

**INFORME DE GESTIÓN AÑO 2007**

## **1. HECHOS MÁS SIGNIFICATIVOS DEL AÑO**

Se presentan a continuación los hechos más significativos que han tenido lugar en relación con las actividades de Ferrovial Infraestructuras durante el ejercicio 2007, incluyendo, además, aquellos ocurridos con posterioridad al cierre del año.

### **Autopistas y Aparcamientos:**

#### **NUEVOS PROYECTOS:**

- Adjudicación Provisional (5 de febrero) y firma del Contrato de Concesión (31 de mayo) de la autopista Central Greece Motorway -E65-, en Grecia.
- Firma del Contrato de Concesión de la autopista M-3 en Irlanda (7 de marzo).
- Formalización del Contrato de Concesión para la construcción y operación de los segmentos 5&6 de la autopista SH-130 en Texas, Estados Unidos (26 de marzo).
- Elección como "Propuesta más Favorable" (28 de febrero) y posterior decisión de la Comisión de Transportes del Estado de Texas (23 de agosto) de cancelar el concurso para la construcción y explotación de la autopista SH- 121 en Texas, Estados Unidos.
- Transmisión de la participación en Euroscut Açores de Ferrovial Infraestructuras a Cintra (24 de octubre).
- 13.782 nuevas plazas en la actividad de aparcamientos (+5,4%).

#### **APERTURAS:**

- Inauguración del peaje electrónico en la autopista Indiana Toll Road (25 de junio).
- Finalización de las obras del tramo de autopista de la M-50 lo que permitió el cobro del 100% de la tarifa (26 de junio) en la Autopista Madrid-Sur (Radial 4).
- Apertura de la ampliación de carriles en la 407-ETR (19 de septiembre) y nuevo récord de tráfico diario (5 de octubre).
- Inicio de período de concesión (19 de diciembre) y transferencia del tramo operativo de la autopista Ionian Roads (10 de enero de 2008).

#### **FINANCIACIONES:**

- Refinanciación de la autopista Ausol (marzo).
- Refinanciación de la autopista 407 ETR (2 de octubre).

## NOMBRAMIENTOS:

- Cambios organizativos (9 de Mayo)

El Consejo de Administración aceptó la dimisión presentada, por voluntad propia, por D. Juan Béjar Ochoa como Consejero y Vicepresidente Segundo Ejecutivo de la Sociedad. D. Enrique Díaz-Rato Revuelta seguirá al frente de la Sociedad como primer ejecutivo de la misma, en su condición de Consejero-Delegado.

## OTROS:

- Incremento de tarifas e inicio del programa de fidelización de vehículos ligeros de la autopista 407-ETR, Canadá (1 de febrero 2007).
- Aumento de tarifas para vehículos pesados en la autopista Indiana Toll Road (1 de abril).
- Anulación de la adjudicación provisional del concurso para la concesión del diseño, construcción y explotación de la autopista Cremona-Mantua, en Italia (9 de julio).
- Transformación en peaje explícito de las autopistas Portuguesas.

## **Aeropuertos:**

*2007 integra 12 meses de las cuentas de BAA frente a 6 meses en 2006*

### Cuenta de resultados

	<b>Dec-07</b>
Ventas	3.822,4
Resultado Bruto de Explotación	1.542,7
Margen bruto	40,4%
Resultado Explotación	827,4
Margen explotación	21,6%

Los resultados incluyen:

73 millones de libras como provisión para gastos de reestructuración. 40 millones de libras como gastos de apertura de la T5 (Diciembre 2006: 9 millones de libras) y 66 millones de libras de depreciación acelerada de las Terminales 1 y 2 (2006: 12 millones de libras). Se incluye una provisión de 56,3 millones de euros, relacionada con los equity swaps contratados para la cobertura de planes sobre opciones.

