

# Cuentas Anuales 2007

**Grupo Ferrovial S.A.**

**Informe de gestión  
correspondiente al ejercicio 2007**

*Consejo de Administración*

*25 de Febrero de 2008*



## GRUPO FERROVIAL, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

## INFORME DE GESTION 2007

## I. EVOLUCIÓN DE LOS NEGOCIOS EN EL EJERCICIO 2007.

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 las que el Grupo Ferrovial participa.

## 1. PRINCIPALES MAGNITUDES

La **integración por primera vez de un año completo de BAA** (2006 solo incluye seis meses de actividad, desde el 1 de julio de 2006) provoca un importante crecimiento en las principales magnitudes del Grupo: el **INCN presenta una evolución del 18,4%**, situándose en 14.630 millones de euros, el **Resultado Bruto de Explotación presenta un crecimiento del 31,0%** hasta 3.044 millones de euros.

La cuenta de resultados de 2007 incluye distintas **Provisiones** relacionadas con; el plan de entrega de **opciones sobre acciones** (126 millones de euros), la deuda relacionada con **Habitat** (35 millones de euros) y el **plan de reestructuración de BAA** (107 millones de euros).

Las **plusvalías** procedentes de la venta de la participación en los **aeropuertos de Sidney, Budapest y las participaciones minoritarias en seis aeropuertos australianos, así como la reducción del tipo impositivo de BAA**, impulsan el Resultado neto hasta los 734 millones de euros.

Toda la información se expresa en millones de euros

## Financieras

	dic-07	dic-06	Var (%)
Resultado neto	733,7	1.425,7	-48,5
BPA	5,2	10,2	-48,5
<b>Resultado Bruto de Explotación</b>	<b>3.044,0</b>	<b>2.324,3</b>	<b>31,0</b>
Resultado de Explotación	1.911,4	1.459,1	31,0
Ventas	14.630,0	12.354,6	18,4
Deuda neta consolidada	-30.264,9	-32.818,0	-7,8
Deuda ex-proyectos Infra	-1.936,9	-3.064,0	-36,8
Inversiones Brutas	997,0	4.445,8	-77,6

\* Excluida la deuda de Proyectos infraestructuras

## Operativas

	dic-07	dic-06	Var (%)
Cartera de Construcción	9.130	8.023	13,8
Cartera de Servicios	9.726	8.629	12,7
Evolución Tráfico autopistas (IMD)			
ETR 407 (Km recorridos 000)	2.253	2.124	6,1
Chicago Skyway	49.570	50.514	-1,9
Indiana Toll Road	31.508		
Autema	23.875	21.529	10,9
Ausol I	21.482	20.772	3,4
Ausol II	21.170	19.782	7,0
BAA (Tráfico UK millones pasajeros)	150,0	147,6	1,6
Plazas de aparcamiento	266.805	253.023	5,4

## 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.

	dic-07	dic-06	Var (%)
<b>CIFRA DE VENTAS</b>	<b>14.630,0</b>	<b>12.354,6</b>	<b>18,4</b>
Otros Ingresos	26,7	16,1	65,6
<b>Total Ingresos de Explotación</b>	<b>14.656,7</b>	<b>12.370,7</b>	<b>18,5</b>
Gastos Externos y de Explotación *	7.820,8	7.008,2	11,6
Gastos de Personal	3.792,8	3.141,2	20,7
<b>RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACION</b>	<b>3.044,0</b>	<b>2.324,3</b>	<b>31,0</b>
<b>Margen bruto de explotación</b>	<b>20,8%</b>	<b>18,8%</b>	
Dotación Amortizaciones Inmovilizado	1.132,6	762,2	48,6
Variación Provisiones de Circulante		103,0	
<b>Total Gastos de Explotación</b>	<b>12.746,3</b>	<b>10.911,6</b>	<b>16,8</b>
<b>RESULTADO NETO DE EXPLOTACION</b>	<b>1.911,4</b>	<b>1.459,1</b>	<b>31,0</b>
<b>Margen neto de explotación</b>	<b>13,1%</b>	<b>11,8%</b>	
Resultado Financiero	-1.901,5	-1.232,1	-54,3
Rtdo. Fro. Proyectos de infraestructuras	-1.670,0	-1.136,7	-46,9
Resultado Financiero resto de sociedades	-231,5	-95,4	n.s.
Resultados por Puesta en Equivalencia	-110,8	28,5	-488,4
Otras Ganancias y Pérdidas	766,9	422,2	81,6
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>666,0</b>	<b>677,8</b>	<b>-1,7</b>
Impuesto sobre Beneficios	171,8	-171,3	200,3
<b>RESULTADO CONSOLIDADO</b>	<b>837,8</b>	<b>506,5</b>	<b>65,4</b>
Resultado neto operaciones discontinuadas		873,4	n.s.
<b>RESULTADO NETO ATRIBUIBLE</b>	<b>837,8</b>	<b>1.379,9</b>	<b>-39,3</b>
Resultado Atribuido a Socios Externos	-104,2	45,8	n.s.
<b>RESULTADO NETO TOTAL</b>	<b>733,7</b>	<b>1.425,7</b>	<b>-48,5</b>

\*El Resultado bruto de explotación de 2007 se ha calculado como el Resultado de explotación más amortizaciones, excluyendo provisiones, incluyéndose en el epígrafe Gastos externos y de explotación la variación de las provisiones de circulante. Si aplicamos en 2006 el mismo criterio aplicado a 2007, el RBE de 2006 se reduce en 103 millones de euros y el crecimiento sería del +37,0%.

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

Las ventas crecen un 18,4%.

	Dec-07	Dec-06	Var (%)
Construcción	5.202,1	5.146,4	1,1
Aeropuertos	3.859,2	2.046,0	88,6
Autopistas y aparcamientos	1.024,7	884,7	15,8
Servicios	4.619,0	4.300,0	7,4
Ajustes (*)	-75,1	-22,6	n.s.
<b>Total</b>	<b>14.630,0</b>	<b>12.354,6</b>	<b>18,4</b>

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

El crecimiento de la cifra de negocio se debe principalmente a:

La integración durante *un ejercicio completo de BAA* que aporta 3.822,4 millones de euros frente a los 1.979,7 del año 2006 (6 meses)

El *crecimiento de Servicios (+7,4%)*.

El *crecimiento en Autopistas y aparcamientos +15,8%* motivado tanto por la variación del *perímetro (77,8 millones de euros)* como por el *crecimiento orgánico*.

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

	Dec-07	Dec-06
Construcción	36%	42%
Aeropuertos	26%	17%
Autopistas y aparcamientos	7%	7%
Servicios	32%	35%

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

	dic-07	%	dic-06	%	Var (%)
<b>España</b>	<b>5.297,4</b>	<b>36%</b>	<b>5.110,0</b>	<b>41%</b>	<b>3,7</b>
Reino Unido	6.015,2	41%	4.087,2	33%	47,2
Canadá y EEUU	1.108,0	8%	1.081,1	9%	2,5
Polonia	871,2	6%	846,4	7%	2,9
Chile	216,2	1%	275,4	2%	-21,5
Resto Europa	897,3	6%	784,5	6%	14,4
Resto del Mundo	224,7	2%	170,0	1%	32,2
<b>Total Internacional</b>	<b>9.332,6</b>	<b>64%</b>	<b>7.244,6</b>	<b>59%</b>	<b>28,8</b>
<b>TOTAL</b>	<b>14.630,0</b>	<b>100%</b>	<b>12.354,6</b>	<b>100%</b>	<b>18,4</b>

Las *ventas internacionales superan a las ventas domésticas y representan un 64%*. Las ventas internacionales crecen un 28,8% debido a la inclusión de BAA y las autopistas: ITR, las chilenas Talca-Chillán y del Bosque, junto con la portuguesa Norte-Litoral en el perímetro de consolidación.

## 2.3. Gastos de Personal

La partida registra un incremento del 20,7% hasta alcanzar un importe de 3.793 millones de euros. La plantilla media a diciembre de 2007 asciende a 102.447 frente a los 88.902 empleados de 2006, aumento provocado por las adquisiciones ya mencionadas.

## 2.4. Resultado Bruto de Explotación (RBE)

**Incremento del RBE (+31,0%)**, motivado por la incorporación de BAA. El margen consolidado (20,8%) aumenta respecto al mismo periodo del año anterior (18,8%), debido principalmente a la integración de BAA, cuyo margen asciende a 40,4%.

