by a third party; in this case, the date of the report and the name of the independent expert must be indicated;

In general, the fair value adjustments identified in the price allocation process have been calculated using internal valuations.

Exceptionally, the heading of other adjustments includes the calculation of the fair value of certain fixed assets (equipment and drilling platforms) for which the valuation of an independent third party was obtained, in this case the company Industrial Marketing, which issued a report dated 30 June 2016.

The company has carried out a valuation internally supported by Broadspectrum managers and teams involved in the acquisition process regarding the main fair value adjustment, the valuation of the intangible assets, composed of the contracts currently signed with its customers and the commercial relationship with them. Ferrovial has the knowledge to value this type of asset as Broadspectrum is a services company, whose main assets are portfolio contracts and the commercial relationship with

customers. This valuation has been subject to a double review by the external auditors of Broadspectrum (KPMG) as part of the audit work of the annual accounts and by Deloitte for the closing of the consolidated report.

(iii) the information required by paragraphs 91.a and following in relation to the valuation techniques and the input data used to develop said valuations.

With regards to the intangible asset consisting of portfolio contracts and the commercial relationship with customers, which is the main fair value adjustment that has been identified in the price allocation process, and for the purpose of applying the breakdown requirements established in paragraph 91 and following of IFRS 13, it is important to emphasise that this is a non-recurrent fair value measurement, insofar as it refers to assets that are only measured at fair value at the time of acquisition. Based on this, we believe that the main applicable sections correspond to sections b), d) and g) of paragraph 93 of IFRS 13, which states that the valuation techniques used, the main assumptions and the reasons based on which the entity decides the valuation technique used should be described.

In this regard, to assess the portfolio of contracts and business relationships, it has been decided to use an estimated flow of assets approach (income approach) in the absence of market references on transactions of equal or similar assets that may serve as reference in the valuation. Specifically, the MEEM (Multi-Period Exceed Earnings Method) has been used. This methodology is based on the fact that the results obtained due to operating a business can be attributed to specific groups of assets. The MEEM approach is usually used to value intangible assets and is based on obtaining the current value of the net cash flow of the intangible asset.

First, the useful life of the asset to be valued is determined. For example, the commercial relationship is based on the historical portfolio of contracts and the future de-recognitions are estimated based on the historical percentage of renewal of contracts. Except for those contracts that the company has decided not to continue, mainly immigration, the company has assumed a renewal ratio based on historical information, which is mainly in the renewal range of between 80% -95% depending on the sector of activity where each contract is located.

Once the income generated by these assets has been projected (assuming a reduction rate in the specific case of commercial relationships with customers), the costs related to the generation of this income are discounted in order to obtain an EBIT together with the payment or profitability required by the use of other contributory assets involved in the generation of those operating cash flows (in this case: cost of the future workforce, fixed assets and working capital). Finally, the net cash flows of the intangible asset are discounted at a rate of return adjusted to the risk thereof (12.0% before taxes, 8.4% after taxes).

With regards to the accounting depreciation of the two intangible assets identified, note that the portfolio is depreciated over the remaining useful life of each of the existing contracts and that the commercial relationship is depreciated based on the estimated period of time that it is estimated this tangible asset can generate value according to the methodology described in the previous paragraph (historical average life of existing contracts 10 years).

2.2 Indicate the ordinary income and result of the combined entity for the financial year 2016 which is reported as if the acquisition date had been at the start of the financial year, as established in IFRS 3. paragraph B.64 (q) (ii).

The sales that Broadspectrum (BRS) would have contributed to Ferrovial during the 12 months of the financial year 2016 would have amounted to 2,433 million euros, the net result after taxes for the same period being -152 million euros. This result includes certain non-recurring impacts recorded during the first five months of the financial year, highlighting an impairment of assets worth 101 million euros, after taxes.

Additionally, this result includes the depreciation effect of the intangible asset during the twelve months of the financial year, relating to contracts and business relationships arising in the allocation process of the acquisition price, for a value of 71 million euros after taxes, of which 41 million euros correspond to the 7-month period included in the Ferrovial results after the acquisition of the company,

and the rest of the impact corresponds to a linear extrapolation for the first 5 months of the year.