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

### Millones de euros

	Ventas	RBE
Heathrow	1.806,8	813,1
Gatwick	596,3	222,0
Stansted	351,9	166,4
Escocia	310,7	151,0
Southampton	35,0	12,3
Heathrow express	198,8	53,4
<b>Reino Unido</b>	<b>3.299,5</b>	<b>1.418,2</b>
Nápoles	58,6	18,1
Budapest	95,3	26,3
<b>Total Aeropuertos</b>	<b>3.453,4</b>	<b>1.462,6</b>
WDF	609,7	56,4
Otros y ajustes	-240,7	23,7
<b>Total BAA</b>	<b>3.822,4</b>	<b>1.542,7</b>

### Estacionalidad de Ventas y Margen explotación

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.

	T1 07	T2 07	T3 07	T4 07
Ventas	845,1	1.014,3	1.074,2	888,8
RBE	313,3	454,4	494,9	280,1
Margen RBE	37,1%	44,8%	46,1%	31,5%

### Evolución del Tráfico

En 2007 el número de pasajeros en Reino Unido ascendió a 150,0 millones, lo que representa un incremento del +1,6% respecto al mismo periodo del año anterior.

Millones de pasajeros por aeropuerto	Dec-07	Var (%)
Heathrow	67,9	0,8
Gatwick	35,2	3,2
Stansted	23,8	0,3
Glasgow	8,7	-1,1
Edinburgh	9,0	5,0
Aberdeen	3,4	7,9
Southampton	2,0	2,8
<b>Total Reino Unido</b>	<b>150,0</b>	<b>1,6</b>
Nápoles	5,7	13,3
<b>Total BAA</b>	<b>155,7</b>	<b>2,0</b>

### Venta de la participación en el aeropuerto de Budapest

El 9 de mayo BAA alcanzó un acuerdo para vender su participación en el Aeropuerto de Budapest por 1.309 millones de libras. Éste había sido adquirido en diciembre de 2005 por el mismo importe 1.309 millones de libras (1.255 millones de libras en efectivo más 54 millones de libras de deuda asumida).

La forma de pago se desglosa en 1.020 ML en efectivo y 289 ML en pagarés con vencimiento 2011. De estos pagarés 222 ML fueron descontados en el mismo momento de la venta.

## Venta de la participación en aeropuertos australianos

El 8 de noviembre BAA anunció la venta de todos los intereses del Grupo en seis aeropuertos australianos a una entidad propiedad de la australiana Hastings Fund Management Limited por un importe de 775 millones de dólares australianos (495 millones de euros). BAA contaba con participaciones del 19,8% en los aeropuertos de Melbourne y Launceston, del 15% en el de Perth y del 10% en tres aeropuertos de Northern Territory.

La venta responde la estrategia de BAA de desprenderse de activos no estratégicos localizados fuera del Reino Unido. Conforme a los acuerdos de financiación de ADI, el consorcio propietario de BAA, el importe de la venta se destinó al reembolso de deuda.

## Evolución de la Deuda

La deuda a 31/12/2007 ascendía a 17.808 millones de euros (13.097 millones de libras) frente a 19.914 millones de euros a 31/12/2006 (13.420 millones de libras).

Una parte importante de la variación de la deuda en euros tiene su origen en la evolución del tipo de cambio libra/euro, por la apreciación del euro. (1 libra = 0,7385 euros en dic.07 frente a un cambio de 0,6739 euros en dic.06).

La variación en libras es la siguiente:

Variación Deuda Bruta	£ Mn
Deuda bruta a 31 de diciembre de 2006	13.515
Amortizaciones de deuda	-1.679
Disposiciones de crédito - Senior Capex	780
Disposiciones de crédito	200
Capitalización de intereses de PIK y Toggle	146
JV clasificadas como mantenidas para la venta	-208
Valoración a mercado	148
Intereses devengados	292
Otros	43
<b>Deuda bruta a 31 de diciembre de 2007</b>	<b>13.237</b>
Tesorería	140
<b>Deuda Neta</b>	<b>13.097</b>

