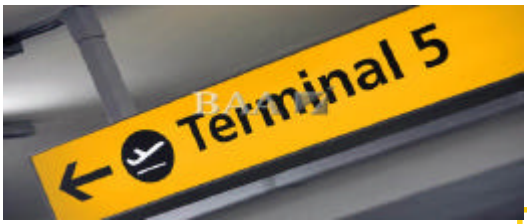

ferrovial

1	Principales Magnitudes	Pag 2
2	Áreas de Negocio	4
	Aeropuertos	4
	Autopistas y Aparcamientos	9
	Servicios	15
	Construcción	20
3	Cuenta de Pérdidas y Ganancias	23
4	Balance Consolidado	32
	Posición Neta de Tesorería	35
	Inversiones Brutas	38
	Flujo de caja consolidado	39
5	Anexo I – BAA	44
6	Anexo II – Impacto Abolición del IBA	48
7	Anexo III – Evolución de Tipo de Cambio	50
8	Anexo IV – Hechos Relevantes	51
9	Anexo V– Principales adjudicaciones	53

RESULTADOS
Enero - diciembre
2008

Dow Jones Sustainability Indexes
Member 2007/08

FTSE4Good

1 PRINCIPALES MAGNITUDES

Los resultados de 2008 en su comparación con los de 2007 se ven afectados, de forma muy significativa en Ventas y Resultado Bruto de Explotación (RBE), por **la evolución del tipo de cambio** (apreciación del euro) y por el **distinto perímetro de consolidación** por la venta de activos en 2007 y 2008.

El resultado neto del ejercicio se ve igualmente afectado por el **impacto contable (no en términos de caja)** de la **valoración a precios de mercado** de **los instrumentos financieros contratados para cubrir la evolución del tipo de interés, inflación y cotización, así como por el ajuste por depreciación en el valor de determinados activos inmobiliarios en BAA (APP Lynton).** Todos estos ajustes **tienen un impacto de -317 millones de euros en el resultado neto** y con el objeto de permitir la comparación con el año anterior, se han incluido en una columna diferenciada en la cuenta de resultados.

Adicionalmente, la **eliminación en el ejercicio 2008 del derecho a amortizar fiscalmente determinados edificios (denominado en el Reino Unido Industrial Building Allowances o IBA) tiene un impacto negativo en el resultado neto atribuido a la sociedad dominante de 871 millones de euros**. El registro de dicho pasivo no ha tenido ningún efecto a nivel de caja en el ejercicio y el impacto contable será neutro en el largo plazo ya que se verá compensado durante los años siguientes con la reversión de dicho pasivo mediante el reconocimiento de un ingreso.

Dado que el tratamiento contable aplicado puede dificultar la interpretación de los Estados Financieros, y para identificar cuál hubiese sido el resultado del grupo si no se hubiese registrado dicho pasivo, el impacto por este concepto se presenta en la cuenta de resultados de forma separada.

Frente a estos impactos contables a nivel de cuenta de perdidas y ganancias, **la generación de flujo de caja operativo ha sido excepcional durante el ejercicio 2008, alcanzando los 2.682 millones**, **destacando el flujo de actividad** (flujo de operaciones menos flujo de inversión) **de las actividades de construcción y servicios, que en conjunto ha alcanzado 500 millones de euros, la mayor cifra de los últimos cinco ejercicios**. El volumen de inversión neta consolidada ha alcanzado los 1.626 millones, principalmente en el área de aeropuertos y autopistas.

La generación de flujo de operaciones junto con el impacto de la apreciación del euro, ha permitido reducir la deuda consolidada a 24.113 millones (30.264 en 2007). [de acuerdo con la NIIF 5, no se ha incluido en esta cifra la deuda asociada a los activos clasificados como mantenidos para la venta, del aeropuerto de Gatwick 1.087Mn, las autopistas chilenas 978Mn y la unidad de aparcamientos 39Mn]. La deuda neta excluida los proyectos de infraestructuras se sitúa en 1.664 millones.

Se incluye una evolución Pro-forma: donde se excluye la variación de perímetro, los resultados no recurrentes, derivados y tipo de cambio e impacto de IBA.

La evolución de estas magnitudes con y sin los efectos comentados es la siguiente:

	dic-08	Pro-forma
Ventas	-3,4%	6,3%
RBE	-10,1%	4,7%

RESULTADO NETO

	dic-08
Resultado neto antes de ajustes	351
Ajustes valor razonable	-318
Resultado neto antes de IBA	**33**
Ajustes por IBA	-871
Resultado neto atribuible	-838

FINANCIERAS

	dic-08	dic-07	Var (%)
Resultado neto antes de IBA	32,9	733,7	-95,5
BPA	0,2	5,2	-95,5
Resultado Bruto de Explotación	**2.738,0**	**3.044,0**	**-10,1**
Amortizaciones	1.187,8	1.132,6	4,9
Resultado de Explotación	1.550,2	1.911,4	-18,9
Ventas	**14.126,0**	**14.630,0**	**-3,4**
Inversiones Brutas	971,3	997,0	-2,6

	dic-08	dic-07	Var (%)
Deuda neta consolidada	-24.112,5	-30.263,8	-20,3
Deuda neta ex-proyectos Infra	-1.664,2	-1.987,4	-16,3

OPERATIVAS

	dic-08	dic-07	Var (%)
Cartera de Construcción	8.756	9.130	-4,1
Cartera de Servicios	9.714	9.726	-0,1
Evolución Tráfico autopistas (IMD)			
ETR 407 (Km recorridos 000)	2.253	2.253	0,0
Chicago Skyway	44.721	49.535	-9,7
Indiana Toll Road	28.904	31.431	-8,0
Autema	23.497	23.875	-1,6
Ausol I	19.586	21.482	-8,8
Ausol II	19.294	21.170	-8,9
BAA (millones pasajeros)	151,4	155,7	-2,7
Plazas de aparcamiento	296.146	266.805	11,0

2

AREAS DE NEGOCIO

AEROPUERTOS

El ejercicio 2008 ha sido muy importante en el desarrollo de los principales aspectos de la **estrategia a largo plazo** de la división de aeropuertos en el Reino Unido, como son **la inauguración de la Terminal 5 (T5) y la refinanciación llevada a cabo en agosto de 2008.**

La **apertura de la T5** en Heathrow, ha sido el primer paso en la transformación de dicho aeropuerto, permitiendo la mejora de la calidad de servicio en todo el aeropuerto. Superados los problemas iniciales en su apertura, la T5 ha sido elegida como la mejor terminal de Europa en términos de satisfacción del usuario (Airline Council International´s Airport Service Quality).

La realización del programa de inversiones previsto hasta marzo 2013 (principalmente la **construcción de la nueva Terminal 2,** que reemplazará a la actual Terminal 2 y la reforma de las Terminales 3 y 4), permitirá que al final de actual periodo regulatorio, el 70% de los pasajeros utilicen terminales completamente nuevas y que el 30% restante utilicen terminales totalmente reformadas.

El apoyo (enero 2009) por parte del Gobierno británico de la **construcción de la Tercera Pista en Heathrow supone un paso crucial en el desarrollo futuro de la estrategia de inversión y crecimiento desarrollada por BAA.**

El pasado mes de agosto se completó **el proceso de refinanciación de la deuda de BAA,** proceso que ha permitido **reducir el coste medio global de la deuda de BAA,** hasta el 7,5% (frente al 7,8% anterior), coste que será menor según se reduzca la disposición de los créditos bancarios. Este proceso de refinanciación **garantiza el plan de inversiones** de la compañía para los próximos años, al obtener líneas de capex superiores a los 2.700 millones de libras (anexo I).

Dentro de los **aspectos regulatorios** destaca durante 2008, la entrada en vigor el 1 de abril de **las nuevas** tarifas aprobadas por la CAA para Heathrow (LHR) y Gatwick (LGW) para el periodo 1 de abril de 2008 a 31 de marzo de 2009. (anexo I). Las tarifas de Stansted, igualmente para un periodo de 5 años desde el 1 de abril de 2009, están en la fase final de aprobación.

Está pendiente de publicación el informe final de la **Comisión de Competencia** sobre su investigación de los aeropuertos propiedad de BAA en UK. Su informe previo ("provisional remedies" 17/12/08) instaba a la venta de dos aeropuertos en Londres y uno en Escocia por parte de BAA. Respecto a la regulación, se espera que el **Ministerio de Transportes** inicie un proceso de consulta publica sobre la futura nueva regulación de todos los aeropuertos británicos.

Durante el año 2008 se ha producido una mejora muy importante en los aspectos de gestión operativa y **mejora de la calidad de servicio de los aeropuertos de BAA**. Así, las multas que se pagan trimestralmente en caso de no cumplimiento de los nuevos niveles de calidad (Heathrow y Gatwick) se han reducido de 4,7 millones de libras en el segundo trimestre a 0,8 millones en el cuarto trimestre.

1.- CUENTA DE RESULTADOS

Los resultados contables de BAA en 2008 se sitúan ligeramente por encima de las previsiones anunciadas en mayo 2008, a pesar del deterioro progresivo del trafico, principalmente en la segunda parte del año.

BAA

(información reportada por BAA)

	dic-08	Ppto-08	Var (%)
Tráfico (1)	123,4	127,7	-3,4
Ventas (2)	263,8	268,4	-1,7
RBE (2)	108,0	106,6	1,3

(1) Incluye LHR, LGW y STN; (2) BAA

El **significativo esfuerzo realizado en la gestión de costes, junto con el buen comportamiento de la actividad de ventas minoristas (retail),** explican este comportamiento positivo.

	dic-08	Ppto-08	Var (%)
Costes operativos	1.499,8	1.618,0	-7,4

FGP TOPCO en libras y con perímetro homogéneo, operaciones continuadas

(Excluyendo WDF, APP, Budapest y Australia)

Nota: las cifras reportadas por BAA y FGP Topco, pueden diferir debido a ajustes de consolidación

Pro-forma / Libras	dic-08	dic-07	Var (%)
Ventas	2.567,3	2.228,9	15,2
Resultado Bruto de Explotación	1.067,4	939,9	13,6
Margen bruto	41,6%	42,2%	
Amortización	632,7	482,4	31,2
Resultado Explotación	434,7	457,5	-5,0
Margen explotación	16,9%	20,5%	

Las ventas mejoran un 15%, combinando un ligero descenso del número de pasajeros (-2,7%) y el incremento de tarifas (abril´08).

Destacan los aumentos en costes de seguridad y mantenimiento. En Heathrow, la apertura de la T5 y el programa de recolocación de las aerolíneas incrementan los costes generales.

Las subidas de tarifas de los próximos ejercicios permitirán recuperar estos incrementos de costes. **Para el año regulatorio que comienza el 1 de abril de 2009, el crecimiento de las tarifas incluirá un incremento de la inflación del 4,8%** (inflación inter-anual de agosto), por tanto **las tarifas de Heathrow crecerán un 12,3%.**

La entrada en funcionamiento de la T5 ha supuesto 22 millones de libras en concepto de gastos de puesta en funcionamiento.

La amortización acelerada de la T1 y T2 han supuesto una mayor amortización de 84 millones de libras. La amortización total de BAA ha pasado de 440 millones de libras a 594 millones.

Se incluye una provisión en el Resultado financiero de -64 millones de euros relacionada con los equity swaps contratados para la cobertura de planes de opciones sobre acciones de Ferrovial otorgadas a empleados de BAA.

A continuación se ofrece un detalle de las ventas y el RBE

(millones de libras)

	Ventas	RBE
Heathrow	1.486,4	594,3
Gatwick	464,6	174,0
Stansted	258,4	113,8
Escocia	214,5	107,7
Southampton	26,4	8,0
Heathrow express	156,5	41,5
Otros y ajustes	0,0	0,0
Reino Unido	**2.606,8**	**1.039,2**
Nápoles	47,7	14,4
Total Aeropuertos	**2.654,4**	**1.053,6**
WDF	46,6	5,3
Otros y ajustes	-62,5	24,3
Total BAA	**2.638,6**	**1.083,2**
Op. discontinuadas	-71,3	-15,8
Pro-forma	**2.567,3**	**1.067,4**

Evolución margen explotación

La evolución de los márgenes está ligada a la estacionalidad del tráfico, no obstante el incremento de tarifas y el control de costes han permitido el incremento del margen RBE a partir del tercer trimestre de 2008. El año completo de 2008 ha tenido un margen RBE de 41,1%, algo superior al de 2007 (40,4%)

Margen RBE	T1	T2	T3	T4
2007	37,1%	44,8%	46,1%	31,5%
2008	**29,2%**	**43,8%**	**47,6%**	**41,0%**

Cuenta de resultados en euros

(Euros)

	dic-08	dic-07	Var (%)
Ventas	3.290,4	3.822,4	-13,9
Resultado Bruto de Explotación	1.350,8	1.542,7	-12,4
Margen bruto	41,1%	40,4%	
Resultado Explotación	561,7	827,4	-32,1
Margen explotación	17,1%	21,6%	

Los resultados en euros de BAA se ven muy afectados por la evolución del tipo de cambio libra/euro, (-14%), **por el cambio de perímetro tras la venta de diversos activos** en 2007 y 2008, el **aumento de costes por mayores gastos en seguridad,** la apertura de la T5, junto con **mayores amortizaciones por la entrada en funcionamiento de la T5,** aceleración de la amortización de la T1 **y los derivados financieros**. La abolición del IBA ha supuesto una contribución negativa al resultado neto de 871 millones de euros

2.- EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO

Durante 2008 el número de pasajeros ascendió a 151,4 millones, lo que representa una caída del 2,7% respecto al mismo periodo del año anterior.

Millones de pasajeros por aeropuerto	dic-08	Var (%)
Heathrow	66,9	-1,4
Gatwick	34,2	-2,8
Stansted	22,3	-6,0
Glasgow	8,1	-6,9
Edinburgh	9,0	-0,5
Aberdeen	3,3	-3,5
Southampton	2,0	-0,8
Total Reino Unido	**145,8**	**-2,8**
Nápoles	5,6	-2,3
Total BAA	**151,4**	**-2,7**

La tendencia del tráfico observada en los aeropuertos de Reino Unido propiedad de BAA es un descenso del tráfico doméstico, los vuelos internacionales, con mayor rentabilidad y tasa de ocupación, han mostrado mayor resistencia a las caídas. Frente a una caída del tráfico doméstico del 5%, los vuelos de larga distancia (Norteamérica y Asia) han experimentado una mejor evolución (-1,5%).

Tráfico por destinos	Var (%)
Largo Recorrido	-1,5%
Doméstico	-5,1%

Estacionalidad del número de pasajeros

La evolución de las principales magnitudes de BAA está marcada por la estacionalidad. Segundo y tercer trimestre son los de mayor número de pasajeros y los que más contribuyen a la cuenta de resultados.

Pasajeros	T1	T2	T3	T4
2007	33,0	40,3	46,1	36,3
2008	**33,4**	**39,7**	**44,8**	**33,6**

3.- EVOLUCIÓN DE LA DEUDA - FGP TOPCO

La deuda a 31/12/2008 asciende a 13.017 millones de euros, frente a 17.808 millones de euros a 31/12/2007.

La deuda contable asociada al aeropuerto de Gatwick (€1.087 millones) no está incluida en la deuda neta de BAA, dado que es un activo clasificado como disponible para la venta, de acuerdo con la NIC 5.

OTROS AEROPUERTOS

El pasado día 6 de septiembre, se anunció la venta del aeropuerto de Belfast BCA a un consorcio formado por ABN Amro Global Infrastructure Fund y Faros Infrastructure Partners LLC, por importe de 132,5m de libras.

La plusvalía neta generada por la venta del aeropuerto de Belfast BCA asciende a 109 millones de euros.

La operación se encuadra en la estrategia de Ferrovial de concentrar su negocio aeroportuario dentro del Reino Unido en BAA.