Excluding the aforementioned non-recurring impacts, as well as the depreciation effect of the intangible asset derived from the acquisition, the underlying business result would reach a positive figure of 19 million euros during said period.

3 Clarifications regarding Palau case

3.1 Indicate if any communication has been received from the Courts from which could result in any damage for the Group; in which case their status must be described, indicating expressly whether a provision has been recorded or the existence of a possible contingent liability has been considered.

Neither Ferrovial nor any of its subsidiary companies has received any communication from the Courts regarding the Palau case, from which any damage could be derived for them.

The process is directed against various natural and legal persons, without any of them being a company of the Ferrovial Group. A director of one of the group's subsidiaries (Ferrovial Agroman) and a former director of it were accused in this process, among others, of the alleged commission of crimes of unfair administration and influence peddling. This director and former director of Ferrovial Agroman have been absolved of the aforementioned crimes by means of a judgement of the Barcelona Provincial Court notified to the parties on 15 January 2018.

This judicial process supposes a reputational risk that does not have any accounting or financial reflection. Ferrovial has included this risk in its Corporate Risk Procedure and periodically monitors it.

3.2 Reveal whether the Board of Directors, the Audit Committee or any other body of the entity have received any communication from the external auditor in relation to any of these matters based on arts. 7 and 12 of Regulation (EU) 537/2014, of the European Parliament and of the Council, of 16 April. If yes, describe the measures adopted in this regard. If not, indicate whether the Board of Directors, the Audit Committee or any other delegated committee have identified any of these matters by other mechanisms, describing the measures adopted in this regard.

The Board of Directors, the Audit and Control Committee or other bodies of Ferrovial have not received any communication on the Palau case from the external auditor based on Articles 7 and 12 of Regulation (EU) 537/2014, of the European Parliament and of the Council, of 16 April.

Given that the judicial process regarding the Palau case entails a reputational risk for the group, the Ferrovial's Board of Directors and the Executive Committee receive information on its most significant developments or advances. This matter is included in the presentation on the main risks and contingencies of the group that the Risk Department periodically submits to the Audit and Control Committee.

Regarding the measures adopted and as indicated in section 3.3 of the response to this summons, since 2013 the Ferrovial group has a procedure for the approval and monitoring of sponsorship, patronage or donation projects, approved by the CEO. This procedure was updated in 2015 and 2017 and is accessible to all employees of the Ferrovial group through its publication on the company's intranet.

3.3 Describe the policies and measures applied by your entity to fight against corruption and bribery, the results obtained and the risks linked to these issues.

Among the risks that Ferrovial regularly monitors are those related to corruption and bribery, which are significant risks that, if materialised, could have an impact on the company's activity, both from a reputational, financial as well as operative point of view.

Ferrovial monitors this risk through its risk identification and assessment process (FRM - Ferrovial Risk Management) and applies the necessary remediation measures to avoid it or significantly reduce its probability of occurrence. These measures include internal control policies and measures designed to ensure compliance with these policies.

With regards to policies, we must highlight the Anti-Corruption Policy approved by the company's Board of Directors, which, based on the general principles of the Code of Business Ethics, establishes the Zero Tolerance principle to any practice that could be classified as corruption or bribery, both actively and passively.

The main elements of this policy are the following:

- To establish the obligation for all employees to comply with the Anti-corruption Laws in force in the different countries in which the company carries out its activity.
- To establish prohibited behaviour relating to the bribery of public officials and individuals, both actively and passively, as well as the need to implement internal controls and procedures to supervise that these behaviours are not carried out.
- In the case of differences between the Anti-corruption Legislation applicable in a given country and the internal regulation, as a general rule the application of the strictest regulation is established.
- To ensure that other individuals or groups that carry out activities on behalf of Ferrovial, including contractors, agents, consultants and other business partners, do so as well.
- To establish disciplinary measures for those who violate the policy.
- To set the obligation of reporting for those who know or reasonably suspect that there has been a violation of the policy.
- To require that this policy is a mandatory training content for all administrators, managers and employees of the company.