## Evolución de la deuda de adquisición

	Inicial	2007	Vencimiento	Coste / Step up
Senior facility	4.720	3.302	Apr-11	Inicial: libor+100 pb Octubre 07: Libor+200pb, Step up: Enero08, 12.5pb, Julio 08 15pb, Enero 09 20pb, Julio 09 20pb
Subordinated facility	2.000	1.947	Apr-11	Libor+400pb Step up: 75pb si ratio de senior < BB-
PIK	385	456	10 años	13% hasta 2010 Step up: +100pb anual hasta máximo 16% en 2015
Toggle note	600	657	perpetua	Libor + 690 pb Step up: +100pb anual a partir del año 20 de vigencia

**Senior bond bridging facility.** Corresponde a deuda senior adicional contratada en febrero de 2007 para hacer frente a la amortización de un bono de BAA que vencía en dicha fecha por importe de 200 millones de libras (272 millones de euros). Dicha deuda tiene las mismas condiciones de vencimiento que la deuda senior y un tipo de interés que se fija con referencia al LIBOR más un margen fijado inicialmente en 75 p.b. incrementándose a 90 p.b. en diciembre de 2007 y a 100 p.b. en febrero de 2008.

**Senior capex facility y revolving facility.** En paralelo con la contratación de la deuda senior la sociedad contrató dos tramos adicionales de hasta un importe de 2.250 millones de libras para asegurar la financiación de inversiones futuras y necesidades operativas de caja, de los cuales había dispuesto a 31 de diciembre de 2007 un importe de 980 millones de libras

(1.332 millones de euros). Dicha deuda tiene las mismas condiciones de vencimiento y plazo que la senior acquisition facility.

### **Deuda Ferrovia Infraestructuras S.A.**

Con el objeto de financiar el desembolso de Capital a realizar para la adquisición de BAA, Ferrovia Infraestructuras contrató en junio de 2006 una línea de crédito con un importe máximo de 1.850 millones de libras y vencimiento a 8 años. La cantidad dispuesta en 2006 fue de 1.637 millones de libras.

El préstamo está sujeto a un tipo de interés variable sobre Libor, con el siguiente calendario:

Años	Años	Años	Años
1 y 2	3 y 4	5 y 6	7 y 8
65 pb	80 pb	95 pb	110 pb

También existen obligaciones de cancelación anticipada:

- 200 millones de libras antes del año 3
- 540 millones de libras antes del año 5

A 31 de diciembre de 2007 el saldo era de 2.029 millones de euros. Durante 2007 se ha cancelado deuda por valor 250 millones de libras (340 millones de euros) y 106 millones de euros motivados por la venta de la participación en el aeropuerto de Sidney.

### **Venta de la participación en el aeropuerto de Sidney**

Ferrovia Infraestructuras alcanzó el 29 de marzo de 2006 un acuerdo con Macquarie Airports (MAp) en virtud del cual ambas partes se concedían opciones condicionadas de compra y venta sobre la participación que Ferrovia Aeropuertos, S.A. ostentaba en el aeropuerto de Sidney.

En marzo de 2007 MAp ejerció la opción de compra sobre dicha participación (20,9%), en el Aeropuerto de Sidney por el precio de 1.009 Millones de dólares australianos (alrededor de 607 millones de euros) deducidas las distribuciones realizadas después del 29 de marzo de 2006, por lo que el importe percibido por Ferrovia ascendió a 919 millones de dólares australianos (546 millones de euros). La plusvalía generada en la operación ascendió a 474,8 millones de euros.

## **EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LOS NEGOCIOS**

### **Variables macroeconómicas**

El año 2007 ha sido un año marcado por la crisis de los mercados financieros a partir del verano, fecha en la que estalló la crisis de las hipotecas "subprime" en Estados Unidos. Tras este año convulso, el 2008 se presenta incierto por las expectativas de desaceleración del PIB a nivel mundial, la posible bajada de tipos de interés pero con riesgo de aumento de los spread ante la crisis de liquidez actual en los mercados financieros, y la incertidumbre sobre la evolución de las principales divisas.