El Resultado bruto de explotación está afectado por el **cambio en el criterio de cálculo**. El Resultado bruto de explotación de 2007 se ha calculado como el Resultado de explotación más amortizaciones, incluyéndose en el epígrafe Gastos externos y de explotación la variación de las provisiones de circulante. En 2006 el RBE se calculó como Resultado de explotación más amortizaciones y provisiones.

**Aplicando el criterio de 2007 a ambos ejercicios, el crecimiento del RBE es del 37,0%.**

	Dec-07	Dec-06	Var (%)
RBE	3.044,0	2.324,3	31,0
RBE / Ventas %	20,8%	18,8%	
Provisiones		103,0	
<b>RBE Homogéneo</b>	<b>3.044,0</b>	<b>2.221,3</b>	<b>37,0</b>
<b>RBE / Ventas %</b>	<b>20,8%</b>	<b>18,0%</b>	

El RBE incluye una provisión de 106,8 millones de euros en relación con el plan de **reestructuración de BAA**.

El desglose por áreas de negocio es el siguiente:

	Dec-07	Dec-06	Var (%)	Var* (%)
Construcción	350,5	424,4	-17,4	-2,7
Aeropuertos	1.535,8	868,0	76,9	78,2
Autopistas y aparcamientos	694,0	593,0	17,0	19,5
Servicios	471,3	435,5	8,2	13,0
Otros	-7,7	3,5	n.s.	n.s.
<b>Total</b>	<b>3.044,0</b>	<b>2.324,3</b>	<b>31,0</b>	<b>37,0</b>

\* Variación considerando criterio 2007 para las provisiones en ambos años.

**La aportación de las actividades de Aeropuertos, Servicios y Autopistas supone el 88% del RBE. La Construcción representa un 12% frente al 18% del ejercicio anterior.**

La inclusión de BAA provoca un importante incremento del peso de las actividades de Aeropuertos.

	Dec-07	Dec-06
Construcción	12%	18%
Aeropuertos	50%	37%
Autopistas y aparcamientos	23%	26%
Servicios	15%	19%

La contribución al RBE de 2007 de las actividades realizadas fuera de España aumenta hasta el 80%.

La distribución del RBE por zonas geográficas es la siguiente:

	Dec-07	%	Dec-06	%	Var (%)
<b>España</b>	<b>617,9</b>	<b>20%</b>	<b>615,8</b>	<b>26%</b>	<b>0,3</b>
Reino Unido	1.746,9	57%	1.041,9	45%	67,7
Canadá y EEUU	385,6	13%	353,2	15%	9,2
Polonia	12,1	0%	19,1	1%	-36,6
Chile	124,6	4%	119,0	5%	4,7
Resto Europa	132,4	4%	150,1	6%	-11,8
Resto del Mundo	24,5	1%	25,2	1%	-2,8
<b>Total Internacional</b>	<b>2.426,1</b>	<b>80%</b>	<b>1.708,5</b>	<b>74%</b>	<b>42,0</b>
<b>TOTAL</b>	<b>3.044,0</b>	<b>100%</b>	<b>2.324,3</b>	<b>100%</b>	<b>31,0</b>

## 2.5. Amortizaciones

Durante el ejercicio se ha producido un **importante incremento de la cifra de amortizaciones** principalmente por la contribución de BAA-ADI (715 millones de euros).

Con efectos en el ejercicio 2007, la compañía ha **revisado el criterio con el que estima el consumo de los beneficios económicos de los activos vinculados a contratos de concesiones de autopistas de peaje a efectos de su amortización**, pasando de un criterio lineal a un criterio **basado en las estimaciones de tráfico en el periodo de concesión**. Dicha revisión de criterio ha sido reconocida de forma prospectiva en el ejercicio 2007 y siguientes, sin modificar la información de ejercicios anteriores.

La revisión del criterio, ha supuesto un impacto diferencial en la línea de amortizaciones (menores amortizaciones) en 2007 de 81,3 millones de euros, y un impacto en el resultado neto atribuible a los accionistas mayoritarios (mayor resultado) de 22,9 millones de euros.

## 2.6. Resultado de Explotación

**Registra un incremento del 31,0%**. El margen consolidado (13,1%) aumenta respecto al mismo periodo del año anterior (11,8%), debido principalmente a la integración de BAA, cuyo margen asciende a 21,6%.

	Dec-07	Dec-06	Var (%)
Construcción	283,4	279,8	1,3
Aeropuertos	816,2	546,1	49,4
Autopistas y aparcamientos	508,2	359,8	41,2
Servicios	313,5	273,6	14,6
Ajustes	-9,9	-0,2	n.s.
<b>Total</b>	<b>1.911,4</b>	<b>1.459,1</b>	<b>31,0</b>

El desglose por áreas de negocio es el siguiente:

	Dec-07	Dec-06
Construcción	15%	19%
Aeropuertos	43%	37%
Autopistas y aparcamientos	27%	25%
Servicios	16%	19%

La aportación de las actividades de Aeropuertos, Servicios y Cintra suponen el 85% del Resultado de explotación, frente al 15% de las actividades de Construcción.

En el presente periodo la contribución al Resultado de explotación de las actividades realizadas fuera de España aumenta hasta el 76%.

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

	Dec-07	%	Dec-06	%	Var (%)
<b>España</b>	<b>459,0</b>	<b>24%</b>	<b>387,0</b>	<b>27%</b>	<b>18,6</b>
Reino Unido	974,2	51%	668,5	46%	45,7
Canadá y EE.UU.	288,8	15%	215,5	15%	34,0
Polonia	5,6	0%	-2,6	0%	-315,4
Chile	81,6	4%	88,1	6%	-7,4
Resto Europa	96,3	5%	93,4	6%	3,1
Resto del Mundo	5,9	0%	9,2	1%	-35,9
<b>Total Internacional</b>	<b>1.452,4</b>	<b>76%</b>	<b>1.072,1</b>	<b>73%</b>	<b>35,5</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1.911,4</b>	<b>100%</b>	<b>1.459,1</b>	<b>100%</b>	<b>31,0</b>

## 2.7. Resultado Financiero

	Dec-07	Dec-06	Var (%)
Proyectos de infraestructuras	-1.670,0	-1.136,7	46,9
Resto del Grupo	-231,5	-95,4	142,6
Resultado por financiación	-148,7	-113,2	31,4
Otro resultado financiero	-82,8	17,8	-565,0
<b>Total</b>	<b>-1.901,5</b>	<b>-1.232,1</b>	<b>54,3</b>

El incremento del Resultado financiero se debe a:

### a) Proyectos de Infraestructuras

1. Integración de un **año completo de BAA/ADI** cuyo gasto financiero asciende a 1022,4 millones frente a 658,2 del año 2006. Se incluye una provisión de 56,3 millones de euros, relacionada con los equity swaps contratados para la cobertura de planes sobre opciones.

### 2. Concesiones de autopistas:

La incorporación del servicio de la deuda de las nuevas concesiones supone un mayor gasto financiero de **100,9 millones de euros**, excluyendo tipo de cambio:

	dic-07
ITR	50,2
Ocaña- La Roda	9,0
A. Chilenas	41,7
Bosque	31,3
Talca-Chillan	10,4

Mayor gasto financiero en la **407-ETR** de 32,7 millones de euros debido en su mayor parte al mayor volumen de deuda y al mayor componente de inflación de los RRBs.

Mayor componente de inflación de la deuda de las **autopistas chilenas** denominadas en UF, lo que ha aumentado el gasto financiero en 34,4 millones de euros.

Incremento del gasto financiero en **Ausol** en 11,1 millones de euros, debido a los costes de refinanciación de la deuda de la Concesionaria y al aumento de los tipos de interés de la deuda referenciada a un tipo de interés variable. La refinanciación de la deuda realizada en marzo de 2007, ha reducido el “spread” sobre el Euribor en 30 puntos básicos. La duración de la nueva deuda es de tres años.

El mayor endeudamiento de la autopista del **Maipo** (Santiago-Talca), que incrementa el gasto financiero en 9,3 millones de euros.

La fuerte **apreciación del euro** frente al dólar canadiense (+2,4%), al dólar americano (+8,2%) y al peso chileno (+6,7%), afecta al importe en euros de la financiación en dichas divisas y por tanto a los gastos financieros de la misma. Dicho efecto disminuye los gastos financieros de 2007 en 18 millones de euros.

También, existen mayores ingresos financieros de matrices debido a la **mayor posición neta de tesorería**.

### b) Resto del Grupo:

El epígrafe de “Resultado financiero resto de sociedades” asciende a -231,5 frente a -95,4 millones de euros en el año anterior, fundamentalmente por la deuda asumida para financiar la aportación de Ferrovial al capital de ADI (el coste financiero de la contribución al *equity* de ADI supone -170,5 frente a -83,6 millones de euros del año anterior).

