

---

**GRUPO FERROVIAL**

**Grupo Ferrovial, S.A.**

**Informe de Gestión**

**Ejercicio 2006**

---

**Consejo de Administración**

**23 de febrero de 2007**

The logo for Ferrovial, consisting of the word "ferrovial" in a bold, lowercase, sans-serif font, set against a solid yellow rectangular background.

**GRUPO FERROVIAL, S.A.**  
**INFORME DE GESTION 2006**

**I. EVOLUCIÓN DE LOS NEGOCIOS EN EL EJERCICIO 2006**

Dado que la principal actividad de Grupo Ferrovial, S.A. es la gestión y dirección de las actividades de sociedades participadas, el presente informe de gestión, se realiza analizando la evolución consolidada de todas las actividades en la que el Grupo Ferrovial participa.

**1. PRINCIPALES MAGNITUDES**

El año 2006 ha supuesto un importante cambio de perfil para Grupo Ferrovial, principalmente, por:

- ✓ Incorporación de BAA desde el 1 de julio
- ✓ Incorporación de Indiana Toll Road (ITR) desde el 1 de julio
- ✓ Venta de la división Inmobiliaria el 28 de diciembre
- ✓ Venta de la participación en Europistas y en el Aeropuerto de Bristol
- ✓ Swissport y Webber, adquiridas durante 2005, en 2006 integran por primera vez 12 meses

Estos cambios en el perfil del Grupo han tenido su reflejo tanto en la Cuenta de resultados, aumentando el INCN 4.034 millones de euros (+48,5%), como en el Balance que alcanza los 54.980 millones de euros, con un crecimiento del +156%.

**Financieras**

	dic-06	dic-05	Var (%)
<b>Resultado neto</b>	1.425,7	415,9	242,8
<b>BPA</b>	10,16	2,97	242,8
<b>Resultado Bruto de Explotación</b>	2.324,3	1.130,6	105,6
Resultado de Explotación	1.459,1	714,0	104,4
INCN	12.354,6	8.320,6	48,5
Deuda Financiera Neta*	-3.064,2	-271,8	n.s.
Apalancamiento	46%	9%	
Inversiones Brutas	4.445,8	1.664,6	167,1

\*excluida deuda de Concesionarias

**Operativas**

	dic-06	dic-05	Var (%)
Cartera de Construcción	8.023	7.500	7,0
Cartera de Servicios	8.629	7.174	20,3
Evolución Tráfico autopistas (IMD)			
ETR 407 (Km recorridos 000)	2.124.145	2.064.073	2,9
Chicago Skyway	50.514	48.241	4,3
Indiana Toll Road*	34.282	-	-
Autema	21.529	19.586	9,9
Ausol I	20.772	19.973	4,0
Ausol II	19.782	18.286	8,2
Evolución Tráfico aeropuertos (pax. 000)			
BAA* (millones)	84,5		
Sidney	29.940	28.654	4,5
Belfast	2.080	2.210	-5,9
Plazas de aparcamiento	253.023	238.200	6,2

\* Período julio-diciembre 2006

## 2. ANÁLISIS DE RESULTADOS

### 2.1 Cuenta de Pérdidas y Ganancias

Nota: Debido a la venta de Ferrovial Inmobiliaria el pasado 28 de diciembre de 2006 y de acuerdo a las Normas Internacionales de Contabilidad, esta actividad pasa a ser considerada como “Operación discontinuada”. En consecuencia, las cuentas anuales consolidadas de Ferrovial correspondientes a 2006 integran esta Unidad de negocio considerando solo su aportación al Beneficio Neto. El resto de cifras de la cuenta de resultados solo consideran las operaciones en Polonia. Con el objeto de permitir la comparación, las cifras correspondientes a 2005 han sido ajustadas con el mismo criterio.

	dic-06	dic-05	Var (%)
<b>Importe Neto de la Cifra de Negocio</b>	<b>12.354,6</b>	<b>8.320,6</b>	<b>48,5</b>
Otros Ingresos	16,2	76,3	-78,7
Total Ingresos de Explotación	12.370,8	8.396,9	47,3
Gastos Externos y de Explotación	5.128,7	4.403,7	16,5
Gastos de Personal	3.141,2	1.874,0	67,6
<b>RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACION</b>	<b>2.324,3</b>	<b>1.130,6</b>	<b>105,6</b>
<b>Margen bruto de explotación</b>	<b>18,8%</b>	<b>13,6%</b>	
Dotación Amortizaciones Inmovilizado	762,2	330,7	130,5
Variación Provisiones de Circulante	103,0	85,9	19,9
Total Gastos de Explotación	10.911,7	7.682,8	42,0
<b>RESULTADO NETO DE EXPLOTACION</b>	<b>1.459,1</b>	<b>714,0</b>	<b>104,4</b>
<b>Margen neto de explotación</b>	<b>11,8%</b>	<b>8,6%</b>	
<b>Resultado Financiero</b>	<b>-1.232,1</b>	<b>-359,3</b>	<b>-242,9</b>
Rtdo. Fro. Proyectos de infraestructuras	-1.136,7	-375,1	-203,0
Resultado Financiero resto de sociedades	-95,4	15,8	n.s.
Resultados por Puesta en Equivalencia	28,5	11,6	145,6
Otras Ganancias y Pérdidas	422,2	79,3	n.s.
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>677,8</b>	<b>445,6</b>	<b>52,1</b>
Impuesto sobre Beneficios	171,3	137,7	24,4
<b>RESULTADO CONSOLIDADO</b>	<b>506,6</b>	<b>307,9</b>	<b>64,5</b>
Resultado neto operaciones discontinuadas	873,4	79,4	n.s.
<b>RESULTADO NETO ATRIBUIBLE</b>	<b>1.379,9</b>	<b>387,3</b>	<b>256,3</b>
Resultado Atribuido a Socios Externos	45,8	28,5	60,6
<b>RESULTADO NETO TOTAL</b>	<b>1.425,7</b>	<b>415,9</b>	<b>242,8</b>

Excluidas las principales ampliaciones del perímetro de consolidación y las operaciones no recurrentes, el **crecimiento orgánico** es:

- Ventas: +10,4%
- Resultado bruto de explotación: +18,8%
- Resultado neto de explotación: +22,6%
- Resultado neto: +35,5%

## 2.2 Importe Neto de la Cifra de Negocio - Ventas

Las ventas han tenido un incremento en el ejercicio del 48,5%. El crecimiento orgánico es de un 10,4%.

Ventas	dic-06	dic-05	Var (%)
Construcción	5.146,4	4.387,3	17,3
Inmobiliaria	3,0	1,3	134,0
Infraestructuras	2.927,2	760,3	285,0
Servicios	4.300,0	3.200,1	34,4
Ajustes (*)	-22,0	-28,4	
<b>Total</b>	<b>12.354,6</b>	<b>8.320,6</b>	<b>48,5</b>

(\*) Corresponde a ajustes de consolidación por facturaciones intergrupo.

El crecimiento de la cifra de negocio se debe a:

La incorporación al perímetro de consolidación de BAA, Owen Williams, junto con el aumento del perímetro de Autopistas aportan unas ventas de 2.146,2 millones, así como la incorporación de un año completo de Swissport y Webber.

El alto crecimiento de la división de Construcción tanto en la actividad interior (+14%) como en Budimex (+17,0%). Webber aporta una ventas de 322 millones de euros frente a los 89 millones de 2005.

El crecimiento muy elevado en Infraestructuras (+285%) liderado por la inclusión de un semestre de BAA, aportando 1.980 millones de euros.

El buen comportamiento del tráfico en las principales autopistas y el aumento de las tarifas de la 407 ETR desde el 1 de febrero (8,7% para vehículos ligeros en hora punta y 9,9% en hora valle).

Destaca también, la integración de la ITR, N4-N6 (desde diciembre '05), Ocaña-La Roda y Bosque. El cambio del sistema de facturación en la autopista Norte-Litoral y la integración global de la autopista chilena Talca Chillan.

La división de Servicios también presenta un fuerte crecimiento (+34%), principalmente por la aportación de Swissport (1.087 millones de euros frente a 261 en 2005), y de Owen Williams (57 millones de euros).

La aportación porcentual de las distintas áreas de negocio a la cifra de negocios es la siguiente:

	dic-06	dic-05
Construcción	41%	53%
Inmobiliaria	0%	0%
Infraestructuras	24%	9%
Servicios	35%	38%

La distribución por áreas geográficas es la siguiente:

	dic-06	%	dic-05	%	Var %
<b>España</b>	<b>5.110,0</b>	<b>41%</b>	<b>4.461,4</b>	<b>54%</b>	<b>14,5%</b>
Reino Unido	4.087,2	33%	1.871,3	22%	118,4%
Canada y EEUU	1.081,1	9%	498,1	6%	117,0%
Polonia	846,4	7%	710,6	9%	19,1%
Chile	275,4	2%	246,1	3%	11,9%
Resto Europa	784,5	6%	388,3	5%	102,0%
Resto del Mundo	170,0	1%	144,8	2%	17,4%
<b>Total Internacional</b>	<b>7.244,6</b>	<b>59%</b>	<b>3.859,2</b>	<b>46%</b>	<b>87,7%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>12.354,6</b>	<b>100%</b>	<b>8.320,6</b>	<b>100,0%</b>	<b>48,5%</b>

Las ventas internacionales superan por primera vez a las ventas domésticas, representando un 59%. Las ventas internacionales crecen un 88% debido, principalmente, a la inclusión de BAA, Owen Williams, la autopista ITR y la N4-N6 en el perímetro de consolidación y la integración de un año completo de Webber y Swissport.

### 2.3. Gastos de Personal

La partida registra un incremento del 67,6% hasta alcanzar un importe de 3.141 millones de euros. La plantilla media a diciembre de 2006 asciende a 88.902 frente a los 57.247 empleados a diciembre de 2005, aumento derivado de las adquisiciones ya mencionadas.

### 2.4. Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)

La cuenta de pérdidas y ganancias refleja un importante incremento del Ebitda (+105,6%), motivado principalmente por la incorporación de BAA. El crecimiento orgánico ha sido del 18,8%. El margen consolidado (18,8%) aumenta respecto al mismo periodo del año anterior (13,6%), debido principalmente a la integración de BAA, cuyo margen asciende a 42,7%. El desglose por áreas de negocio es el siguiente:

Resultado Bruto de Explotación	dic-06	dic-05	Var (%)
Construcción	424,4	314,5	34,9
Inmobiliaria	-1,3	-1,1	17,3
Infraestructuras	1.461,0	479,5	204,7
Servicios	435,5	335,4	29,8
Ajustes	4,7	2,3	
<b>Total</b>	<b>2.324,3</b>	<b>1.130,6</b>	<b>105,6</b>

La aportación de las actividades de Infraestructuras y Servicios es del 82% del Resultado bruto de explotación, frente al 18% de las actividades de Construcción e Inmobiliaria. Las inversiones realizadas y la venta de Inmobiliaria provocan el incremento del peso de las actividades de Infraestructura y Servicios.

	dic-06	dic-05
Construcción	18%	28%
Inmobiliaria	0%	0%
Infraestructuras	63%	42%
Servicios	19%	30%

En el presente ejercicio la contribución al Resultado bruto de explotación de las actividades realizadas fuera de España aumenta hasta el 73%, superior al porcentaje que representan sobre ventas

(59%). El resultado procedente de Reino Unido, tras la adquisición de BAA, supera al obtenido en España.

La distribución del EBITDA por zonas geográficas es la siguiente:

	dic-06	%	dic-05	%	Var %
<b>España</b>	<b>633,4</b>	<b>27%</b>	<b>518,6</b>	<b>46%</b>	<b>22,1%</b>
Reino Unido	1.048,3	45%	191,8	17%	446,6%
Canada y EE.UU.	354,8	15%	247,7	22%	43,2%
Polonia	21,3	1%	5,9	1%	261,0%
Chile	121,0	5%	74,8	7%	61,8%
Resto Europa	120,6	5%	88,7	8%	36,0%
Resto del Mundo	24,8	1%	3,2	0%	n,s,
<b>Total Internacional</b>	<b>1.690,8</b>	<b>73%</b>	<b>612,1</b>	<b>54%</b>	<b>176,2%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>2.324,3</b>	<b>100%</b>	<b>1.130,6</b>	<b>100%</b>	<b>105,6%</b>

## 2.5. Amortizaciones y provisiones

Durante el ejercicio se ha producido un importante incremento de la cifra de amortizaciones, principalmente por Infraestructuras por la incorporación de BAA-ADI (315 millones de euros). Cintra (autopistas, aparcamientos) tiene unas amortizaciones de 220,8 millones de euros, de las cuales 54 millones se deben a la entrada en explotación de nuevas autopistas. También se produce un importante incremento de las amortizaciones en Construcción, debido al incremento de la inversión en maquinaria de años anteriores.

	dic-06	dic-05	Var (%)
Construcción	80,4	54,1	48,6%
Inmobiliaria	0,1	0,1	36,7%
Infraestructuras	536,8	167,0	221,5%
Servicios	143,4	108,1	32,7%
Otros	1,4	1,4	4,1%
<b>Total</b>	<b>762,2</b>	<b>330,7</b>	<b>130,5%</b>

Las provisiones aumentan un 20%, hasta los 103,0 millones de euros, la mayor parte de este incremento se genera en Construcción.

	dic-06	dic-05	Var (%)
Construcción	64,1	50,5	26,9%
Inmobiliaria	0,4	0,0	n.s.
Infraestructuras	18,2	10,7	70,4%
Servicios	18,4	12,0	54,2%
Otros	1,8	12,7	-86,0%
<b>Total</b>	<b>103,0</b>	<b>85,9</b>	<b>19,9%</b>

## 2.6. Resultado de Explotación (EBIT)

Registra un incremento del 104,4% muy superior al incremento de la cifra de negocio, motivado en gran medida por la incorporación de BAA. El crecimiento orgánico ha sido del 22,6%. El margen consolidado (11,8%) aumenta respecto al mismo periodo del año anterior (8,6%), debido principalmente a la integración de BAA, cuyo margen asciende a 26,9%, frente a la integración de Swissport cuyo margen es el 2,4%.