Otros aeropuertos y Ajustes	dic-08	dic-07	Var. (%)
Ventas	18,1	36,9	-50,8
Resultado Bruto de Explotación	-12,8	-6,9	-85,9
Margen Bruto de Explotación	-70,4%	-18,6%	
Resultado de Explotación	-16,2	-11,2	-44,8
Margen de Explotación	-89,5%	-30,4%	

AUTOPISTAS Y APARCAMIENTOS

	dic-08	dic-07	Var (%)	Pro-forma
Ventas	1.081,1	1.024,7	5,5	9,6
Resultado Bruto explotación	691,8	694,0	-0,3	4,2
Margen Bruto explotación	64,0%	67,7%		
Resultado explotación	518,4	508,2	2,0	6,7
Margen explotación	48,0%	49,6%		

El ejercicio 2008 ha estado caracterizado por un empeoramiento de las variables macro - económicas, lo que dio lugar a un **deterioro generalizado del trafico**, con caídas cercanas al 10% tanto en Estados Unidos, como en España, con especial incidencia en este último caso, durante la segunda mitad del ejercicio. En Canadá, el trafico se mostró mas resistente acabando en niveles parecidos a 2007. La **subida de tarifas** aplicadas durante el ejercicio, permitió que a pesar de la evolución del trafico, las principales activos, registraran **incrementos de ventas y RBE** (en moneda local). Esta evolución ha permitido que se pagaran **dividendos y devoluciones de capital por importe de 81 millones de euros** desde las distintas autopistas.

El ejercicio ha sido muy activo en cuanto a **operaciones de refinanciación**, con un valor conjunto cercano a **los 3.000 millones de euros**. Estas financiaciones, en un entorno de falta de liquidez y aversión al riesgo caracterizado por la restricción del crédito, confirman la robustez de estos activos, capaces de captar financiación. Durante 2008, se cerraron la refinanciación de los vencimientos de deuda del año 2008 de la autopista 407-ETR, en Canadá, la sindicación de la deuda de la autopista Ionian Roads, en Grecia y la refinanciación y reapalancamiento de Autema. **El inicio de 2009 ha confirmado esta tendencia al haberse cerrado en enero dos nuevas refinanciaciones.**

En cuanto a **adjudicaciones** de nuevos proyectos, en las primeras semanas de 2009 se han producido dos adjudicaciones por un **valor aproximado de 3.500 millones de euros** en Polonia y Estados Unidos.

DETALLE OPERATIVO DE AUTOPISTAS

El crecimiento de las ventas combina los recortes en el tráfico de varias autopistas, compensado con un incremento significativo de las tarifas.

La evolución del RBE está determinado por el incremento de 11,1 millones de euros de provisiones en la autopista 407-ETR y por la reversión, el año 2007, de provisiones por IBI en Ausol por importe de 6 millones de euros.

Tráfico	dic-08	dic-07	Var. (%)
407 ETR (Mill. Vehículos Km. Recorridos)	2.253	2.253	0,0%
Chicago Skyway	44.721	49.535	-9,7%
Indiana Toll Road	28.904	31.431	-8,0%
Ausol I	19.586	21.482	-8,8%
Ausol II	19.294	21.170	-8,9%
Autema	23.497	23.875	-1,6%
Radial 4	10.613	11.580	-8,4%
Ocaña-La Roda	4.935	4.802	2,8%
M-45	63.551	77.690	-18,2%
Santiago-Talca	72.325	68.272	5,9%
Talca-Chillán	44.361	43.121	2,9%
Chillán-Collipull	26.507	25.547	3,8%
Collipulli-Temuco	30.423	29.133	4,4%
Temuco-Río Bueno	20.614	19.516	5,6%
M4-M6	25.481	24.506	4,0%
Euroscut Algarve	20.067	20.146	-0,4%
Euroscut Norte Litoral	30.135	30.419	-0,9%

VENTAS	dic-08	dic-07	Var. (%)
407 ETR	349,4	353,7	-1,2%
Chicago Skyway	43,0	39,2	9,7%
Indiana Toll Road	53,0	54,9	-3,6%
Ausol	63,0	66,0	-4,6%
Autema	47,5	43,9	8,1%
Radial 4	24,2	25,0	-3,3%
Ocaña-La Roda	19,0	18,0	5,3%
M-45	13,1	12,5	4,4%
Autopistas Chilenas	178,6	167,6	6,6%
M4-M6	24,8	23,5	5,6%
Euroscut Algarve	36,1	35,3	2,4%
Euroscut Norte Litoral	36,7	35,2	4,1%
Ionian Roads	19,1		

RBE	dic-08	dic-07	Var. (%)
407 ETR	263,1	276,4	-4,8%
Chicago Skyway	35,6	30,7	16,0%
Indiana Toll Road	39,9	40,5	-1,4%
Ausol	50,9	59,1	-14,0%
Autema	37,6	34,5	9,2%
Radial 4	12,3	14,2	-13,6%
Ocaña-La Roda	9,3	8,7	6,6%
M-45	12,2	11,7	4,5%
Autopistas Chilenas	121,4	116,5	4,2%
M4-M6	17,6	16,8	4,8%
Eurosct Algarve	31,4	31,3	0,4%
Eurosct Norte Litoral	30,1	28,5	5,5%
Ionian Roads	12,4		

Margen RBE/Ventas	dic-08	dic07	Var. (%)
407 ETR	75,3%	78,2%	-2,9%
Chicago Skyway	82,9%	78,4%	4,5%
Indiana Toll Road	75,3%	73,6%	1,7%
Ausol	80,8%	89,7%	-8,9%
Autema	79,3%	78,5%	0,8%
Radial 4	50,7%	56,8%	-6,0%
Ocaña La Roda	48,9%	48,3%	0,6%
M-45	93,3%	93,1%	0,2%
Autopistas Chilenas	68,0%	69,5%	-1,6%
M4-M6	70,9%	71,5%	-0,6%
Eurosct Algarve	87,0%	88,7%	-1,7%
Eurosct Norte Litoral	82,0%	80,9%	1,1%
Ionian Roads	64,7%		

El crecimiento de las ventas en autopistas, se explica por los siguientes factores:

1. Incrementos de tarifa de las distintas autopistas

- **407-ETR:** Por primera vez, la tarifa en la autopista, varía no solo en función del momento del día (hora pico/ hora valle) sino también varia en función de los distintos tramos recorridos. Desde el 1 de febrero de 2008, se aplican las nuevas tarifas, que suponen un incremento del 9,4% en hora punta en la "Regular Zone" (entre las Autovías 401 y 404), y del 8,0% en hora punta en la "Light Zone" (resto de la autopista). El aumento para la hora valle en toda la autopista ha sido del 7,1%.

- **Chicago Skyway**: Desde el 1 de enero de 2008 se comenzó a aplicar las nuevas tarifas, con un incremento medio del 27%. La tarifa para vehículos ligeros ha pasado de 2,5$ a 3$ por trayecto, lo que representa una subida del 20%, mientras que el incremento para vehículos pesados fue del 50%.

- **Indiana Toll Road**: La autopista ha empezado a aplicar, desde el 1 de abril de 2008, un nuevo incremento de tarifas para vehículos pesados, con una subida media del 20,0%. Tras la implantación del peaje electrónico, las tarifas para vehículos ligeros que no utilicen transponder han aumentado un 72%. Para los usuarios de peaje electrónico la tarifa será la misma hasta el año 2016. La Indiana Finance Authority compensará a la concesionaria por esta diferencia.

2. La evolución del tráfico de las distintas autopistas

El tráfico de las distintas autopistas recoge el efecto de la desaceleración económica en los diferentes países. Adicionalmente, existen ciertos factores específicos que han afectado a la evolución de cada una de las concesiones:

407-ETR: A pesar de la desaceleración económica, **el tráfico se mantuvo plano en términos de kilómetros recorridos y se incrementó un 0,9% en cuanto a número de viajes diarios.** La caída de actividad está afectando con más intensidad al **tráfico discrecional de fin de semana**, que suele recorrer un mayor número de kilómetros. Adicionalmente, las **peores condiciones meteorológicas**, especialmente en los meses de julio y agosto, donde las precipitaciones han sido casi nueve veces superiores al año anterior, y diciembre, donde las nevadas fueron un 45% superiores a las de diciembre 2007, afectaron negativamente al tráfico.

Chicago Skyway: La evolución del tráfico recoge el efecto de la **ampliación de capacidad en la ruta alternativa,** principalmente en la Dan Ryan Expressway y en la Borman Kingery Expressway. Al mismo tiempo, el tráfico recoge **el cierre temporal (hasta diciembre 2008) del enlace I-65 al sur del peaje Gary East**. Finalmente, **las adversas condiciones climatológicas** influyeron en la evolución del tráfico.

Indiana Toll Road: El tráfico de la sección abierta (barrier section), más próxima a Chicago, recoge el efecto del cierre temporal (hasta diciembre 2008) del enlace I-65. Al mismo tiempo, las peores condiciones meteorológicas afectaron al tráfico de toda la autopista.

Ausol: La evolución del tráfico, recoge el efecto de la **menor actividad de construcción en el corredor**, que se refleja en un descenso del tráfico de pesados. En Ausol II la disminución del tráfico de pesados se ha visto intensificada, por **la finalización en septiembre de 2007, de las obras del Puerto de Algeciras** que tuvieron un efecto positivo en el tráfico de la autopista en los primeros meses del año 2007.

M-45: La evolución del tráfico se vio afectada, tanto por la apertura, en junio de 2007, del tramo de la M-50 que discurre entre las autovías A-3 y A-2, como por la finalización, en el mes de mayo del año pasado, de las obras de los túneles de la M-30.

En cualquier caso, la M-45 es una autopista de peaje en sombra en la que los ingresos están ligados a unos niveles de tráfico establecidos en el contrato. En la actualidad, **los niveles de tráfico están próximos al techo establecido en el que cada año el concesionario obtiene el ingreso máximo.**

Radial - 4: Se ha visto afectada por la **apertura del último tramo de la Ruta de la Plata (Mérida-Sevilla)**, que **proporciona una ruta alternativa** a los usuarios hacia el norte de España a su paso por Madrid.

3. Variación del tipo de cambio

La fuerte apreciación del euro respecto al dólar americano (6,6%), el dólar canadiense (6,6%) y el peso chileno (7,5%) ha reducido los ingresos en euros de los activos en estos países.

4. Inicio de operaciones en la autopista Griega Ionian Roads

La autopista Ionian Roads cuenta con dos secciones independientes que discurren paralelas a la costa, al este y oeste del país, respectivamente. El proyecto tiene la particularidad de que cuenta con un tramo, ya operativo, que el Estado transfiere a la concesionaria. El pasado 10 de enero, con más de 3 meses de antelación a lo previsto, se procedió a la transferencia del tramo operativo de la autopista, por lo que desde ese momento la concesionaria empieza a cobrar el peaje en dicho tramo.

Cintra, que cuenta con una participación en la sociedad concesionaria del 33,34%, consolida los resultados de la autopista por integración proporcional. La autopista ha aportado 13,9 millones de euros a la cifra de negocio consolidada durante este período.

5. Efecto Calendario

Provocado por el hecho de que el año 2008 ha sido bisiesto y por tanto ha contado con un día más.

FINANCIACIONES

1. 407-ETR (Canadá): refinanciación

La autopista anunció la refinanciación de su deuda con vencimiento en el año 2008 a través de dos emisiones de bonos distintas:

Clase	Rating	Cantidad (Mn)	Vto.	Cupón fijo
Senior	A	250 CAD	2011	4,50%
Subordinada	BBB	300 CAD	2011	5,00%

La autopista ha emitido, desde octubre de 2007, bonos por importe de 1.175 millones de CAD.

2. Ionian Roads (Grecia): Sindicación de la deuda

Sindicación de 400,9 millones de euros de deuda senior, la cual estuvo 1,64 veces sobresuscrita.

3. SH 130 (EE.UU.): cierre de la financiación

	Cantidad	Vto.	Coste
Ptmo. Bancario	$686	2038	Libor + 130/170 pbs
Ptmo. DoTx	$475	2043	4,46%
Fondos Propios	$197		
Total	$1.358		

Cobertura del tipo de interés: 100% en fase de construcción y 98% en fase de operación.

4. AUTEMA (España): refinanciación de la deuda a corto plazo

	Cantidad	Vto.	Margen
Total	€618	2035	+ 140/160 pbs

Adicionalmente, existe una línea de liquidez, no dispuesta, de 92 millones de euros.

La refinanciación ha permitido distribuir 316 millones de euros a Cintra.

Cobertura del tipo de interés e inflación: 90%.

FINANCIACIONES POSTERIORES AL CIERRE

1. 407-ETR: Refinanciación de la deuda con vencimiento en 2009

La refinanciación se realizó a través de dos emisiones de bonos distintas:

La primera, por importe de 300 millones de dólares canadienses, con vencimiento en enero 2012 y un cupón fijo del 4,65%.

La segunda, por importe de 200 millones de dólares canadienses, con vencimiento en enero 2014 y un cupón fijo del 5,10%.

Estas emisiones reflejan la capacidad de la autopista en refinanciar su deuda a pesar de las incertidumbres en los mercados financieros.

2. Extensión de la financiación de la autopista Radial-4

El consorcio ha llegado a un acuerdo con las 29 entidades financieras, incluido el Banco Europeo de Inversiones (BEI), que financian la autopista Radial 4, para extender los términos y condiciones del actual paquete financiero durante dos años.

El importe total de la deuda de la autopista asciende a 556,6 millones de euros, dividida en tres tramos:

Tramos A y B: 196,6 millones de euros de deuda comercial con vencimiento el 27 de enero de 2011

Tramo C: 360 millones de euros de préstamo BEI con vencimiento en 2032. Este tramo cuenta con garantías bancarias hasta el 27 de julio de 2011

El tipo de la deuda es de euribor a 3/6 meses más un diferencial de 130 puntos básicos.

Se trata de una financiación sin recurso al accionista. Sin embargo, existe una garantía contingente aportada por los socios para atender los posibles desfases, estimados, aproximadamente, en unos 20 millones de euros, en el pago de los intereses de la deuda durante este período de dos años, y otra garantía, con importe máximo de 23 millones de euros, aportada por los socios para facilitar la refinanciación al vencimiento del préstamo.

Tras este acuerdo y después de haber cerrado la refinanciación de la deuda de la 407-ETR, **se ha refinanciado toda la deuda asociada a Autopistas y Aparcamientos con vencimiento en 2009, lo que demuestra su capacidad financiera a pesar de las turbulencias de los mercados.**

ADJUDICACIONES DE INFRAESTRUCTURAS (Posteriores al cierre)

- **Acuerdo con el Ministerio de Infraestructuras Polaco para el diseño, construcción y explotación de la autopista A1 (22 de enero de 2009)**

El consorcio liderado por Cintra (90%), en el que también participan Ferrovial Agromán (4,95%) y su filial Budimex (5,05%), resultó adjudicatario del concurso convocado por el Ministerio de Infraestructuras de Polonia de la autopista de peaje A1 entre las ciudades de Stryków y Pyrzowice.

El proyecto, de 180 km de longitud, forma parte de la Autopista Transeuropea Norte-Sur. El plazo de concesión es de 35 años desde la firma del contrato y la inversión prevista asciende a 2.100 millones de euros, con un coste de construcción de 1.800 millones de euros, aproximadamente.

El contrato establece un periodo de 12 meses previo al cierre financiero durante el cual se procederá a evaluar y proponer ajustes a los parámetros económicos de la concesión debidos al impacto de la actual crisis económica y financiera. El contrato queda supeditado tanto a la libre decisión de la concesionaria como a la de la Administración Polaca. En ausencia de acuerdo, la concesionaria recuperaría los costes incurridos por las actividades de diseño y construcción y el contrato quedaría sin efecto.

- **La oferta liderada por Cintra ha sido seleccionada como "Propuesta más Favorable" para el proyecto North Tarrant Express en Texas (29 de enero de 2009)**

La propuesta presentada por el consorcio liderado por Cintra, ha sido seleccionada por la Comisión de Transportes de Texas como “Propuesta más Favorable” (“Best Value Proposal”) para la construcción, mantenimiento y explotación de 21,4 km (13,3 millas) de la autopista North Tarrant Express, ubicada en la zona Dallas/Fort Worth de Texas, Estados Unidos.