### **Principales retos para Ferrovia Infraestructuras en 2008**

Para Ferrovia Infraestructuras el 2008 va a ser un año profundamente marcado por los hitos que se tienen que producir en BAA a lo largo del ejercicio, entre los que destacan la aprobación definitiva de las tarifas por el Regulador británico de aeropuertos, la CAA ("Civil Aviation Authority"), que se espera para marzo de 2008; la decisión a finales de 2008 de la

Comisión de la Competencia de Reino Unido, la CC ("Competition Commission") sobre la posición de mercado de BAA; y, por último, el proceso de refinanciación de la deuda.

Respecto a este último hito, aunque el vencimiento de la deuda de adquisición está previsto en 2011, una vez que se conozcan las tarifas definitivas, resulta clave cerrar la refinanciación para centrarse en la gestión eficiente del proyecto de BAA y continuar con la senda de crecimiento en el Grupo.

### **Evolución por Áreas de Negocio de Ferrovial Infraestructuras**

En el negocio de Autopistas, los posibles menores crecimientos de tráfico en 2008, motivados por la desaceleración de la economía, se pueden ver en algunos casos parcial o totalmente compensados por las subidas de tarifas, tanto por el efecto de la inflación, como porque los activos más significativos de Cintra cuentan con esquemas tarifarios que permiten incrementos de precios superiores a la inflación, lo que redundará, previsiblemente, en crecimientos significativos de sus ingresos. De este modo, la autopista Chicago Skyway anunció nuevas tarifas para vehículos ligeros, que se han empezado a aplicar desde el 1 de enero de 2008, y que han supuesto un incremento del 20% respecto a las anteriores. La autopista 407 ETR anunció nuevas tarifas a aplicar desde el 1 de Febrero. La entrada en vigor de las nuevas tarifas supone 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 es del 7,1%.

Dada la situación económica actual, se estima que los Estados sigan aumentando la licitación de proyectos de infraestructuras con financiación privada para evitar el impacto en el déficit. Destaca el "pipeline" de Estados Unidos. Adicionalmente, se espera que se produzca un incremento de licitación en mercados emergentes como México, Brasil y la India que, si bien no han sido hasta ahora parte de nuestros mercados potenciales, parece que están desarrollando los mecanismos necesarios para ser incluidos en nuestra lista de mercados de interés.

No obstante y a diferencia de los que venía ocurriendo en ejercicio pasados, va a resultar más difícil levantar financiación para estos proyectos, debido a la situación actual de los mercados financieros internacionales.

En cuanto al negocio aeroportuario, la International Air Transport Association (IATA) prevé que el tráfico de pasajeros aumente un 4% en 2008 a escala mundial frente al 5,9% de 2007; a excepción de Asia, cuyo tráfico seguirá creciendo robustamente. Un hecho muy importante que puede afectar al tráfico de viajeros es el acuerdo de "Open Skies" entre la U.E. y los Estados Unidos, que entrará en vigor en marzo de 2008 y que incrementará la competencia en los vuelos transoceánicos, ya que permitirá la entrada en este nicho de mercado de nuevas aerolíneas, incluidas las de bajo coste.

El objetivo de Ferrovial es, una vez que se hayan aclarado todas las incógnitas y se acaben las incertidumbres existentes sobre temas clave como regulación tarifaria, refinanciación y competencia, poner en marcha el plan de negocio de cada uno de los aeropuertos, centrándose en la gestión de los activos para obtener la rentabilidad esperada.

Por último, como breve referencia al sector inmobiliario en Polonia, señalar que en Europa del Este se espera hasta 2010 un crecimiento medio de la vivienda del 6% anual. En Polonia, en los últimos años se ha experimentado un aumento medio del precio de la vivienda superior al 12% anual. No obstante, actualmente, se considera que los precios en algunas ciudades han tocado techo y que éstos crecerán al ritmo que lo hagan los salarios (en torno al 8-10%). Se estima que las viviendas de precios bajos y más pequeñas serán las de mejor salida.

En este contexto, Ferrovial seguirá creciendo de manera significativa a lo largo del ejercicio.