El desglose por áreas de negocio es el siguiente:

Resultado Neto de Explotación	dic-06	dic-05	Var (%)
Construcción	279,8	209,8	33,4
Inmobiliaria	-1,8	-1,2	-50,0
Infraestructuras	906,0	301,9	200,1
Servicios	273,6	215,3	27,1
Ajustes	1,5	-11,8	
<b>Total</b>	<b>1.459,1</b>	<b>714,0</b>	<b>104,4</b>

La aportación de las actividades de Infraestructuras y Servicios es del 81% del Resultado neto de explotación, frente al 19% de las actividades de Construcción e Inmobiliaria. Las inversiones realizadas y la venta de Inmobiliaria provocan el incremento del peso de las actividades de Infraestructura y Servicios.

	dic-06	dic-05
Construcción	19%	29%
Inmobiliaria	0%	0%
Infraestructuras	62%	42%
Servicios	19%	30%

En el presente ejercicio la contribución al resultado neto de explotación de las actividades realizadas fuera de España aumenta hasta el 72%.

La distribución del EBIT por zonas geográficas es la siguiente:

	dic-06	%	dic-05	%	Var %
<b>España</b>	<b>401,4</b>	<b>28%</b>	<b>315,2</b>	<b>44%</b>	<b>27,3%</b>
Reino Unido	671,6	46%	133,6	19%	402,7%
Canada y EE.UU.	217,0	15%	162,3	23%	33,7%
Polonia	-0,4	0%	-4,5	-1%	-91,1%
Chile	88,0	6%	56,7	8%	55,2%
Resto Europa	71,8	5%	45,1	6%	59,2%
Resto del Mundo	9,7	1%	5,6	1%	73,2%
<b>Total Internacional</b>	<b>1.057,7</b>	<b>72%</b>	<b>398,8</b>	<b>56%</b>	<b>165,2%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1.459,1</b>	<b>100%</b>	<b>714,0</b>	<b>100%</b>	<b>104,4%</b>

## 2.7. Resultado Financiero

	dic-06	dic-05
Proyectos de infraestructuras	-1.136,7	-375,1
Resto del grupo	-95,4	15,8
Resultado por financiación	-113,2	-2,5
Otro resultado financiero	17,8	18,3
<b>Total</b>	<b>-1.232,1</b>	<b>-359,3</b>

La ampliación del perímetro de consolidación supone un incremento de la deuda neta de 8.486 a 32.818 millones de euros, provocando el incremento del gasto financiero. Las variaciones se deben, principalmente, a:

### a) Proyectos de Infraestructuras

1. Incorporación de BAA/ADI, cuyo gasto financiero asciende a -654,1 millones de euros.

2. Otras Concesiones:

La incorporación del servicio de la deuda de las nuevas concesiones:

- ITR (inicio de actividades 1 de julio), incrementado los gastos financieros en 39,2 millones de euros.
- Ocaña-La Roda (entró en funcionamiento el 27 de julio), aportando 16,5 millones de euros de gastos financieros
- Norte-Litoral, la practica finalización de las obras en la autopista ha supuesto el inicio de la facturación por peaje. El gasto financiero en esta autopista ha sido de 11,9 millones de euros
- N4-N6 (puesta en servicio el 2 de diciembre de 2005), ha generado unos gastos financieros de 9,9 millones de euros
- Autopistas chilenas, mayor gasto financiero (4,1 millones de euros), motivado principalmente, por la consolidación de la autopista Talca-Chillán por integración global desde mayo de este año y la consolidación de la deuda de la autopista del Bosque, adquirida el pasado 30 de octubre.
- Chicago Skyway, aumento del gasto financiero por el mayor nivel de deuda tras el reapalancamiento de la concesionaria, realizado en el mes de agosto de 2005 unido a la consolidación de la autopista durante casi un mes más durante el año 2006. Por otro lado, la depreciación del dolar ha permitido reducir dicho gasto. Ambos efectos han producido un aumento de los gastos financieros de 4,1 millones de euros.
- 407-ETR disminución del gasto financiero (25,3 millones de euros) debido a un triple efecto:
  - o Por una parte, el mayor volumen de deuda de la concesionaria ha aumentado el gasto financiero en 5,1 millones de euros.
  - o La apreciación del dolar canadiense ha supuesto un mayor gasto de 8,6 millones de euros.
  - o Por otro lado, el menor componente de inflación de los RRBs (2,36% en 2006 respecto a 2,58% en 2005) y de los SIPs (2,39% a diciembre de 2006 respecto a 2,63% a diciembre de 2005 ) ha disminuido los gastos financieros en 39 millones de euros.



**b) Resto del Grupo:**

El epígrafe de “Resultado por financiación” sufre un empeoramiento de 111,2 millones de euros, fundamentalmente por la deuda asumida para la compra del capital de BAA.

**2.8 Resultados por puesta en equivalencia**

Ha habido una importante mejora debido principalmente a Construcción y la incorporación de filiales de BAA.

**2.9. Otras pérdidas y ganancias**

Ascienden a 422 millones de euros que corresponden en su mayoría a las plusvalías generadas por la venta de la participación en Europistas (199,8 millones de euros) y la venta del Aeropuerto de Bristol (221,1 millones de euros). En 2005 esta partida ascendía a 79 millones de euros, que en gran medida procedían de la venta de la participación en ONO (45,7 millones de euros) y del 5% de Ausol (31,4 millones de euros).

**2.10. Impuestos**

El gasto contable por impuestos asciende a 171,3 millones de euros, que representa una tasa impositiva del 25,3%, inferior a la tasa del pasado ejercicio (30,9%).

**2.11. Resultado neto de operaciones discontinuadas**

Tras la venta de Inmobiliaria en diciembre de 2006 y según la NIIF 5 se incluye en este epígrafe tanto el resultado neto correspondiente a 2006 (107,9 millones de euros) como la plusvalía (765,5 millones de euros) generada en la venta de dicha actividad.

**2.12. Resultado Neto**

El resultado neto del año 2006 asciende a 1.425,7 millones de euros y representa un incremento del 242,8% frente al resultado neto del año 2005. Excluyendo los cambios en el perímetro (202,1 millones) y las operaciones discontinuadas (765,5 millones), el crecimiento del resultado neto “pro-forma” es del 35,5%

<b>Resultado neto de explotación</b>	<b>dic-06</b>	<b>dic-05</b>	<b>Var. %</b>
<b>Resultado Neto</b>	<b>1.425,7</b>	<b>415,9</b>	<b>242,8</b>
Venta Inmobiliaria	765,5		
Venta Bristol	221,1		
Venta Europistas	103,1		
Venta 5% Ausol		16,9	
Liberación provisión Maipo		19,9	
Venta ONO		38,8	
Webber	14,1	2,7	
Swissport	4,5	1,3	
O. Williams	1,5		
BAA	-112,9		
Cambio perímetro de autopistas	-29,3	-1,9	
<b>Resultado Neto Pro-forma</b>	<b>458,1</b>	<b>338,2</b>	<b>35,5</b>

### 3. ANÁLISIS POR ÁREAS DE NEGOCIO

#### 3.1. Construcción

	dic-06	dic-05	Var (%)
Ventas	5.146,4	4.387,3	17,3
Resultado Bruto de Explotación	424,4	314,5	34,9
Margen bruto	8,2%	7,2%	
Resultado explotación	279,8	209,8	33,4
Margen explotación	5,4%	4,8%	
BAI	327,5	244,0	34,2
Margen BAI	6,4%	5,6%	
Cartera	8.023	7.500	7,0
Inversión	51	288	-82,4

Durante el año se ha producido un fuerte aumento de la facturación (+17,3%) con mejora de la rentabilidad.

También ha habido un incremento de ventas debido a la positiva evolución del negocio a nivel interior (+14,0%), mejora de Budimex (+17,0%) e incorporación de un año completo de Webber (aportando 322 millones de euros vs. 89 millones de euros en 2005 de facturación y una cartera de 504 millones de euros).

Excluidas las variaciones en el perímetro las ventas presentan un crecimiento del +12% y el resultado neto de explotación del +28%.

La cartera de la división Construcción aumenta un 7,0% respecto a 2005 (6,7% excluyendo Webber) crecimiento destacable dado el alto nivel de ejecución de obra.

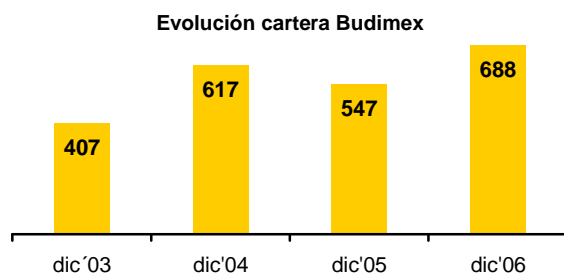
La distribución de las ventas por áreas geográficas y tipo de obras es la siguiente:

##### a) Budimex:

Muestra signos positivos de recuperación de la actividad combinando crecimiento de ventas, con mejora de rentabilidad y aumento significativo de cartera, a pesar del alto nivel de ejecución. En moneda local, las ventas presentan una subida del 14,2% y la cartera aumenta un 25,5% respecto al año 2005.

	dic-06	dic-05	Var (%)
Ventas	789,0	674,2	17,0
Resultado bruto de Explotación	17,3	10,0	72,1
Margen bruto	2,2%	1,5%	
Resultado explotación	3,7	0,3	n.s.
Margen explotación	0,5%	0,0%	
BAI	5,0	2,8	76,1
Margen BAI	0,6%	0,4%	
Cartera	688	547	25,8

La siguiente gráfica muestra la evolución de la cartera de Budimex en los últimos años:



**b) Webber:**

Las cuentas muestran la integración por primera vez de un año completo de Webber, tras su adquisición en septiembre de 2005. Incremento de la cartera (+11,2%).

	dic-06	dic-05*	Var (%)
Ventas	322,0	89,3	n.s.
Resultado bruto de Explotación	30,6	8,8	n.s.
Margen bruto	9,5%	9,9%	
Resultado explotación	17,1	4,5	n.s.
Margen explotación	5,3%	5,0%	
BAI	17,5	4,1	n.s.
Margen BAI	5,4%	4,6%	n.s.
Cartera	504	453	11,2

\* 15 sept.-diciembre 2005

**c) Construcción ExBudimex y Webber:**

En las ventas, se combina el incremento de la actividad interior (+14,0%) con una caída de la actividad exterior (-7,2%). Ha habido un fuerte aumento de la rentabilidad.

	dic-06	dic-05	Var (%)
Ventas	4.035,4	3.650,8	10,5
Resultado bruto de Explotación	376,5	295,7	27,3
Margen bruto	9,3%	8,1%	
Resultado explotación	259,0	205,0	26,3
Margen explotación	6,4%	5,6%	
BAI	305,0	237,1	28,6
Margen BAI	7,6%	6,5%	
Cartera	6.831	6.500	5,1

**d) Cartera:**

La caída de cartera de obra civil doméstica viene determinada por la selección de proyectos primando la rentabilidad frente al volumen.

	dic-06	dic-05	Var (%)
Obra Civil	4.365,2	4.292,5	1,7
Edf. Residencial	1.347,3	1.216,4	10,8
Edf. No-Residencial	1.550,2	1.229,0	26,1
Industrial	760,2	762,5	-0,3
<b>Total</b>	<b>8.022,9</b>	<b>7.500,4</b>	<b>7,0</b>

### 3.2. Inmobiliaria

Nota: Debido a la venta de Ferrovia Inmobiliaria el pasado 28 de diciembre de 2006 y de acuerdo a las Normas Internacionales de Contabilidad, esta actividad pasa a ser considerada como “Operación discontinuada”. En consecuencia, las cuentas anuales consolidadas de Ferrovia correspondientes a 2006 integran esta Unidad de negocio considerando solo su aportación al Beneficio Neto. El resto de cifras de la cuenta de resultados solo consideran las operaciones en Polonia. Con el objeto de permitir la comparación, las cifras correspondientes a 2005 han sido ajustadas con el mismo criterio.

#### Venta de la división Inmobiliaria:

Ferrovia vendió su negocio inmobiliario, salvo las operaciones en Polonia, a Habitat por 2.200 millones de euros (EV), incluyendo una deuda de 600 millones de euros. Ferrovia tendrá una participación del 20% en el nuevo Grupo Habitat, lo que supone una inversión de 125 millones de euros. La plusvalía neta, después de impuestos y descontada la participación del 20% en el nuevo Grupo Habitat, asciende a 765,5 millones.

Venta: Principales cifras		Forma de cobro:	
Precio de venta (EV)	2.200	Diciembre 2006	200
Deuda	600	Fecha Cierre (Autorización Competencia)	1.150
Net Equity	1.600	Pago Aplazado (Deuda Subordinada)	250
Valor en libros 06(e)	450	<b>TOTAL</b>	<b>1.600</b>
Plusvalía (100%)	1.150		

#### Operaciones en Polonia

Las operaciones en Polonia se encuentran en fase de inicio, lo que implica una serie de costes de estructura y desarrollo del negocio que aún no son compensados por la facturación, dado que no se han producido entregas en 2006. La cifra de ventas recoge pequeños ingresos por alquileres.

	dic-06	dic-05	Var (%)
Ventas	3,0	1,3	130,8
Resultado bruto de explotación	-1,3	-1,1	-0,2
Rdo. Neto op. discontinuadas	865,0	79,4	n.s.