El contrato, que está pendiente de negociaciones finales con TxDOT, también incluye la reconstrucción y mantenimiento de los carriles existentes (sin peaje) en las autopistas IH820 y SH183 en el condado de Tarrant, al noroeste de la zona metropolitana de Fort Worth.

La inversión prevista en el proyecto asciende a, aproximadamente, 2.000 millones de dólares y el plazo de concesión será de 52 años desde la firma del contrato. Está previsto que la construcción empiece a finales de 2010 y esté terminada en 2015.

El consorcio ganador está formado por Cintra (75%) y Meridiam Infrastructure (25%). Adicionalmente, se está negociaciando con el Dallas Police & Fire Pension System para la adquisición de un porcentaje aproximado del 10% de la participación de Cintra.

El adjudicatario del concurso actuará como asesor de TxDOT para el desarrollo del resto del corredor, con una longitud aproximada de 37 kilómetros adicionales.

APARCAMIENTOS

	dic-08	dic-07	Var (%)
Ventas	166,6	143,8	15,9
Resultado Bruto explotación	48,2	47,6	1,3
Margen Bruto explotación	28,9%	33,1%	
Resultado explotación	33,9	31,1	9,1
Margen explotación	20,4%	21,6%	
Plazas de aparcamiento	296.146	266.805	11,0

Importante incremento del número de plazas en explotación (+11,0%) motivado por la incorporación del aparcamiento del aeropuerto de Stansted, que aporta 28.363 nuevas plazas y que se ha empezado a consolidar en octubre.

El margen bruto de explotación se reduce por el aumento puntual de los gastos de explotación por la puesta en marcha de los nuevos contratos y regularización de atrasos por los nuevos convenios colectivos en la actividad de estacionamiento regulado.

SERVICIOS

	dic-08	dic-07	Var (%)	Pro-forma (%)
Ventas	4.669,8	4.619,0	1,1	**8,8**
Resultado Bruto de Explotación	463,0	471,3	-1,8	**4,5**
Margen bruto	9,9%	10,2%		
Resultado Explotación	303,7	313,5	-3,1	**3,5**
Margen explotación	6,5%	6,8%		
Cartera	9.713,8	9.726,4	-0,1	
Inversión	198,2	421,8	-53,0	

(*) Proforma: Excluyendo el tipo de cambio

La evolución de Servicios se ve muy afectada por la **apreciación del tipo de cambio del euro**, (cerca de un 60% de las ventas se realizan en monedas distintas al euro), tal y como muestra la tabla anterior. También afecta negativamente la **menor facturación y resultado generado por Tube lines** (contrato para el mantenimiento de algunas líneas de metro de Londres), si bien **la evolución de Tube lines está en línea con lo previsto por la compañía.**

Eliminando el efecto de tipo de cambio y la contribución de Tube lines, el negocio subyacente, presenta un crecimiento operativo muy importante en **Ventas y RBE creciendo un 12,0% y 12,6%** respectivamente. La rentabilidad sobre ventas del RBE se mantendría estable en un 9,8%. Por tanto, la evolución por actividades frente a 2007, excluyendo el impacto del tipo de cambio y aislando Tube lines, es la siguiente:

2008	Ventas	Var (%)	RBE	Var (%)
España	1.604,6	9,1	214,8	7,1
Amey- ex Tube lines	1.192,1	19,0	110,4	16,2
Swissport	1.201,8	8,6	72,8	25,1
Servicios Ex-Tube Lines	**3.998,5**	**12,0**	**398,0**	**12,6**
Tube lines	671,3	-5,6	65,0	-25,2
Total Servicios	**4.669,8**	**8,8**	**463,0**	**4,5**

Respecto a la evolución de la cartera, excluido el impacto del tipo de cambio, que afecta a Amey, **la cartera a diciembre de 2008 se situaría en 10.454 millones de euros, lo que supone un incremento frente a 2007 del 7,5%.** En este volumen de cartera no se incluye la aportada por Tubelines, que a diciembre 2008 asciende a 10.765 ME.

Respecto a la evolución del flujo de caja**, la generación de flujo de operaciones en 2008 alcanza los 288 millones de euros, lo que supone la mayor cifra en la historia de la división**

Por actividades, la evolución del flujo de operaciones es la siguiente:

	Amey	Swissport	España y Portugal	Total
RBE	175,4	72,8	214,8	463,0
RBE proyectos infraestructuras	-81,6		-0,5	-82,1
RBE sin proyectos	93,8	72,8	214,3	380,9
Pago de impuestos	4,4		-6,6	-2,2
Cobro de dividendo	7,2	0,6	1,3	9,1
Var. fondo de maniobra	-67,3	5,2	-37,6	-99,7
Flujo de operaciones	**38,1**	**78,6**	**171,4**	**288,1**

La tabla anterior muestra la evolución del flujo de operaciones excluidos los proyectos de infraestructuras. El único impacto que se recoge en el flujo de operaciones relativo a proyectos de infraestructuras son los dividendos recibidos de estos proyectos, que en 2008 ascienden a 9,1 ME.

El flujo de operaciones de 2008 asciende a 288,1 ME, siendo superior en 39,4 ME al de 2007. El mayor flujo de operaciones generado procede de:

- **Mayor Ebitda generado** (380,9 ME en 2008 frente a 353 ME en 2007, es decir, un incremento de 27,9 ME)

- **Mejor gestión del fondo de maniobra**, que impacta positivamente en el flujo en +15,7 ME. La variación del fondo de maniobra asciende a -99,7 ME en 2008 frente a -115,4 ME en 2007.

- Ambos impactos positivos se ven compensados en parte por un **mayor pago de Impuestos y menor cobro de dividendos**. El importe conjunto de impuestos pagados y cobro de dividendos en 2008 es de +6,9 ME, frente a 10,9 ME en 2007.

AMEY

(Nota: debido a la importante apreciación del euro frente a la libra, el detalle de las actividades de Amey se presenta en libras)

Libras	dic-08	dic-07	Var (%)
Ventas	1.494,3	1.373,2	8,8
Resultado Bruto de explotación	140,7	145,9	-3,6
Margen Bruto de explotación	9,4%	10,6%	
Resultado explotación	100,6	105,6	-4,7
Margen explotación	6,7%	7,7%	
Cartera (*)	3.745,2	3.549,6	5,5

(*) No incluida la cartera de Tubelines (8.632 millones de libras)

La evolución de Amey frente a 2007 es el reflejo de dos tendencias muy marcadas:

- Caída de ventas y resultado de Tubelines, ya previsto por la compañía. Esta evolución de ventas y resultado está relacionada con el volumen de inversión acometido. Según se anticipaba en el plan de negocio, el proyecto ha entrado en una fase de menor volumen de inversiones que se traduce en una reducción progresiva del nivel de facturación y resultados.

- Crecimiento del resto de Amey tanto en ventas como en resultado.

Se detalla a continuación la evolución de Tubelines y el resto de actividades de Amey (datos en libras)

DETALLE AMEY POR ACTIVIDADES

TUBE LINES *(Consolidación proporcional 66%)*

Tube lines-Libras	dic-08	dic-07	Var (%)
Ventas	538,3	570,1	-5,6
Resultado Bruto de explotación	52,1	69,7	-25,2
Margen Bruto de explotación	9,7%	12,2%	

RESTO DE ACTIVIDADES DE AMEY

AMEY (Ex Tube lines)- Libras	dic-08	dic-07	Var (%)
Ventas	956,0	803,1	19,0
Resultado Bruto de explotación	88,6	76,2	16,2
Margen Bruto de explotación	9,3%	9,5%	

En el crecimiento de la facturación **destaca la aportación de nuevos proyectos de infraestructuras cuya construcción se ha iniciado en 2008** (escuelas de Belfast y Dunfries & Galloway).

El crecimiento del RBE (16,2%) se genera en su mayor parte por la aportación de contratos de mantenimiento de carreteras conseguidos a lo largo de 2007 (Hampshire, zona norte de Londres y Herefordshire) **y de la actividad de consultoría en contratos relacionados con mantenimiento de líneas ferroviarias y de carreteras.**

Evolución de la cartera de Amey

La evolución de la cartera de Amey en los últimos años, excluida la aportada por Tube lines, es la siguiente:

2004	2005	2006	2007	2008*
2.822	4.223	4.974	5.166	4.670

En 2008, la menor cartera es consecuencia de la evolución del tipo de cambio. Descontado el impacto de tipo de cambio, la cartera de Amey a diciembre de 2008 sería de 5.410 Millones de euros (+4,7% frente a 2007).

SWISSPORT

Euros	dic-08	dic-07	Var (%)	Pro-forma (%)
Ventas	1.201,8	1.149,7	4,5	8,6
Resultado Bruto de Explotación	72,8	58,4	24,6	25,1
Margen bruto	6,1%	5,1%		
Resultado Explotación	41,4	28,8	43,6	43,0
Margen explotación	3,4%	2,5%		

A pesar del deterioro de los principales indicadores macro-económicos y la caída del trafico aéreo mundial, Swissport cierra 2008 con **crecimiento de la cifra de ventas y una muy importante mejora de la rentabilidad.** Las principales razones de este incremento de rentabilidad, muy superior al crecimiento de ventas, son:

- Consolidación del proyecto de ahorro de costes de estructura iniciado a mediados de 2007.

- Mayor aportación de nuevas estaciones en las que se ha comenzado a operar en los últimos dos años (España, Israel, Bulgaria) y reducción de la aportación negativa de estaciones deficitarias (destacando JFK en Nueva York)

- Incremento generalizado de las rentabilidad de las estaciones de Norteamérica como consecuencia del proceso de optimización de las operaciones.

Unido al incremento de rentabilidad, la mejora en la gestión del circulante, sobre todo la reducción del período medio de cobro, ha permitido a Swissport generar un flujo de operaciones de 79 millones de euros.

Euros	S1 08	S2 08
Ventas	570,5	631,2
RBE	28,2	44,6
Margen RBE	4,9%	7,1%
Peso Ventas	47%	53%
Peso RBE	39%	61%

SERVICIOS ESPAÑA

	dic-08	dic-07	Var (%)
Ventas	1.604,6	1.470,8	9,1
Resultado Bruto de Explotación	214,8	200,6	7,1
Margen bruto	13,4%	13,6%	
Resultado Explotación	136,9	131,0	4,5
Margen explotación	8,5%	8,9%	
Cartera	5.043,4	4.560,4	10,6

El crecimiento en ventas se ha reflejado tanto en las actividades de recogida y tratamiento de residuos (8,9%) como en las de mantenimiento de infraestructuras, limpieza y FM (9,3%).

A pesar de la evolución muy positiva del RBE de recogida y tratamiento de residuos (+ 10% frente a 2007), el crecimiento de las ventas de Servicios en España y Portugal no se traslada íntegramente al RBE (+ 7,1%) por la reducción de márgenes en la nueva contratación derivado de una mayor agresividad en precios, especialmente en la actividad de FM.

El crecimiento de las amortizaciones frente a 2007 es consecuencia del incremento de toneladas tratadas a lo largo de 2008.

EVOLUCIÓN DE LA CARTERA EN ESPAÑA

El continuado esfuerzo comercial se refleja en el crecimiento de cartera, respecto al año anterior aumenta un 10,6%.

Millones de euros

2004	2005	2006	2007	2008
2.150	2.950	3.655	4.560	5.043

CONSTRUCCIÓN

	dic-08	dic-07	Var (%)	Pro-forma
Ventas	5.155,1	5.202,1	-0,9	-1,7
Resultado Bruto de Explotación	271,7	350,5	-22,5	-22,8
Margen bruto	5,3%	6,7%		
Resultado explotación	211,9	283,4	-25,2	-25,9
Margen explotación	4,1%	5,4%		
Cartera	8.756,3	9.129,6	-4,1	n.s.
Inversión	53,1	46,8	13,5	

En un entorno macro - económico en España (61% de las ventas de la división), caracterizado por la brusca caída en la actividad residencial, el menor volumen de licitación de obra por parte de las administraciones públicas, con el consiguiente aumento de la competencia en los proyectos y reducción de márgenes, la **estrategia de Ferrovial en el mercado doméstico se basa en la gestión activa de los cobros, control de costes y criterios selectivos de licitación** y la gestión de clientes, frente a otras políticas posibles de mantenimiento de volumen o de rentabilidad contable, con el **objetivo de evitar el deterioro del capital circulante y de los flujos de caja.**

La política de diversificación geográfica iniciada en el año 2000 con la compra de Budimex, ha permitido que la contribución de la **actividad internacional, suponga el 39% de las ventas**. El esfuerzo de gestión realizado en años anteriores, permite que la rentabilidad sobre ventas de la actividad exterior alcance el 3,3%, **representando el 31% del resultado de explotación de la División**

Durante 2008 se observan **dos perfiles muy distintos** dentro de la división de Construcción: **Desaceleración del mercado doméstico**, ventas -11,3%, resultado de explotación -39,4% frente a un **fuerte nivel de crecimiento en el mercado internacional** tanto en ventas (+21,8%), en rentabilidad (+55,7%).

En conjunto, **las ventas se mantienen estables (-0,9%) y la rentabilidad se reduce** respecto al mismo periodo del año anterior (margen RBE 5,3% vs. 6,7%), deterioro en rentabilidad originado principalmente en España, a pesar de la importante mejora en la rentabilidad de la actividad exterior

Frente a la evolución de estos parámetros contables, destaca el volumen de **flujo operativo generado (375 millones), cifra superior al RBE** de la división, gracias al continuado esfuerzo de gestión de cobros realizado por la compañía. Este esfuerzo ha permitido generar **la cifra mas alta de flujo de caja libre (Flujo operativo – flujo de inversión) de los últimos cinco años**. Se han generado 375 mn de euros y se han invertido 48 millones, por tanto el flujo de caja libre se sitúa en 328 millones de euros.

Flujo de operaciones	C. Interior	C.Internac	Cadagua	Construcción
RBE	159	98	15	272
Pago de impuestos	-69	-17	-5	-91
Var. fondo de maniobra	83	69	42	194
Flujo de operaciones	173	150	52	375

Se ha producido un importante incremento de la cifra de provisiones que se sitúa en 52,5 millones de euros (15,0 el año 2007). Contablemente, las provisiones se incluyen por encima del Resultado bruto de explotación, lo cual explica parte de su peor evolución. Esta evolución negativa se debe al mercado domestico (-38%) el mercado internacional ha tenido una evolución positiva (+40,4%).

CARTERA

La cartera se ha reducido ligeramente, pasa de 9.130 millones a 8.756 (-4,1%), **la reducción se debe a la menor contratación en el mercado doméstico (-7,1%)**, la cartera internacional se mantiene en niveles similares a los del año anterior.

Cartera por tipo de obra

	dic-08	dic-07	Var (%)
Obra civil	6.053,5	5.665,7	6,8
Edif. Residencial	632,8	1.267,2	-50,1
Edif. No Residencial	1.237,0	1.401,9	-11,8
Industrial	833,0	794,9	4,8
Total	**8.756,3**	**9.129,6**	**-4,1**

El crecimiento de la cartera está liderado por las **actividades internacionales, que suponen mas del 40% del total.**

MERCADO DOMÉSTICO

	dic-08	dic-07	Var (%)
Ventas	3.174,0	3.579,8	-11,3
Resultado bruto de Explotación	173,9	280,8	-38,1
Margen bruto	5,5%	7,8%	
Resultado explotación	146,1	241,1	-39,4
Margen explotación	4,6%	6,7%	
Cartera	5.181,2	5.578,8	-7,1

Se mantiene la caída de las ventas de trimestres anteriores con deterioro de la rentabilidad. El mercado domestico está caracterizado por una fuerte contracción de la obra residencial, una caída de la licitación oficial del 11,6% (Enero-diciembre, fuente SEOPAN) en términos anuales y una mayor competencia en precios, arrastrada de años anteriores. En este escenario, la estrategia de Ferrovial no está centrada en el mantenimiento del volumen, sino en una gestión activa de los cobros y menor deterioro del capital circulante.

