

2008



Ferrovial Infraestructuras, S.A
**Informe de gestión correspondiente
al ejercicio 2008**

Consejo de Administración

31 de marzo de 2009

INFORME DE GESTION 2008

I. EVOLUCIÓN DE LOS NEGOCIOS EN EL EJERCICIO 2008

La evolución de los negocios de Ferrovial Infraestructuras se detalla a continuación por cada uno de los segmentos de negocios existentes:

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 pública 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 tráfico, principalmente en la segunda parte del año.

BAA (información reportada por BAA)

	cic-08	Ppto-08	Var (%)
Tráfico (1)	123,4	127,7	-3,4
Ventas (2)	2.590	2.684	-3,5
RBE (2)	1.096	1.066	2,8

(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	1.494	1.618	-7,7

FGP TOPCO en libras y con perímetro homogéneo

(excluyendo WDF, APP, Budapest y Australia)

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

Profoma/Libras	dic-08	dic-07	Var (%)
Ventas	2567,3	2228,9	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).

Los costes de explotación aumentan un 16%, principalmente en LHR y LGW.

Profoma/Libras	dic-08	dic-07	Var (%)
Costes operativos	1.499,9	1.289,0	16,4

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.

<i>Millones de pasajeros por aeropuerto</i>	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%	

SEGMENTO DE AUTOPISTAS

	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 tráfico**, 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 tráfico 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 tráfico, 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. (%)	VENTAS	dic-08	dic-07	Var. (%)
407 ETR (Mill. Vehículos Km. Recorridos)	2.253	2.253	0,0%	407 ETR	349,4	353,7	-1,2%
Chicago Skyway	44.721	49.535	-9,7%	Chicago Skyway	43,0	39,2	9,7%
Indiana Toll Road	28.904	31.431	-8,0%	Indiana Toll Road	53,0	54,9	-3,6%
Ausol I	19.586	21.482	-8,8%	Ausol	63,0	66,0	-4,6%
Ausol II	19.294	21.170	-8,9%	Autema	47,5	43,9	8,1%
Autema	23.497	23.875	-1,6%	Radial 4	24,2	25,0	-3,3%
Radial 4	10.613	11.580	-8,4%	Ocaña-La Roda	19,0	18,0	5,3%
Ocaña-La Roda	4.935	4.802	2,8%	M-45	13,1	12,5	4,4%
M-45	63.551	77.690	-18,2%	Autopistas Chilenas	178,6	167,6	6,6%
Santiago-Talca	72.325	68.272	5,9%	M4-M6	24,8	23,5	5,6%
Talca-Chillán	44.361	43.121	2,9%	Euroscut Algarve	36,1	35,3	2,4%
Chillán-Collipull	26.507	25.547	3,8%	Euroscut Norte Litoral	36,7	35,2	4,1%
Collipull-Temuco	30.423	29.133	4,4%	Ionian Roads	19,1		
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%				

RBE	dic-08	dic-07	Var. (%)	Margen RBE Ventas	dic-08	dic-07	Var. (%)
407 ETR	263,1	276,4	-4,8%	407 ETR	75,3%	78,2%	-2,9%
Chicago Skyway	35,6	30,7	16,0%	Chicago Skyway	82,9%	78,4%	4,5%
Indiana Toll Road	39,9	40,5	-1,4%	Indiana Toll Road	75,3%	73,6%	1,7%
Ausol	50,9	59,1	-14,0%	Ausol	80,8%	88,7%	-8,9%
Autema	37,6	34,5	9,2%	Autema	79,3%	78,5%	0,8%
Radial 4	12,3	14,2	-13,6%	Radial 4	50,7%	56,8%	-6,0%
Ocaña-La Roda	9,3	8,7	6,6%	Ocaña-La Roda	48,9%	48,3%	0,6%
M-45	12,2	11,7	4,5%	M-45	93,3%	93,1%	0,2%
Autopistas Chilenas	121,4	116,5	4,2%	Autopistas Chilenas	68,0%	68,5%	-1,6%
M4-M6	17,6	16,8	4,8%	M4-M6	70,9%	71,5%	-0,6%
Euroscut Algarve	31,4	31,3	0,4%	Euroscut Algarve	87,0%	88,7%	-1,7%
Euroscut Norte Litoral	30,1	28,5	5,5%	Euroscut Norte Litoral	82,0%	80,9%	1,1%
Ionian Roads	12,4			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 varía 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

5. 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.

6. 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 negociando 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.

SEGMENTO DE 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.

El resultado de dicho segmento aparece incluido como proveniente de operaciones discontinuadas en las cuentas anuales

II. EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LOS NEGOCIOS

1. Variables macroeconómicas

El año 2008 se ha caracterizado por la crisis económica a nivel mundial, especialmente acusada en el último trimestre del año. Las perspectivas de evolución de la situación económica a lo largo del ejercicio 2009, vienen marcadas tanto por las expectativas de recesión como por la incertidumbre. Dicha incertidumbre se produce no sólo respecto a la profundidad de dicha recesión, sino también, con respecto a la evolución general de los mercados financieros.

2. Principales retos para Ferrovial en 2009

Para Ferrovial el 2009 va a ser un año marcado por la decisión que se ha tomado en este ejercicio la CC ("Competition Commission") del Reino Unido sobre la posición de mercado de BAA y en función de esa decisión, la necesidad de llevar a cabo las desinversiones exigidas. Adicionalmente, durante el próximo año, la CAA (Civil Aviation Authority) fijará las tarifas aeronáuticas de Stansted para el próximo quinquenio y el Departamento de Transportes del Reino Unido emitirá un dictamen sobre la estrategia a seguir en el marco regulatorio de los aeropuertos británicos en otoño de 2009, que podría introducir cambios significativos en la normativa aplicable a éstos.