También incluye una provisión de 69,5 millones de euros, con relación a los instrumentos financieros “*equity swaps*” contratados para la cobertura de los planes de opciones sobre acciones concedidos a empleados. Dicha provisión se origina al ser inferior la cotización a 31 de diciembre de 2007 (48,12) que el precio al que fueron contratados dichos instrumentos financieros. Del total de la provisión, 66,8

millones de euros se imputan en la matriz y el resto a Autopistas y aparcamientos. Los planes de opciones sobre acciones concedidos suponen 6,9 millones de títulos de Ferrovial a un precio medio de 66,13 y 1,3 millones de acciones de Cintra a un precio medio de 11,33.

## 2.8. Resultados por puesta en equivalencia

Esta partida sufre una reducción, situándose en -110,8 millones de euros frente a los 28,5 millones de euros del año anterior. El principal impacto es la pérdida reconocida por la inversión en Habitat (125 millones), junto con esto también afectan la salida del perímetro de consolidación de Europistas, el aeropuerto de Sidney y las participaciones minoritarias en seis aeropuertos australianos.

## 2.9. Otras pérdidas y ganancias

Ascienden a 766,9 millones de euros, esta cifra incluye: las plusvalías generadas por la **venta de las participaciones en los aeropuertos de Sidney (474,8), Budapest (173,5) y las participaciones en los aeropuertos australianos (163,1).**

En relación con la inversión en Habitat, se dota una provisión neta de 35 millones y se reconoce una pérdida de 125 millones en el apartado de puesta en equivalencia. En 2006, se había realizado una provisión de 230 millones de euros por el préstamo subordinado realizado a Habitat.

### Impacto en Ferrovial

	dic-07
Pérdida (puesta en equivalencia)	-125,0
Provisión Habitat	-35,4
<b>Rdo. antes de impuestos</b>	<b>-160,4</b>
Impuesto diferido	46,5
<b>Rdo. después de impuestos</b>	<b>-113,9</b>

En 2006 esta partida ascendía a 422 millones de euros, que en gran medida procedían de la venta de la participación en Europistas (199,8) y de la venta del aeropuerto de Bristol (221,1).

La **plusvalía** generada en la venta del **aeropuerto de Budapest** (173,5 millones de euros) tiene su origen en la evolución de los tipos de cambio. Esta venta genera un resultado neto no recurrente de 106,6 millones de euros.

Esta plusvalía se produce por la diferencia entre el valor razonable de la inversión de BAA en Budapest en el momento en que Ferrovial realizó la adquisición de BAA, aproximadamente 1.749 millones de euros, (valor histórico de la adquisición, 1.309 millones de libras, corregido por la evolución del tipo de cambio florín húngaro/ libra) y el precio final de venta (1.309 millones de libras, 1.921 millones de euros).

## 2.10. Impuestos

Se genera un crédito fiscal por valor de 148,5 millones de euros, frente a un gasto en el mismo periodo del año anterior de -171,8. El crédito fiscal está motivado, principalmente, por el efecto del cambio impositivo en Reino Unido.

El cambio **de tipo impositivo en UK** (pasa del 30% al 28%), supone en la línea de gasto por impuesto de sociedades incluir un **ingreso no recurrente por valor de 202,8 millones**, cuyo origen es la regularización de los impuestos diferidos registrados en el balance de BAA. Estos impuestos diferidos (3.027 millones) corresponden fundamentalmente a diferencias entre el valor contable y fiscal de los activos de BAA, debido a las revalorizaciones históricas de activos que realizaba BAA, las cuales tienen un impacto contable pero no tienen impacto fiscal, por lo que se va generando un impuesto diferido.



En la línea de impuesto por sociedades se incluye el 100% del impacto, reduciéndose a través de la línea de minoritarios la parte asignable a los socios externos de BAA (79,0), siendo el impacto en resultado neto para Ferrovial de 123,8 millones de euros (202,8 - 79,0).

### 2.11. Resultado neto de operaciones discontinuadas

Tras la **venta de Inmobiliaria** en diciembre de 2006 y según las NIIF 5 se incluye en este epígrafe el **resultado neto correspondiente a 2006 (873,4 millones de euros)**.

### 2.12. Socios externos

Este epígrafe **cambia de signo respecto al año anterior** debido al resultado correspondiente a socios externos en:

- 1.- La venta de Budapest (66,9)
- 2.- El efecto de la reducción del tipo impositivo en Reino Unido (79,0).
- 3.- La venta de las participaciones en seis aeropuertos australianos (12,8).
- 4.- Cambio de signo en socios externos de Autopistas y Aparcamientos, alcanzando -18,7 (+20,3 en 2006).

### 2.13. Resultado Neto

El resultado neto de 2007 asciende a 733,7 millones de euros y representa una reducción del -48,5% frente al resultado neto de 2006.

**El crecimiento excluyendo variaciones del perímetro de consolidación y los resultados no recurrentes ha sido del +12,2%.**

	Dec-07	Dec-06	Var (%)
<b>Resultado neto</b>	<b>733,7</b>	<b>1.425,7</b>	<b>-48,5</b>
Plusvalía Sidney	474,8		
Plusvalía Budapest	106,6		
Plusvalía aeropuertos australianos	20,1		
Cambio tasa impositiva BAA	123,8		
Habitat	-113,9		
Provisión stock options	-46,2		
Cambio criterio amortizaciones Autopist	22,9		
Bristol y Sidney		8,2	
Venta de Bristol		221,1	
Venta Inmobiliaria		873,4	
Rdo recurrente Europistas		3,2	
Plusvalía Europistas		103,1	
<b>Rdo. neto ex-desinversiones y no rex</b>	<b>145,4</b>	<b>216,9</b>	
BAA	-101,8	-51,7	
Rdo Fro de Fer. Infra	-115,1	-54,3	n.s.
<b>Rdo. neto ex-perímetro y no-recurrer</b>	<b>362,4</b>	<b>322,9</b>	<b>12,2</b>

### 3. ANÁLISIS POR ÁREAS DE NEGOCIO

#### Construcción

	Dec-07	Dec-06	Var (%)
Ventas	5.202,1	5.146,4	1,1
Resultado Bruto de Explotación	350,5	424,4	-17,4
Margen bruto	6,7%	8,2%	
Resultado explotación	283,4	279,8	1,3
Margen explotación	5,4%	5,4%	
BAI	335,9	327,5	2,6
Margen BAI	6,5%	6,4%	
Cartera	9.130	8.023	13,8
Inversión	47	51	-8,2

El año 2007 se caracteriza por un **mantenimiento del nivel de actividad (+1,1%)** y la **rentabilidad del Resultado de explotación (+1,3%)**, con un **fuerte aumento de cartera (+13,8%)** que garantiza la visibilidad de resultados en próximos ejercicios.

El Resultado Bruto de Explotación (RBE) se redujo un 17,4% debido al **cambio del método de cálculo. Eliminados dichos cambios el RBE se reduciría un -2,7%**. En el año 2007 las provisiones han pasado a incluirse como parte de Gastos externos y de explotación (se contabilizan antes del RBE) en tanto en 2006 se contabilizaban después del RBE.

	Dec-07	Dec-06	Var (%)
RBE	350,5	424,4	-17,4
RBE / Ventas %	6,7%	8,2%	
Provisiones		64,1	
<b>RBE Homogéneo</b>	<b>350,5</b>	<b>360,3</b>	<b>-2,7</b>
<b>RBE / Ventas %</b>	<b>6,7%</b>	<b>7,0%</b>	

En 2007, el **inicio de operaciones en Reino Unido** ha supuesto un impacto negativo por valor de 6,7 millones de euros

#### Detalle de la cifra de Ventas

	Dec-07	Dec-06	Var (%)
<b>Construcción Interior</b>	<b>3.449,4</b>	<b>3.424,0</b>	<b>0,7</b>
Obra Civil	1.742,8	1.913,5	-8,9
Edificación residencial	912,4	822,5	10,9
Edificación no residencial	794,2	688,0	15,4
<b>Cadagua</b>	<b>130,4</b>	<b>149,3</b>	<b>-12,7</b>
<b>Construcción Exterior</b>	<b>1.637,2</b>	<b>1.599,8</b>	<b>2,3</b>
Ajustes	-14,9	-26,7	-44,1
<b>Total</b>	<b>5.202,1</b>	<b>5.146,4</b>	<b>1,1</b>

#### a) Cartera:

	Dec-07	Dec-06	Var (%)
Obra civil	5.665,7	4.365,3	29,8
Edif. Residencial	1.267,2	1.347,3	-5,9
Edif. No Residencial	1.401,9	1.550,2	-9,6
Industrial	794,9	760,2	4,6
<b>Total</b>	<b>9.129,6</b>	<b>8.022,9</b>	<b>13,8</b>

El crecimiento de la cartera está liderado por las **actividades internacionales, que suponen casi el 40% del total y han tenido un crecimiento del 45%**.