En el último trimestre del ejercicio se han dotado provisiones por 35 millones (52 para todo el ejercicio), lo que explica que la rentabilidad operativa (Rdo. explotación) de este trimestre se sitúe en el 0,7%. Excluidas estas provisiones la rentabilidad se hubiera situado en el 4,4%.

MERCADO INTERNACIONAL

	dic-08	dic-07	Var (%)	Pro-forma
Ventas	1.993,4	1.637,2	21,8	19,2
Resultado bruto de Explotación	97,9	69,7	40,4	38,5
Margen bruto	4,9%	4,3%		
Resultado explotación	65,8	42,3	55,7	51,3
Margen explotación	3,3%	2,6%		
Cartera	3.575,2	3.550,8	0,7	

La actividad internacional presenta **crecimientos de doble dígito en ventas y resultados**. La contribución internacional alcanza el 39% de las ventas y el 41% de la cartera de la división, fruto de la estrategia de **diversificación rentable**, iniciada años atrás.

BUDIMEX

	dic-08	dic-07	Var (%)	Pro-forma
Ventas	982,4	833,7	17,8	9,9
Resultado Bruto de Explotación	39,5	15,7	151,4	134,6
Margen bruto	4,0%	1,9%		
Resultado explotación	34,1	9,5	258,2	234,2
Margen explotación	3,5%	1,1%		
Cartera	856,2	915,2	-6,4	7,7

Importante incremento de la rentabilidad, el margen RBE se sitúa en el 4,0%. También **mejora de forma muy significativa el BAI** por los cobros de intereses de demora.

La cartera se sitúa en 856 millones de euros, **sin incluir la reciente adjudicación de la construcción de una nueva autopista con un valor de 1.800 millones de euros, con esta obra se triplicará el valor de la cartera de Budimex.**

WEBBER

	dic-08	dic-07	Var (%)	Pro-forma
Ventas	366,3	311,5	17,6	25,4
Resultado Bruto de Explotación	20,8	29,2	-28,7	-24,0
Margen bruto	5,7%	9,4%		
Resultado explotación	6,8	15,3	-55,5	-52,6
Margen explotación	1,9%	4,9%		
Cartera	697,3	565,7	23,3	17,9

Fuerte crecimiento en moneda local de las Ventas (+25%) como en Cartera (+18%). Los costes incurridos por los retrasos en 2007 limitan el crecimiento de la rentabilidad.

El crecimiento de la **cartera** indica la evolución futura del negocio.

3 CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable (*)	Total 2008	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable (*)	Total 2007
Cifra de ventas	14.126		14.126	14.630		14.630
Otros ingresos de explotación	20		20	27		27
Total ingresos de explotación	**14.146**		**14.146**	**14.657**		**14.657**
Consumos	1.799		1.799	1.807		1.807
Otros gastos externos	1.992		1.992	2.118		2.118
Gastos de personal	3.832		3.832	3.793		3.793
Variación de las provisiones de tráfico	114		114	79		79
Otros gastos de explotación	3.660	11	3.672	3.851	-35	3.816
Total gastos de explotación	**12.585**	**11**	**12.596**	**12.781**	**-35**	**12.746**
RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACION	**2.749**	**-11**	**2.738**	**3.009**	**35**	**3.044**
Dotaciones a la amortización de activos no corrientes	1.188		1.188	1.133		1.133
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	**1.562**	**-11**	**1.550**	**1.876**	**35**	**1.911**
Ingresos financieros de proyectos de infraestructuras	134		134	94		94
Gastos financieros de proyectos de infraestructuras	-1.801		-1.801	-1.761		-1.761
Resultado derivados y otros ajustes de valor razonable		-211	-211		-3	-3
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	**-1.667**	**-211**	**-1.878**	**-1.667**	**-3**	**-1.670**
Ingresos financieros de resto de sociedades	208		208	130		130
Gastos financieros de resto de sociedades	-332		-332	-299		-299
Resultado derivados y otros ajustes de valor razonable		-225	-225		-61	-61
Resultado financiero resto de sociedades	-124	-225	-349	-170	-61	-231
RESULTADO FINANCIERO	**-1.791**	**-436**	**-2.227**	**-1.837**	**-64**	**-1.901**
Participación en beneficios de sociedades asociadas	7		7	-111		-111
Otras ganancias y pérdidas	449	-162	287	767		767
RESULTADO CONSOLIDADO ANTES DE IMPUESTOS	**226**	**-609**	**-383**	**696**	**-30**	**666**
Impuesto sobre beneficios	118	174	292	162	10	172
RESULTADO PROCEDENTE DE ACTIVIDADES CONTINUADAS	**344**	**-435**	**-91**	**858**	**-20**	**838**
Resultado neto operaciones discontinuadas						
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO	**344**	**-435**	**-91**	**858**	**-20**	**838**
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	**7**	**117**	**124**	**-112**	**8**	**-104**
RDO. ATRIBUÍDO SOC. DOMINANTE ANTES DE IBA	**351**	**-318**	**33**	**746**	**-12**	**734**
Impuesto sobre sociedades por ajuste IBA (**)			-1.559			
Minoritarios por ajuste IBA (**)			688			
Resultado Neto por ajuste IBA (**)			-871			
RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUÍDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE DESPUES DE IBA (**)			**-838**			

(*) Corresponde a resultados por variación en el valor razonable de derivados, otros activos y pasivos financieros y propiedades de inversión

(**) Corresponde al registro por parte de BAA de una pérdida contable de carácter excepcional debido a la reforma fiscal por la que se ha eliminado en el ejercicio 2008 el derecho a amortizar fiscalmente determinados edificios (denominado en el reino Unido Industrial Building Allowances o IBA) con un impacto en el resultado neto de la sociedad dominante de -871 millones de euros. Dado que el tratamiento contable aplicado puede dificultar la interpretación de los Estados Financieros, y para identificar cúal hubiese sido el resultado del grupo si no se hubiese registrado dicho pasivo, el impacto por este concepto se presenta en la cuenta de resultados de forma separada

IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIO

Excluyendo el impacto del tipo de cambio y la variación del perímetro, el crecimiento sería del +6,3%.

	dic-08	dic-07	Var (%)	Pro forma (%)
Construcción	5.155,1	5.202,1	-0,9	-1,7
Aeropuertos	3.308,5	3.859,2	-14,3	15,0
Autopistas y aparcamientos	1.081,1	1.024,7	5,5	9,6
Servicios	4.669,8	4.619,0	1,1	8,8
Ajustes	-88,6	-75,1	n.s.	
Total	**14.126,0**	**14.630,0**	**-3,4**	**6,3**

La **aportación porcentual** de las distintas áreas de negocio a las Ventas es la siguiente:

	dic-08	dic-07
Construcción	36%	36%
Aeropuertos	23%	26%
Autopistas y aparcamientos	8%	7%
Servicios	33%	32%

La **distribución por áreas geográficas** es la siguiente:

	dic-08	%	dic-07	%	Var (%)
España	**5.132,2**	**36%**	**5.297,4**	**36%**	**-3,1**
Reino Unido	5.376,2	38%	6.015,2	41%	-10,6
Canadá y EEUU	1.197,9	8%	1.108,0	8%	8,1
Polonia	946,2	7%	871,2	6%	8,6
Chile	224,0	2%	216,2	1%	3,6
Resto Europa	1.005,0	7%	897,3	6%	12,0
Resto del Mundo	244,5	2%	224,7	2%	8,8
Total Internacional	**8.993,8**	**64%**	**9.332,6**	**64%**	**-3,6**
TOTAL	**14.126,0**	**100%**	**14.630,0**	**100%**	**-3,4**

Las ventas internacionales superan a las ventas domésticas y representan un 64%.

GASTOS DE PERSONAL

La partida registra un ligero incremento del +1% hasta alcanzar un importe de 3.832 millones de euros. La plantilla media a 31 de diciembre de 2008 asciende a 107.399 frente a los 104.956 empleados del mismo periodo de 2007.

RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN (RBE)

Excluyendo el impacto del tipo de cambio y la variación del perímetro, el crecimiento sería del 4,7%.

El desglose por áreas de negocio es el siguiente:

	dic-08	dic-07	Var (%)	Pro froma (%)
Construcción	271,7	350,5	-22,5	-22,8
Aeropuertos	1.338,0	1.535,8	-12,9	13,5
Autopistas y aparcamientos	691,8	694,0	-0,3	4,2
Servicios	463,0	471,3	-1,8	4,5
Otros	-26,5	-7,7	n.s.	
Total	**2.738,0**	**3.044,0**	**-10,1**	**4,7**

La aportación de las actividades de Aeropuertos, Servicios y Autopistas supone el 90% del RBE. La Construcción representa un 10%.

	dic-08	dic-07
Construcción	10%	12%
Aeropuertos	49%	50%
Autopistas y aparcamientos	25%	23%
Servicios	17%	15%

La contribución al RBE de 2008 de las actividades realizadas fuera de España representa el 82%.

La distribución del RBE por zonas geográficas es la siguiente:

	dic-08	%	dic-07	%	Var (%)
España	**485,5**	**18%**	**617,9**	**20%**	**-21,4**
Reino Unido	1.521,2	56%	1.746,9	57%	-12,9
Canadá y EEUU	371,5	14%	385,6	13%	-3,7
Polonia	56,2	2%	12,1	0%	n.s.
Chile	126,8	5%	124,6	4%	1,8
Resto Europa	148,9	5%	132,4	4%	12,5
Resto del Mundo	27,9	1%	24,5	1%	13,9
Total Internacional	**2.252,6**	**82%**	**2.426,1**	**80%**	**-7,2**
TOTAL	**2.738,0**	**100%**	**3.044,0**	**100%**	**-10,1**

AMORTIZACIONES

La cifra de Amortizaciones es superior a la de 2007 (+4,9% en euros, +19,5% pro-forma). La principal explicación es el importante incremento de las amortizaciones en BAA por la amortización acelerada de la T1 y la entrada en funcionamiento de la T5.

RESULTADO DE EXPLOTACIÓN

Excluyendo el impacto del tipo de cambio y la variación del perímetro, la evolución sería del -4,8%, principalmente por el efecto de las Amortizaciones ya mencionado.

El desglose por áreas de negocio es el siguiente:

	dic-08	dic-07	Var (%)	Pro froma (%)
Construcción	211,9	283,4	-25,2	-25,9
Aeropuertos	545,5	816,2	-33,2	-5,5
Autopistas y aparcamientos	518,4	508,2	2,0	6,7
Servicios	303,7	313,5	-3,1	3,5
Ajustes	-29,4	-9,9	n.s.	
Total	**1.550,2**	**1.911,4**	**-18,9**	**-4,8**

La aportación de las actividades de Aeropuertos, Servicios y Autopistas supone el 86% del Resultado de explotación. La Construcción representa un 14%.

	dic-08	dic-07
Construcción	14%	15%
Aeropuertos	35%	43%
Autopistas y aparcamientos	33%	27%
Servicios	20%	16%

En el presente periodo la contribución al Resultado de explotación de las actividades realizadas fuera de España es del 78%.

La distribución del Resultado de explotación por zonas geográficas es la siguiente:

	dic-08	%	dic-07	%	Var (%)
España	**336,3**	**22%**	**459,0**	**24%**	**-26,7**
Reino Unido	683,7	44%	974,2	51%	-29,8
Canadá y EE.UU.	272,7	18%	288,8	15%	-5,6
Polonia	50,6	3%	5,6	0%	n.s.
Chile	87,6	6%	81,6	4%	7,3
Resto Europa	110,2	7%	96,3	5%	14,4
Resto del Mundo	9,2	1%	5,9	0%	55,6
Total Internacional	**1.213,9**	**78%**	**1.452,4**	**76%**	**-16,4**
TOTAL	**1.550,2**	**100%**	**1.911,4**	**100%**	**-18,9**

RESULTADO FINANCIERO

	dic-08	dic-07	Var (%)
Resto de sociedades (financiación)	-123,7	-166,9	25,9
Proyectos de infra. (financiación)	-1.667,4	-1.621,7	-2,8
Resultado financiero pagado (caja)	**-1.791,1**	**-1.788,6**	**-0,1**
Resto de sociedades (derivados)	-225,3	-63,7	n.s.
Proyectos de infra. (derivados)	-210,5	-49,2	n.s.
Resultado financiero contable	**-435,8**	**-112,9**	**n.s.**
Total	**-2.226,9**	**-1.901,5**	**-17,1**

Los resultados de Ferrovial del ejercicio 2008 se han visto afectados de forma muy significativa por el impacto, que en aplicación de la normativa contable, ha supuesto la valoración a valor razonable de determinadas operaciones de cobertura que no tienen la consideración de "cobertura contable" y que por lo tanto se reconocen a través de la cuenta de pérdidas y ganancias, así como otra serie de ajustes mediante los cuales se han valorado determinados activos y pasivos también a valor razonable. En ningún caso estos ajustes han tenido efecto en caja en el ejercicio.

Resultado financiero reconocido por operaciones de derivados (Mn€):

	Rdo. Fro	Rdo. Neto
Planes de stock options Ferrovial / Cintra	-279	-171
Derivados de inflación	-104	-47
Derivados tipo de interés	-53	-21
Otros derivados	-75	-38
Otros ajustes	75	34
Total	**-436**	**-243**

Derivados de inflación

BAA tiene contratados Swaps vinculados a la evolución del índice de inflación británico RPI (Retail Price Index) por un nocional global de 2.206 millones de libras, con vencimientos comprendidos entre 2013 y 2023. La variación del valor razonable del ejercicio correspondiente a estos ILS ha supuesto un impacto de -104 millones de euros en el resultado financiero y de -47 millones de euros en el resultado neto atribuido a la sociedad dominante.

El objetivo perseguido por estos instrumentos es la transformación de una parte de los bonos existentes, emitidos por BAA a tipo fijo, en bonos indexados a la inflación, dentro del proceso de refinanciación de la deuda que se ha completado a lo largo del ejercicio 2008. La razón para este proceder, se fundamenta en que, debido a la importante crisis financiera que ha marcado el desarrollo de este ejercicio económico, ha sido imposible para la compañía conseguir emitir bonos indexados a la inflación de forma directa en el mercado.

Los bonos indexados a la inflación, al vincular su retribución variable a la variación de la inflación (lo cual es interesante para negocios regulados como el de BAA en el que las tarifas varían en función de la misma) permiten diferir parte del pago de los intereses al acumularse el importe de la inflación al principal del bono. En virtud de estos derivados, la compañía cobra un tipo de interés fijo nominal (que compensa el pagado por el bono) y paga un tipo de interés fijo real multiplicado por la variación del índice de inflación en cada período. Aparte de esto, la variación total del índice se acumula para su repago a vencimiento.

A pesar de que desde un punto de vista económico el resultado de unir un bono a tipo variable y un derivado de las mencionadas características es el mismo que el obtenido en la emisión de bonos indexados a la inflación, el tratamiento contable es distinto, ya que los bonos indexados a la

inflación no se valoran a valor razonable, mientras que en el caso del bono sintético obtenido de la fusión de un bono y un derivado, el bono no se lleva a valor razonable, pero el derivado si debe de ser puesto a mercado por su valor razonable.
En cuanto a la forma de cálculo del valor razonable, es de destacar que estos derivados contratados por BAA, como tales, no cotizan en un mercado organizado, y que el mercado OTC de inflación británico tiene una liquidez limitada. Para la obtención de la curva de Inflación RPI, ya que no existe ningún regulador del mercado que la cotice de forma oficial, es necesario acudir a las referencias publicadas por brokers, obtenidas sobre la base de las transacciones cruzadas entre los participantes del mercado para este tipo de productos. En concreto, en nuestro caso, hemos basado nuestros cálculos en las curvas publicadas por ICAP, un referente dentro del mercado de Swaps de Inflación del Reino Unido.
En paralelo, los diferentes bancos, que son contrapartida habitual en este tipo de operaciones, estiman sus propias curvas de valoración, que en general suelen ser homogéneas, aunque no idénticas, a las que ofrece ICAP. En este sentido las cotizaciones de ICAP suponen un consenso medio de las operaciones que se negocian en cada momento, indicativo de los niveles en los que el mercado se mueve. Así pues, dada la estructura de estos derivados, el principal elemento que afecta a su valoración es la expectativa de inflación para cada período, que determina el volumen de pagos futuros previsto, y por tanto su valor de mercado (ya que los cobros dependen de un tipo fijo, por lo que su importe está establecido desde el inicio y es independiente de la evolución del entorno financiero).
La importante pérdida reconocida en el ejercicio tiene su origen fundamentalmente en el importante aumento de las expectativas de inflación que se han producido hasta Septiembre de 2008, a pesar de que los síntomas de recesión que se han experimentado en el Reino Unido en los últimos meses del ejercicio 2008, han tenido como resultado una contención de las expectativas inflacionistas en el último trimestre. Igualmente hay que considerar que al llevar a valor razonable este tipo de productos afectados por las expectativas de inflación pero no realizar por otro lado una valoración similar de los ingresos, utilizando las mismas hipótesis, se produce una distorsión que hay que considerar a efectos de valorar la información recogida en los estados financieros.