Las cifras de la cuenta de resultados de Ventas y Rdo. bruto de explotación se refieren exclusivamente a la actividad en Polonia. La cifra del Rdo. neto incluye tanto la plusvalía de la venta, como el Rdo. neto del ejercicio. Con el objeto de permitir la comparación, las cifras correspondientes a 2005 han sido ajustadas con el mismo criterio.

### 3.3. Infraestructuras

	dic-06	dic-05	Var (%)
Ventas	2.927,2	760,3	285,0
Resultado Bruto explotación	1.461,0	479,5	204,7
Margen Bruto explotación	49,9%	63,1%	
Resultado explotación	906,0	301,9	200,1
Margen explotación	31,0%	39,7%	
BAI	122,1	-17,0	n.s.
Margen BAI	4,2%	-2,2%	
Inversión en capital de proyectos	4.188	430	n.s.

Mejora de la facturación en un 285,0%, fundamentalmente, por la incorporación al perímetro de consolidación de BAA (1.980 millones de euros).

En autopistas destaca la incorporación de: ITR, N4-N6 (desde diciembre'05), Ocaña-La Roda y Bosque. El cambio del sistema de facturación en la autopista Norte-Litoral y la integración global de la autopista chilena Talca-Chillan, junto con la inclusión de un mes más de resultados de la autopista Chicago Skyway (con efecto 24 de enero 2005).

Destaca el aumento en la facturación de aparcamientos (+10,4%) por el incremento de plazas de aparcamiento en gestión (+14.823), principalmente por la adjudicación del aparcamiento de la terminal T-4 del aeropuerto de Madrid-Barajas.

Resultado financiero, importante incremento de los gastos financieros motivados por la adquisición de BAA y en menor medida por el inicio de actividades de diversas autopistas. En 2005 existía un ingreso financiero no recurrente (42,2 millones de euros) obtenido en Chile.

El Resultado antes de impuestos incluye en ambos ejercicios ingresos no recurrentes; en 2006 se incluye la venta de la participación en Europistas (199,8 millones de euros) y en el aeropuerto de Bristol (221,1 millones de euros), en 2005 incluye la venta del 5% de Ausol (32 millones de euros).

Las principales inversiones se han desarrollado en la actividad de aeropuertos con la adquisición de BAA por un importe de 3.672 millones de euros. Son de destacar las inversiones realizadas en la actividad de autopistas por la adquisición de ITR (302,9 millones de euros), la compra del 10% adicional de la autopista R-4 (54,9 millones de euros) y por las ampliaciones de capital en autopista Madrid-Levante (22 millones de euros) y N4/N6 (28,1 millones de euros).

#### a) Financiaciones

Refinanciación de la Ruta de los Ríos. La mejora de las condiciones del préstamo permite distribuciones adicionales, aproximadamente 47 millones de Euros.

Reapalancamiento de la Autopista del Maipo mediante una emisión de bonos en Chile (aprox. 156 millones de euros). La nueva deuda permite financiar nuevas obras de construcción y el pago de un dividendo extraordinario (aprox. 128 millones de euros) a Cintra Chile.

**b) Adjudicaciones**

	Concesión	Inversión	Participación %	Años	KM.	Fecha
Adjudicaciones/ Adquisiciones	ITR	3.029	50,0%	75	253	enero
	IONIAN ROADS	1.150	33,3%	30	379	junio
	SH-130	1.000	65,0%	50	64	junio
	AZORES	408	89,0%	30	88	diciembre
Licitador preferente	M-3	600	90,0%	45	50	septiembre

**c) Operaciones societarias**

Adquisición de un 10% (54,9 millones de euros) adicional de la autopista R-4 en Madrid (10 de abril) incrementando su participación directa hasta el 55%.

Adquisición del 100% del capital de la Autopista del Bosque en Chile (30 de octubre), concesionaria del tramo Chillán a Collipulli de la autopista Ruta 5 de Chile. La adquisición se financiará con flujos de la propia concesionaria y no implicará desembolso de capital por parte de Cintra. La concesión vence, inicialmente, en 2021, pero tras la firma del Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI) en 2004, el periodo de duración se hace variable, terminando una vez que el valor presente de los ingresos futuros alcance el importe de ingresos garantizado. Este mecanismo ya existe en tres de las cuatro autopistas gestionadas por Cintra Chile hasta ese momento.

**d) BAA**

	<b>dic-06</b>
Ventas	1,979,7
Resultado Bruto explotación	845,8
Margen Bruto explotación	42,7%

BAA ha entrado a formar parte del perímetro de consolidación del Grupo Ferroviario desde el pasado 1 de julio de 2006. Sólo se han integrado los resultados de BAA correspondientes al periodo julio-diciembre de 2006. Una vez finalizado el proceso de compra, se procedió a la exclusión de Bolsa de BAA con fecha 15 de agosto.

Cuenta de resultados

La cifra de ventas de BAA (solo se ha consolidado un semestre) supone un 68% de la división de Infraestructuras. La aportación de ADI (Airport Development and Investment Limited, sociedad tenedora de las acciones de BAA), al resultado neto de Ferroviario es de -28,4 millones, cifra que ya incluye el gasto financiero de la deuda de adquisición. La consolidación de las cuentas de ADI incluyen además:

- El impacto por la amortización surgida en el proceso de asignación de la diferencia entre el precio pagado y el valor teórico contable de la compañía (PPA), al haber asignado parte de dicha diferencia a activos amortizables (dicho proceso tiene carácter provisional ya que conforme a la NIIF 3 este proceso está sujeto a revisión durante el plazo de un año). El impacto en el resultado neto de esta mayor amortización es de -23,3 millones de euros.

- El gasto financiero incurrido por Ferroviario Infraestructuras para financiar su aportación de capital en la compra de BAA. El impacto en resultado neto es de -61,2 millones de euros.

- Teniendo en cuenta todos los efectos, el impacto total de la integración de BAA/ADI en el resultado neto es de -112,9 millones de euros.

	ADI/BAA (julio-diciembre) 2006	Ajustes precio	Financieros equity	Total
<b>Importe neto cifra de negocios</b>	<b>1.979,7</b>			<b>1.979,7</b>
<b>EBITDA</b>	<b>845,8</b>			<b>845,8</b>
%/INCN	42,7%			42,7%
<b>Resultado de explotación</b>	<b>590,2</b>	<b>-57,3</b>		<b>533,0</b>
%/INCN	29,8%			26,9%
<b>Resultado financiero</b>	<b>-658,2</b>		<b>-94,1</b>	<b>-752,4</b>
Resultado puesta en equivalencia	4,4			4,4
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>-63,6</b>	<b>-57,3</b>	<b>-94,1</b>	<b>-215,0</b>
Impuesto de sociedades	-17,1	-19,1	-32,9	-69,2
Rdo. atribuido a minoritarios	-18,1	-14,9		-33,0
<b>Beneficio neto</b>	<b>-28,4</b>	<b>-23,3</b>	<b>-61,2</b>	<b>-112,9</b>

### Evolución del Tráfico

BAA presentaba un crecimiento en los cuatro primeros meses de su año fiscal (abril-julio) del 4,5%, por encima de las expectativas, dado el incremento del precio del combustible y costes energéticos.

El refuerzo de medidas de seguridad el 10 de agosto afectó a todos los aeropuertos de Reino Unido, y todos los trayectos entre Europa y EEUU se retrasaron o fueron cancelados. Esto causó que parte de los pasajeros, en particular los que realizaban conexiones en el aeropuerto de Heathrow, pospusieran sus vuelos o eligieran otros aeropuertos.

Estos efectos continuaron en septiembre pero la tendencia del tráfico se presentaba ligeramente positiva (0,3% agosto, 0,6% septiembre), además al final de este mes ya había indicios de la recuperación de la confianza de los pasajeros.

El mercado doméstico de Reino Unido ha sido el sector más afectado. Esto se explica en parte por la mayor facilidad para encontrar otro tipo de transporte dentro del país y por la tendencia a largo plazo de compañías aéreas como British Airways de reducir los "slots" domésticos para aumentar el número de vuelos internacionales.

Los días previos a la Navidad, periodo de elevada intensidad de viajeros, se vieron afectados por la intensa niebla presente en el sur de Inglaterra. Se estima que la niebla afectó a 175.00 pasajeros un 1,7% del total esperado. Eliminando este efecto, el tráfico de diciembre habría crecido un +3,2%.

### Variación mensual del Tráfico en el Reino Unido

La evolución del tráfico en el periodo jul.-dic. ha sido del +1,5%

Julio	Agosto	Sept.	Octubre	Nov.	Diciembre
3,1%	+0,3%	+0,6%	+1,6%	+2,1%	+1,6%

La evolución del tráfico incluyendo Budapest y Nápoles durante el periodo julio-diciembre ha sido del +7%.

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

*Millones de libras*

<i>Julio- diciembre</i>	<b>INCEN</b>	<b>Var. %</b>	<b>EBITDA</b>	<b>Var. %</b>
Heathrow	578,5	5,0	312,5	-2,3
Gatwick	193,0	11,8	95,9	8,8
Stansted	94,5	7,0	42,9	-0,2
Escocia	101,8	6,6	53,3	7,7
				-
Southampton	10,9	1,4	5,2	11,5
<b>Reino Unido</b>	<b>978,6</b>	<b>6,6</b>	<b>509,7</b>	<b>0,7</b>
Nápoles	18,6	14,0	5,7	-3,5
Budapest	100,1	-	38,2	-
<b>Total</b>				
<b>Aeropuertos</b>	<b>1.097,3</b>	<b>17,5</b>	<b>553,6</b>	<b>8,1</b>
WDF	208,3	-0,7	18,3	-5,8
Otros	42,4	-	4,0	-
<b>Total BAA</b>	<b>1.348,0</b>	<b>14,5</b>	<b>575,9</b>	<b>9,2</b>

Principales magnitudes de estacionalidad:

<b>BAA - ADI</b>	<b>T3</b>	<b>T4</b>
<b>INCEN</b>	<b>1.039,3</b>	<b>940,4</b>
<b>Resultado bruto de explotación</b>	<b>492,5</b>	<b>353,3</b>
<i>% s/ INCEN</i>	<i>47,4%</i>	<i>37,6%</i>
<i>Amortizaciones &amp; provisiones</i>	<i>177,1</i>	<i>135,7</i>
<b>Resultado neto de explotación</b>	<b>315,4</b>	<b>217,6</b>

Sindicación de la Deuda:

Durante los meses de verano se ha realizado el proceso de sindicación tanto de la deuda de adquisición de ADI como de la deuda asumida por Ferrovial Infraestructuras. A pesar de la alarma terrorista producida en agosto, la sindicación presentó una sobre demanda cercana al 200%, indicativo de la confianza de la comunidad financiera en el proyecto de BAA. Junto al elevado volumen sindicado 10.850 millones de libras, destaca la sindicación de 2.000 millones de libras de deuda subordinada, el mayor importe realizado hasta la fecha para este tipo de deuda en Reino Unido.

Igualmente se ha realizado la cobertura a tipo fijo tanto de la deuda de adquisición como de la deuda existente en BAA. El porcentaje de deuda a tipo fijo oscila entre el 90% para el quinquenio 2003-2008 y disminuye hasta el 60% para el quinquenio 2018-2023.

	<b>Importe (£mn)</b>		<b>Suscripción %</b>	<b>Instituciones Num.</b>
	<b>Suscrito</b>	<b>Demandado</b>		
Contribución Ferrovial Infraestructuras	1.850	3.200	173%	34
Deuda de adquisición <i>Senior y Capex</i>	7.000	15.200	218%	40
Deuda <i>Junior</i>	2.000	2.400	121%	36
<b>TOTAL</b>	<b>10.850</b>	<b>20.800</b>		



e) Infraestructuras – Autopistas

INCN (datos en millones de euros)	dic-06	dic-05	Var
407 ETR	318,2	280,5	13,4%
Chicago Skyway (1)	44,8	40,7	10,0%
Indiana Toll Road (2)	29,8		
Ausol	61,6	57,3	7,5%
Autema	40,2	36,7	9,5%
Radial 4	18,9	12,8	47,7%
Ocaña-La Roda	6,6		
N4-N6	15,5	0,7	n.s.
M-45	11,9	11,3	5,3%
Autopistas Chilenas	129,3	88,9	45,4%
Euroscut Algarve	33,3	31,8	4,6%
Euroscut Norte Litoral	31,0	2,8	n.s.

EBITDA (datos en millones de euros)	dic-06	dic-05	Var.
407 ETR	249,2	213,0	17,0%
Chicago Skyway (1)	35,8	29,9	19,7%
Indiana Toll Road (2)	21,5		
Ausol	50,3	49,4	1,7%
Autema	31,0	29,2	6,5%
Radial 4	8,3	4,5	83,9%
Ocaña-La Roda	3,3		
N4-N6	9,9	0,2	n.s.
M-45	11,3	10,7	5,6%
Autopistas Chilenas	86,3	63,5	35,9%
Euroscut Algarve	29,2	27,2	7,4%
Euroscut Norte Litoral	22,6	0,2	n.s.