	Dec-07	Dec-06	Var (%)
<b>Total Interior</b>	<b>5.587,2</b>	<b>5.575,4</b>	<b>0,2</b>
<b>Total exterior</b>	<b>3.542,4</b>	<b>2.447,5</b>	<b>44,7</b>
Otros	2.061,5	1.255,5	64,2
Budimex	915,2	687,8	33,1
Webber	565,7	504,2	12,2
<b>Total</b>	<b>9.129,6</b>	<b>8.022,9</b>	<b>13,8</b>

El **crecimiento de cartera exterior**, permitirá un progresivo aumento del peso de las ventas internacionales (31% actualmente) en próximos ejercicios.

**b) Budimex:**

	Dec-07	Dec-06	Var (%)
Ventas	833,7	789,0	5,7
Resultado Bruto de Explotación	15,7	17,3	-9,0
Margen bruto	1,9%	2,2%	
Resultado explotación	9,5	3,7	156,9
Margen explotación	1,1%	0,5%	
BAI	5,0	5,0	1,1
Margen BAI	0,6%	0,6%	
<b>Cartera</b>	<b>915</b>	<b>688</b>	<b>33,1</b>

La actividad muestra signos positivos de recuperación: crecimiento de las ventas (+5,7%). **La cartera se sitúa en 915 millones de euros.**

En moneda local, las ventas aumentan un 1,7% y la cartera un 24,9%, respecto a 2006.

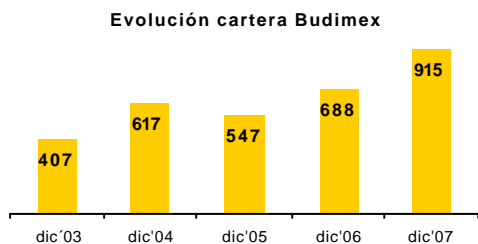
El Resultado bruto de explotación (-9,0%) está muy afectado por **el cambio del método de cálculo**, y por las importantes provisiones dotadas en 2006. Aplicando el mismo criterio a ambos años la evolución es: +75,1%.

	Dec-07	Dec-06	Var (%)
RBE	15,7	17,3	-9,0
RBE / Ventas %	1,9%	2,2%	
Provisiones		8,3	
<b>RBE Homogéneo</b>	<b>15,7</b>	<b>9,0</b>	<b>75,1</b>
<b>RBE / Ventas %</b>	<b>1,9%</b>	<b>1,1%</b>	

El Resultado de explotación presenta una evolución muy positiva, motivada por el mayor margen de las adjudicaciones de 2007.

El mercado polaco presenta una favorable evolución de la licitación. Esta evolución se explica por la positiva tendencia del mercado, potenciada por la celebración en 2012 de la Eurocopa de fútbol en Polonia y Ucrania.

**La cartera alcanza el mayor volumen de los últimos 5 años**



c) Webber:

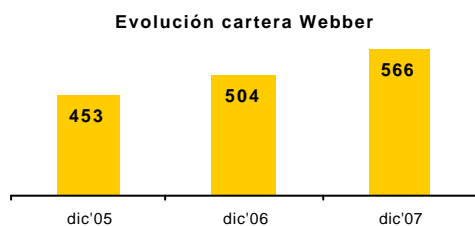
	Dec-07	Dec-06	Var (%)
Ventas	311,5	322,0	-3,3
Resultado Bruto de Explotación	29,2	30,6	-4,7
Margen bruto	9,4%	9,5%	
Resultado explotación	15,3	17,1	-10,6
Margen explotación	4,9%	5,3%	
BAI	16,0	17,5	-8,7
Margen BAI	5,1%	5,4%	
Cartera	566	504	12,2

La depreciación del dólar vs. euro provoca la evolución negativa de las Ventas en euros. **En moneda local las Ventas crecen un +5,5%.**

Durante 2007 se ha realizado una menor ejecución de obra por las adversas **condiciones climatológicas que han afectado de forma muy significativa al tipo de obra que realiza Webber**. Durante el último trimestre de 2007, las mejores condiciones climatológicas han permitido un mayor nivel de actividad y por tanto el sólido crecimiento de las principales magnitudes: Ventas +14%, Resultado bruto de explotación +12%

**El cambio del método de cálculo del RBE**, no afecta a la evolución del RBE de Webber

El crecimiento de la **cartera** indica la evolución futura del negocio, esta se sitúa **en máximos** sin incluir, hasta la fecha, ningún proyecto de Cintra. En moneda local la cartera aumenta un 24,1%.



d) Construcción Ex-Budimex y Webber:

	Dec-07	Dec-06	Var (%)
Ventas	4.056,9	4.035,3	0,5
Resultado bruto de Explotación	305,6	376,4	-18,8
Margen bruto	7,5%	9,3%	
Resultado explotación	258,6	259,0	-0,2
Margen explotación	6,4%	6,4%	
BAI	314,8	305,0	3,2
Margen BAI	7,8%	7,6%	
Cartera	7.649	6.831	12,0

En las ventas, se combina la ligera evolución positiva de la actividad interior (+0,2%) y de la actividad exterior, excluyendo Budimex y Webber, (+0,7%).

**La ralentización del crecimiento de las ventas internacionales**, está relacionada con la finalización de obras el curso pasado: Chile (Autopista Santiago-Talca), Portugal (Autopista Norte-Litoral), Polonia (Aeropuerto de Varsovia), Irlanda (Autopista N4-N6), que aún no se han visto compensadas por la puesta en marcha de las nuevas adjudicaciones de Cintra en Estados Unidos (SH-130), Grecia (*Central Greece*) e Irlanda (*M3 Clonee*), estas obras comenzarán en 2008.

**El mercado doméstico ralentiza su crecimiento**, debido al fuerte ritmo de ejecución que se produjo durante 2006, relacionado con la aceleración de obras que permitió la apertura anticipada de diversos tramos de carreteras y autopistas.

## Informe de Gestión Individual 2007

---

El Resultado bruto de explotación se ve afectado por el **cambio del método de cálculo**. Aplicando el mismo criterio a ambos años la evolución del RBE sería del **-4,7%**

	Dec-07	Dec-06	Var (%)
RBE	305,6	376,4	-18,8
RBE / Ventas %	7,5%	9,3%	
Provisiones		55,8	
<b>RBE Homogéneo</b>	<b>305,6</b>	<b>320,6</b>	<b>-4,7</b>
<b>RBE / Ventas %</b>	<b>7,5%</b>	<b>7,9%</b>	

El inicio de **las operaciones en Reino Unido en 2007** ha afectado a la evolución del RBE (**-6,7 millones de euros**).

El **Resultado de explotación** incluye menores amortizaciones en 2007, ya que en 2006 se realizó mayor amortización de maquinaria, básicamente relacionada con las tuneladoras.

Las nuevas adjudicaciones tienen su reflejo en el **crecimiento de la cartera**, principalmente, en la actividad exterior, que pasa de 1.256 millones a 2.041 (+64,2%).

## Aeropuertos

### BAA

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

#### Cuenta de resultados

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

Los resultados incluyen:

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

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

#### *Millones de euros*

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

### Estacionalidad de Ventas y Margen explotación

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

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

### Evolución del Tráfico

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

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

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

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

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

#### Venta de la participación en aeropuertos australianos

El 8 de noviembre BAA anunció la venta de todos los intereses del Grupo en seis aeropuertos australianos a una entidad propiedad de la australiana Hastings Fund Management Limited por un importe de 775 millones de dólares australianos (479 millones de euros). BAA contaba con participaciones del 19,8% en los aeropuertos de Melbourne y Launceston, del 15% en el de Perth y del 10% en tres aeropuertos de Northern Territory.

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

#### Evolución de la Deuda

La deuda a 31/12/2007 ascendía a 17.807 millones de euros (13.097 millones de libras) frente a 19.914 millones de euros a 31/12/2006 (13.420 millones de libras).

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

La variación en libras es la siguiente:

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

## Evolución de la deuda de adquisición

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

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

**Senior capex facility y revolving facility.** En paralelo con la contratación de la deuda senior la sociedad contrató dos tramos adicionales de hasta un importe de 2.250 millones de libras para asegurar la financiación de inversiones futuras y necesidades operativas de caja, de los cuales había dispuesto a 31 de diciembre de 2007 un importe de 980 millones de libras (1.332 millones de euros). Dicha deuda tiene las mismas condiciones de vencimiento y plazo que la senior acquisition facility.