## ACTIVIDADES TECNOLOGICAS

Ferrovial Infraestructuras considera la innovación en sistemas de información como un aspecto clave para mantener el liderazgo dentro de los sectores de autopistas, aparcamientos y aeropuertos, en un momento de cambio en el que la aparición de nuevas iniciativas tecnológicas puede modificar, a medio plazo, el escenario de explotación de los actuales negocios, además de constituir un factor de éxito en nuevas licitaciones en las que el componente tecnológico va a ser cada vez más relevante.

## INFORMACION BURSÁTIL, AUTOCARTERA Y ACCIONISTAS PRINCIPALES

Las principales bolsas internacionales cerraron el año 2007 con importantes ganancias, con las excepciones de Milán y Tokio, que terminaron el ejercicio en números rojos. La subida más destacada fue la de la bolsa alemana, que acabó el año con una revalorización del 22,3%, gracias a la aceleración del crecimiento de su actividad económica.

En España, el índice selectivo Ibex-35 terminó el ejercicio en los 15.182 puntos, lo que representa una revalorización del 7,3%, encadenando así su quinto año consecutivo de ganancias. Sin embargo, las ganancias de la bolsa española no han tenido un reflejo similar en todas las compañías. Las subidas han estado lideradas por los sectores de telecomunicación, energía y, en menor medida, financiero. En el lado opuesto están los sectores de construcción y cíclicos, cuyo peor comportamiento anticipa una desaceleración paulatina de la actividad económica en España.

Adicionalmente, la evolución de la bolsa a lo largo del ejercicio ha tenido dos momentos muy diferenciados. Así, durante la primera mitad del año, las buenas perspectivas económicas unido al aumento de operaciones corporativas ayudaban al selectivo Ibex-35 a marcar nuevos máximos históricos. Sin embargo, la incertidumbre en los mercados financieros provocadas por la crisis hipotecaria en Estados Unidos hacía que la segunda mitad del año tuviese un peor comportamiento.

En este contexto de volatilidad, Cintra cerró el ejercicio 2007 en 10,33€ por acción, con un descenso, incluyendo la ampliación de capital liberada de una acción nueva por cada 20 acciones antiguas, del 14,6%. El precio máximo anual fue de 14,3 euros (equivalente a 13,6 euros/ acción después de la emisión liberada), mientras que el mínimo se situó en los 10,05 euros. A lo largo del año se ha negociado un total de 633,6 millones de acciones, lo que representa una media diaria de 30,2 millones de euros. La capitalización bursátil al final del año era de 5.593 millones de euros.

Desde su salida a bolsa el 27 de octubre de 2004, la cotización se ha revalorizado un 38,2%.

### Evolución anual desde OPV:

	2007	2006	2005	2004 <sup>(*)</sup>	2004 <sup>(*)</sup> - 2007
Cintra	-14,6% <sup>(**)</sup>	36,5% <sup>(**)</sup>	20,9%	-1,9%	38,2%
Ibex 35	7,3%	31,8%	18,2%	8,9%	82,1%

(\*) Desde la salida a bolsa de Cintra realizada el 27 Octubre 2004

(\*\*) Incluyendo ampliaciones de capital liberadas



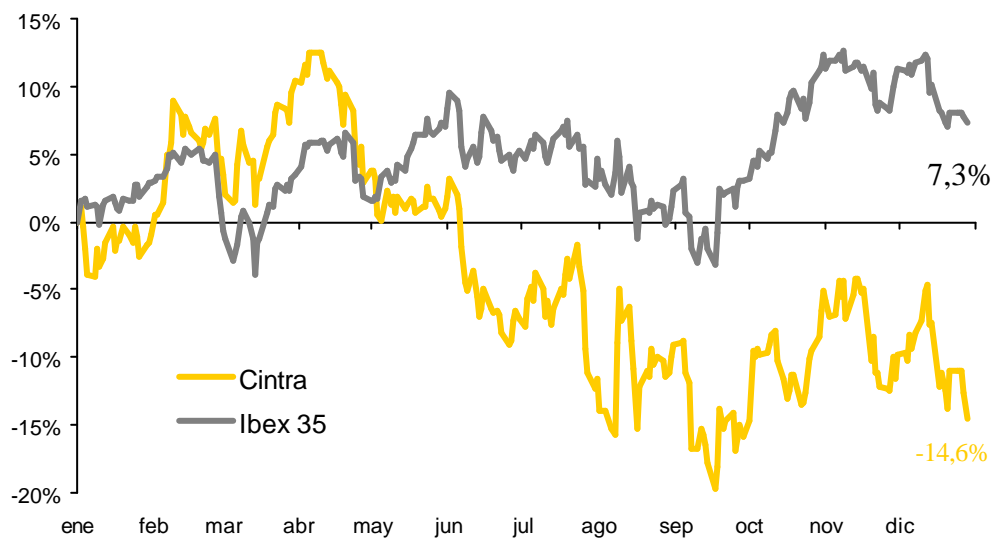
## Evolución mensual enero 2007 – diciembre 2007