(Margen EBITDA/INCN)	dic-06	dic-05	Var.
407 ETR	78,3%	75,9%	3,1%
Chicago Skyway (1)	79,9%	73,4%	8,8%
Indiana Toll Road (2)	72,2%		
Ausol	81,6%	86,3%	-5,4%
Autema	77,3%	79,5%	-2,8%
Radial 4	43,7%	35,0%	24,9%
Ocaña-La Roda	49,9%		
N4-N6	64,2%	33,1%	n.s.
M-45	94,8%	95,1%	-0,4%
Autopistas Chilenas	66,7%	71,4%	-6,6%
Euroscut Algarve	87,5%	85,3%	2,6%
Euroscut Norte Litoral	72,7%	6,7%	n.s.

1. Consolidado desde el 24 de enero de 2005
2. Consolidado desde el 1 de julio de 2006

El principal motivo del crecimiento de esta división es la buena evolución del tráfico, con crecimientos significativos en todas las autopistas.

Tráfico	dic-06	dic-05	Var
407 ETR (Mill. Vehículos Km. Recorridos)	2.124,145	2.064,073	2,9%
Chicago Skyway	50.514	48.422	4,3%
Indiana Toll Road	34.282		
Ausol I	20.772	19.973	4,0%
Ausol II	19.782	18.286	8,2%
Autema	21.529	19.586	9,9%
Radial 4	9.333	6.791	37,4%
Ocaña-La Roda	4.298		
N4-N6	20.939		
M-45	86.537	79.368	9,0%
Santiago-Talca	64.322	59.483	8,1%
Talca-Chillán	39.463	36.732	7,4%
Collipulli-Temuco	27.241	26.269	3,7%
Temuco-Río Bueno	18.296	16.925	8,1%
Euroscut Algarve	19.099	18.677	2,3%
Euroscut Norte Litoral	29.625		

Además, el aumento de tarifas en la autopista 407-ETR. La tarifa para vehículos ligeros aumentó un 8,7% en hora punta, hasta los 16,25 céntimos de dólar canadiense por kilómetro, y un 9,9% en hora valle. A pesar de este incremento de tarifas, la media de viajes diarios creció un 3% mientras que el número total de kilómetros recorridos lo hizo en un 2,9%.

El inicio de las operaciones en la autopista ITR, que aporta unas ventas de 29,8 millones de euros. La autopista ha empezado a consolidarse, por integración proporcional, desde el pasado 1 de julio.

El inicio de la facturación por tráfico en la autopista Norte-Litoral. Hasta ahora se venía facturando una pequeña cantidad por kilómetro operativo pero tras la finalización de la práctica totalidad de las obras de construcción se ha pasado a facturar por el tráfico de la autopista. En el mes de diciembre se facturaron al Gobierno Portugués 29,7 millones de euros correspondientes al nuevo método de cálculo para el período febrero-diciembre de 2006.

La integración global de la autopista chilena Talca-Chillán desde el pasado 1 de mayo, después de que Cintra incrementase su participación hasta el 67,61%. Anteriormente, la autopista se consolidaba por puesta en equivalencia. Las ventas de la autopista durante este período han sido de 22,3 millones de euros.

La entrada en funcionamiento de la autopista N4-N6 en Irlanda. La autopista fue abierta al tráfico en diciembre del año 2005 y ha generado unas ventas durante el último ejercicio de 15,5 millones de euros.

La apertura de la nueva autopista Ocaña-La Roda que ha aportado unas ventas, desde el inicio de sus operaciones el pasado 27 de julio, de 6,6 millones de euros.

Incorporación de la autopista del Bosque, en Chile. Las ventas de la autopista desde su adquisición, el pasado 30 de octubre, han sido de 4,3 millones de euros.

La contabilización de los ingresos de la autopista Chicago Skyway durante el año completo. La autopista inició su actividad el 24 de enero de 2005.

Incremento de 14.823 en el número de plazas gestionadas en la actividad de aparcamientos, lo que representa un incremento del 6,2% respecto al año anterior.

Variación del tipo de cambio. La apreciación del dólar canadiense (4,6%) y del peso chileno (3,4%) han tenido un efecto positivo en los ingresos denominados en euros. Por el contrario, la depreciación del dólar a disminuido en un 2% las ventas en euros procedentes de los activos americanos.

**f) Otros aeropuertos**

<b>Sidney</b>				<b>Var.</b>
	<b>dic-06</b>	<b>dic-05</b>	<b>Var %</b>	<b>% moneda local</b>
Ventas	404,2	384,2	5,2	7,3
Resultado Bruto de Explotación	334,3	313,9	6,5	
Margen Bruto de Explotación	82,7%	81,7%		
Resultado de Explotación	246,2	228,3	7,8	
Margen de Explotación	60,9%	59,4%		
<b>Pasajeros (000)</b>				
Internacionales	9.905	9.822	0,8	
Doméstico	20.035	18.832	6,4	
<b>Total</b>	<b>29.940</b>	<b>28.654</b>	<b>4,5</b>	

<b>Belfast</b>				<b>Var.</b>
	<b>dic-06</b>	<b>dic-05</b>	<b>%</b>	<b>moneda local</b>
Ventas	27,6	27,4	0,7	0,3
Resultado Bruto de Explotación	7,4	6,8	8,1	
Margen Bruto de Explotación	26,8%	24,8%		
Resultado de Explotación	4,1	3,4	22,0	
Margen de Explotación	14,9%	12,4%		
<b>Pasajeros (000)</b>				
<b>Total</b>	<b>2.080</b>	<b>2.210</b>	<b>-5,9</b>	

Acuerdo con Macquarie Airports

El 29 de marzo 2006, se produce un acuerdo entre Ferrovial Infraestructuras, S.A y Macquarie Airports (MAp), en virtud del cual ambas partes se han concedido opciones condicionadas de compra y venta sobre las participaciones que Ferrovial Aeropuertos, S.A. (filial 100% de Ferrovial Infraestructuras, S.A) ostenta en el capital de las sociedades tenedoras de los derechos sobre los aeropuertos de Bristol y Sidney.

El 30 de noviembre, se modifica el plazo de ejercicio de las opciones de compra y venta de las acciones de las sociedades tenedoras de los derechos sobre el aeropuerto de Sidney, que se ha acordado que comenzará el 1 de febrero de 2007 y finalizará el 31 de marzo de 2007.

El 30 de noviembre, MEIF ejerce la opción de compra sobre la participación de Ferrovial Aeropuertos en el Aeropuerto de Bristol al precio acordado de 105,9 M de libras (aproximadamente

149,8M de euros) deducidas las distribuciones realizadas desde el 29 de marzo hasta la fecha de transmisión. La plusvalía neta generada por la operación alcanza la cifra de 221,1 millones de euros.

**g) Aparcamientos:**

	<b>dic-06</b>	<b>dic-05</b>	<b>Var (%)</b>
Ventas	132,4	119,9	10,4
Resultado bruto de explotación	46,0	41,7	10,3
Margen bruto	34,7%	34,8%	
Resultado explotación	27,8	26,5	5,0
Margen explotación	21,0%	22,1%	
Plazas de aparcamiento	253.023	238.200	6,2

El crecimiento de los ingresos (+10,4%) se explica fundamentalmente por nuevos contratos ORA e incremento del número de plazas en actividad, principalmente debido a la incorporación de los aparcamientos de la nueva terminal T-4 del aeropuerto de Madrid-Barajas y a la ampliación del contrato de regulación de estacionamiento de vehículos en vía pública de Pamplona.

### 3.4. Servicios

	dic-06	dic-05	Var (%)
Ventas	4.300,0	3.200,1	34,4
Resultado bruto de explotación	435,5	335,4	29,8
Margen bruto	10,1%	10,5%	
Resultado explotación	273,6	215,3	27,1
Margen explotación	6,4%	6,7%	
BAI	238,1	179,1	32,9
Margen BAI	5,5%	5,6%	
Cartera	8.629	7.174	20,3

Las cifras de 2006, consolidan a Servicios como la segunda división en importancia dentro de Ferrovial tanto por ventas (por detrás de construcción) como por aportación al resultado bruto de explotación (por delante de construcción y solo por detrás de infraestructuras).

Destaca la elevada generación de flujo de caja operativo (216 millones) y el sólido crecimiento de cartera (20,3%), alcanzando los 8.629 millones (sin incluir la correspondiente al contrato del metro de Londres, 14.331 millones) que permitirá un crecimiento constante de la actividad en los próximos ejercicios.

Las ventas presentan un fuerte incremento, 34,4% (9% orgánico) impulsadas por la incorporación de un ejercicio completo de la actividad de *handling*, realizada a través de Swissport frente a 3 meses en 2005.

El margen neto de explotación (6,4%) presenta mejoras en todas las actividades de la División, disminuyendo por el peso de Swissport (25% de las ventas de la División), que presenta un margen (2,4%) inferior a la media de la División. Excluido Swissport, el margen neto de explotación alcanzaría el 7,6% frente al 7,2% equivalente de 2005.

#### a) Amey:

	dic-06	dic-05	Var (%)
Ventas	1.932,6	1.771,1	9,1
Resultado Bruto de explotación	197,7	165,5	19,5
Margen Bruto de explotación	10,2%	9,3%	
Resultado explotación	135,5	114,4	18,4
Margen explotación	7,0%	6,5%	
BAI	129,9	97,1	33,8
Margen BAI	6,7%	5,5%	
Cartera (*)	4.974	4.223	17,8

(\*) No incluida la cartera de Tubelines (14.331 millones de euros)

Destaca la adquisición de la firma de ingeniería **Owen Willians** que permite alcanzar un incremento de ventas del 9,1%, frente a un 6% de crecimiento orgánico.

**Tubelines**, 2006 ha sido el año de mayor ejecución del contrato principal, lo cual ha permitido un aumento de ventas del 5,4%, que compensa el menor nivel de ingresos por trabajos realizados fuera del contrato principal.

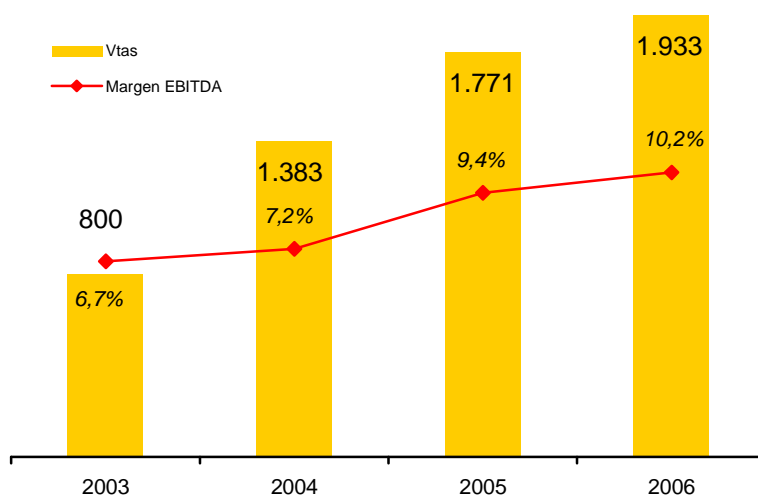
Según el plan de negocio de Tubelines, el proyecto entra en una fase de menores inversiones en los próximos años y mayor nivel de actividades de mantenimiento, lo que provocará una reducción

progresiva del nivel de facturación y resultados en próximos ejercicios. Esta menor contribución contable estará compensada en términos de caja por una mayor distribución de dividendos.

	AMEY (EX- TUBELINES)			TUBELINES		
	dic-06	dic-05	Var (%)	dic-06	dic-05	Var (%)
Ventas	1.061,0	944,3	12,4	871,6	826,8	5,4
Resultado Bruto de explotación	95,7	70,6	35,6	102,0	95,0	7,4
Margen Bruto de explotación	9,0%	7,5%		11,7%	11,5%	

Tubelines ha acelerado la realización de una serie de gastos, 14,3 millones frente a 4,3 en 2005, en proyectos de menor escala, no obligados por el contrato principal, pero que generarán una mayor eficiencia en periodos futuros, cuando una parte de los ingresos estén ligados a ratios de eficiencia.

A pesar de este gasto, el mayor nivel de ejecución del contrato principal y los ahorros en costes de estructura han permitido aumentar el margen bruto de explotación hasta el 11,7% (12,9% si se excluyen los mencionados gastos).



**El resto de actividades de Amey** presenta un incremento de ventas del 12,4% y un fuerte incremento del resultado bruto de explotación (+35,6%), que permite elevar la rentabilidad sobre ventas al 9% (7,5%). El aumento de facturación viene impulsado por las actividades de AIS (infraestructuras) que compensa la menor actividad de ABS (facility management). En dicha actividad, se ha realizado un proceso de selección de cartera, cancelando o no renovando contratos, que aportando volumen de ventas, generaban pérdidas o tenían una baja rentabilidad. Esta política ha supuesto una menor facturación estimada de 50 millones de euros (3% de las ventas totales de Amey).

**b) Swissport**

	dic-06	dic-05*	Var (%)
Ventas	1.087,4	261,2	n.a.
Resultado bruto de explotación	58,5	14,7	n.a.
Margen bruto	5,4%	5,6%	
Resultado explotación	26,2	4,4	n.a.
Margen explotación	2,4%	1,7%	
BAI	14,5	0,8	n.a.
Margen BAI	1,3%	0,3%	

\*octubre-diciembre 2005

Destaca el crecimiento comercial con la entrada en el mercado de Europa del Este, a través de la compra del 51% del segundo operador en el aeropuerto de Kiev, la compra de SGS Shimaya en Japón (país clave para acceder a las oportunidades en Asia), la adjudicación de 6 licencias en aeropuertos españoles, incluido Madrid (acceso a un mercado de crecimiento de "low cost") y la adjudicación de "Preferred Bidder" para el outsourcing de los servicios de Groundhandling de Air New Zealand en sus principales aeropuertos.