Derivados de tipos de interés

El Grupo tiene contratados distintos instrumentos con el objetivo de minimizar el impacto de posibles variaciones en el gasto financiero vinculado con la deuda de tal formar que se consigo cerrar un tipo de interés fijo evitando potenciales modificaciones posteriores en la rentabilidad de los distintos proyectos provocada por la variación del mencionado tipo de interés. Estos derivados, contratados por BAA, han supuesto un impacto bruto en la cuenta de resultados del ejercicio de -53 millones de euros, y un impacto en el neto de -21 millones de euros.
Dichos instrumentos que en todos los casos corresponden a coberturas económicas según lo explicado anteriormente son tratados en general como coberturas de flujo de caja registrando el valor razonable de los mismos (obtenido como descuento de flujos previstos según condiciones de mercado) en la parte no eficiente en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada y en su parte eficiente de forma directa en el patrimonio del Grupo.

Planes de stock options Ferrovial/Cintra

El impacto por este concepto recogido en el resultado financiero es de -279 millones de euros, con un impacto en el resultado neto de -171 millones de euros. Del importe total registrado por este concepto, -64 millones en el resultado financiero y -26 millones en el resultado neto corresponden a BAA. Dichos instrumentos son contratados por Ferrovial con el objeto de cubrirse ante posibles desembolsos a los que la compañía tenga que hacer frente para liquidar los diferentes sistemas retributivos vinculados al valor de la acción de Ferrovial y Cintra otorgados a sus directivos según los expuesto en la nota 34, existiendo un número de equity swaps contratados a la fecha de 11.853.525 y 2.438.940 respectivamente.
La valoración de estos instrumentos se realiza en función de la cotización existente al cierre del ejercicio de la mencionadas acciones de Ferrovial y Cintra ha supuesto durante el ejercicio 2008 ha supuesto un impacto en el resultado neto del grupo de -171 millones de euros, en base a unas cotizaciones de cierre de 19,58 y 5,32 euros por acción.
La mencionada valoración no tiene efecto en caja inmediato (con excepción de los pagos de intereses y cobro de dividendos). Dicho efecto en caja sólo se materializará si vencido el plazo de ejercicio el precio de cotización de Ferrovial o Cintra estuviese por debajo del precio de otorgamiento de los planes retributivos vinculados a los mismos. A estos efectos decir que tras las últimas extensiones los primeros equity swaps que vencen, lo hacen en julio de 2011 y tienen un precio de ejercicio de 24,23 euros por acción.

Otros derivados

Dentro de este epígrafe se incluyen los traspasos de reservas a resultados de derivados que en ejercicios anteriores tuvieron tratamiento de cobertura contable en relación con derivados de tipos de interés e inflación de BAA, y valoración de otros derivados con un impacto en el resultado neto atribuible a la dominante de -38 millones de euros.

Otros impactos en el resultado financiero
Corresponde fundamentalmente al impacto por la valoración razonable de determinados bonos de BAA, en los que contablemente se cumplen las condiciones que obligan a que dicha deuda sea valorada en el momento de la migración a valor razonable, tal y como se describe en la nota 20 ,y valoración a valor razonable de determinados activos financieros con importe total en el resultado neto atribuible a la dominante de 34 millones de euros.

La evolución del resultado financiero se debe a:

A) GASTO FINANCIERO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

1. FGP Topco

Cuyo gasto financiero asciende a 1.292 millones frente a 1.022 millones de 2007.

	dic-08	dic-07	Var (%)
Financiación	-1.061,7	-972,1	-9,2
Derivados	-229,8	-50,3	356,9
Total	**-1.291,5**	**-1.022,4**	**-26,3**

Por un lado, **se reduce el gasto financiero (-9,2%)** por el menor volumen de deuda de adquisición, tras la venta de activos de BAA.

Por otro lado, existe un impacto negativo por el menor valor de los derivados contratados en relación con la refinanciación, motivado por la disminución del Libor y el incremento de la inflación. Este menor valor no ha tenido ninguna salida de caja asociada.

Se incluye una provisión en el Resultado financiero de 64 millones de euros relacionada con los equity swaps contratados para la cobertura de los planes de opciones sobre acciones de Ferrovial.

2. Concesiones de autopistas

El resultado financiero consolidado disminuye en 40 millones de euros hasta situarse en 608,1 millones de euros. La disminución se da a pesar de los intereses pagados y capitalizados, por importe de 46,3 millones de euros, generados durante la fase de construcción en las autopistas SH-130 (Estados Unidos), Central Greece (Grecia), Scut Açores (Portugal) y M-3 (Irlanda). Asimismo el gasto financiero aumenta en 11,3 millones por la operación de reapalancamiento y refinanciación de la deuda de Autema compensado por el aumento de los cobros financieros por mayor de caja de Cintra.

La variación en los gastos financieros se debe, principalmente, a:

• Los ajustes a valor razonable del coste amortizado de la deuda y de los derivados financieros en 407-ETR, Chicago Skyway e Indiana Toll Road, han disminuido el resultado financiero en, aproximadamente, 50,3 millones de euros.

• Se incluye una provisión en el Resultado financiero de 24,3 millones de euros, relacionada con los equity swaps contratados para la cobertura de los planes de opciones sobre acciones de Cintra y Ferrovial. Se trata de un gasto financiero que no supone salida de caja.

• La variación del tipo de cambio del euro respecto a las principales divisas, lo que afecta al importe en euros de la financiación en dichas divisas y por tanto a los gastos financieros de la misma. Dicho efecto disminuye los gastos financieros del período en 21,5 millones de euros.

• El incremento de la provisión, por la reducción del valor de las inversiones en ABCP´s de la autopista en la 407-ETR por importe de 11,4 millones de euros. Se trata de un gasto financiero que no supone salida de caja.

• Ausol mejora en 8,5 millones de euros por los costes de refinanciación de la deuda que se llevó acabo en el año 2007.

B) GASTO FINANCIERO (Compañías del resto del Grupo)

El epígrafe de "Resultado financiero resto de sociedades" asciende a -349,0 frente a -230,5 millones de euros en el año anterior.

El resultado financiero incluye una provisión por derivados de -225,3 millones de euros, de los cuales los instrumentos financieros "equity swaps" contratados para la cobertura de los planes de opciones sobre acciones concedidos a empleados suponen -191 millones de euros. Dicha provisión se origina al ser inferior la cotización a 31 de diciembre de 2008 (19,58) a la cotización de 31 de diciembre de 2007 (48,12).

Se reduce el gasto financiero (-39,5%) de la deuda de Ferrovial Infraestructuras, en 2008 ha ascendido a 103,2 millones de euros, frente a 170,5 en el mismo periodo del año anterior, motivado por las cancelaciones de capital (345 millones de libras) realizadas en 2007 y en 2008.

RESULTADOS POR PUESTA EN EQUIVALENCIA

Esta partida sufre una reducción, situándose en 6,7 millones de euros frente a los -110,8 millones de euros del año anterior, donde se incluía la pérdida de la inversión en Habitat de 125 millones, excluyendo está provisión en 2007 el resultado por puesta en equivalencia ascendería a 14,2 millones de euros. La diferencia está motivada por la venta de las participaciones minoritarias de BAA en diversos aeropuertos australianos.

OTRAS PÉRDIDAS Y GANANCIAS

La principal operación en la línea de otras pérdidas y ganancias ha sido la plusvalía obtenida por la venta en marzo de 2008 de World Duty Free, filial del Grupo BAA dedicada a la explotación de espacios comerciales en aeropuertos, por un precio de 716 millones de euros (547 millones de libras), lo que ha generado una plusvalía de 295 millones de euros y un impacto en el resultado neto de 180 millones de euros.

Adicionalmente, se ha obtenido una plusvalía de 109 millones de euros por la venta de la participación en el Aeropuerto de Belfast, por un precio de 167 millones de euros (133 millones de libras).

Se incluye también un ajuste de -144 millones de euros como resultado de la valoración en base a las condiciones de mercado por un experto independiente de determinadas propiedades de inversión existentes principalmente en la "joint venture" APP y Valdebebas; en la que BAA filial del Grupo participa en un 50% con un impacto en el resultado neto del Grupo de -58 millones de euros. **Este menor valor, que no supone ninguna salida de caja ha sido registrado dentro de la columna de ajustes de valor razonable.**

En 2007 esta partida ascendía a 766,9 millones de euros, que procedían de la venta de la participación en los aeropuertos de Sidney y Budapest, junto al efecto del cambio fiscal en Reino Unido.

IMPUESTOS

El impuesto de sociedades, excluido el ajuste del IBA, genera un crédito fiscal por valor de 291,8 millones de euros, frente a 171,8 del año anterior.

El crédito fiscal está motivado por los resultados negativos en la cuenta de resultados de BAA, Ferrovial Infraestructuras y Autopistas.

Las ventas de WDF y Belfast están exentas del pago de impuestos.

SOCIOS EXTERNOS

Este epígrafe, excluido el ajuste del IBA, cambia de signo respecto al año anterior, alcanzando -124,6 millones de euros (104,2 en 2007). Este cambio de signo está motivado por los resultados antes de impuestos negativos tanto en BAA como en Autopistas.

RESULTADO NETO

El resultado neto del ejercicio se ve afectado por el **impacto contable (no en términos de caja)** de la **valoración a precios de mercado** d**e los instrumentos financieros contratados para cubrir la evolución del tipo de interés, inflación y cotización, así como por el ajuste por depreciación en el valor de determinados activos inmobiliarios en BAA (APP Lynton).** Todos estos ajustes **tienen un impacto de -317 millones de euros en el resultado neto** y con el objeto de permitir la comparación con el año anterior, se han incluido en una columna diferenciada en la cuenta de resultados.

Adicionalmente, la **eliminación en el ejercicio 2008 del derecho a amortizar fiscalmente determinados edificios (denominado en el Reino Unido Industrial Building Allowances o IBA) tiene un impacto negativo en el resultado neto de 871 millones de euros**. El registro de dicho pasivo, no ha tenido ningún efecto a nivel de caja en el ejercicio y el impacto contable será neutro en el largo plazo ya que se verá compensado durante los años siguientes con la reversión de dicho pasivo mediante el reconocimiento de un ingreso.

Dado que el tratamiento contable aplicado puede dificultar la interpretación de los Estados Financieros, y para identificar cuál hubiese sido el resultado del Grupo si no se hubiese registrado dicho pasivo, el impacto por este concepto se presenta en la cuenta de resultados de forma separada.

	dic-08
Resultado neto antes de ajustes	351
Ajustes valor razonable	-318
Resultado neto antes de IBA	**33**
Ajustes por IBA	-871
Resultado neto atribuible	-838

4 BALANCE CONSOLIDADO A 31-12-08 Y OTRAS MAGNITUDES

	dic-08	dic-07
ACTIVOS NO CORRIENTES	**36.220**	**42.921**
Fondos de Comercio	5.400	7.242
Activos intangibles	65	160
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	24.125	30.929
Inmovilizado material	640	785
Inversiones Inmobiliarias	92	
Inversiones en asociadas	89	102
Activos financieros no corrientes	2.308	2.253
Activo por superávit de pensiones	77	165
Impuestos Diferidos	2.284	1.034
DERIVADO FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE	**1.140**	**251**
ACTIVOS CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA	**4.278**	**1.096**
ACTIVOS CORRIENTES	**7.705**	**7.570**
Existencias	507	496
Clientes y otras cuentas a cobrar	4.405	4.779
Tesorería y equivalentes	2.793	2.295
TOTAL ACTIVO	**48.203**	**51.587**
PATRIMONIO NETO	**3.692**	**6.848**
Patrimonio neto atribuible a los accionistas	1.579	3.912
Socios externos	2.113	2.936
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	**322**	**322**
PASIVOS NO CORRIENTES	**33.311**	**36.301**
Provisiones para pensiones	159	93
Otras provisiones no corrientes	704	417
Deuda Financiera	25.594	31.634
Otras deudas	189	178
Impuestos Diferidos	3.450	3.138
Derivados financieros a valor razonable	3.215	841
PASIVOS CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA	**3.163**	**363**
PASIVOS CORRIENTES	**7.715**	**7.752**
Deuda financiera	1.627	1.226
Deudas por operaciones de tráfico	5.635	6.017
Provisiones para operaciones de tráfico	453	510
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	**48.203**	**51.587**

Las principales variaciones del balance de situación han sido:

Inmovilizado en proyectos de infraestructuras

Disminuyen de 30.929 millones de euros en diciembre de 2007 a 24.125 millones de euros en diciembre de 2008. La evolución en 2008 del tipo de cambio del euro frente a las divisas de los países en que se encuentran saldos significativos de inmovilizado en proyectos de infraestructuras, (principalmente la libra) ha supuesto la disminución de los saldos de balance de estos activos, por un importe de 5.576 millones de euros.

Las variaciones del perímetro más significativas corresponden a la venta del aeropuerto de Belfast, realizada durante el mes de septiembre de 2008.

Destaca igualmente la reclasificación de todos los activos correspondientes a las autopistas chilenas, así como de todos los activos relativos al Aeropuerto de Gatwick, al epígrafe "Inmovilizado proyectos infraestructuras mantenido para la venta", por importe de 2.835 millones de euros.

Activos y pasivos no corrientes mantenidos para la venta

El importe de los mismos pasa de 1.096 millones de euros en diciembre de 2007 a 4.278 millones de euros en diciembre de 2008. Se incluyen como activos y pasivos no corrientes mantenidos para la venta aquellos activos o pasivos que previsiblemente serán enajenados en un plazo inferior a un año. Los activos y pasivos no corrientes destinados para la venta corresponden a las divisiones de Aeropuertos (Aeropuerto de Gatwick) y Autopistas y Aparcamientos (actividad de aparcamientos y las sociedades chilenas Autopista del Bosque, S.A., Collipulli Temuco Sociedad Concesionaria, S. A., Temuco Río Bueno S. A, Autopista de Maipo S.A., R.5., Talca Chillán S.A., Cintra Inversiones Chile Ltda. y Cintra Chile Ltda.).

Evolución de los fondos propios del Grupo

	Patrimonio neto atrib. a los accionistas	**Socios Externos**	Patrimonio Neto
Patrimonio neto 01.01.2008	**3.912**	**2.936**	**6.848**
Resultado neto	-838	-812	-1.650
Impacto en reservas de derivados	-702	-494	-1.196
Impacto en reservas déficit pensiones	-105	-24	-129
Diferencias de conversión	-381	-304	-685
Pago de dividendos	-178	-70	-248
Ampliaciones / reducciones capital	0	294	294
Operaciones con autocartera	-92	-27	-119
Variaciones perímetro (PIK+Cintra)	0	600	600
Otros movimientos	-37	13	-25
Patrimonio neto 31.12.2008	**1.578**	**2.113**	**3.691**

Durante el ejercicio de 2008 el patrimonio neto ha sufrido una variación de -3.156 millones de euros, como se observa en la tabla anterior los principales impactos han sido:

La disminución del resultado, principalmente, como consecuencia de la eliminación en el ejercicio de 2008 del IBA (*Industrial Building Allowances*) y que ha supuesto una disminución del resultado atribuible a los accionistas de -838 ME y de -812 ME en la parte atribuible a los socios externos.