In addition to the Anti-Corruption Policy, the company has implemented other policies that include specific measures designed to avoid or significantly reduce the risk of corruption and bribery. Among other policies are the following:

- Travel expenses procedure and representation expenses procedure; regulates the application process, authorisation and settlement of travel expenses incurred by employees of the company. All registered in a computer tool that allows their control.
- Procedure for sponsorships, patronage and donations.
- Procedure for the internal financial information control system (SCIIF) that ensures their reliability.
- Purchasing policy and procedures for selection and evaluation of suppliers.
- Procedure for granting and revocation of powers of attorney.
- Regulations on collections and payments
- Regulations on bank accounts
- Regulation of corporate cards for payments

3.4 Describe the internal control mechanisms implemented by Ferrovial to avoid or identify possible cases of corruption, as well as to take appropriate corrective and mitigating measures.

The internal control mechanism that Ferrovial has in place to prevent the commission of acts that could be considered corruption or bribery of any kind is the Crime Prevention Model, which is part of the company's General Compliance Model, implemented in accordance with Organic Law 1/2015 for reform of the Penal Code.

The objective of the Prevention Model is to establish the most suitable policies, procedures and management and control systems designed to prevent or significantly reduce the risk of committing criminal acts, among which are the crimes of corruption and bribery of any kind. The stages of the Model are the following:

- (i) To identify and assess the main criminal risks based on the activities carried out by Ferrovial.
- (ii) To identify the most appropriate mitigation measures and implement the policies, procedures and controls aimed at ensuring compliance with the legislation and strengthening the capacity to detect non-compliance that may potentially occur.
- (iii) Periodic review of the level of compliance with the controls identified, to know their level of compliance and their suitability and, where appropriate, implement action plans for those risks that do not have adequate action or control measures. In this regard, indicate that the last review carried out regarding the compliance with the established controls has been satisfactory.
- (iv) To establish appropriate disciplinary measures against breaches that generate a risk of criminal liability, and/or any action that could be considered unlawful or criminal.
- (v) To disseminate among the employees the policies and procedures implemented and develop continuous training plans throughout the Group.
- (vi) To periodically supervise the Model in accordance with the General Supervision Plan of the Model and report to the Governing Bodies the results obtained in the review and supervision processes, as well as the detected non-compliances.
- (vii) To continuously develop and update the Model, due to changes in the regulatory blocks, in the corporate or activity structure, or due to deficiencies or irregularities detected.

Finally, it should be noted that Ferrovial makes available to its employees, managers and administrators, as well as any counterparty with a legitimate interest, an Ethical Channel, through the company's website, to report with the maximum guarantees of confidentiality and with no reprisals for any allegedly irregular, fraudulent or criminal act. Likewise, in certain companies or areas of activity specific communication channels have been enabled that, due to their importance demand it. A Management Committee is responsible for analysing the breaches received and their causes, as well as the need to implement specific control measures if necessary.

4 Clarifications regarding Cespa Group litigation with the National Commission on Markets and Competition (CNMC) and AP36 Ocaña-La Roda and R4 toll roads status.

4.1 Update the status of said appeal and both toll roads to the date of the response to this requirement.

In connection with the litigation regarding the Resolution of the National Council of Markets and Competition, it should be noted that the session for voting and ruling of the National Court was held on 11 October. It is expected that judgement will be issued regarding the appeal shortly, although no notice of this has been received on the date of issue of this response.

Regarding the arrangement with creditors of the companies Inversora de Autopistas del Sur, S.L. (Investor R4) and Autopista Madrid Sur, C.E.S.A (Radial 4), this is in the liquidation phase since May 2017. In September 2017, the Insolvency Administration presented the Liquidation Plans of both

companies against which claims were submitted by certain creditors of the bankruptcy. Finally, the Liquidation Plans have been approved by the Bankruptcy Judge as submitted by the Bankruptcy Administration. Next, the Judge opened the 6th assessment case of the bankruptcy as provided by bankruptcy law to determine if the bankruptcy can be qualified as guilty or incidental. The contest is currently in said sixth stage, waiting for the Bankruptcy Administration to issue its rating report. In parallel, the Grantor (Ministry of Public Works) has begun at the beginning of December 2017 the termination file for the concession contract. It is waiting for the Bankruptcy Administration to submit allegations to said termination proposal.