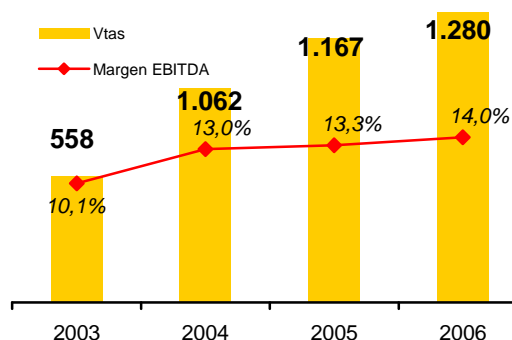
La evolución del año completo en moneda local muestra la positiva evolución tanto de las ventas (+14,3%) como del Rdo. bruto de explotación (+19,6%).

Francos suizos	dic-06	dic-05	Var (%)
Ventas	1.713,9	1.498,9	14,3
Resultado bruto de explotación	92,3	77,1	19,6
Margen bruto	5,4%	5,1%	

**c) Servicios Ex Amey y Swissport**

	dic-06	dic-05	Var (%)
Ventas	1.280,0	1.167,8	9,6
Resultado bruto de explotación	179,3	155,2	15,5
Margen bruto	14,0%	13,3%	
Resultado explotación	111,9	96,5	16,0
Margen explotación	8,7%	8,3%	
BAI	93,7	81,2	15,4
Margen BAI	7,3%	7,0%	
Cartera	3.655	2.950	24,0

Estas actividades (servicios urbanos, mantenimiento y limpieza de interiores y *facility management*) impulsada en 2003 con la compra de Cespa, presenta desde ese momento y por tercer año consecutivo crecimientos de rentabilidad de dos dígitos, por encima de los crecimientos de ventas. Con una contribución a las ventas de la división del 30%, su aportación al resultado bruto de explotación es del 41% al contar con los mayores márgenes de la División.



El crecimiento 2006 en ventas (+9,6%) y resultado bruto de explotación (+15,5%) es orgánico, fruto del continuado esfuerzo comercial, como se refleja en el crecimiento de cartera (+24,0%) que aumenta un 70% frente al cierre de 2004.

Este aumento de actividad y el control de costes, han permitido consolidar la mejora de rentabilidad que aumenta hasta el 14,0% (13,3%).

Evolución de la cartera

2004	2005	2006
2.150	2.950	3.660

## 4. BALANCE CONSOLIDADO A 31-12-06 Y OTRAS MAGNITUDES FINANCIERAS

	dic-06	dic-05
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>43.090,2</b>	<b>13.073,7</b>
Activos Intangibles	179,4	157,0
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	30.869,6	8.556,6
Inmovilizado Material	753,6	727,9
Fondo de Comercio de Consolidación	9.275,0	1.984,3
Participaciones puestas en equivalencia	82,0	182,7
Activos financieros no corrientes	1.930,6	1.465,1
Cuentas a cobrar proy. de infraestructuras	1.154,5	824,1
Activos financieros disponibles para la venta	181,0	0,0
Otras activos financieros	595,1	641,0
<b>DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE</b>	<b>203,6</b>	<b>152,4</b>
<b>ACTIVOS CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA Y DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS</b>	<b>2.264,3</b>	<b>0,0</b>
<b>IMPUESTOS DIFERIDOS</b>	<b>1.156,0</b>	<b>530,3</b>
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>8.265,9</b>	<b>7.741,8</b>
Existencias	383,4	1.843,3
Clientes y otras cuentas a cobrar	5.483,2	3.603,1
Tesorería y equivalentes	2.399,3	2.295,4
Sociedades de proyectos de infraestructuras	972,6	723,2
Resto de sociedades	1.426,7	1.572,2
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>54.980,0</b>	<b>21.498,2</b>
<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>6.662,1</b>	<b>2.968,2</b>
PATRIMONIO NETO ATRIBUIBLE A LOS ACCIONISTAS	3.504,2	2.076,1
SOCIOS EXTERNOS	3.157,9	892,1
<b>INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS</b>	<b>304,0</b>	<b>255,6</b>
<b>PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS</b>	<b>963,1</b>	<b>518,4</b>
<b>ACREEDORES NO CORRIENTES</b>	<b>32.907,9</b>	<b>9.758,8</b>
Deuda financiera	32.707,6	9.441,7
Sociedades de proyectos de infraestructuras	28.932,7	8.566,9
Resto de sociedades	3.774,9	848,2
Otras deudas financieras	0,0	26,6
Deuda no financiera	200,3	317,1
<b>DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE</b>	<b>475,0</b>	<b>379,3</b>
<b>ACTIVOS CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA Y DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS</b>	<b>185,5</b>	<b>0,0</b>
<b>IMPUESTOS DIFERIDOS</b>	<b>3.660,8</b>	<b>338,7</b>
<b>ACREEDORES CORRIENTES</b>	<b>9.821,5</b>	<b>7.279,2</b>
Deuda financiera	2.838,4	1.748,0
Sociedades de proyectos de infraestructuras	2.122,5	752,8
Resto de sociedades	715,8	993,1
Otras deudas financieras	0,1	2,1
Deuda por operaciones de tráfico	6.558,3	5.198,9
Deudas con empresas asociadas	104,6	106,9
Acreedores comerciales	5.524,1	4.295,5
Pasivos por impuestos sobre las ganancias corrientes	413,7	260,1
Otras deudas no comerciales	515,9	536,5
Provisiones para operaciones de tráfico	424,9	332,3
<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>54.980,0</b>	<b>21.498,2</b>



## COMENTARIOS AL BALANCE DE SITUACIÓN

En el ejercicio 2006, se produce un salto importante en el tamaño del Balance debido principalmente a la incorporación de BAA. El total de activos alcanza los 54.980,0 millones de euros (21.498,2 en 2005). Sobre este total un 17% de los activos se encuentran situados en España, frente al 83% situados en el extranjero. Destaca el incremento de activos en Reino Unido, 35.604,4 millones de euros, frente a los 2.680,1 millones de euros del ejercicio anterior.

Las variaciones más importantes del Balance 2006 (2005) son las siguientes:

- **Inmovilizado en proyectos de infraestructuras:** 30.869,6 millones de euros (8.556,6 millones de euros). Las variaciones más importantes del perímetro son; la adquisición en junio de BAA (26.008,0 millones de euros), la compra del 50% de Indiana Toll Road (ITR) (1.510,2 millones de euros), la desinversión de Bristol International Airport en diciembre (141,3 millones de euros), el cambio de método de consolidación de la autopista Talca Chillan (251,9 millones de euros) y la adquisición de la autopista Chillan Collipulli en noviembre (272,7 millones de euros).
- **Participaciones puestas en equivalencia:** 82,0 millones de euros (182,7 millones de euros). Destaca la baja de Sydney Airport Corporation, Ltd. (97,8 millones de euros), que aparece en las cuentas como Activo clasificado como mantenido para la venta.
- **Fondo de comercio de consolidación:** 9.275,0 millones de euros (1.984,3 millones de euros). La principal variación se produce por la adquisición del Grupo BAA que genera un fondo de comercio de 7.351,5 millones de euros. En el ejercicio se ha dado de baja el fondo de comercio del Aeropuerto de Bristol (49,5 millones de euros) al haber sido vendido y de Don Piso (17,9 millones de euros) debido a la venta de la división Inmobiliaria.
- **Activos clasificados como mantenidos para la venta:** 2.264,3 millones de euros (0). Ese importe corresponde íntegramente a la división de Infraestructuras, en concreto al Aeropuerto de Sidney (97,8 millones de euros) y al Aeropuerto de Budapest (2.166,5 millones de euros).
- **Existencias:** 383,4 millones de euros (1.843,3 millones de euros). La fuerte disminución del volumen de existencias se debe en su práctica totalidad la variación en la actividad inmobiliaria debido a la venta en diciembre 2006 de la mayor parte de este negocio. La cifra de existencias en dicha actividad se sitúa en 110,5 millones de euros frente a los 1.634,7 millones de euros del ejercicio anterior.
- **Clientes y otras cuentas a cobrar:** La principal diferencia se encuentra en "Otros deudores", 1.660,1 millones de euros (535,9 millones de euros). Este importante aumento se origina principalmente por el reconocimiento de 1.150 millones en diciembre de la cuenta a cobrar a Grupo Habitat por parte de Grupo Ferrovial por la venta de la Inmobiliaria.

Dentro de las cuentas de pasivo destacan las siguientes variaciones,

- **Patrimonio neto atribuible a los accionistas:** 3.504,2 millones de euros (2.076,1 millones de euros). Este incremento se debe principalmente al Resultado neto del ejercicio (1.425,7 millones de euros), el dividendo del año (-133,2 millones de euros) y las diferencias de conversión (+125,3 millones de euros).
- **Socios externos:** 3.157,9 millones de euros (892,1 millones de euros). El principal aumento se produce por la entrada en el perímetro de consolidación de las sociedades del Grupo BAA (2.009,3 millones de euros).
- **Provisiones para riesgos y gastos:** 963,1 millones de euros (518,4 millones de euros). El aumento más significativo se produce dentro del saldo de provisiones para planes de pensiones, destacando los saldos que aportan Grupo BAA (347,2 millones de euros) y Grupo Amey (240,8 millones de euros).

## 4.1 Posición neta de tesorería a 31-12-06

	dic-06	dic-05
<i>Construcción</i>	1.930,0	1.938,3
<i>Inmobiliaria</i>	-56,9	-706,0
<i>Servicios</i>	-1.518,6	-1.469,3
<i>Corporación-resto</i>	-182,6	-464,1
<b>PNT Grupo ex-infraestructuras (a)</b>	<b>171,9</b>	<b>-701,1</b>
<i>Ferrovial Infraestructuras</i>	-3.453,1	39,1
<i>Cintra S.A.</i>	253,7	210,6
<i>Otros</i>	-36,6	179,6
<b>PNT sociedades matrices Infraestructuras (b)</b>	<b>-3.236,1</b>	<b>429,3</b>
<b>PNT sin proyectos infraestructuras c = (a+b)</b>	<b>-3.064,2</b>	<b>-271,8</b>
<i>BAA</i>	-19.914,3	
<i>Resto aeropuertos</i>	-30,7	-276,3
<i>Autopistas</i>	-8.252,7	-6.740,5
<i>Tubelines y otras concesiones de Amey</i>	-1.556,3	-1.197,9
<b>PNT proyectos infraestructuras (d)</b>	<b>-29.754,0</b>	<b>-8.214,7</b>
<b>Posición neta de tesorería total (c+d)</b>	<b>-32.818,2</b>	<b>-8.486,5</b>

La posición neta de tesorería del Grupo ex-Infraestructuras, no incluye la cantidad de 1.150 millones de euros, pendiente de cobro por la venta de Inmobiliaria.

La evolución de la tesorería en el ejercicio ha sido la siguiente:

<b>Deuda inicio año 2006</b>	<b>-271,8</b>
<b>Flujo de operaciones</b>	<b>806,9</b>
<b>Flujo de inversión</b>	<b>-3.239,6</b>
Inversiones	-4.425,9
Desinversiones	408,7
Desinversión neta actividad discontinuada	777,7
<b>Flujo de capital</b>	
Dividendos	-147,5
Tipo de cambio	-78,0
Intereses pagados/recibidos	-134,2
<b>Deuda final año 2006</b>	<b>-3.064,2</b>

## 4.2. Flujo de caja por divisiones

	dic-06	dic-05
Construcción	173,8	501,7
Infraestructuras	250,7	414,3
Inmobiliaria	100,2	61,4
Servicios	216,3	169,4
Corporación/Resto	65,9	3,6
<b>Flujo de Operaciones</b>	<b>806,9</b>	<b>1.150,5</b>
Construcción	-57,0	-237,7
Infraestructuras	-3.756,8	-376,6
Inmobiliaria	575,7	-21,1
Servicios	-198,2	-915,2
Corporación/Resto	196,7	142,7
<b>Flujo Neto de Inversión</b>	<b>-3.239,6</b>	<b>-1.407,9</b>
<b>Flujo de la Actividad</b>	<b>-2.432,7</b>	<b>-257,4</b>

**Construcción:** El flujo de operaciones es inferior al de 2005, debido a que en 2005 se incluyen adelantos de certificación (181,8 millones de euros), y un empeoramiento de 12 días en el periodo medio de cobro en 2006.

El flujo de la actividad de **Infraestructuras** recoge, principalmente, los importes recibidos en concepto de dividendos y devoluciones de capital de sociedades concesionarias (181,6 millones de euros) y aparcamientos (46,0 millones de euros). Empeora en términos absolutos debido a que en 2005 incluía la devolución de fondos propios, ligados a operaciones de reapalancamiento por valor de 253,8 millones de euros procedentes de la autopistas Chicago Skyway (166,2 millones de euros) y el aeropuerto de Bristol (87,6 millones de euros).

**Servicios**, incluye el cobro de un dividendo de 6,6 millones de euros realizado por Tubelines. Swissport aporta un flujo positivo de 32,6 millones de euros (-11,8 millones de euros en 2005).

El flujo de inversiones y desinversiones del ejercicio ha sido:

dic-06	Inversión	Desinversión	Total
Construcción	-60,0	3,0	<b>-57,0</b>
Inmobiliaria	-2,0	577,7	<b>575,7</b>
Infraestructuras	-4.156,5	399,7	<b>-3.756,8</b>
Servicios	-204,2	6,0	<b>-198,2</b>
Otros	-3,3	200,0	<b>196,7</b>
<b>Total</b>	<b>-4.425,9</b>	<b>1.186,3</b>	<b>-3.239,6</b>

**Construcción**, recoge la inversión en inmovilizado material, principalmente, maquinaria. En 2005, incluía la compra de Webber (179 millones de euros).