### Deuda Ferrovia Infraestructuras S.A.

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

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

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

También existen obligaciones de cancelación anticipada:

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

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



## Flujo de caja

	Mn Euros	Mn Libras
RBE	1.543	1.060
Pago de impuestos	-10	-7
F. Maniobra	14	-11
<b>Flujo operaciones</b>	<b>1.546</b>	<b>1.042</b>
Flujo inversión	-1.582	-1.066
Flujo desinversión	2.318	1.562
<b>Flujo inversión</b>	<b>736</b>	<b>496</b>
<b>FLUJO DE LA ACTIVIDAD</b>	<b>2.282</b>	<b>1.538</b>
Tipo de cambio	1.625	
Otros efectos en reservas	-578	-389
Flujo intereses	-1.223	-824
Variación tesorería neta	-2.107	-325
<b>FLUJO DE FINANCIACIÓN</b>	<b>-2.282</b>	<b>-1.538</b>
PNT Dic.06	-19.914	-13.420
PNT Dic.07	-17.808	-13.097

## Impacto en Ferrovial

	ADIBAA	Ajustes precio PPA	Financieros Equity FER	Total
Ventas	3.822,4			3.822,4
Rdo. bruto explotación	1.542,7			1.542,7
%/INCN	40,4%			40,4%
Rdo. explotación	955,4	-128,0		827,4
%/INCN	25,0%			21,6%
Rdo. Financiero	-1.022,4		-170,5	-1.192,9
Rdo. Pta en equivalencia	8,1			8,1
Otras ganancias y pérdidas	331,2			331,2
Rdo. antes de impuestos	272,3	-128,0	-170,5	-26,2
Impuestos	62,7	38,4	55,4	156,5
Rdo. atribuido minoritarios	-131,5	34,9		-96,6
<b>Resultado neto</b>	<b>203,5</b>	<b>-54,7</b>	<b>-115,1</b>	<b>33,7</b>

La aportación de ADI (Airport Development Limited, sociedad tenedora de las acciones de BAA), al resultado neto de Ferrovial es positiva, y aporta 203,5 millones, cifra que ya incluye el gasto financiero de la deuda de adquisición y la provisión (56,3 millones de euros) relacionada con los instrumentos financieros de los planes de *opciones sobre acciones*.

La consolidación de las cuentas de ADI incluye además:

- -54,7 millones de euros, motivados 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.
- -115,1 millones de euros, por el gasto financiero incurrido por Ferrovial Infraestructuras para financiar su aportación de capital en la compra de BAA.
- Teniendo en cuenta todos los efectos, **el impacto total de la integración de BAA/ADI en el resultado neto es de +33,7 millones de euros.**
- Excluyendo los impactos no recurrentes, el Resultado neto de BAA/ADI sería de -216,8 millones de euros.

## b) Otros aeropuertos

Otros aeropuertos	Dec-07	Dec-06	Var. (%)
Ventas	30,5	66,3	-54,0
Resultado Bruto de Explotación	9,1	29,4	-69,0
Margen Bruto de Explotación	29,9%	44,3%	
Resultado de Explotación	4,8	20,4	-76,5
Margen de Explotación	15,7%	30,8%	

El menor volumen de ventas y RBE se debe a la venta del aeropuerto de Bristol en noviembre de 2006.

Fer. Infra y Ajustes	Dec-07	Dec-06	Var (%)
Ventas	6,3	0,0	n.s.
Resultado Bruto Explotación	-16,0	-7,2	n.s.

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

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

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

### Autopistas y aparcamientos

	Dec-07	Dec-06	Var (%)
Ventas	1.024,7	884,7	15,8
Resultado Bruto explotación	694,0	593,0	17,0
Margen Bruto explotación	67,7%	67,0%	
Resultado explotación	508,2	359,8	41,2
Margen explotación	49,6%	40,7%	

#### a) Autopistas

Tráfico	Dec-07	Dec-06	Var. (%)
407 ETR (Mill. Vehiculos Km. Recorridos)	2.253	2.124	6,1%
Chicago Skyway	49.570	50.514	-1,9%
Indiana Toll Road (1)	31.508		
Ausol I	21.482	20.772	3,4%
Ausol II	21.170	19.782	7,0%
Autema	23.875	21.529	10,9%
Radial 4	11.580	9.333	24,1%
Ocaña-La Roda	4.802		
M-45	77.690	86.537	-10,2%
Santiago-Talca	68.272	64.322	6,1%
Talca-Chillán	43.121	39.463	9,3%
Chillán-Collipulli	25.547	23.724	7,7%
Collipulli-Temuco	29.133	27.241	6,9%
Temuco-Río Bueno	19.516	18.296	6,7%
N4-N6	24.506	20.939	17,0%
Euroscut Algarve	20.146	19.098	5,5%
Euroscut Norte Litoral	30.477	29.625	2,9%

VENTAS (millones de euros)	Dec-07	Dec-06	Var. (%)
407 ETR	353,7	318,2	11,1%
Chicago Skyway	39,2	44,8	-12,6%
Indiana Toll Road (1)	54,9	29,8	84,4%
Ausol	66,0	61,6	7,0%
Autema	43,9	40,2	9,3%
Radial 4	25,0	18,9	32,3%
Ocaña-La Roda	18,0	6,6	n.s.
M-45	12,5	11,9	5,0%
Autopistas Chilenas	167,5	129,3	29,5%
N4-N6	23,5	15,5	51,9%
Euroscut Algarve	35,3	33,7	4,6%
Euroscut Norte Litoral	35,2	31,0	13,7%

## Informe de Gestión Individual 2007

RBE (millones de euros)	Dec-07	Dec-06	Var. (%)
407 ETR	276,4	249,2	10,9%
Chicago Skyway	30,7	35,8	-14,2%
Indiana Toll Road (1)	40,5	21,5	88,0%
Ausol	59,1	50,3	17,6%
Auterna	34,5	31,0	11,1%
Radial 4	14,2	8,3	72,0%
Ocaña-La Roda	8,7	3,3	n.s.
M-45	11,7	11,3	3,2%
Autopistas Chilenas	114,4	86,3	32,6%
N4-N6	16,8	9,9	69,1%
Euroscut Algarve	31,3	29,2	7,4%
Euroscut Norte Litoral	28,5	22,6	26,5%
Margen RBE/Ventas	dic-07	dic-06	Var. (%)
407 ETR	78,1%	78,3%	-0,2%
Chicago Skyway	78,3%	79,9%	-1,6%
Indiana Toll Road (1)	73,8%	72,1%	1,6%
Ausol	89,5%	81,7%	7,9%
Auterna	78,6%	77,1%	1,5%
Radial 4	56,8%	43,9%	12,9%
Ocaña-La Roda	48,3%	50,0%	-1,7%
M-45	93,6%	95,0%	-1,4%
Autopistas Chilenas	68,3%	66,7%	1,6%
N4-N6	71,5%	63,9%	7,6%
Euroscut Algarve	88,7%	86,6%	2,0%
Euroscut Norte Litoral	81,0%	72,9%	8,1%

1. Consolidado desde el 1 de julio de 2006

El importante crecimiento en Autopistas se explica por los siguientes factores:

1. Variación del perímetro de consolidación
2. Apreciación del Euro
3. Positiva evolución del tráfico
4. Aumento de tarifas

1. La incorporación al **perímetro de consolidación** de las autopistas:

**ITR:** Consolidación durante el año completo, 2006 sólo desde el 1 de julio.

**Ocaña-La Roda:** Apertura en julio de 2006.

**Talca-Chillán:** Integración global desde mayo de 2006, tras incremento de participación.

**Autopista del Bosque:** Adquisición en octubre de 2006.

**Euroscut Norte Litoral:** El inicio de la facturación por tráfico en el año 2006 se realizó en el mes de febrero por lo que este ejercicio se ha contabilizado un mes más.

La aportación neta a las ventas es de 77,7 millones de euros.