El impacto del reconocimiento de las diferencias de valor de los instrumentos derivados designados como coberturas, que el grupo tiene contratados en su parte eficiente (1.196 millones de euros).

Respecto a las diferencias de conversión las principales variaciones en el ejercicio 2008 se han producido por la apreciación del euro respecto a la libra esterlina un 30,1%, pasando de un tipo de cambio a diciembre de 2007 de 0,7354 a 0,9570 en 2008.

En el epígrafe “Ganancias/ (Pérdidas) actuariales en planes de prestación definida” se recoge el impacto en el patrimonio neto de las pérdidas y ganancias actuariales, que surgen de ajustes y cambios en las hipótesis de los planes de prestación definida que tiene el grupo constituidos cuyo impacto en 2008 ha sido de -129 millones de euros.

Impacto positivo de 600 millones de euros principalmente por la capitalización en junio de 2008 de la deuda PIK otorgada por GIC a FGP Topco, cabecera del grupo BAA, lo que supuso una reducción de la participación de Grupo Ferrovial sobre BAA del 61,06% al 55,87%.

Se recoge también el pago de dividendos fundamentalmente de Grupo Ferrovial, las operaciones con autocartera y la ampliación de capital sobre BAA en junio de 2008.

Respecto a las operaciones con autocartera, el impacto de -119 millones de euros en el Patrimonio neto incluye la compra de acciones propias por parte de Grupo Ferrovial por importe de 50 millones de euros y la adquisición de 9,7 millones de acciones durante 2008 por parte de Cintra, lo que representa un 1,7% de su capital, por valor de 68 millones de euros.

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA

Posición neta de tesorería:

A 31 de diciembre de 2008, **la posición de caja** era de **3.105 millones de euros**, con una **Deuda bruta de 27.218 millones de euros.**

La Deuda neta consolidada **desciende en 6.151 millones de euros** situándose en 24.112 millones de euros frente a los 30.264 en diciembre 2007.

La deuda neta asociada al aeropuerto de Gatwick (1.087 millones de euros), las autopistas chilenas (978 millones de euros) y la asociada a Aparcamientos (39 millones de euros) no se han incluido en la PNT, al estar clasificados como activos disponibles para la venta, de acuerdo con la NIIF 5.

Excluyendo los proyectos de infraestructuras, **la posición de caja** ascendía a **1.652 millones de euros**, con una **Deuda bruta de 3.505 millones de euros.**

Detalle de la Posición Neta de Tesorería - diciembre de 2008:

	Posición Neta Total	Deuda Bancaria	Tesorería y equivalentes	Posisción Neta Externa	Intragrupo
Construcción	1.944	-98	927	828	1.115
Servicios	-1.337	-515	192	-323	-1.014
Ferrovial Infraestructuras y Aeropuertos	-1.920	-1.583	58	-1.525	-394
Autopistas y aparcamientos	390	0	395	395	-5
Corporación y resto	-741	-1.308	81	-1.227	486
Posición neta de tesorería resto de sociedades	**-1.664**	**-3.505**	**1.652**	**-1.852**	**188**
BAA	-13.017	-13.378	533	-12.845	-172
Resto de aeropuertos	8	0	2	2	6
Autopistas	-7.855	-8.525	669	-7.855	
Tubelines y otros proyectos Arrey	-1.498	-1.721	244	-1.478	-21
Construcción	-85	-90	5	-85	-1
Posición Neta de tesorería de proyectos de infraestructuras	**-22.448**	**-23.713**	**1.453**	**-22.261**	**-188**
TOTAL	**-24.112**	**-27.218**	**3.105**	**-24.113**	**0**

Líneas de crédito disponibles a la fecha ascienden a 7.463 millones de euros, junto con una posición de tesorería de 3.105 millones de euros.

El 79% de la deuda está contratada o cubierta a tipo fijo.

Millones de euros **Deuda**	**Total Deuda Neta**	**% deuda cubierta**	**Deuda neta expuesta**	**Impacto Rdo. +50 p.b.**
Construcción	1.944	31%	1.332	13
Servicios	-1.337	18%	-1.095	-11
Aeropuertos	-1.920	67%	-627	-6
Autopistas y Aparcamientos	390	0%	390	4
Corporación y resto	-741	5%	-707	-7
Resto de sociedades	**-1.664**	**58%**	**-707**	**-7**
BAA	-13.017	76%	-3.137	-31
Resto de aeropuertos	8	0	8	0
Autopistas y Aparcamientos	-7.855	85%	-1.172	-12
Construcción	-85	0%	-85	-1
Servicios	-1.498	100%	-3	0
Proyectos de Infraestructuras	**-22.448**	**80%**	**-4.390**	**-44**
POSICIÓN NETA TOTAL	**-24.112**	**79%**	**-5.096**	**-51**

Calendario de vencimiento de la deuda incluyendo activos disponibles para la venta:

Año	2009*	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	>2017
Vencimiento	**1.043**	**2.577**	**3.573**	**2.695**	**2.420**	**1.978**	**1.165**	**569**	**12.910**

Las diferencias existentes entre el total de vencimientos de la deuda financiera y el saldo de la deuda a 31 de diciembre de 2008 se deben principalmente a ajustes por aplicación de coste amortizado derivado de la normativa contable internacional y otros ajustes de homogeneización de intereses y comisiones de formalización.

*(*El 35% de la deuda con vencimiento en 2009 ya se ha refinanciado)*

Deuda de Ferrovial Infraestructuras:

	Posición Neta Total	**Deuda Bancaria**	**Tesorería y equivalentes**	**Posisción Neta Externa**	**Intragrupo**
Ferrovial Infraestructuras	-1.590	-1.583	46	-1.537	-53
Ferrovial Aeropuertos	-330	0	12	12	-341
Ferrovial Infraestructuras y Aeropuertos	**-1.920**	**-1.583**	**58**	**-1.525**	**-394**

Del total de su deuda, **1.583 millones de euros corresponden a la deuda relacionada con la adquisición de BAA.**

Como garantía del préstamo Ferrovial Infraestructuras pignoró el 62% del capital de Cintra S.A y el 100% del capital de Ferrovial Aeropuertos.

Amortizaciones:

El vencimiento de este préstamo se producirá en 2014. Existen obligaciones de amortización parcial durante la vida del préstamo: En el año 2009, 200 millones de libras (totalmente amortizados ya en 2007), en 2011 la cantidad amortizada acumulada ha de alcanzar 540 millones libras, a 31 de diciembre de 2008, quedan **pendientes de amortizar 171 millones de euros** (164 millones de libras) **del mencionado vencimiento**.

Como garantía del préstamo Ferrovial Infraestructuras pignoró el 62% del capital de Cintra S.A y el 100% del capital de Ferrovial Aeropuertos (titular de participaciones en los aeropuertos de Belfast y Antofagasta). Dicho préstamo está sujeto adicionalmente a un **ratio de garantía** mediante el cual el valor de mercado de los activos pignorados debe ser, **al menos, el 130% del importe dispuesto del préstamo** (más intereses, comisiones y gastos devengados y no pagados) (ratio de cobertura de la deuda). En caso de que no se alcance dicho porcentaje, Ferrovial Infraestructuras S.A. deberá aportar, a su elección, bien una garantía de su matriz, Grupo Ferrovial, S.A., bien una garantía bancaria por la cuantía necesaria hasta alcanzar dicho porcentaje.

El valor de mercado de las acciones de Cintra a estos efectos es la media aritmética del valor de cotización de la acción al cierre diario durante los noventa días naturales previos a la fecha de cálculo del citado ratio de cobertura de la deuda, que se realiza trimestralmente. **En el último cálculo realizado el 6 de enero de 2.009, dicho ratio alcanzó un valor de 154,83%.**

Evolución de la PNT:

	dic-08	dic-07
Construcción	1.944	1.911
Servicios	-1.337	-1.413
Corporación-resto	-741	-477
Ferrovial Infraestructuras	-1.920	-2.182
Autopistas y aparcamientos	390	173
PNT sin proyectos infraestructuras	**-1.664**	**-1.987**
BAA	-13.017	-17.808
Resto aeropuertos	8	-28
Autopistas	-7.855	-8.743
Tubelines y otras concesiones de Amey	-1.498	-1.664
Otros	-85	-34
PNT proyectos infraestructuras	**-22.448**	**-28.276**
Posición neta de tesorería total	**-24.112**	**-30.264**

Corporación y resto: El incremento de la deuda neta se debe a las distintas inversiones realizadas por el Grupo: Compra de autocartera y acciones de Cintra, junto con la inversión en suelo.

Ferrovial infraestructuras: Empeora la PNT por la aportación a BAA (351 millones de euros), compensada parcialmente por la venta del aeropuerto de Belfast (132 millones de euros).

Autopistas y aparcamientos: Mejora la tesorería, motivado por los fondos recibidos tras la refinanciación de Autema.

BAA: La evolución del tipo de cambio afecta positivamente al valor de la deuda. BAA no incluye la deuda neta del aeropuerto de Gatwick, dado que este activo ha sido clasificado como disponible para la venta, la deuda de Gatwick asciende a 1.087 millones de euros.

CINTRA: La deuda neta de 2008 no incluye los activos disponibles para la venta; autopistas chilenas (978 millones de euros) y Aparcamientos (39 millones de euros).

INVERSIONES BRUTAS

	dic-08
Construcción	53,1
Servicios	198,2
Autopistas y aparcamientos	138,1
Aeropuertos	352,1
Otros	229,8
Total	**971,3**

La principal inversión se produce en el área **de Aeropuertos**, por la aportación de capital realizada a ADIL (vehículo inversor en BAA).

Dentro del epígrafe **"Otros",** por compra de acciones de Cintra (105 millones de euros), junto con la compra de suelo en Valdebebas (109 millones de euros).

La inversión en **Autopistas y aparcamientos** refleja la compra de autocartera de Cintra y las aportaciones de capital en diversos proyectos.

En **Servicios**, las principales inversiones están realizadas en inmovilizado material en España.

FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO

	Sin proyectos infraestructuras	Proyectos infraestructuras	Eliminaciones	Total
Resultado bruto de explotación	629	2.109		2.738
Pago de impuestos	6	-52		-46
Cobro dividendos	406		-399	7
Variación cuentas cobrar, pagar otros	69	-87	1	-17
Flujo de Operaciones	**1.111**	**1.970**	**-399**	**2.682**
Inversión	-966	-2.486	441	-3.011
Desinversión	215	1.170		1.385
Flujo de Inversión	**-751**	**-1.316**	**441**	**-1.626**
Flujo antes de financiación	**360**	**653**	**42**	**1.055**
Intereses	-141	-2.438		-2.579
Flujo Capital	-109	725	-441	175
Dividendos	-197	-450	399	-248
Tipo de cambio	387	4.869		5.256
PNT mantenidos para la venta	39	2.355		2.394
Otros movimientos de deuda (no flujo)	-16	113	1	98
Var. Posición neta de tesoreria	**323**	**5.828**		**6.151**
Posición neta deuda inicio periodo	-1.987	-28.276		-30.264
Posición neta deuda final periodo	-1.664	-22.448		-24.112

FLUJO DE CAJA EXCLUIDOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

A) FLUJO DE OPERACIONES

	dic-08	dic-07
Construcción	375,0	178,0
Servicios	288,0	248,0
Autopistas y aparcamientos	433,0	269,0
Aeropuertos	16,0	50,0
Otros	-1,0	-236,0
Total	**1.111,0**	**510,0**

En **Construcción**, el flujo de operaciones mejora notablemente respecto al del 2007, fundamentalmente por la mejora producida en los cobros en todas las actividades.

Flujo de operaciones	Construcción
RBE	271,7
Pago de impuestos	-91,0
Var. fondo de maniobra	194,0
Flujo de operaciones	**374,7**

En **Servicios**, se está incluyendo en el flujo de operaciones el cobro por esta División de un dividendo de 7 millones de euros, desembolsado tanto por C-Vehicles (5,4 ME) como por

Tubelines (1,8 ME), que es la concesionaria del metro de Londres participada por Amey en un 66,6%. A continuación se adjunta el detalle del flujo de operaciones de las principales actividades de la División:

Flujo de operaciones	Urbanos y Residuos	Amey (*)	Swissport	Resto	Servicios
RBE	175	93	73	40	381
Pago de impuestos	-19	4	0	12	-2
Pago dividendo	1	7	1	0	9
Var. fondo de maniobra	-5	-67	5	-33	-100
Flujo de operaciones	**153**	**38**	**79**	**19**	**288**

(*) El resultado bruto de explotación no incluye la participación en Tubelines, dicha participación a efectos de flujo de caja es tratada como una inversión financiera.

En **Autopistas y Aparcamientos,** y tal y como se ha indicado al inicio de esta nota, se incluye dentro del flujo de operaciones un importe de 397 millones de euros procedente de dividendos y devoluciones de fondos propios de las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras de autopistas y aeropuertos, cuyo detalle queda reflejado en la tabla adjunta. En este sentido, cabe destacar el significativo importe de dividendos recibido en 2008, derivado del impacto extraordinario de la refinanciación de Autema (+317 millones de euros). El resto del flujo corresponde principalmente al aportado por la actividad de Aparcamientos (aproximadamente 43 millones de euros), a cobros netos por impuestos (12 millones de euros) y a otros cobros y pagos correspondientes a las sociedades matrices de la División.

Dividendos y devoluciones de capital	2008	2007
ETR 407	**47,0**	**44,0**
Autema	317,0	13,0
Ausol	5,0	19,0
Autopistas Españolas	**322,0**	**31,0**
Temuco Río Bueno		3,0
Talca Chillán		2,0
Maipo		67,0
Bosque		8,0
Cintra Chile	6,0	
Autopistas chilenas	**6,0**	**80,0**
Algarve	4,0	3,0
M-45	2,0	3,0
Resto autopistas	**7,0**	**5,0**
Aparcamientos	**1,0**	
Total dividendos	**382,0**	**160,0**
ETR 407		**1,0**
Chicago	3,0	9,0
Indiana	11,0	11,0
Total devoluciones de fondos propios	**15,0**	
Total	**397,0**	**182,0**

Respecto a **Aeropuertos**, el flujo de operaciones incluye principalmente el cobro neto de impuestos (41 millones de euros), y otros cobros y pagos propios de la División. En este sentido,

cabe destacar la generación de créditos fiscales en la División, consecuencia del resultado negativo derivado de los intereses asociados al préstamo de Ferrovial Infraestructuras para la compra de BAA.

En la partida "resto" se incluye el flujo correspondiente a Corporación, que asciende a 45 millones de euros, motivado principalmente por el cobro por impuestos. Adicionalmente se incluye el flujo generado por las operaciones de la actividad Inmobiliaria en Polonia (-35 millones de euros), destacando el pago de suelo, que en 2008 asciende a -11 millones de euros.

B) FLUJO DE INVERSIÓN

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

Flujo de inversión	Inversión	Desinversión	Flujo de inversión
Construcción	-48		-48
Servicios	-198	82	-115
Autopistas y aparcamientos	-144		-144
Aeropuertos	-486	133	-354
Otros	-90		-90
Total	**-966**	**215**	**-751**

Las inversiones más significativas se producen en **Aeropuertos y Autopistas y Aparcamientos.** Respecto a la **División de Aeropuertos**, cabe destacar el importante volumen de inversión realizada en 2008, destacando la ampliación de capital en BAA (-351 millones de euros), mientras que en Autopistas y Aparcamientos, las inversiones citadas corresponden en su mayor parte a inmovilizado financiero, cuyo detalle se muestra en la tabla adjunta. El resto de la inversión corresponde a inmovilizado de la actividad de Aparcamientos (83 millones de euros).