### Evolución mensual enero 2007 - diciembre 2007 (\*)

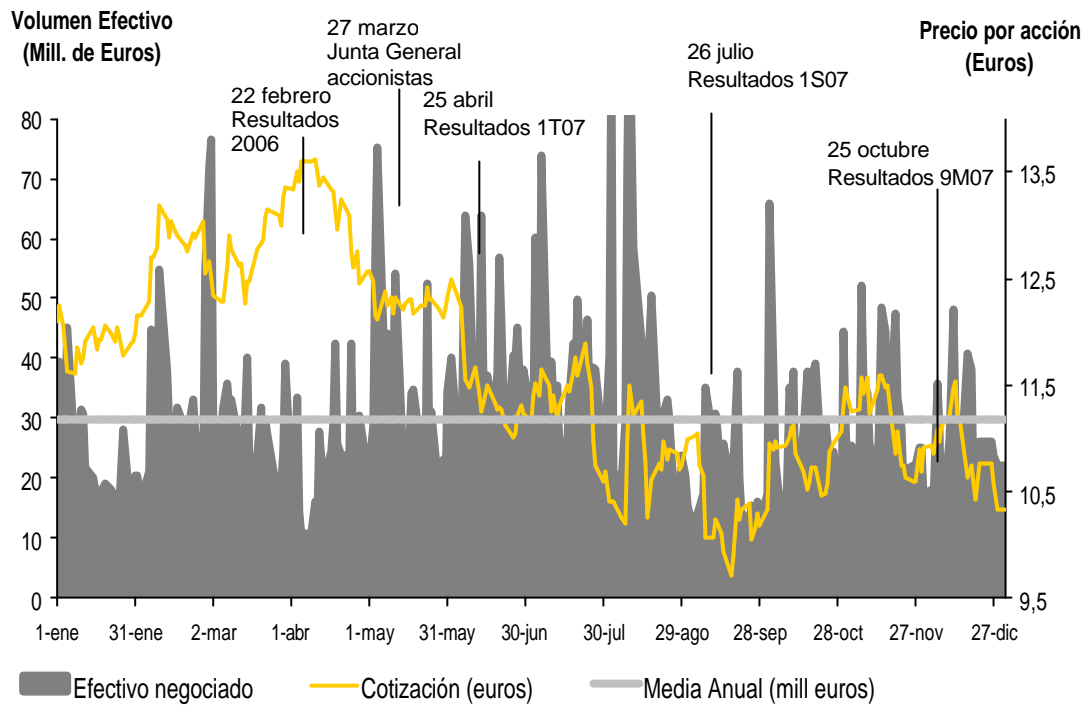
	Último	Máximo	Mínimo	Nº acciones	Media diaria Nº acciones
Enero	12,58	12,94	12,07	40.980.405	1.862.746
Febrero	13,30	13,86	12,60	47.851.184	2.392.559
Marzo	14,02	14,11	12,55	48.699.527	2.213.615
Abril	13,19	14,30	12,92	33.081.022	1.741.106
Mayo	12,93	13,41	12,55	58.055.382	2.638.881
Junio	11,80	13,14	11,34	69.761.485	3.321.975
Julio	11,23	12,50	11,07	65.464.266	2.975.648
Agosto	11,54	12,12	10,51	74.208.857	3.226.472
Septiembre	10,68	11,67	10,05	37.528.709	1.876.435
Octubre	12,06	12,06	10,66	58.991.883	2.564.864
Noviembre	10,91	12,18	10,46	57.405.534	2.609.342
Diciembre	10,33	11,65	10,28	41.614.470	2.447.910