	Dec-07
ITR	25,1
Norte-Litoral	4,2
Ocaña- La Roda	11,4
A. Chilenas	36,9
Bosque	23,0
Talca-Chillan	13,9

2. La **fuerte apreciación del euro** frente al dólar canadiense (+2,4%), al dólar americano (+8,2%) y al peso chileno (+6,7%) afecta negativamente a todas las concesiones que operan en divisas distintas al euro:

Ventas	Var. moneda local	Var. en Euros %
	%	
407 ETR	13,9%	11,1%
Chicago Skyway	-4,7%	-12,6%
Indiana Toll Road (1)	101,0%	84,4%
Autopistas Chile	38,9%	29,5%

### 3. Positiva evolución del tráfico.

**407-ETR:** El tráfico aumentó un 6,1% en términos de kilómetros recorridos. La evolución del tráfico recoge el efecto positivo de las obras de ampliación de carril llevadas a cabo en los dos últimos ejercicios y que han supuesto añadir 100 kilómetros de nuevos carriles en los segmentos centrales de la misma.

**Chicago Skyway:** Comportamiento errático afectado tanto por las obras de acondicionamiento y mejora en la propia autopista y en la Dyan Ryan, como por la finalización de las obras de la autopista que sirve de ruta alternativa para el tráfico de vehículos pesados. El tráfico recoge el efecto de las adversas condiciones climatológicas durante el primer trimestre, lo que afecta también al RBE, por el aumento de los gastos por mantenimiento invernal.

**Ausol:** Aumentó un 3,4% en Ausol I y un 7% en Ausol II. El tráfico en Ausol II se ha visto positivamente afectado por las obras de ampliación del puerto de Algeciras, que han incrementado el tránsito de vehículos pesados en la autopista hasta el mes de septiembre en que finalizaron las obras.

Mejora en el margen de RBE, del 81,6% en 2006 al 89,7% en 2007, por la contabilización de reversiones de provisiones dotadas en los ejercicios 2002 a 2004 y por los menores gastos de licitación respecto al ejercicio anterior.

**Autema:** Incremento del tráfico (10,9%) favorecido por determinadas medidas de gratuidad en el peaje de Les Fonts

**R-4:** Buena evolución del tráfico, que aumentó en un 24,1%. Este incremento se debe a que la autopista se encuentra en su fase de “ramp-up”, unido a la inducción de tráfico generada tras la apertura de la autopista Madrid-Levante, que conecta directamente con la R-4.

**Ocaña-La Roda:** Crecimiento del tráfico dado la fase de “ramp-up” en la que se encuentra.

**M-45:** Evolución del tráfico afectada, tanto por la apertura a finales del mes de junio, del tramo de la M-50 que discurre entre las autovías A-3 y A-2, así como por la finalización, en el mes de mayo, de las obras de los túneles de la M-30.

**Autopistas chilenas:** Incremento en los tráficos de las concesionarias, entre un 6,1% y un 9,3% .

**Eurolink:** Buena evolución del tráfico que aumentó un 17,0%, por efecto de la implantación del nuevo sistema de peaje electrónico interoperable con el resto de autopistas de peaje.

**Euroscut Algarve:** Aumento del tráfico (+5,5%).

**Euroscut Norte-litoral:** Buena evolución del tráfico (+2,9%).

### 4. Aumento de tarifas.

**407-ETR:** La autopista empezó aplicar, el pasado 1 de febrero de 2007, sus nuevas tarifas que han supuesto un incremento del 8,3% en hora punta y del 8,4% en hora valle.

**Indiana Toll Road:** Subida de tarifas para vehículos pesados aplicada en abril, las tarifas para vehículos pesados de cinco ejes, que son los más habituales, se han incrementado en un 25%.

**Ausol:** Aumento del 3,64% y 2,95% en Ausol I y Ausol II, respectivamente.

**Autema:** El aumento producido en las ventas es inferior al resultado de la aplicación del incremento del tráfico (10,9%) y de tarifas (3,35%) debido a las medidas de gratuidad, que se aplican en el peaje de Les Fonts. En cualquier caso, la concesión garantiza un nivel de ingresos a la concesionaria. La cifra de INCN refleja esta garantía e incluye 9,7 millones de euros pagados por la Generalitat.

**R-4:** Incremento de las tarifas en un 3,68%.

**Ocaña-La Roda:** Sube tarifas en un 1,7%.

**M-45:** Peaje en sombra, se está obteniendo el máximo permitido en el contrato.

**Autopistas chilenas:** Aumento de las tarifas de un 2,47%. En el caso de las autopistas del Santiago-Talca, Talca-Chillán, Autopista del Bosque y Collipulli-Temuco hay que añadir la prima por seguridad vial obtenida.

**Eurolink:** Subida de tarifas del 3,63% y cobro de la subvención a la explotación de 4,1 millones de euros.

**Euroscut Algarve:** Actualización anual de tarifas (+2,39%).

**Euroscut Norte-litoral:** Actualización anual de tarifas (+2,59%).

**b) Aparcamientos:**

	Dec-07	Dec-06	Var (%)
Ventas	143,8	132,6	8,5
Resultado Bruto explotación	47,6	46,0	3,4
Margen Bruto explotación	33,1%	34,7%	
Resultado explotación	31,1	27,8	11,8
Margen explotación	21,6%	21,0%	
Plazas de aparcamiento	266.805	253.023	5,4

El crecimiento de los ingresos (+8,5%) se explica fundamentalmente por **el incremento del número de plazas en actividad (+13.782)**.

El **Resultado bruto de explotación** aumenta un 3,4% hasta alcanzar los 47,6 millones de euros. El margen RBE se sitúa en el 33,1% y recoge el efecto de la venta de los aparcamientos de Kursaal y Montalbán, ambos en la actividad de rotación, que contaban con un margen superior a la media.

A lo largo del año, Cintra Aparcamientos ha incrementado el número de plazas en aparcamientos de rotación tras haber resultado adjudicataria, entre otros, de los contratos de la zona Hospitalaria de Pamplona y del Hospital y del Passeig Nou de Figueras, además de haber renovado el aparcamiento de Pombo en Santander.

En vía pública, se han conseguido las adjudicaciones de los servicios de estacionamiento regulado en un total de 9 ciudades entre las que destacan Vigo, Palma de Mallorca y Baracaldo.

Continúa la expansión en los aeropuertos españoles tras la adjudicación de la gestión del aparcamiento del aeropuerto de San Sebastián, el de Tenerife Norte y el de Lanzarote.

También ha resultado adjudicataria de la gestión de los aparcamientos de la Expo 2008 de Zaragoza.

Servicios

	Dec-07	Dec-06	Var (%)
Ventas	4.619,0	4.300,0	7,4
Resultado Bruto de Explotación	471,3	435,5	8,2
Margen bruto	10,2%	10,1%	
Resultado Explotación	313,5	273,6	14,6
Margen explotación	6,8%	6,4%	
BAI	263,6	238,1	10,7
Margen BAI	5,7%	5,5%	
Cartera	9.726	8.629	12,7
Inversión	422	197	114,1

Las ventas presentan un incremento del 7,4%, todas las áreas de negocio presentan una evolución positiva.

La variación del RBE sería del 13,0% aplicando el mismo criterio para las provisiones en ambos ejercicios.

	Dec-07	Dec-06	Var (%)
RBE	471,3	435,5	8,2
RBE / Ventas %	10,2%	10,1%	
Provisiones		18,4	
<b>RBE Homogéneo</b>	<b>471,3</b>	<b>417,0</b>	<b>13,0</b>
<b>RBE / Ventas %</b>	<b>10,2%</b>	<b>9,7%</b>	

a) Amey:

	Dec-07	Dec-06	Var (%)
Ventas	1.998,5	1.932,6	3,4
Resultado Bruto de explotación	212,3	197,7	7,4
Margen Bruto de explotación	10,6%	10,2%	
Resultado explotación	153,7	135,5	13,4
Margen explotación	7,7%	7,0%	
BAI	152,6	129,9	17,5
Margen BAI	7,6%	6,7%	
Cartera (*)	5.166	4.974	3,9

(\*) No incluida la cartera de Tubelines (13.354 millones de euros)

Excluyendo el efecto del tipo de cambio las ventas crecen un +4,4%.

La variación del RBE aplicando el mismo criterio en ambos ejercicios sería del 12,0%.

	Dec-07	Dec-06	Var (%)
RBE	212,3	197,7	7,4
RBE / Ventas %	10,6%	10,2%	
Provisiones		8,2	
<b>RBE Homogéneo</b>	<b>212,3</b>	<b>189,5</b>	<b>12,1</b>
<b>RBE / Ventas %</b>	<b>10,6%</b>	<b>9,8%</b>	

Detalle Amey por actividades

Tubelines	Dec-07	Dec-06	Var (%)
Ventas	829,7	871,6	-4,8
Resultado Bruto de explotación	101,4	102,0	-0,6
Margen Bruto de explotación	12,2%	11,7%	

**Tube lines**, según el plan de negocio, el proyecto entra en una fase de menores inversiones y mayor nivel de actividades de mantenimiento, lo que provoca una reducción progresiva del nivel de facturación y resultados. Esta menor contribución contable estará compensada en términos de caja por una mayor distribución de dividendos.