The creditors' meeting of Inversora de Autopistas de Levante, S.L. (Investor AP-36) and Autopista Madrid Levante, C.E.S.A. (AP-36) is also in the liquidation phase and on 14 December 2017 the bankrupt companies have been transferred to the Liquidation Plans submitted by the Bankruptcy Administration. The bankruptcy process is in process of allegations to the liquidation plans. In parallel, the Grantor (Ministry of Public Works) has begun the termination of the concession contract at the end of November. The Bankruptcy Administration has submitted allegations on 11 December 2017 in response to the motion for termination. It is waiting for the Ministry of Development to rule on these allegations and proceed with the termination of the concession contract.

5 Issues related to Varsovia Airport arbitration

5.1 Indicate what amount has been recognised to date as income in relation to the claim for the Warsaw airport and, where appropriate, the judgements and/or assumptions taken into account for the calculation.

This contract was executed between 2003 and 2007, with the total invoiced amounting to 217.5 million euros. Subsequent to the filing of the claim against the customer in the financial year 2007, only 2.9 million euros were recognised, representing 1.1% of the total revenue figure recorded in this contract. The joint venture construction company has not registered any additional amount of income for the amounts that it currently claims from the customer in the open process.

5.2 Indicate if Ferrovial, as a consequence of the dispute, has reduced the net amount of the turnover or there has been an impairment of the collection right, indicating in such case, the heading of the profit and loss account in which said loss is recognised.

As a result of the dispute, the amount of revenues recognised in relation to the contract for the execution of terminal 2 of the Warsaw airport has not been reduced. Neither has the right to collection existing to date (amounting to €18.9M, mainly withholdings practised by the customer), given that the company considers that the termination of the arbitration process will allow its full recovery, according to the information available at the closing date of the financial year, even considering the cross-claims between the parties.

5.3 Update the status of the dispute to the response date of this requirement.

On 2 February 2018, the term expires granted by the Arbitration Tribunal for each party to submit a brief, summarising all the arguments alleged to date in defence of their claims, as well as an assessment of the tests performed. The index of this brief has been agreed between the parties and contemplates all the relevant aspects of the procedure. Once the aforementioned briefs have been received, the Arbitration Tribunal will decide on the one that it considers appropriate for the continuation of the arbitration.

Up to this moment the expert tests carried out, without a doubt, the most important, have been dealt with; the first one, on the technical causes related to the termination of the contract decided unilaterally by the customer, the Airport Authority of Poland and the second, on the justification of the amounts claimed by the consortium for work performed pending payment and other losses and damages. The expert test relating to the valuation of the claim presented by the customer, for the repair of defects, costs suffered for the completion of the work and loss of profit, is still pending to be

undertaken.

The unusual duration of this arbitration procedure is due to various circumstances that occurred during its processing. The election of experts and the issue of expert reports have been extremely complicated. The expert initially appointed for the issue of the reports communicated, in mid-2014, his inability to carry out the second expert report, as a result of personal problems. This fact caused a delay in the issue of the second report of more than two years. Subsequently, the composition of the Arbitration Tribunal had to be modified due to the death of one of the arbitrators. We hope that the finalisation of the arbitration can take place during 2019, without ruling out that a partial award can be issued during that period.

6 Other issues in relation to the 2016 consolidated annual accounts

6.1 Section 6.5.2 relating to guarantees indicates that Ferrovial has guarantees received from third parties for a total of €1,056 million, mainly from the construction division.

In this regard, provide more detail in relation to the information breakdowns required by IFRS 7. Paragraph 15, specifically: (i) the fair value of the guarantee received and of the guarantee, where applicable, sold or pledged, (ii) the obligation to refund and terms, and (iii) conditions associated with its use.

Of the total guarantees received from third parties as at 31 December 2016 (1,056 million euros), 99% correspond to more than 3,000 performance bonds through which certain subcontractors or suppliers in the construction activity guarantee their obligations in relation to those works in which they are contracted.

These performance bonds received do not meet the definition of a financial instrument contained in IAS 32, paragraph 11, since they do not imply a contractual right to receive cash or another financial instrument, but rather assets that could arise as a result of events past and/or by the occurrence of uncertain events in the future, which responds to the definition of contingent asset contained in IAS 37, paragraph 10. Based on the foregoing, we understand that it is not necessary to submit the breakdowns required by IFRS 7, since this regulation is only applicable to financial instruments.