**Infraestructuras**, dentro de las inversiones, destaca la adquisición de BAA (3.672 millones de euros) e Indiana Toll Road (303 millones de euros). En términos de desinversiones, destaca la venta de la participación en Europistas (237,5 millones de euros) y del aeropuerto de Bristol (149,8 millones de euros).

**Inmobiliaria**, el flujo positivo (desinversión) recoge principalmente la cancelación de la deuda de la actividad inmobiliaria (577,6 millones de euros) tras la venta de esta Unidad de negocio.

**Servicios**, destaca la compra de Owen Williams (35,7 millones de euros) por Amey y los desembolsos realizados en Calle 30, S.A. y la inversión en maquinaria.

**Corporación**, presenta un flujo positivo de 196,7 millones de euros, relacionado con el cobro de 200 millones como pago anticipado por la venta de la actividad Inmobiliaria.

## **II. EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES MEDIOAMBIENTALES**

Dentro de los compromisos de Ferrovial 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.

En el informe anual de Responsabilidad Corporativa que publica la compañía se presenta un detalle exhaustivo de la evolución de todos estos indicadores en el ejercicio 2006.

## **III. EVOLUCIÓN DE ACTIVIDADES DE RECURSOS HUMANOS**

Las políticas de Recursos Humanos son un elemento clave dentro de los compromisos de Ferrovial 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 2006, así como de los principales indicadores vinculados con las mismas.

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

Las actividades de Ferrovial 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 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 las deficiencias o retrasos con ocasión de la ejecución de obras o la prestación de servicios suministrados a clientes y usuarios.
- Riesgos medioambientales.
- Riesgos de carácter financiero.
- Riesgos por la causación de daños:
- Riesgos vinculados a la seguridad y salud de los trabajadores.
- Riesgos de daños en bienes y activos de las empresas del grupo.
- Y riesgos regulatorios y sociopolíticos, especialmente en la actividad de Infraestructuras.

La Sociedad cuenta con sistemas de control que se han concebido para la efectiva identificación, medición, evaluación y priorización de los riesgos bajo la perspectiva de la gestión integral de riesgos y afectan a todas las áreas de actividad de Grupo Ferrovial y a todos los ámbitos corporativos. Estos sistemas generan información suficiente y fiable para que las distintas unidades y órganos con competencias en la gestión de riesgos decidan en cada caso si éstos son asumidos en condiciones controladas, o son mitigados o evitados.

El Informe Anual de Gobierno Corporativo detalla la información anterior en el capítulo sobre “Sistemas de Control de Riesgos”.

## V. EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LOS NEGOCIOS

A pesar de que a principios del ejercicio se manejaban previsiones más pesimistas que lo que la realidad nos ha dejado, el ejercicio 2006 ha supuesto una prórroga en la evolución favorable de la economía mundial. Si en los últimos 2 años se empezaban a vislumbrar indicios de un cambio de ciclo, el crecimiento de la economía americana en el segundo trimestre de 2006, con crecimientos reales por debajo de su crecimiento potencial, parecen ratificar que el cambio de tendencia liderado por Estados Unidos es una realidad, si bien todavía existen dudas sobre la intensidad en que éste cambio va a tener lugar.

La tregua en las escaladas del precio del barril de petróleo ha motivado que el crecimiento mundial durante 2006 haya rondado el 5% según el FMI. A pesar de ello, los datos confirman la tendencia a la baja iniciada en 2004. Así, las previsiones en el crecimiento del PIB no resultan muy halagüeñas, con tasas del 2,5% para Estados Unidos, 2% para Japón y 2,1% para la zona euro. En el caso de España, el crecimiento se sitúa por encima de la media alcanzando el 3,4%, presentando, no obstante, una tímida caída con respecto a los resultados de 2006 (3,8%).

En Estados Unidos, especialmente en la segunda mitad del año 2006, se ha producido un descenso del crecimiento del PIB a precios constantes estableciéndose en torno al 3,3% de media anual. En 2007 este valor bajará al 2,5%, la cifra más baja desde 2001, encontrando la causa principal en el declive del mercado inmobiliario y de automoción. Sin embargo, la opción de un aterrizaje más o menos suave continúa siendo la más favorable. La confirmación del debilitamiento de EEUU supone un lastre importante que puede alimentar una inercia global de desaceleración, provocando adicionalmente que el excelente comportamiento de economías emergentes, pero muy influenciadas por la economía norteamericana (casos de China y México) se frene en cierta medida.

En Asia, las cifras de crecimiento serán acordes con la tónica positiva de los últimos años (ritmos cercanos al 7%). No obstante, en Japón se espera una leve desaceleración del crecimiento debido a una bajada del consumo interno. Esto se ve compensado con su formidable balanza exterior, con una inflación que se situará en torno al 0,2% y una tasa de paro que será una de las más bajas del mundo industrializado, alrededor del 4%. Por otro lado, China seguirá creciendo con tasas espectaculares, cercanas al 10%, asumiendo un papel determinante en el precio del petróleo, pues ya es el tercer importador mundial.

Los datos de la zona euro, muestran que en 2006 se ha cerrado con un aumento del 2,7%, mientras que para 2007 se prevé un crecimiento del 2,1%, consolidándose la demanda interna como principal motor del crecimiento. Detrás de esta realidad seguimos encontrando el buen comportamiento de Alemania, donde la recuperación del sector de la construcción ha sido clave para el momento actual de la inversión en el país. Adicionalmente, el mercado laboral continúa presentando una situación favorable. El paro cayó en el último trimestre hasta mínimos de 2001, y el empleo avanzó un 1,5%. En Polonia, la tasa de crecimiento económica prevista será del 5,0% en 2007 y medio punto menor hacia 2008-2009. La inflación, a pesar de cerrar 2006 con cifras algo peor de lo estimado, permite pensar que, eliminando el efecto del crecimiento de la factura energética, se encuentra en niveles sostenidos (inflación subyacente del 1,6%).

El crecimiento de la economía española ha sido ligeramente inferior al del año pasado, alcanzando un 3,4% en términos de crecimiento del PIB, de forma que continúa creciendo y creando empleo por encima de sus socios comunitarios. De cara al 2007, se prevé una cierta ralentización del ritmo de actividad, aunque apoyada en un crecimiento más equilibrado. En línea con lo ocurrido en 2006, el sector de construcción contribuirá de manera decisiva al crecimiento del país en 2007, aunque con mayor moderación, debido al previsible debilitamiento del ciclo inmobiliario tras un largo período de fuerte crecimiento.

En este contexto europeo e internacional, Ferrovial ha seguido manteniendo su estrategia de expansión y diversificación en todos los sectores donde desarrolla sus actividades, destacando por su relevancia la adquisición del gestor de aeropuertos BAA, afrontando este nuevo ejercicio en posición de mantener su liderazgo y trayectoria de crecimiento y rentabilidad.

Durante éstos últimos años, la actividad de Construcción en España ha experimentado un notable crecimiento, beneficiándose de la excelente situación del sector resultado de diversos factores, como el desarrollo del Plan Nacional de Infraestructuras 2000-2007, financiado parcialmente por fondos de la Unión Europea y Fondos de Cohesión, la fuerte licitación por parte de las Administraciones Públicas, así como el gran auge de precios del mercado inmobiliario, que se ha traducido en importantes crecimientos con máximos históricos en márgenes.

En base a estos aspectos, la actividad constructora en España se espera que siga creciendo durante el ejercicio 2007 con tasas aún por encima del PIB, aunque a ritmos inferiores a los alcanzados en 2006. Así, mientras que en 2006 se ha crecido a ritmos del 5,8%, el promedio de estimaciones de analistas sitúa el crecimiento en torno al 4,1% para 2007, sustentado principalmente en la edificación y la obra civil, el mercado que afronta el período de previsión con mejores perspectivas, con crecimientos superiores al 6%, impulsadas sobre todo por las infraestructuras de transporte. En este contexto, Ferrovial intentará mantener su posición en el mercado, haciendo hincapié en la competitividad en las licitaciones, aunque manteniendo niveles de rentabilidad adecuados.

Del mismo modo, en la División de Construcción y a nivel internacional, Ferrovial continuará desarrollando su estrategia de diversificación, apoyándose en la notable experiencia global adquirida por Ferrovial Agromán y el negocio de Infraestructuras que pueden aportar en su expansión al resto de Divisiones del Grupo, especialmente en mercados desarrollados de países OCDE, con excelentes perspectivas en las que poder aportar el know how adquirido, y mercados de difícil entrada, como es el caso de Estados Unidos. Muestra de ello, el ejercicio 2006 se ha caracterizado por el aumento del peso de la actividad internacional, cuya facturación representa un 59,4% del total de la cifra de negocio de Ferrovial, un 73,11% del resultado de explotación y un 4,9% del beneficio neto, derivado de la plusvalía por la venta del negocio inmobiliario a Habitat (frente al 43,3%, 46,4% y 19,6%, respectivamente, en el ejercicio 2005).

A lo largo de 2006, Budimex ha continuado erigiéndose como referente en el mercado constructor de Polonia, donde se estima un crecimiento del PIB para 2007 del 4,3%, frente al 5,0% estimado para 2006. En concreto, el sector de la construcción se prevé que crezca en torno al 8,9% en 2006, frente al 6% registrado el año anterior, apoyado fundamentalmente en los crecimientos tanto de la obra civil como en la edificación.

Adicionalmente, se ha consolidado la presencia de Ferrovial en Estados Unidos derivada de la adquisición realizada en 2005 de la empresa constructora Webber, con actividad en los sectores de desarrollo de infraestructuras de obra civil, reciclado de áridos y extracción y suministro de arena en el estado de Texas. Para el año 2007, el Estado de Texas prevé un importante crecimiento de la licitación, pasando de los 5,3 mMUS\$ en 2006 a los 8,8 mMUS\$ previstos durante el año 2007.

En la División de Infraestructuras, cabe mencionar por su relevancia dentro del Grupo la adquisición realizada a finales del mes de junio del operador de aeropuertos más importante a nivel mundial (BAA), a través del consorcio Airport Development and Investment Limited (ADI), en el que Ferrovial participa junto con la Caisse de Dépôt et Placement du Québec y una sociedad de inversión dirigida por GIC Special Investments Pte Ltd. de Singapur. Esta incorporación refuerza de manera significativa la capacidad de crecimiento de la división y del Grupo en su conjunto, suponiendo para el 2006 un 16,0% de la facturación, que se transforma en un 25,9% para el 2007 (en términos de EBITDA, dichas aportaciones serían del 36,4% y del 49,5% respectivamente, para 2006 y 2007).

Adicionalmente, la situación en fase inicial de muchos proyectos importantes junto con la buena marcha de aquellos más maduros que la división tiene en cartera supone un notable potencial de creación de valor en esta área para Ferrovial. En 2006, ha destacado la apertura al tráfico antes de lo previsto de la autopista Ocaña-La Roda en España, así como la adjudicación de la autopista Indiana Toll Road y la adquisición de la Autopista del Bosque en Chile, además de la consolidación de la autopista N4/N6 en Irlanda abierta al tráfico el año anterior, estando prevista para el 2007 la apertura de la M-203 Alcalá O'Donnell.

En este sector, destaca Estados Unidos por su importante relevancia dentro del panorama mundial de los Proyectos de Infraestructuras de Transportes, ya que continuará liderando el crecimiento económico de los países más desarrollados. Consecuentemente con esta oportunidad de negocio, durante el ejercicio 2006 Ferrovial ha reafirmado su estrategia de diversificación y presencia en el mercado norteamericano mediante la consolidación de los contratos de concesiones ya conseguidos, como el de la autopista Chicago Skyway, la designación como socio estratégico durante 50 años para el diseño y planificación de un proyecto de corredor multimodal en Texas (el mayor promovido en el país), o la adjudicación en abril de 2006 del proyecto Indiana Toll Road (con una inversión total de 3.173 millones de euros, de los cuales, 635 millones de euros corresponden a capital a desembolsar).

Las expectativas para el 2007 en Europa son también positivas, donde a lo largo del ejercicio 2006 se ha conseguido la adjudicación del proyecto de la nueva autopista de peaje Autostrade per la Lombardia (con una inversión de 6,8 millones de euros), así como la gestión de la autopista griega Ionian Roads (con una inversión superior a los 1.000 millones de euros), y la designación como *provisional contractor* para la construcción y explotación de la autopista Central Greece Motorway (con una inversión estimada de 1.500 millones de euros).

Por último, en el área de Aparcamientos el número de plazas se ha incrementado en 2006 en 14.823 plazas (+6,2% respecto al 2005), mientras que las perspectivas para 2007 son también positivas, con crecimientos estimados en el número de plazas, fundamentalmente en rotación y superficie.