AMEY (EX-TUBELINES)	Dec-07	Dec-06	Var (%)
Ventas	1.168,8	1.061,0	10,2
Resultado Bruto de explotación	110,9	95,7	15,9
Margen Bruto de explotación	9,5%	9,0%	

El resto de actividades de Amey presenta un incremento de ventas del 10,2% y una **mejora del Resultado bruto de explotación del +15,9%**.

El aumento de facturación viene impulsado por el mayor nivel de actividad y la incorporación de nuevos contratos 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 31 millones de euros (1,6% de las ventas totales de Amey en el periodo).

La **positiva evolución del Resultado Bruto de Explotación (+15,9%)** está motivada por la mayor actividad de AIS y por el cobro de *performance fees* en distintos proyectos.

#### b) Swissport

Euros	Dec-07	Dec-06	Var (%)
Ventas	1.149,7	1.087,4	5,7
Resultado Bruto de Explotación	58,4	58,5	-0,2
Margen bruto	5,1%	5,4%	
Resultado Explotación	28,8	26,2	10,0
Margen explotación	2,5%	2,4%	
BAI	11,2	14,5	-22,5
Margen BAI	1,0%	1,3%	

La **variación del RBE sería del 3,2%** aplicando el mismo criterio contable para las provisiones en ambos ejercicios.

	Dec-07	Dec-06	Var (%)
RBE	58,4	58,5	-0,2
RBE / Ventas %	5,1%	5,4%	
Provisiones		1,9	
<b>RBE Homogéneo</b>	<b>58,4</b>	<b>56,6</b>	<b>3,2</b>
<b>RBE / Ventas %</b>	<b>5,1%</b>	<b>5,2%</b>	

**Eliminando el efecto del tipo de cambio**, el incremento de las ventas es del +10,4% y el crecimiento del RBE es del +7,8% aplicando el mismo criterio contable a las provisiones en ambos ejercicios

	Dec-07	Dec-06	Var (%)
Ventas	1.200,5	1.087,4	10,4
Resultado Bruto de Explotación	61,0	56,6	7,8
Margen bruto	5,1%	5,2%	

La facturación crece en las principales líneas de actividad. *Ground handling*: destaca el inicio de actividades en España, los nuevos contratos obtenidos en Reino Unido y la integración de las operaciones de las adquisiciones en Japón y Corea.

La reducción del margen de explotación está motivada por los costes de inicio de operaciones, menores ingresos por deshielo, costes de reestructuración ligados con el programa de reducción de gastos de estructura y mayor imputación de tasa corporativa

La evolución de los resultados de Swissport está muy marcada por la estacionalidad:



## Informe de Gestión Individual 2007

	T1 07	T2 07	T3 07	T4 07
Ventas	274,0	285,2	305,5	285,1
RBE	10,2	11,3	22,7	14,2
Margen RBE	3,7%	4,0%	7,4%	5,0%

El segundo semestre del año tiene un RBE muy superior al primero que representa el 63% del total, mientras que las ventas tienen una distribución más homogénea (48% S1 y 52% S2), por tanto el margen es muy superior en los dos últimos trimestres del año.

### c) Servicios Ex Amey y Swissport

	Dec-07	Dec-06	Var (%)
Ventas	1.470,8	1.280,1	14,9
Resultado Bruto de Explotación	200,6	179,2	11,9
Margen bruto	13,6%	14,0%	
Resultado Explotación	131,0	111,9	17,1
Margen explotación	8,9%	8,7%	
BAI	99,8	93,8	6,4
Margen BAI	6,8%	7,3%	
Cartera	4.560	3.655	24,8

El crecimiento de 2007 en ventas (+14,9%) y resultado bruto de explotación (+11,9%) es orgánico, impulsado por la positiva evolución de todas las líneas de negocio.

La variación del RBE sería del 17,4% aplicando un criterio homogéneo en ambos ejercicios.

	Dec-07	Dec-06	Var (%)
RBE	200,6	179,2	11,9
RBE / Ventas %	13,6%	14,0%	
Provisiones		8,3	
RBE Homogéneo	200,6	171,0	17,4
RBE / Ventas %	13,6%	13,4%	

### d) Evolución de la cartera

El continuado esfuerzo comercial se refleja en el crecimiento de cartera (+112,1%) frente al cierre de 2004.

*Millones de euros*

2004	2005	2006	2007
2.150	2.950	3.655	4.560

## 4. BALANCE CONSOLIDADO A 31-12-07 Y OTRAS MAGNITUDES FINANCIERAS

	dic-07	dic-06
<b>ACTIVOS NO CORRIENTES</b>	<b>42.920,7</b>	<b>44.380,8</b>
Fondos de Comercio	7.241,6	8.483,0
Activos intangibles	160,3	179,4
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	30.928,5	31.992,6
Inmovilizado material	784,8	753,6
Inversiones en asociadas	102,1	82,0
Activos financieros no corrientes	2.252,6	1.945,6
Activo por superávit de pensiones	165,0	
Impuestos Diferidos	1.033,7	739,0
Derivado financieros a valor razonable	251,0	202,6
<b>ACTIVOS CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA Y DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS</b>	<b>1.095,8</b>	<b>2.147,3</b>
<b>ACTIVOS CORRIENTES</b>	<b>7.570,6</b>	<b>8.263,9</b>
Existencias	497,0	383,4
Cientes y otras cuentas a cobrar	4.779,3	5.483,2
Tesorería y equivalentes	2.294,3	2.399,2
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>51.587,1</b>	<b>54.792,0</b>
<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>6.848,1</b>	<b>6.662,1</b>
Patrimonio neto atribuible a los accionistas	3.911,7	3.504,2
Patrimonio neto atribuible a los socios externos	2.936,4	3.157,9
<b>INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS</b>	<b>321,8</b>	<b>304,1</b>
<b>PASIVOS NO CORRIENTES</b>	<b>36.300,8</b>	<b>37.818,4</b>
Provisiones para pensiones	93,4	598,1
Otras provisiones no corrientes	416,6	351,0
Deuda Financiera	31.633,8	32.707,6
Deuda no financiera	178,1	199,9
Impuestos Diferidos	3.138,4	3.485,8
Derivados financieros a valor razonable	840,6	475,0
<b>PASIVOS CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VE</b>	<b>362,5</b>	<b>185,5</b>
<b>PASIVOS CORRIENTES</b>	<b>7.751,9</b>	<b>9.821,9</b>
Deuda financiera	1.226,4	2.838,4
Deudas por operaciones de tráfico	6.015,4	6.558,7
Provisiones para operaciones de tráfico	510,1	424,8
<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>51.587,1</b>	<b>54.792,0</b>

#### 4.1 Posición neta de tesorería a 31-12-07

La posición de deuda neta consolidada de Ferrovial desciende en 2.553 millones de euros alcanzando los 30.265 millones de euros frente a los 32.818 en Diciembre 2006.

	Sin proyectos infraestructuras	Proyectos infraestructuras	Ajustes	Total
Dec-06	-3.064,0	-29.754,0		-32.818,0
Dec-07	-2.021,7	-28.328,0	84,8	-30.264,9
Variación	1.042,3	1.426,0	84,8	2.553,1

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

#### Detalle de la Posición Neta de Tesorería:

	dic-07	dic-06
Construcción	1.876,4	1.891,7
Servicios	-1.327,9	-1.179,6
Corporación-resto	-476,6	-1.114,6
<b>PNT Grupo ex-infraestructuras (a)</b>	<b>72,0</b>	<b>-402,5</b>
Ferrovial Infraestructuras	-2.181,7	-2.842,9
Autopistas y aparcamientos	172,9	181,5
PNT sociedades matrices Infraestructuras (b)	-2.008,8	-2.661,5
<b>PNT sin proyectos infraestructuras c = (a+b)</b>	<b>-1.936,9</b>	<b>-3.064,0</b>
BAA	-17.807,5	-19.914,3
Resto aeropuertos	-28,3	-30,8
Autopistas	-8.742,6	-8.252,7
Tubelines y otras concesiones de Amey	-1.749,6	-1.556,3
<b>PNT proyectos infraestructuras (d)</b>	<b>-28.328,0</b>	<b>-29.754,0</b>
<b>Posición neta de tesorería total (c+d)</b>	<b>-30.264,9</b>	<b>-32.818,0</b>