Inversión en inmovilizado financiero	dic-08
OLR	-1,5
SH 130	-2,8
Crentral Greece	-11,5
Eurolink m3	-5,4
R4	-13,8
autema	-10,7
Azores	-8,9
Autoestrada Poludnie	-6,4
Total	**-61,0**

Por último, en la partida de "resto" se incluye principalmente el desembolso por la compra de suelo de Valdebebas a Habitat, en la División Inmobiliaria.

Dentro del capítulo de desinversiones, hay que destacar el flujo positivo derivado del cobro por la venta del aeropuerto de Belfast (133 millones de euros), llevada a cabo en el mes de septiembre.

C) FLUJO DE FINANCIACIÓN

Dentro del flujo de financiación, se consignan como flujo de dividendos los pagos por este concepto tanto aquellos dividendos pagados a los accionistas de Grupo Ferrovial, S.A., que en

2008 han ascendido a -177 millones de euros, como los correspondientes a los accionistas minoritarios de Cintra, que han ascendido a -19 millones de euros.

Adicionalmente, se incluye en el flujo de financiación el pago de los intereses del año (-154 millones de euros), así como el impacto que la variación del tipo de cambio ha tenido en la deuda nominada en moneda extranjera, que en 2008 ha sido positivo por 392 millones de euros, derivado de la depreciación de la libra respecto al euro en la deuda de Ferrovial Infraestructuras nominada en libras.

FLUJO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

A. FLUJO DE OPERACIONES

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

Millones de euros

Flujo de operaciones	BAA	Resto Aeropuertos	Autopistas	Servicios (*)	Resto	Total
Resultado bruto de explotacion	1.351	2	674	82		2.109
Pago de impuestos	-7		-48	3		-52
Var. fondo de maniobra	-164	2	10	64	1	-86
Flujo de operaciones	**1.180**	**4**	**636**	**150**	**1**	**1.970**

(*) El flujo de caja de las sociedades titulares de proyectos de concesionarias de Servicios se compone del flujo de caja de las sociedades concesionarias de Amey, entre las que destaca el Metro de Londres.

B. FLUJO DE INVERSIONES

La siguiente tabla muestra un desglose del flujo de inversión de los proyectos de infraestructuras, separando entre los desembolsos realizados, en su mayor parte correspondientes a inversión en capex, y los cobros derivados de las desinversiones llevadas a cabo en el ejercicio.

Flujo de inversión	Inversión	Desinversión	Flujo de inversión
ETR 407	-54		-54
Indiana	-36		-36
Chicago	-23		-23
Autopistas España	-28		-28
Autopistas Chile	-34		-34
Resto autopistas	-455	135	-320
Total autopistas	-630	135	-495
BAA	-1.485	998	-487
Resto aeropuertos	-6	35	29
Servicios	-328	2	-327
Resto	-60		-60
Total	**-2.509**	**1.170**	**-1.339**

En cuanto a las desinversiones, destaca fundamentalmente BAA, derivado del cobro por la venta de WDF y APP Lynton. En Autopistas, por su parte, el flujo de desinversión corresponde a las autopistas M3, por el cobro recibido en concepto de subvención de capital del Gobierno de Irlanda, y Central Greece, por el cobro derivado de la reducción del inmovilizado financiero (caja restringida a largo plazo).

C. FLUJO DE FINANCIACIÓN

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

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

Flujo de intereses	2008
ETR 407	-108
Indiana	-51
Autopistas España	-128
Autopistas Chile	-48
Resto autopistas	-90
Total autopistas	-448
refinanciación)	-875
BBA (resto de intereses)	-1.011
Resto aeropuertos	-3
Servicios	-100
Resto	-1
Total	**-2.438**

En 2008, es importante destacar el impacto significativo que han tenido en el flujo de intereses del Grupo los pagos asociados a la refinanciación de BAA, que se corresponden en su mayor parte con comisiones e intereses anticipados.

Adicionalmente, se incluye en el flujo de financiación el impacto que la variación del tipo de cambio ha tenido en la deuda nominada en moneda extranjera, que en 2008 ha sido positivo por 4.920 millones de euros, derivado de la depreciación de la libra respecto al euro, lo que ha tenido un impacto muy significativo en la deuda neta de BAA, así como la disminución de la posición neta de tesorería derivada de la reclasificación de los activos y pasivos correspondientes a Gatwick y a las autopistas chilenas a las partidas de activos y pasivos mantenidos para la venta.

Finalmente, en la partida ”otros movimientos de deuda no flujo” se incluyen aquellos conceptos que suponen una variación de deuda contable, pero que no implican movimiento real de caja, como es el caso de intereses devengados no pagados, corrección monetaria, etc. En 2008, esta partida es muy significativa, al incorporarse la deuda neta correspondiente al Aeropuerto de Gatwick (1.378 millones de euros) y las Autopistas Chilenas (978 millones de euros), que en el balance han sido reclasificadas como activos y pasivos mantenidos para la venta.

5 ANEXO I

BAA

Reestructuración societaria

Con anterioridad al proceso de refinanciación de la deuda de BAA, se realizó una **reestructuración accionarial**, al convertir GIC, uno de los tres socios presentes en ADIL, la deuda PIK por valor de 486m de libras en capital, con una prima del 26%.

Con esta capitalización se diluye la participación en ADIL de Ferrovial y CDQP, las nuevas participaciones son:

	Participación
Ferrovial	**55,87%**
CDQP	**26,48%**
GIC	**17,65%**

Refinanciación de la deuda de BAA -ADIL

El pasado mes de agosto se completó **el proceso de refinanciación de la deuda de BAA,** proceso que ha permitido **reducir el coste medio global de la deuda de BAA,** hasta el 7,5% (frente al 7,8% anterior), coste que será menor según se reduzca la disposición de los créditos bancarios. Este proceso de refinanciación **garantiza el plan de inversiones** de la compañía para los próximos años, al obtener líneas de capex superiores a los 2.700 millones de libras.

Simultáneamente, los socios realizaron una **aportación de fondos propios a ADIL**, de acuerdo con su nueva participación en el capital, de 492m de libras, de los que 424m se han utilizado para realizar una aportación de fondos propios a BAA.

El proceso de refinanciación implica, la migración de los bonos ya existentes y la sustitución de la deuda de adquisición por nueva deuda bancaria que se espera cancelar con futuras emisiones de bonos [tan pronto como los mercados permitan] y venta de activos, como la ya anunciada de Gatwick.

Origen y aplicación de fondos

Origen	*Millones de libras*	**Aplicación**	*Millones de libras*
Bonos BAA	4.499	Bonos BAA	4.503
BEI	435	ADIL Senior fac.	2.660
Back stop	4.400	Refinanaciación bonos	200
		Capex	2.050
Deuda subordinada	1.566	Deuda junior	1.966
No regulados	1.000	Intereses pre-pagados	332
		Intereses no-pagados	236
Fondos propios	424	Otros	377
Total origen	**12.324**	**Total aplicaciones**	**12.324**

1.- **Migración de los bonos** ya existentes en BAA, con un ligero incremento del cupón:

- *70pb en los bonos emitidos antes de 2002*
- *10pb en los emitidos desde 2002*.

El detalle de cada bono se encuentra en el siguiente cuadro:

Bonos emitidos antes de 2002

Bono	VTO	Cupón
£300m	2016	12,45%
£250m	2021	9,20%
£200m	2028	7,075%
£900m	2031	6,45%

Bonos emitidos desde 2002

Bono	VTO	Cupón
€1.000m	2012	3,975%
£400m	2013	5,85%
€750m	2014	4,60%
€750m	2018	4,60%
£750m	2023	5,225%

2.- **Back stop facility**, nuevo instrumento que incluye **líneas de refinanciación** por un valor máximo de 4.400m de libras en dos tramos (Clase A: 3.400m y Clase B: 1.000m) la cual ha sido totalmente dispuesta y por ello el coste actual es el máximo, líneas de crédito para **capital circulante** por valor de 50m de libras y nuevas **líneas de capex** por valor de 2.700m de libras que aseguran el plan de inversiones de BAA durante los próximos años.

3.- El **BEI** ha concedido un crédito por valor de 435m de libras

4.- **Línea de liquidez** por valor de 600m de libras.

Todos estos créditos están **garantizados por los activos regulados de BAA** (aeropuertos de Heathrow, Gatwick y Stansted), con el mismo nivel de garantía y calidad crediticia.

Standard&Poor´s y Fitch han dado una calificación al tramo senior de *Investment grade* (A-)

Detalles del Back stop facility

	REFINANCIACIÓN				CAPEX		WORKING CAPITAL
Importe max.	**4.400m**				**2.700m**		**50m**
Tramos	**Clase A 3.400m**		**Clase B 1.000m**		**Clase A 2.300m**	**Clase B 400m**	**Clase A**
Objetivo	Refinanciar el crédito senior y la línea de capex de 2008 y parte de la deuda subordinada, junto con los costes de la transacción.				Financiar el capex del Grupo restringido.		Corporativo y WC de los aeropuertos.
Margen (pb)	**Importe dispuesto**	**Margen**	**Importe dispuesto**	**Margen**	Mientras la línea de crédito (refinanciación) esté dispuesta, se aplicará el mismo margen tanto al capex como al WC, incluido cualquier incremento de coste.		
	0-1,2bn	100	0-0,33bn	150			
	1,2-2,2bn	125	0,33-0,66bn	200	100	125	100
	2,2-3,2bn	150	0,66-1,00bn	225			
	3,2-3,4bn	175					
Incremento de coste *(A partir del mes 25)*	25pb cada 6 meses (con un máximo de 150pb)				Si el Senior RAR>70%, el margen de la Clase A incrementa 25pb; Si el Junior RAR >85%, el margen de la Clase B incrementa 25pb.		
VTO	**Año**	**VTO**	**Año**	**VTO**	5 años		
	Marzo 2010	800m	Marzo 2010	200			
	Marzo 2011	750m	Marzo 2011	250			
	Marzo 2012	750m	Marzo 2012	250			
	Marzo 2013	1.100m	Marzo 2013	300			

A partir de octubre de 2008, el coste del tramo A de la Back stop facility aumentó en 25 puntos básicos y el tramo B en 50 puntos básicos.

5.- Adicionalmente, se ha conseguido un **crédito bancario con la garantía de los activos no regulados** de BAA por valor de 1.255 millones de libras, con vencimiento a 7 años y costes según el siguiente cuadro:

	Coste
Año 1-3	175 pb
Año 4-5	215 pb
Año 6-7	240 pb

Con los fondos recibidos se procedió a cancelar la deuda senior y junior de adquisición y repagar las líneas de capex utilizadas hasta agosto 2008. Igualmente se procedió a cancelar aproximadamente un 20% de la deuda subordinada existente, cuyo saldo actual es de 1.566 millones de libras.

Incremento de tarifas

- El 1 de abril entraron en vigor **las nuevas tarifas aprobadas por la CAA para Heathrow (LHR) y Gatwick (LGW)**.

	Tarifa 08/09 / Por Pasajero	Crecimiento anual 2009-2012
LHR	£ 12,80 (+23,5%)	+7,5%+ Inflación
LGW	£ 6,79 (+21,0%)	+2,0%+ Inflación

- El pasado 27 de marzo **entró en servicio la Terminal 5** en el aeropuerto de Heathrow.

6 ANEXO II

IMPACTO DE LA ABOLICION DEL INDUSTRIAL BUILDINGS ALLOWANCES EN EL REINO UNIDO

1. Impacto registrado en los estados financieros

La filial de Ferrovial FGP topco sociedad cabecera del grupo de aeropuertos BAA ha registrado una pérdida contable de carácter excepcional en la forma de reconocimiento de un pasivo por impuestos diferidos por importe de 1.250 millones de libras (1.559 millones de euros), debido a la reforma fiscal por la que se ha eliminado en el ejercicio 2008 el derecho a amortizar fiscalmente determinados edificios (denominado en el reino Unido Industrial Building Allowances o IBA) . Dicho registro tiene un impacto negativo en el resultado neto atribuible a la sociedad dominante Ferrovial, considerando el porcentaje del 55,87 % que Ferrovial tiene en las acciones de FGP topco, de 871 millones de euros . El registro de dicho pasivo no ha tenido ningún efecto a nivel de caja en el ejercicio . y el impacto contable, será neutro en el largo plazo ya que se verá compensado durante los años siguientes con la reversión de dicho pasivo mediante el reconocimiento de un ingreso.

2. Contenido de la reforma fiscal

El derecho que ha sido abolido con esta reforma consistía en la posibilidad de obtener un crédito fiscal mediante la deducción de un 4% del coste de adquisición de los edificios por un periodo de 25 años. Durante un periodo transitorio dicho porcentaje irá reduciéndose hasta desaparecer completamente en los ejercicios fiscales iniciados a partir de 2011.

Conforme a dicha reforma la empresa sigue manteniendo la posibilidad de deducir fiscalmente el coste de adquisición de dichos edificios bien en caso de venta o destrucción de los mismos pudiendo compensar a futuro y de forma ilimitada dicho impacto con resultados que tengan la consideración de “capital gains” a efectos tributarios en el Reino Unido

3. Tratamiento contable aplicado al impacto en los Estados Financieros. Tratamiento contable alternativo

El reconocimiento se ha producido en base a una interpretación literal del párrafo 52 de la NIC 12, que es la norma que regula el reconocimiento de pasivos por impuestos diferidos. Conforme a dicho criterio se reconoce una pérdida excepcional y un pasivo por impuestos diferidos en el momento inicial que se verá compensado durante los años siguientes con la reversión de dicho pasivo mediante el reconocimiento de un ingreso.

Dicho pasivo se calcula como la diferencia entre el valor en libros del activo y su valor fiscal (que se considera que es 0 al perder el derecho a la deducibilidad fiscal de las amortizaciones) multiplicada por el tipo impositivo vigente 28%, y se irá revirtiendo en la medida que dicha diferencia se reduzca cuando los activos se vayan amortizando contablemente.

En paralelo y en la medida en que las amortizaciones se vayan devengando, la pérdida del crédito fiscal tendrá su impacto al no reconocerse año a año el ingreso que la utilización de dichos créditos hubiese generado.

Este tratamiento contable difiere sustancialmente con el tratamiento contable previsto en el proyecto de reforma de la NIC 12 que actualmente está en desarrollo, que es concordante con el criterio aplicado en US GAAP y UK GAAP y que hubiese implicado el no reconocimiento de la pérdida excepcional en el momento inicial y de la posterior reversión de la misma, reflejándose exclusivamente el impacto de la pérdida de dichos créditos fiscales, año a año en la medida que las amortizaciones se vayan devengando, mediante el no reconocimiento del ingreso que la utilización de dichos créditos hubiese generado.

Los administradores consideran que el tratamiento contable que se desprende de la aplicación literal del párrafo 52 de la NIC 12 puede dificultar la interpretación de los Estados Financieros, ya que supone reconocer una pérdida y un pasivo que no tiene ninguna repercusión en caja en el ejercicio, sino que lo tendrá en ejercicios futuros en la medida que los activos se vayan amortizando. En base a ello y para identificar cúal hubiese sido el resultado del grupo si no se hubiese registrado dicho pasivo, el impacto de este registro se presenta en la cuenta de resultados de forma separada.

4. Impacto a efectos de flujos de caja futuros

Tal y como se ha comentado, en la medida de que con esta reforma fiscal se pierde un potencial crédito fiscal a futuro, dicha reforma puede tener impacto en los flujos de caja a generar en los próximos ejercicios. El impacto real dependerá tanto de los resultados que la sociedad vaya generando en función de la evolución de su actividad, del marco regulatorio que le sea aplicable, donde podría existir la posibilidad de un nuevo marco regulatorio basado en una rentabilidad después de impuestos (como ocurre en otras industrias en el Reino Unido), así como del importe de los activos que pueda desinvertir en el futuro.