However, we reflect below the most relevant characteristics of the performance bonds received:

- These are performance bonds provided by suppliers and subcontractors that guarantee full compliance with contractual obligations and that are common practice in the construction sector.
- Its return time is linked to the contractual term and guarantee of the works/projects to which they are linked.
- Regarding the conditions of use these are associated with the breach of the contract by the supplier or subcontractor, without their sale or pledge being possible.

6.2 In relation to the impairment tests:

Explicitly specify if the discount rate applied is before or after taxes, facilitating, where appropriate, the discount rate before taxes as established in IAS 36. *Impairment of the value of assets* in its paragraph 55.

The discount rates applied and detailed in the Annual Accounts are after taxes in all cases, being consistent with the after-tax cash flows that have been discounted for the valuation of assets subject to impairment tests.

Although the regulation establishes the general criterion of using flows and rates before taxes, we understand that it is a generally accepted practice to use flows and rates after taxes.

We believe that the approach followed is consistent with paragraph 51 of IAS 36, which states that

"the estimated future cash flows will reflect assumptions that are consistent with the manner of determining the discount rate".

In addition, we understand that the result of valuations applying a discount rate before taxes to cash flows before taxes should be the same as applying a post-tax discount rate to after-tax cash flows. Therefore, the results of the impairment tests do not vary.

The discount rates used in the assets subject to impairment tests are described below, both after taxes as well as the approximate rates before taxes:

	Ausol	Autema	Amey	Broadspectrum	FS Spain	Webber
Discount rate after taxes	10.0%	8.4%	6.7%	8.4%	7.3%	8.7%
Discount rate before taxes	12.6%	12.7%	7.9%	10.2%	9.0%	11.7%

Indicate which assets and/or liabilities are included in the carrying value that is compared with the recoverable amount.

The general criterion used to value the cash generating unit is to discount the cash flows generated by them, excluding those relating to financing, and subsequently incorporating the net cash/net debt position to obtain their recoverable amount (see note 5.2 Net Consolidated Debt of the annual accounts). This recoverable amount is compared with the net book value of the assets, equivalent to the book value of equity of the cash generating unit.

In those cash generating units related to companies classified as infrastructure projects (see note 1.1.2 of the annual accounts), the company's equity value is calculated based on the dividend discount expected for the shareholder during the life of the project after meeting the financing obligations that correspond to own debt guaranteed by the project's own flows. This recoverable value is equally compared with the net book value of the assets, equivalent to the equity of the cash generating unit.

6.3 In accordance with section 6.7 of the consolidated report relating to remuneration systems linked to shares, on 29 October 2015 the group approved a plan to deliver shares of Ferrovial S.A., linked to objectives. The plan will be valid for three years and its annual cost can not exceed € 22 million. These plans are valued as a future, so the value of the share at the date of granting is discounted, the current value of the dividends foreseen until the delivery date, so they are valued at the grant date and it is not re-estimated the value over the initially calculated.

Personnel expenses related to these remuneration systems amounted to €4,781 thousand as of 31 December 2016 (€4,693 thousand as of 31 December 2015). In this regard, detail how the annual personnel expense is estimated in the consolidated income statement based on the valuation of the plan described above.

As mentioned in Note 6.7, the valuation of the Plan is calculated as the product of the number of shares thereof by the share price at the date of granting, deducting from this amount the current value of the dividends expected in the life of the Plan. This value will not be subject to re-estimation.

The allocation of the aforementioned valuation to results is made within the staff expenses item during the period of time established as a requirement of permanence of the employee to proportionally implement the system during this time (generally 3 years), with counterparty in the Company's equity.

In relation to the amount of 4,781 thousand euros for staff expenses mentioned in Note 6.7 of the consolidated report for the financial year 2016, we have detected that there is an error since the data

corresponding to the staff expenses of the parent company Ferrovial, S.A., have been broken down by mistake, as can be seen in its individual report (note 20). The corresponding expense to the consolidated group amounts to 17 million euros.

Finally, in relation to your recommendations regarding the formulation of the 2017 accounts, we thank you for your comments, which will be taken into consideration in their preparation.

We remain at your disposal for any additional information or clarification that you consider necessary.

Ernesto López Mozo
Chief Financial Officer
Ferrovial, S.A.