En cuanto al negocio aeroportuario, ha quedado demostrada su capacidad de regeneración y recuperación después de períodos de incertidumbre, como los provocados por los atentados del 11-S, el virus de la gripe aviar (H5N1), la guerra de Irak o los últimos intentos de atentados con explosivos líquidos (agosto 2006). El interés de la iniciativa privada en este mercado sigue sustentándose en crecimientos estimados del tráfico aéreo en torno al 5,5% para los próximos años, los altos niveles de crecimiento a largo plazo, impulsados por la creciente demanda de vuelos comerciales, y la diversificación de la fuente de ingresos a través del desarrollo de negocios no-aeronáuticos. Según la IATA, el tráfico de pasajeros internacional ha registrado un crecimiento del 5,8% en los primeros once meses del año 2006 respecto a 2005 y un 6,7% en noviembre, que representa el índice más alto desde el mes de mayo pasado. Por zonas geográficas, se observaron mayores avances en el tráfico internacional en Oriente Medio (con un incremento del tráfico del 15,1%). En Norteamérica, el tráfico aumentó el 5,7%, en Europa el 5,3% y en Asia y Pacífico el 5,2%, mientras que Latinoamérica fue la única región del mundo en que se registró un descenso de los viajeros internacionales por avión (-2,4% en el tráfico acumulado a noviembre).

En el área de Servicios, se ha completado el proceso de absorción de los negocios adquiridos en 2003 (Grupo Cespa en España, y Amey en Reino Unido), integrados ya en la filosofía y estrategia del Grupo, que en estos primeros años de gestión están realizando una importante aportación tanto a los resultados de éstas áreas como a la generación de flujos de caja; aportación que se prevé creciente para los próximos ejercicios.

En el Reino Unido, el sector de los PFI / PPP o proyectos de promoción y financiación privada de infraestructuras y servicios se consolida en una fase de madurez. Las perspectivas de crecimiento, aún significativas, y el natural proceso de mejora y selección de los competidores, hacen el futuro halagüeño para aquéllos que sean capaces de aportar valor con su gestión. Buena muestra de la apuesta de Ferrovial por este mercado, ha sido la adquisición realizada en febrero, por parte de Amey, de la compañía de servicios profesionales Owen Williams, con un marcado carácter estratégico en su apuesta por los contratos integrales de servicios a largo plazo, al incrementar su capacidad para ofrecer servicios integrales de apoyo, desde el diseño hasta la gestión y el mantenimiento/operación. La adquisición responde a una tendencia creciente en la licitación pública en los sectores de carreteras, ferrocarril y gobierno local que demandan compañías capaces de ofrecer una gama completa de servicios de apoyo. Con una experiencia de más de 80 años, Owen Williams es el principal proveedor de servicios profesionales de apoyo a una gama amplia de organismos públicos, destacando su participación en alguno de los proyectos más emblemáticos del Reino Unido, como el Estadio de Wembley, y los edificios del Daily Express en Londres, Manchester y Glasgow.

Las previsiones del sector de servicios urbanos a corto y medio plazo apuntan a una moderada trayectoria de desaceleración, de manera que el valor total del mercado podría alcanzar una tasa de crecimiento del 8,3% en 2006, hasta situarse en 4.225 millones de euros, esperándose tasas del 7-8% para los dos años posteriores. Adicionalmente, cabe esperar un aumento de la rivalidad en el sector, en un marco de entrada de nuevos competidores y creciente dificultad de acceso a las concesiones derivada de la cobertura de servicios que están alcanzando las principales ciudades. Las estrategias de los principales operadores se centrarán en la obtención de la renovación de adjudicaciones cercanas a su finalización, tratando de buscar un aumento de su cuota de mercado mediante el acceso a nuevas concesiones. En este sentido, cabe mencionar que los cinco primeros operadores del sector (Grupo FCC, Urbaser, Grupo Cespa, Grupo Sufi y Lipasam), concentraron el 70,3% del valor total del mercado en 2005.

En el caso del mantenimiento y limpieza, el aumento de los presupuestos destinados al mantenimiento de las carreteras e infraestructuras ferroviarias, especialmente por parte de la Administración Central, así como la creciente externalización de esta actividad por los organismos públicos y concesionarias, favorecerán la entrada de nuevos competidores así como el desarrollo de la actividad en los próximos años. De este modo, se prevé un gran dinamismo del mercado, con tasas de crecimiento esperadas para el bienio 2006-2007 cercanas al 22%. Cabe destacar, igualmente, la tendencia hacia la sustitución del antiguo facility management por la figura de los contratos PPP y PFI.

En el caso de conservación de infraestructuras, se ha reforzado la presencia de Ferrovial mediante la adquisición del 20% del capital de Madrid Calle 30. El objeto de esta sociedad es la gestión de los servicios de reforma, conservación y explotación de la vía urbana M-30, mediante la constitución de una sociedad de economía mixta (Asociación Público-Privada), durante un período de 20 años.

Por último, en lo que respecta a la actividad de handling, las previsiones indican que las líneas aéreas van a continuar el proceso de subcontratación de dicha actividad gracias al proceso de desregulación. Si, adicionalmente, tenemos en cuenta el previsible crecimiento en los tráficos de pasajeros y número de vuelos, las estimaciones para 2007 son positivas. En esta área, Ferrovial se ha situado como referente del sector mediante la adquisición a finales de 2005 de Swissport, operador líder en el mundo en la gestión independiente –no asociada a aerolínea o aeropuerto– de servicios de handling aeroportuario. Swissport desarrolla dos líneas principales de negocio: los servicios de handling de pasajeros y rampa y los servicios de handling de cargo, en los que mantiene una posición de liderazgo. Adicionalmente, la compañía presta otros servicios aeroportuarios, como el repostaje de aviones, la seguridad en aeropuertos, la gestión de contenedores de carga para aviación y servicios integrales para aviones privados.

En lo referente al sector inmobiliario, el año 2006 se ha caracterizado por la venta realizada en diciembre de dicho negocio a la compañía Habitat. De esta forma, la actividad desarrollada por Ferrovial estará formada por el negocio inmobiliario en Polonia, junto con la consolidación por puesta en equivalencia de la participación del 20% en Habitat, cuya adquisición está prevista en 2007. En el caso de Polonia, se prevé un crecimiento del PIB del 4,3%, frente al 5,0% estimado para el 2006, y en concreto, el sector de la construcción se prevé que crezca en torno al 8,9% en 2007 (6% el año anterior), apoyado fundamentalmente en los crecimientos tanto de la obra civil como de la edificación.”

## VI. ACTIVIDADES TECNOLÓGICAS

Ferrovial, a lo largo del ejercicio 2006, ha continuado desarrollando sus actividades tecnológicas en las diferentes áreas de actividad en las que opera. La información relativa a estas actividades se describe de forma detallada en el informe de Responsabilidad Corporativa.



## VII. OBJETIVOS Y POLÍTICAS DE GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS

La información relativa a estas políticas se describe de forma detallada en las notas a los estados financieros consolidados de grupo.

## VIII. INFORMACIÓN BURSÁTIL, AUTOCARTERA Y PRINCIPALES ACCIONISTAS

El Ibex-35 cerró el ejercicio con una subida del 31,8%, hasta situarse en los 14.146,5 puntos, logrando su cuarto año consecutivo al alza; resultando 2006 el mejor año para el selectivo español desde 1998 y siendo su rentabilidad acumulada en los últimos 4 años del 135%. Todo lo anterior sitúa al Ibex-35 muy por encima de los principales índices europeos y, estadounidenses.

La fuerte subida del ejercicio 2006, se ha visto soportada por, sólidos datos macroeconómicos, por un aumento importante en el reparto de dividendos y por las operaciones corporativas habidas en los sectores energético, eléctrico e inmobiliario.

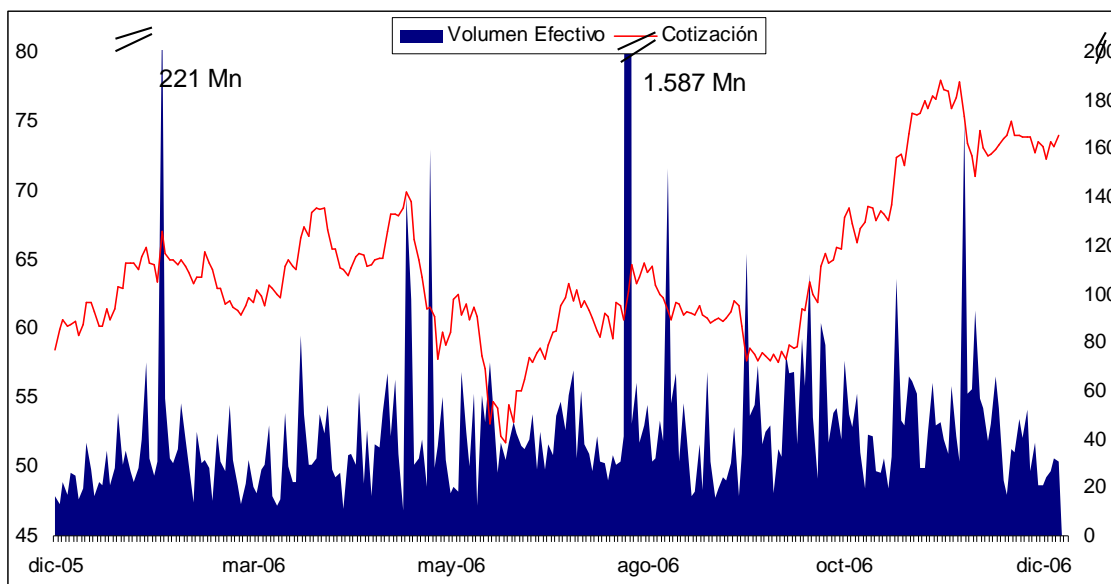
Los mercados han tenido también que hacer frente a variables no tan positivas, como el alza en los tipos de interés a ambos lados del Atlántico, un precio del petróleo poco estable y una excesiva debilidad del Dólar respecto al Euro.

Ferrovial cierra su sexto año consecutivo de ascensos en bolsa con una revalorización anual del 26%. La cotización ha estado lastrada desde comienzos del ejercicio por el flujo de noticias sobre la adquisición de BAA, tocando mínimos tras el anuncio definitivo de la compra (junio). En el último trimestre, y tras la aclaración de las incertidumbres sobre la sindicación de la deuda suscrita para la adquisición, Ferrovial alcanza máximos históricos el 16 de noviembre, 78,35 euros, cerrando el año en 73,20, lo que le da un valor en bolsa de 10.373 millones de euros.

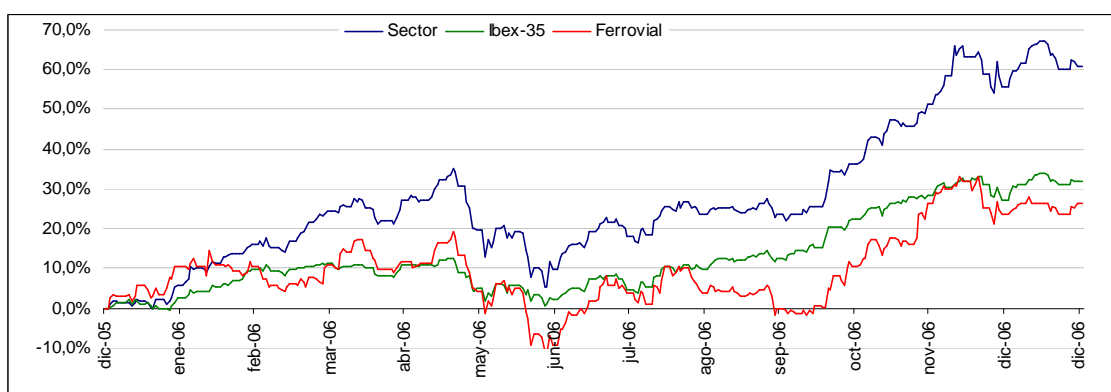
Evolución Ferrovial, Ibex-35 e Índice Sectorial - Histórico

	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004	2.005	2.006	1999-2006
FER	-37%	-6%	45%	23%	15%	42%	49%	26%	222%
IBEX	18%	-22%	-8%	-28%	28%	17%	18%	32%	44%
Sector	-26%	-7%	26%	4%	25%	27%	54%	61%	254%

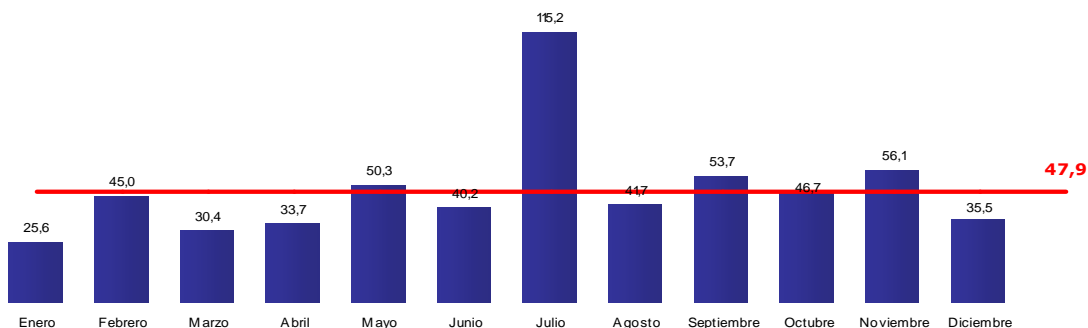
Evolución cotización y volumen de efectivo 2006



Evolución Ferroviaria, Ibex-35 e Índice Sectorial en 2006



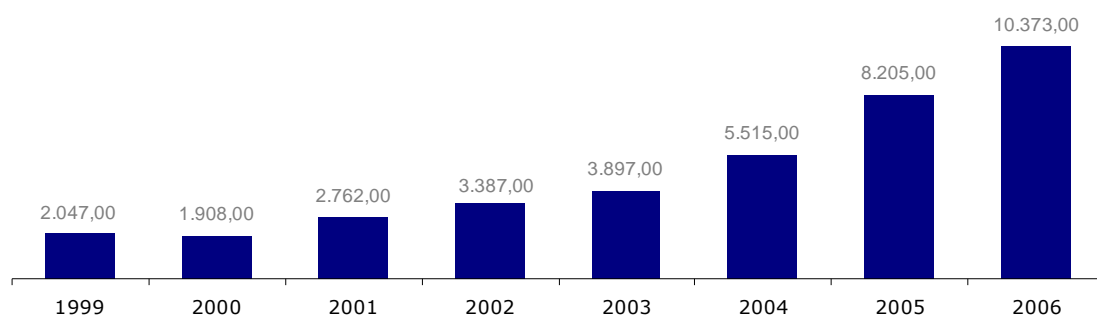
Efectivo - media diaria-Mn €



Datos Bursátiles (datos en euros)