(\*) Fuente Bolsas de Madrid. No tiene en cuenta la ampliación de capital liberada realizada el 6 de noviembre 2007.

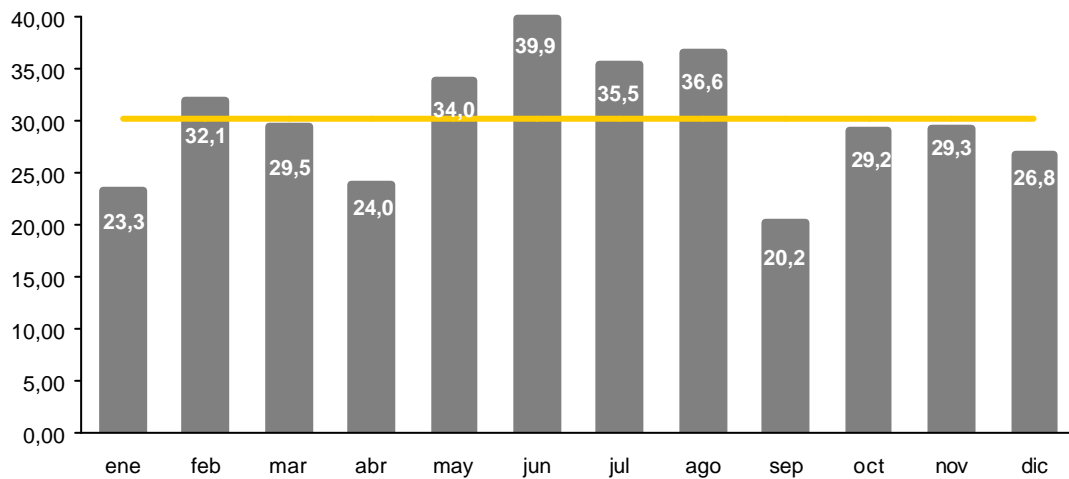
## Evolución de Cintra e Ibex-35 en 2007



## Evolución de volumen de contratación y precio en 2007



## Efectivo (en millones de euros) - media diaria



Fuente: Bolsa de Madrid

## Datos bursátiles (en euros)

Datos bursátiles	2007	2006	2005	2004
Cierre (*)	10,33	12,70	9,77	8,08
Cierre ajustado (**)	10,33	12,10	8,86	7,39
Máximo (*)	14,30	13,44	11,72	8,24
Máximo ajustado (**)	13,61	12,68	10,56	7,39
Mínimo (*)	10,05	9,26	8,04	7,41
Mínimo ajustado (**)	9,71	8,48	7,33	6,76
Medio ponderado (*)	12,06	10,97	9,40	7,98
Medio ponderado ajustado (**)	11,57	10,56	8,53	7,06
Efectivo negociado año (mill. de euros)	7.644	5.639	4.915	2.585
Nº acciones negociadas (miles/año)	633.643	489.070	522.697	324.031
Volumen medio diario (efectivo Mill.€)	30,21	22,20	19,20	60,11
Rotación del capital	117,0%	94,8%	106,4%	66,0%
Capitalización (mil. de euros)	5.593	6.549	4.798	3.968
Nº acciones Capital Social (miles)	541.456	515.672	491.116	491.116
Valor Nominal Acción (euros)	0,20	0,20	0,20	0,20
Dividendo bruto por acción (euros)	0,097	0,076	0,060	
Rentabilidad Bursátil	-14,6% (**)	36,5% (**)	20,92%	-1,94%