El impacto en el “quinquenio 5”, actual periodo regulatorio que termina en 2012, no es material debido al régimen transitorio de eliminación progresiva anteriormente comentado y a la reducida base imponible fiscal prevista para dicho quinquenio. Asumiendo el plan actual de negocio de BAA, la prevista desinversión del aeropuerto de Gatwick y suponiendo que no existen cambios en el marco regulatorio aplicable, el valor presente de la minoración de flujos de caja para los activos actualmente existentes sería aproximadamente de 400 millones de libras, correspondiendo a Ferrovial en base a su porcentaje en BAA el 55,87%, es decir, aproximadamente 220 millones de libras. Dicho impacto ha sido considerado en el plan de negocio que ha servido de base en el proyecto de refinanciación de la deuda de BAA llevado a cabo en el ejercicio 2008 así como en el modelo de valoración utilizado en el test de impairment del fondo de comercio asignado a dicha participación y que se describe en la nota 5.

.

7 ANEXO III

EVOLUCIÓN TIPOS DE CAMBIO

	Tipo de cambio cierre (Balance)	Var.% 08-07	Tipo de cambio medio (PyG)	Var.% 08-07
Libra Esterlina	0,9570	30,1%	0,8019	16,7%
Peso Chileno	890,8	22,6%	771,3	7,5%
Dólar Americano	1,3953	-4,3%	1,4697	6,6%
Dólar Canadiense	1,6993	17,6%	1,5641	6,6%
Franco Suizo	1,4911	-10,0%	1,5789	-4,1%
Zloty Polaco	4,1478	15,2%	3,5175	-6,7%

8

ANEXO IV

HECHOS RELEVANTES

- ✓ **Reforma fiscal consistente en la supresión del "Industrial Building Allowance" (IBA) anunciada por el Gobierno británico y sus eventuales repercusiones en BAA y Ferrovial. (31 de enero).**

  En el actual marco regulatorio y asumiendo que no se producen cambios en el futuro, el valor presente de la minoración de los flujos de caja para los activos contabilizados sería de aproximadamente 500 m£. El impacto contable en BAA, aunque aún sujeto a interpretación, sería de aproximadamente 1.400 m£ por impuestos diferidos y el impacto en el beneficio neto de Ferrovial sería de aproximadamente 1.230m€ en 2008. Este impacto no implica ningún pago en efectivo. La supresión del Industrial Building Allowance (IBA) ya ha sido tenida en cuenta dentro del proceso de refinanciación de la deuda de BAA.

- ✓ **Junta General de Accionistas (28 de marzo).**

  Grupo Ferrovial celebró su Junta General de Accionistas aprobando las Cuentas Anuales de 2007 y la distribución de un dividendo de 1,15 euros con cargo a dichos resultados, lo que supone el pago de un dividendo complementario de 0,77 euros el día 13 de mayo de 2008.

- ✓ **BAA comunica el acuerdo para la venta de World Duty Free a Autogrill por 546.6 M£. (10 de marzo) Aprobación por competencia consumación de la venta (21 de mayo).**

  BAA vende WDF como parte de su programa de desinversión de activos no estratégicos. WDF firmó con BAA un acuerdo de concesión por un plazo de 12 años para operar las tiendas de duty free en siete aeropuertos de Reino Unido.

- ✓ **BAA emite una comunicación en respuesta a la publicación por la Civil Aviation Authority de la revisión de precios para el próximo quinquenio. (11 de marzo).**

- ✓ **BAA comunica que Airport Property Partnership ha alcanzado un acuerdo de venta de una cartera de 33 activos a The Arora Family Trust, por un precio de 265 M£. (21 de marzo).**

  Esta transacción incluye la venta de dos propiedades que están actualmente en construcción, y que BAA y Morley financiarán hasta que estén terminadas. Los activos transferidos representan aproximadamente una cuarta parte del valor total de la cartera de APP.

- ✓ **BAA hace pública una comunicación actualizando información relativa a la situación del proceso de refinanciación. (8 de abril).**

  BAA pretende financiar en el futuro las inversiones en sus activos regulados a través de la emisión de bonos en los mercados financieros. No obstante, en estos momentos, BAA está considerando una combinación de financiaciones con préstamos bancarios y con emisión de bonos. Como parte del proceso de refinanciación, BAA pretende la migración de los actuales bonistas a una estructura acotada, respaldada por los activos regulados. BAA también tiene la intención de obtener un crédito bancario respaldado con los aeropuertos no regulados que el grupo tiene en Reino Unido.

- ✓ **BAA Limited y el European Investment Bank, emiten un comunicado conjunto sobre los acuerdos entre ambas entidades en relación con el proceso para la refinanciación de BAA. (18 de abril).**

  El BEI se ha comprometido a transferir las líneas de crédito concedidas al gestor de aeropuertos a la estructura "investment grade" titulizada, acotada ("ring fenced") y respaldada por los activos regulados, que tiene previsto implantar BAA. El BEI ha aceptado incrementar el préstamo disponible en 50 millones de libras.

- ✓ **BAA informa sobre la solicitud formulada ante la ABI para que se inicien los trámites necesarios para la identificación de los bonistas de BAA, todo ello dentro del proceso de refinanciación de esta compañía. Como parte de la refinanciación, los accionistas acuerdan inyectar 400 millones de libras en el Grupo. (9 de mayo).**

- ✓ **Grupo Ferrovial S.A. confirma la aceptación de condiciones bancarias básicas para una financiación bancaria por 7.650 M£ para BAA. (2 de junio).**

- ✓ **Comunicación de BAA sobre la conclusión exitosa de conversaciones con un Comité especial de tenedores de bonos y sobre el comienzo de la emisión de las propuestas para la migración de los actuales bonos. (14 de julio).**

- ✓ **BAA informa sobre la aprobación concedida por los acreedores del préstamo subordinado para la introducción de diversas modificaciones técnicas en sus condiciones y actualiza otros extremos de su proceso de financiación permanente. (28 de julio).**

- ✓ **Comunicación de BAA en la que se da cuenta de la votación de los tenedores de bonos a favor de la propuesta para migrar los bonos a una nueva estructura acotada (ring-fenced) respaldada por los activos regulados de BAA. (6 de agosto).**

- ✓ **La Sociedad informa que queda completada con éxito la operación por la que se establece una estructura financiera permanente a largo plazo para los aeropuertos británicos de BAA y que supone la refinanciación de su deuda actual. (18 de agosto).**

  La Transacción establece una estructura de financiación estable y a largo plazo, dotada de investment grade, para la inversión de los aeropuertos de Heathrow, Gatwick y Stansted en las próximas décadas. El importe de 13.300 millones incluye líneas de crédito comprometidas por valor de 3.000 millones para financiar proyectos de inversión inmediatos en los siete aeropuertos británicos.

- ✓ **BAA emite una comunicación en respuesta al dictamen provisional de la CC. (20 de agosto).**

- ✓ **Ferrovial Aeropuertos, alcanza un acuerdo para la venta de Belfast City Airports Limited. (6 de septiembre).**

  Ferrovial Aeropuertos, alcanza un acuerdo para la venta de Belfast City Airports Limited a ABN Amro Global Infrastructure Fund con la participación de Faros Infrastructure Partners LLC por un precio de 132,5 M£. La operación se encuadra en la estrategia de Ferrovial de concentrar su negocio aeroportuario dentro del Reino Unido en el ámbito de BAA, gestora de diversos aeropuertos británicos.

- ✓ **BAA anuncia que ha iniciado el proceso de venta del aeropuerto de Gatwick. (17 de septiembre).**

- ✓ **BAA efectúa declaraciones en respuesta a las propuestas de la CAA sobre la revisión de precios para el próximo quinquenio en el Aeropuerto de Stansted. (9 de diciembre).**

- ✓ **BAA efectúa declaraciones en respuesta a la publicación por la CC de sus propuestas provisionales sobre soluciones para BAA. (17 de diciembre)**

- ✓ **Ferrovial informa sobre el inicio de trabajos de análisis de una eventual fusión con su filial Cintra. (19 de diciembre).**

  En relación a las informaciones aparecidas en medios de comunicación, FERROVIAL confirmó haber iniciado trabajos de análisis de una eventual fusión con su filial Cintra Concesiones de Infraestructuras, S.A. ("CINTRA").
  Estos trabajos corresponden al estudio de las opciones estratégicas en el desarrollo corporativo del grupo que procuren una mayor creación de valor para ambas sociedades y sus respectivos accionistas.
  Los Consejos de Administración de ninguna de las compañías de referencia habían adoptado acuerdos que supusieran la iniciación del proceso legalmente establecido para su fusión.

HECHOS POSTERIORES AL CIERRE

- ✓ **BAA efectúa declaraciones en respuesta a la decisión anunciada por el Gobierno Británico de proseguir con los planes para la construcción de la tercera pista en el aeropuerto de Heathrow. (15 de enero 2009).**

- ✓ **Cintra informa sobre el inicio del estudio de una posible fusión con Grupo Ferrovial, S.A. (29 de enero 2009).**

  El Consejo de Administración ha aceptado iniciar el estudio de una posible fusión de la Sociedad con Grupo Ferrovial, S.A., su accionista mayoritario, que se ha manifestado interesado en avanzar en el análisis de esta opción estratégica, sin hacer referencia, por el momento, a ninguna posible relación de canje.
  La tutela del proceso de estudio y decisión sobre la fusión ha sido encomendada a la Comisión de Operaciones Vinculadas, que se ha constituido a estos efectos como "Comisión de Fusión".
  De esta Comisión forman parte exclusivamente los Consejeros externos no dominicales, en su mayoría independientes.
  Asimismo, el Consejo de Administración ha acordado designar como asesor financiero de la sociedad en relación con el proceso a una entidad financiera, que realizará los trabajos de valoración adecuados para la emisión, en su momento y en su caso, de una "fairness opinion" sobre la ecuación de canje. En esta designación se ha tenido muy en cuenta la ausencia de conflictos de interés y en particular la inexistencia de relaciones significativas recientes de financiación o de negocio entre dicha entidad y el grupo Ferrovial.

- ✓ **Ferrovial remite información sobre el régimen de exención por plusvalías obtenidas por BAA en la venta de activos. (3 de febrero 2009).**

9

ANEXO V

PRINCIPALES ADJUDICACIONES

Construcción

- ✓ Central eléctrica sur en el aeropuerto de Málaga.
- ✓ Primer tramo de la conducción Pisao Roxo (Pixao-Ferreira) de Alqueva, Portugal.
- ✓ Nuevo acceso ferroviario de alta velocidad a Levante. Tramo Cuenca-Gabaldón.
- ✓ Obras en la depuradora de aguas residuales de Gavá-Viladecans, Barcelona.
- ✓ Autopista Roberto Sánchez Vilella, PR-66, Cánovas – Río Grande, Puerto Rico.
- ✓ 169 viviendas, garajes, trasteros y locales en Fuenlabrada, Madrid.
- ✓ 260 viviendas, locales comerciales y garajes en El Junquillo, Cáceres.
- ✓ Obras de construcción del parque empresarial de Arte Sacro y afines de Sevilla.
- ✓ Saneamiento y depuración Marismas del Odiel, (Punta Umbría, Aljaraque, El Rompido), Huelva.
- ✓ Plan de tratamiento de infraestructura, via e incidencias via ancho iberico Periodo 2009-2010 Lote D 1, Albacete.
- ✓ Edificio de transportes Prosegur en Vicalvaro, Madrid.
- ✓ Construcción de 108 viviendas en Alcorcón, Madrid.
- ✓ Rehabilitación del edificio sito en la calle Ortega y Gasset, 57 de Madrid.
- ✓ Remodelación de la Av. de Salamanca y tramo inicial de la Av. de Burgos en Valladolid.
- ✓ Plan de tratamiento de infraestructura, vía e incidencias vía ancho ibérico periodo 2009-2010. Lote F 3, Sevilla
- ✓ Ejecución de los sistemas de drenaje y elevación del subsistema de Barreiro-Moita, en Portugal.
- ✓ Construcción del nuevo Instituto de Enseñanza Secundaria en Recas, Toledo.
- ✓ Construcción de 82 viviendas en la C/ Monseñor Oscar Romero de Madrid.
- ✓ Colector interceptor del río Aller, tramo Oyanco-Cabañaquinta, en Oyanco, Asturias.
- ✓ Construcción de 77 viviendas, garajes y trasteros en Vallecas, Madrid.
- ✓ Edificio en la avda. Juan XXIII 76-78 de Málaga.
- ✓ Construcción de 20 viviendas, 47 garajes y 20 trasteros en calle Cervantes de Madrid.
- ✓ Obras de colegio público infantil y primaria en Torre Pacheco, Murcia.
- ✓ Potenciación del tratamiento de aguas para mejorar su recuperación, C.I. de Petróleos del Norte, S.A. Muskiz, Vizcaya.
- ✓ Obras en la planta depuradora de aguas residuales para Smurfit Kappa España, en Mengibar, Jaén.
- ✓ Estación radar secundario en el aeropuerto de Fuerteventura.
- ✓ Construcción de un colegio público de educación infantil y primaria, en La Tejera de Ceutí, Murcia.
- ✓ Mejoras en la cubierta del edificio terminal, Aeropuerto de Tenerife Norte, en Tenerife.
- ✓ Construcción de 21 viviendas en Getafe, Madrid.
- ✓ Sustitución de la red de abastecimiento y repavimentación del polígono industrial Las Casas de Soria.
- ✓ Obras en la balsa de estériles en el complejo minero de Sotiel Coronada en Calañas, Huelva.
- ✓ Obras del centro para colectivos de usos múltiples en Jumilla, Murcia.
- ✓ Tratamiento terciario de la EDAR de Alcantarilla, Murcia.
- ✓ Refuerzo de bloques en el dique del Puerto de Llanes, Asturias.
- ✓ Obras en el centro de control de Cuenca de la Esclusa 42 del canal de Castilla en Valladolid.

Infraestructuras

- ✓ Servicio de gestión del aparcamiento del aeropuerto de Las Palmas.
- ✓ Regulación aparcamiento (O.R.A) mediante expendedores de tickets en Sagunto, Valencia.
- ✓ Regulación del estacionamiento de vehículos bajo control horario en varias vías del municipio de Alcocebre, Castellón.

Servicios

- ✓ Servicios de limpieza y recogida de residuos municipales en la Zona Oeste de Barcelona.
- ✓ Servicios de Limpieza de Estaciones del Metro de Madrid.
- ✓ Servicio de mantenimiento integral del Parque Juan Carlos I y zonas anexas, en Madrid.
- ✓ Limpieza viaria, recogida de residuos y jardinería en San Martín de Valdeiglesias, Madrid.
- ✓ Servicios varios de limpieza en Sant Feliu de Guíxols, Gerona.
- ✓ Limpieza de las dependencias de la Administración Pública de La Comunidad Autónoma de Murcia.
- ✓ Conservación y Mantenimiento de Jardines de los Distritos de Bilbao.
- ✓ Servicios públicos de recogida de residuos y limpieza viaria en Moncofa, Castellón.
- ✓ Limpieza de vehículos y dependencias de TITSA, Transportes Urbanos de Tenerife.
- ✓ Gestión del servicio integral de limpieza en el municipio de Velilla de San Antonio, Madrid.
- ✓ Gestión de Residuos y Limpieza, Mercabilbao.
- ✓ Evaluación Centros Públicos de Enseñanza de Castilla-La Mancha.
- ✓ Suministro e instalación de señalización en el aeropuerto de Málaga.
- ✓ Servicios varios de limpieza y mantenimiento para el Ayuntamiento de Binéfar, Huesca.
- ✓ Obras de conexión de red de RPRSU en varios puntos de Barcelona.
- ✓ Recuperación paisajista en Irunmineta (Otxarkoaga), Bilbao.
- ✓ Servicio de limpieza de las dependencias del CSIC, Ministerio de Ciencia e Innovación.

DEPARTAMENTO DE RELACIÓN CON INVERSORES

Dirección: Príncipe de Vergara 135 - 28002 Madrid

Teléfono: +34 91 586 28 26
+34 91 586 27 60
+34 91 586 27 81

Fax: +34 91 586 26 89

e-mail: ir@ferrovial.es

web: http://www.ferrovial.com