Igualmente, el ejercicio 2009 estará marcado por la evolución de los procesos de desinversiones que actualmente se están gestionando tanto para el negocio de Aparcamientos como para las Autopistas Chilenas y el aeropuerto de Gatwick.

3. Evolución por Áreas de Negocio de Ferrovial

En cuanto al negocio **Aeroportuario**, la International Air Transport Association (IATA) prevé un sombrío panorama para 2009 debido a la disminución de la demanda de pasajeros, de vuelos y de transporte de mercancías. Esta organización ha reducido sus previsiones, y pronostica una disminución del tráfico de pasajeros del 3,0% y del volumen de carga hasta el 5,0% para 2009. Se prevé que se va a producir un descenso de la demanda en casi todas las regiones destacando, principalmente, el descenso que se va a producir en Norte América y Latino América.

Se espera que algunas compañías aéreas puedan tener problemas financieros y que la mayoría no vuelvan a la senda de los beneficios hasta 2010, especialmente en el caso de las compañías estadounidenses. También se estima que las aerolíneas lleven a cabo una reducción de su capacidad de flota y rutas para adaptarse a esta nueva realidad durante 2009. No obstante, se espera que la ruta EEUU-Europa continúe creciendo, a pesar de la crisis del sector, gracias a la consolidación del acuerdo de "Open Skies", beneficiándose de esta circunstancia Heathrow, propiedad de BAA, receptor de la mayor parte de este tipo de vuelos dada su naturaleza de aeropuerto de tránsito.

Estas expectativas están en línea con la evolución que ha experimentado BAA en los meses de noviembre y diciembre, donde los tráficos se redujeron respecto al mes comparable en un -9,1% y un -7,2% respectivamente, y se redujeron respecto al acumulado del año -2,4% y -1,8%. La evolución de los tráficos prevista por BAA en presupuesto 2009 supone una reducción en tráficos en términos comparables del 2,7%. No obstante, se espera que dicha disminución no afecte a los ingresos aeronáuticos, que se espera que aumente aproximadamente un 10% respecto a 2008 en los tres aeropuertos regulados debido al incremento de tarifas en 2009, ni a los ingresos por ventas comerciales que se espera que se mantengan en línea con respecto al 2008 debido a la ampliación del espacio comercial por la apertura de la T5.

Para Ferrovial los retos el 2009 vendrán marcados por los dictámenes de los distintos órganos competentes y el proceso de desinversión de Gatwick, que podrían afectar al marco regulatorio y a la evolución del negocio aeroportuario como ya se ha comentado anteriormente.

En cuanto a **Autopistas**, respecto a los tráficos es previsible un menor aumento respecto a ejercicios anteriores debido a la ralentización en el crecimiento del PIB a nivel mundial previsto en 2009. En cuanto a las licitaciones, dada la situación económica actual es previsible que los Estados sigan aumentando la licitación de proyectos de financiación privada para evitar el impacto en el déficit, a pesar de que el cierre de dichos proyectos se pueda ver más ralentizado por las dificultades de financiación derivada de la actual crisis de los mercados financieros internacionales. En este sentido, destaca las preadjudicaciones de

nuevos contratos para la construcción de autopistas en 2009 (A1 en Polonia y North Tarrant Express en Estados Unidos).

III. INFORMACION RELATIVA A: MEDIO AMBIENTE, PERSONAL, INVESTIGACION Y DESARROLLO, AUTOCARTERA, ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE. PRINCIPALES RIESGOS E INCERTIDUMBRES Y GESTIÓN DEL RIESGO FINANCIERO

- Dentro de los compromisos de Ferrovial Infraestructuras en el ámbito de la responsabilidad corporativa ocupa un lugar prominente la política medioambiental que se concreta en la utilización de sistemas de gestión medioambiental y en el establecimiento de indicadores y seguidores objetivos de desempeños ambientales.
- Las políticas de Recursos Humanos son un elemento clave dentro de los compromisos de Ferrovial Infraestructuras en el ámbito de la responsabilidad corporativa. Las actividades de Recursos Humanos se orientan a garantizar el crecimiento sostenido de la organización y desarrollar el potencial de sus empleados con el fin de incrementar el nivel de competitividad de la compañía en el mercado. En el informe anual publicado por la compañía se realiza un seguimiento detallado de la evolución de las actividades de Recursos Humanos realizadas en 2008, así como de los principales indicadores vinculados con las mismas.
- La información relativa a autocartera se incorpora dentro de la nota de Patrimonio Neto (nota 16) en los Estados Financieros considerando que se formulan en paralelo a este informe de gestión.
- La información relativa a riesgos e incertidumbres se menciona en las notas correspondientes de las presentes cuentas anuales. Las actividades de Ferrovial Infraestructuras están expuestas a diferentes tipos de riesgos financieros destacando, fundamentalmente los riesgos de tipos de interés, riesgo de cambio y riesgo de mercado. Las principales políticas de coberturas están descritas en la nota 3 de la Memoria de las Cuentas Anuales Consolidadas de Ferrovial Infraestructuras.
- En cuanto a los acontecimientos posteriores al cierre:
 - Tal y como se comunicó mediante Hecho Relevante a la CNMV el día 29 de enero de 2009, el Consejo de Administración ha iniciado el estudio de una posible fusión de Grupo Ferrovial con su filial Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, 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.
 - 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.
 - Por otro lado, el aeropuerto londinense de Heathrow contará con una tercera pista, en un plazo de 10 años. El Gobierno británico ha aprobado el proyecto, que, cumpliendo unos estrictos límites medioambientales, permitirá a BAA mejorar la calidad que ofrece a sus usuarios, incrementar el número de pasajeros y mejorar la capacidad de la infraestructura.