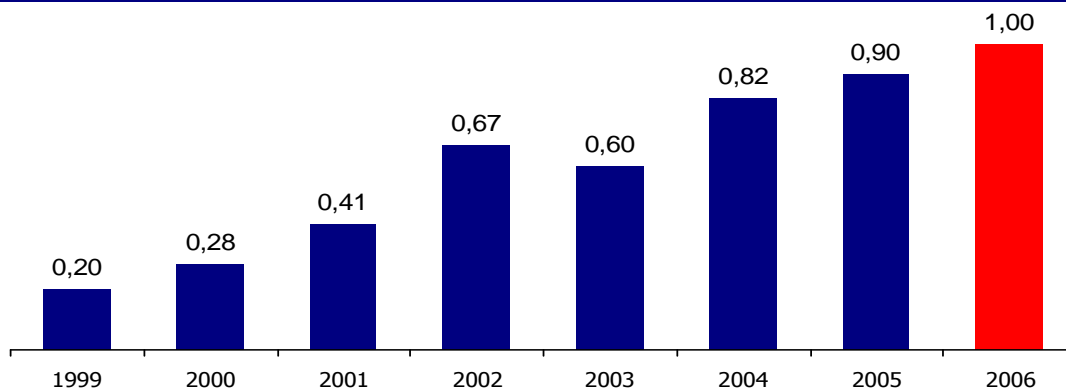
Histórico Ferroviario	2006	2005	2004 NIFF	2004	2003	2002	2001	2000	1999
Cierre	73,95	58,50	39,32	39,32	27,78	24,15	19,69	13,6	14,4
Máximo	78,35	71,45	39,8	39,8	28,29	28,95	22	18,35	23,55
Mínimo	51,2	39,07	27,6	27,6	21,91	19,7	13,53	11,75	14,2
Medio ponderado	64	52,15	34,02	34,02	24,62	24,7	18,58	14,23	20,17
Efectivo negociado año (millones de euros)	12.177,1	7.038,6	4.307,48	4.307,48	3.007,60	2.539,49	1.587,50	1.144,80	1.143,90
Nº acciones negociadas (año)	190.274.573	134.968.415	126.599.317	126.599.317	122.158.971	102.641.026	85.425.146	80.475.919	56.710.300
Volumen medio diario (millones de euros)	47,9	27,5	17,2	17,2	12	10,2	6,3	4,6	6,8
Rotación de capital	136%	96%	90%	90%	87%	73%	61%	57%	40%
Capitalización (millones de euros)	10.373	8.205	5.515	5.515	3.897	3.387	2.762	1.908	2.047
Nº acciones capital social	140.264.743	140.264.743	140.264.743	140.264.743	140.264.743	140.264.743	140.264.743	140.264.743	142.132.147
Valor nominal acción	1 euro	1 euro	1 euro	1 euro	1 euro	1 euro	1 euro	1 euro	1 euro
Dividendo bruto por acción*	1,00	0,90	0,82	0,82	0,60	0,67	0,41	0,28	0,20
<b>Ratios bursátiles</b>									
Beneficio neto por acción (BPA)*	0	2,97	3,78	3,97	2,43	3,25	1,56	1,14	0,78
Valor contable por acción	0,00	21,57	17,95	16,06	12,5	10,66	8,54	7,48	6,53
Precio/valor contable	#¡DIV/0!	2,71	2,19	2,45	2,22	2,27	2,31	1,82	2,21
PER (cotización / BPA)*	#¡DIV/0!	19,73	10,40	9,90	11,44	7,43	12,62	11,93	18,41
Rentabilidad total accionista (%)	28,12%	51,07%	44,50%	44,50%	17,50%	26,10%	47,80%	-3,60%	-36,40%

Capitalización-Millones de euros



Tal y como muestra el siguiente gráfico el importe de los dividendos pagados por el grupo, se ha ido incrementando considerablemente desde la Salida a Bolsa de Grupo Ferroviario en 1.999.

Dividendos por Acción



Autocartera

La situación de autocartera a 31 de diciembre es la siguiente:

	2006	2005	2004	2003
Nº de acciones	133.183	207.008	207.008	1.161.637
% de capital	0,10%	0,15%	0,15%	0,83%
Coste libros	9.797.931	4.364 miles de euros	3.209 miles de euros	14.949 miles de euros
Coste por acción	73,57	21,09	15,50	15,15

## Informe de Gestión 2006

---

Durante 2006 se han comprado 377.031 acciones propias, y vendido 450.856, con un saldo final del ejercicio de 73.825 acciones propias vendidas, que generaron un incremento en reservas de 188.362 euros.

### Accionariado (\*)

(\*) Fuente: IR Channel – enero 2006 – Miles de Acciones

Accionistas	Pais	Titulos	% Capital
Accionistas de control	España	81.802	58,3%
Santander Asset Management	España	996	0,7%
Bestinver Gestión S.G.I.I.C. S.A.	España	795	0,6%
T. Rowe Price International (UK) Inc.	Reino Unido	764	0,5%
Fidelity International Limited	Reino Unido	753	0,5%
Banque Syz & Co. S.A.	Suiza	654	0,5%
RCM (UK) Ltd.	Reino Unido	606	0,4%
Bergareche Busquet (Santiago)	España	603	0,4%
Norges Bank (NOR)	Noruega	501	0,4%
BBVA Gestión, S.A., S.G.I.I.C.	España	472	0,3%

### Indices a los que pertenece Ferrovial:

IGBM

Indice Construcción Bolsa de Madrid

IBEX-35

IBEX Industrial y Varios

Bloomberg European 500

Bloomberg European 500 Construction and Engineering

Bloomberg Eruopean Industrials Index

DJ Euro Stoxx Price Index

DJ Euro Stoxx Construction

DJ Stoxx 600

DJ Stoxx Construction

Morgan Stanley Capital International (MSCI)

FTSE Eurotop 300

S&P 350

DJ Euro Stoxx Construction

DJ Stoxx 600

**Indices de Responsabilidad Social Corporativa**

DJSI – Dow Jones Sustainability World Index

DJSI – Dow Jones Sustainability Stoxx Index

FTSE4Good Europe Index

FTSE4Good Global Index

Ethibel

ASPI Eurozone

**IX. INFORMACIÓN DE LA COMISIÓN DE AUDITORÍA Y CONTROL**

*INFORME DE LA COMISION DE AUDITORIA Y CONTROL*

COMPOSICION Y FUNCIONES.

Durante el año 2006 se han producido los siguientes cambios en la composición de la Comisión de Auditoría y Control:

- En el mes de junio, el Consejero Dominical PORTMAN BAELA S.L., representado por D. Eduardo Trueba Cortés, fue designado miembro de la Comisión, en sustitución de D. Santiago Bergareche Busquet.
  
- Y en el mes de septiembre, se nombró miembro de la Comisión a D. Juan Arena de la Mora, Consejero Independiente, en sustitución de CASA GRANDE DE CARTAGENA S.L.

También en el mes de junio, el Consejero Independiente D. Gabriele Burgio sustituyó en la Presidencia a D. Santiago Eguidazu Mayor, al cumplirse el plazo de 4 años de duración establecido para este cargo.

La totalidad de sus miembros continúan siendo, por tanto, Consejeros Externos, y la presidencia recae en un Consejero Independiente, según lo establecido en el Reglamento del Consejo de Administración.

En lo que respecta a sus funciones no ha habido ninguna variación respecto al ejercicio precedente, correspondiendo a esta Comisión, de conformidad con lo establecido en el Reglamento del Consejo de Administración, competencias en relación principalmente con los auditores externos; la dirección de auditoría interna; la información financiera; el gobierno corporativo y el control de riesgos. El Informe Anual de Gobierno Corporativo contiene una descripción detallada de éstas competencias.

En 2006, la Comisión ha celebrado seis reuniones.

ACTIVIDADES REALIZADAS.

**Información económico financiera.**

La Comisión de Auditoría y Control auxilia al Consejo de Administración en su labor de velar por la corrección y fiabilidad de la información financiera que la Sociedad debe suministrar periódicamente.

Consecuentemente, y con carácter previo a su conocimiento por el Consejo de Administración y a su remisión a las autoridades o mercados, la Comisión ha analizado tanto los estados financieros anuales como la información trimestral y semestral, con la colaboración de la Dirección General Económico Financiera.

***Auditoría externa***

Los auditores externos de la Sociedad comparecieron ante la Comisión con ocasión de la presentación de las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2005. En su comparecencia informaron sobre el alcance de las auditorías, el método y calendario utilizados; los principios y criterios contables de elaboración de las cuentas y otros aspectos relevantes de su función. Está previsto que se produzca en los primeros meses de 2007 una comparecencia similar en relación con las cuentas anuales del ejercicio 2006.

Del mismo modo y con contenidos similares, informaron también a la Comisión los auditores externos de otras compañías del Grupo.

Las comparecencias de los auditores externos tuvieron lugar sin la presencia del equipo directivo de la Sociedad.

Por último, en este ámbito de actuación, la Comisión de Auditoría y Control propondrá al Consejo de Administración, para que a su vez se someta a la consideración de la Junta General en 2007, la renovación del auditor externo de la Sociedad.

**Procedimientos de Control**

En 2006 han continuado los trabajos que se iniciaron en 2005 para el examen de los procedimientos de verificación de los sistemas de información y control económico-financiero, analizándose en una primera parte de estos trabajos los existentes en la división inmobiliaria. El estudio, elaborado con la colaboración de asesores externos, identificó los objetivos de control más específicos tanto de tipo operativo como financiero, significándose el alto número de controles utilizados y su eficacia, nivel de automatización y carácter fundamentalmente preventivo.

**Código Unificado de Buen Gobierno**

La Comisión estableció un calendario de implantación de las recomendaciones del Código Unificado de Buen Gobierno y efectuó un análisis sobre el impacto que su asunción tendría en el régimen corporativo vigente, bien sea en las prácticas seguidas hasta el momento o en el contenido de las normas internas. Tras este análisis, la Comisión hizo una propuesta de asunción al Consejo de Administración y se acometieron los trabajos de revisión de la normativa interna para adaptar ésta al acuerdo finalmente adoptado por el Consejo de Administración.

El nuevo Reglamento del Consejo de Administración y las modificaciones introducidas en el Reglamento de la Junta General han sido examinados por la Comisión de Auditoría previa a su sometimiento, bien para informe, bien para aprobación, a la Junta General de Accionistas de 2007.

### **Otras actuaciones en materia de Gobierno Corporativo**

La Comisión ha llevado a cabo, además, estas otras actuaciones en esta materia:

- Examinó el Informe Anual de Gobierno Corporativo correspondiente al ejercicio 2005 con carácter previo a su presentación al Consejo de Administración.
- Informó sobre transacciones entre consejeros y altos directivos con la Sociedad y entidades de su grupo, para su posterior aprobación por el Consejo de Administración.
- Conoció de la actualización del Reglamento Interno de Conducta en relación con el ámbito de compañías del grupo a cuyos administradores resulta de aplicación dicho Reglamento.
- Fue informada del procedimiento emitido por la Sociedad que establece pautas de actuación para facilitar las denuncias de hechos o circunstancias susceptibles de producir un daño en el patrimonio empresarial.

A comienzos del 2007, la Comisión analizará, con anterioridad a su aprobación por el Consejo de Administración, el Informe Anual del ejercicio 2006.

### **Plan de Auditoría Interna**

El Director de Auditoría Interna expuso a la Comisión su plan de trabajo que, de forma general, comprende auditorías de carácter recurrente y proyectos especiales tanto en los negocios como en la matriz del grupo. Entre los proyectos especiales, destacan los trabajos de revisión post-compra en sociedades adquiridas por el grupo en los últimos años.

### **Análisis de riesgos y sistemas para su control.**

En 2006 se ha continuado con el seguimiento periódico del análisis de riesgos y de los sistemas para su control cuyo conocimiento está atribuido a esta Comisión.

La Dirección de Calidad y Medio Ambiente ha informado a la Comisión sobre las modificaciones que se han ido produciendo en relación con información previamente proporcionada. En relación con la estructura de coberturas por seguros, se han conocido las asumidas con ocasión de la incorporación de BAA al Grupo.

### ***Otras actuaciones***

La Comisión ha analizado otros temas con la colaboración de distintas unidades directivas de la Sociedad. Así, se examinó un informe realizado sobre los principales criterios y sistemas establecidos para garantizar la seguridad en los sistemas de información del grupo, cuyos objetivos esenciales son la seguridad y la protección del valor de la información y la garantía de su confidencialidad, integridad y disponibilidad. La Comisión analizó también un estudio efectuado por la Dirección de Auditoría Interna cuyo objeto es la identificación de aquellas áreas y funciones del Grupo en las que resulta necesario aplicar con mayor rigor los controles por su mayor exposición a posibles menoscabos patrimoniales. Asimismo tuvo oportunidad de conocer un informe sobre la situación de los fondos de pensiones en filiales extranjeras de la Sociedad.