(\*) Fuente: Bolsas y Mercados Españoles

(\*\*) Precio ajustado con las ampliaciones de capital liberadas. Fuente: Bloomberg

## Códigos Bursátiles

Bloomberg: CIN SM

Reuters: CCIT.MC

## Indices a los que pertenece Cintra

IBEX 35 Index

Bloomberg Europe

BE 500 Comm Servi

BBG Europe 500 S

BBG Europe Consu

BBG World Index

DJ Euro Stoxx €

DJES Indus Gd €

DJES Small € Pr

DJ Stoxx 600 € Pr

DJ Stoxx Small 200 €

FTSEurofirst 300

## Dividendos

La política de dividendos trata de conciliar las necesidades de la compañía, en situación de permanente crecimiento con oportunidades de inversión que debe acometer, y las de una adecuada política de remuneración al accionista.

## **Autocartera**

A fecha 31 de diciembre de 2007, Ferrovial Infraestructuras no tenía acciones en autocartera

## **Accionariado**

El principal accionista de Ferrovial Infraestructuras es a fecha 31 de diciembre de 2007 Grupo Ferrovial S.A., con un porcentaje de 99,99 %.

## **PRINCIPALES RIESGOS E INCERTIDUMBRES A LOS QUE LA EMPRESA SE ENFRENTA**

Las actividades de Ferrovial Infraestructuras se desarrollan en diversos países, con diferentes entornos socioeconómicos y marcos reguladores. En este contexto existen riesgos de diversa naturaleza consustanciales a los negocios y sectores en los que la compañía opera.

Con carácter general, Ferrovial Infraestructuras considera relevantes aquellos riesgos que pueden comprometer la rentabilidad económica de su actividad, la solvencia financiera de la sociedad implicada o el Grupo, la reputación corporativa y la integridad de sus empleados. En particular, los riesgos más significativos son:

- Riesgos relacionados con el nivel de calidad en la prestación de servicios a clientes y usuarios, así como con los retrasos y deficiencias en la ejecución de obras.
- Riesgos medioambientales de diversa naturaleza, incluidos aquéllos riesgos de contaminación y daños ambientales vinculados al nuevo régimen europeo de responsabilidad (Directiva 2004/35/CE).
- Riesgos regulatorios.
- Riesgos de índole sociopolítica (riesgo país)
- Riesgos de carácter financiero.
- Riesgo de daños físicos a las infraestructuras gestionadas por Ferrovial (incluidos los riesgos naturales y aquéllos vinculados a la seguridad)
- Riesgo de generación de daños a terceros, durante la prestación de servicios o la ejecución de obras.
- Riesgos que afectan a la seguridad y salud de los trabajadores.

La Sociedad cuenta con sistemas de control y supervisión basados en estándares internacionales (IRM, AIMC, ALARM. 2002), que se han concebido para la efectiva identificación, medición, evaluación y priorización de los riesgos bajo la perspectiva de su gestión integral, y cuyo alcance afecta a todas las áreas de actividad de Ferrovial Infraestructuras y a todos los ámbitos corporativos. Estos sistemas, cuyo funcionamiento se detalla en el Informe Anual de Gobierno Corporativo, generan información suficiente y fiable para que las distintas unidades y órganos implicados tomen decisiones sobre el control y gestión más eficiente de tales riesgos, incluyendo su eliminación o minimización, la retención en condiciones controladas y la transferencia económica de los mismos al mercado de seguros.

## **HECHOS POSTERIORES AL CIERRE:**

- Incremento de tarifas en la autopista Chicago Skyway (1 enero 2008)
- Refinanciación de toda la deuda con vencimiento en 2008 en la autopista 407-ETR en Canadá (enero de 2008)
- Entrada en vigor de las nuevas tarifas en la autopista 407-ETR en Canadá (1 de febrero de 2008)
- BAA: En marzo de 2008, el regulador británico de aeropuertos, CAA (“Civil Aviation Authority”), aprobó el plan de desarrollo para el período 2008 – 2013, presentado por la sociedad en cuanto al ajuste de las tarifas y para el desarrollo del proyecto económico.