#### Evolución posición de tesorería/ (deuda):

	Sin proyectos infraestructuras	Proyectos infraestructuras	Ajustes	Total
Deuda Inicio 2007	-3.064,0	-29.754,0		-32.818,0
Flujo Operaciones	509,7	2.373,4	-189,3	2.693,9
Fujo Neto Inversión	683,5	-379,1	279,5	584,0
Flujo capital	-151,0	-568,4	-5,4	-724,8
Deuda final 2007	-2.021,7	-28.328,0	84,8	-30.264,9
Variación	1.042,2	1.426,0	84,8	2.553,0

#### 4.2 Flujo de caja consolidado:

	Sin proyectos infraestructuras	Proyectos infraestructuras	Eliminaciones	Total
RBE	708,9	2.335,2		3.044,0
Pago de impuestos	-217,6	-78,3		-295,9
Cobro dividendos	208,8		-189,3	19,5
Variación cuentas cobrar, pagar otros	-190,3	116,5		-73,8
<b>Flujo de Operaciones</b>	<b>509,7</b>	<b>2.373,4</b>	<b>-189,3</b>	<b>2.693,9</b>
<b>Flujo de Inversión</b>	<b>683,5</b>	<b>-379,1</b>	<b>279,5</b>	<b>584,0</b>
Inversión	-1.029,8	-2.733,6	279,5	-3.483,8
Desinversión	1.713,3	2.354,5		4.067,8
<b>Flujo de Capital</b>	<b>-151,0</b>	<b>-568,4</b>	<b>-5,4</b>	<b>-724,8</b>
Intereses	-114,6	-1.710,6		-1.825,2
Dividendos	-188,3	-244,0	189,3	-223,0
Flujo Capital		215,6	-194,7	20,8
Tipo de cambio	137,3	1.870,4		2.007,7
Otros movimientos deuda	-5,4	-699,8		-705,2
<b>Variación deuda neta</b>	<b>1.042,3</b>	<b>1.426,0</b>	<b>84,8</b>	<b>2.553,1</b>
Posición neta deuda inicio periodo	-3.064,0	-29.754,0		-32.818,0
Posición neta deuda final periodo	-2.021,7	-28.328,0	84,8	-30.264,9
Variación	1.042,3	1.426,0	84,8	2.553,1

#### Flujo de caja excluidos proyectos de infraestructuras

Flujo de operaciones, La evolución por área de negocio es la siguiente

	Dec-07	Dec-06
Construcción	178,0	173,8
Servicios	248,4	216,3
Autopistas y aparcamientos	269,0	238,7
Aeropuertos	50,2	12,0
Otros	-236,0	166,1
<b>Total</b>	<b>509,7</b>	<b>806,9</b>

La variación más significativa se produce en la partida de “Resto” que pasa de 166 millones positivos en 2006 (principalmente por el flujo generado en la actividad inmobiliaria, 100,2 millones) a 236 millones negativos, principalmente por la compra de suelo en Polonia (70 millones) y el pago de impuestos por la plusvalía de la venta de la división de Inmobiliaria.

En la **división de Construcción**, el flujo de operaciones se mantiene en niveles similares a los de 2006. A continuación se muestra un detalle del flujo de operaciones, desglosando entre Resultado bruto de explotación, pago de impuestos y variación del fondo de maniobra

Flujo de operaciones	Construcción
Resultado Bruto de explotación	350,5
Pago de impuestos	-110,2
Var. fondo de maniobra	-62,3
<b>Flujo de operaciones</b>	<b>178,0</b>

En la **división de Servicios**, se está incluyendo en el flujo de operaciones el cobro por esta División de un dividendo de 8 millones de euros desembolsado por la concesionaria del metro de Londres (Tube Lines), participada por Amey en un 66,6%.

A continuación se adjunta el detalle del flujo de operaciones de las principales actividades de la División:

Flujo de operaciones	Urbanos y Residuos	Amey (*)	Swissport	Resto	Servicios
Resultado Bruto de explotación	159,1	94,0	58,4	41,5	353,0
Pago de impuestos	-11,1	3,4		10,1	2,4
Pago dividendo Tube Lines		7,7			7,7
Var. fondo de maniobra	-27,3	-36,2	-24,7	-26,5	-114,6
<b>Total</b>	<b>120,7</b>	<b>68,9</b>	<b>33,8</b>	<b>25,1</b>	<b>248,4</b>

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

En la **división de Autopistas** se incluye dentro del flujo de operaciones un importe de 182 millones de euros (148 millones en 2006) procedente de dividendos y devoluciones de fondos propios de las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras de autopistas y aeropuertos, cuyo detalle queda reflejado en la tabla adjunta. El resto del flujo corresponde principalmente al aportado por la actividad de aparcamientos (aproximadamente 52 millones de euros), a cobros netos por impuestos (40 millones de euros) y a otros cobros y pagos correspondientes a las sociedades matrices de la División.

Respecto a la **división de Aeropuertos**, el flujo de operaciones incluye principalmente el cobro del dividendo del aeropuerto de Sydney (19 millones de euros), el cobro neto de impuestos (40 millones de euros), y otros cobros y pagos propios de la División.

#### Flujo de inversiones y desinversiones

Flujo de inversión	Inversión	Desinversión	Flujo de inversión
Construcción	-43,8		-43,8
Servicios	-424,3	5,3	-419,0
Autopistas y aparcamientos	-233,6	0,1	-233,6
Aeropuertos		557,3	557,3
Otros	-328,1	1.150,5	822,4
<b>Total</b>	<b>-1.029,8</b>	<b>1.713,3</b>	<b>683,5</b>

Las cifras de Construcción recogen la inversión en inmovilizado material, principalmente maquinaria.

Las inversiones más significativas se producen en la **división de Servicios**, destacando el importante volumen de inversión realizada en inmovilizado financiero (266 millones de euros) En dichas inversiones destaca la aportación de capital y deuda subordinada realizada a la sociedad encargada del mantenimiento de la M-30 en Madrid por 135 millones y los 122 millones desembolsados en concepto de capital en Tubelines. El resto de la inversión (158 millones de euros) corresponde a inversión realizada en inmovilizado.

En la **división de Autopistas y Aparcamientos**, por su parte, se incluye dentro del flujo de inversión la inversión realizada en sociedades concesionarias de proyectos de infraestructuras (187 millones de euros). El resto de la inversión (47 millones de euros), corresponde a inversión en inmovilizado del área de Aparcamientos.

Flujo de Inversión en capital de proyectos de Infraestructuras	Dec-07
Bosque	8,0
R-4	34,0
Madrid Levante	3,0
M-203	21,0
Eurscut Azores	15,0
SH-130	52,0
M3 Clonee to Keels	34,0
Ionian Roads	18,0
Central Greece	2,0
<b>TOTAL</b>	<b>187,0</b>

Por último, en la partida de **‘Resto’** se incluye principalmente el desembolso por la compra de la participación del 20% de Grupo Habitat (125 millones de euros), la compra por parte de Grupo Ferrovial de acciones de Cintra (179 millones de euros).

Dentro del capítulo de desinversiones, hay que destacar el flujo positivo derivado del cobro por la venta de la División Inmobiliaria en España llevada a cabo en 2006 (1.150 millones de euros), así como el cobro derivado de la venta del aeropuerto de Sidney (546 millones de euros).

## Flujo de caja de proyectos de infraestructuras

### Flujo de operaciones

Flujo de operaciones	BAA	Resto Aeropuertos	Autopistas	Servicios (*)	Total
Resultado bruto de explotación	1.542,7	9,0	665,1	118,3	2.335,2
Pago de impuestos	-10,2		-42,7	-25,4	-78,3
Var. fondo de maniobra	13,7	-2,7	74,4	31,1	116,5
<b>Total</b>	<b>1.546,2</b>	<b>6,3</b>	<b>696,9</b>	<b>124,0</b>	<b>2.373,4</b>

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

### Flujo de Inversiones

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

Flujo de inversión	Inversión	Desinversión	Flujo de inversión
Autopistas	-757,8	36,8	-721,0
BAA	-1.581,7	2.317,7	736,0
Resto aeropuertos	-0,3		-0,3
Servicios	-393,7		-393,7
<b>Total</b>	<b>-2.733,6</b>	<b>2.354,5</b>	<b>-379,1</b>

En cuanto a las desinversiones, se incluye el cobro por la venta de la participación de BAA en el aeropuerto de Budapest (1.839 millones de euros) y en los aeropuertos australianos (479 millones de euros). En autopistas, por su parte, el flujo de desinversión corresponde a reducciones en los saldos de caja restringida a largo plazo.

### Flujo de financiación

Destaca en esta partida el impacto que la variación del tipo de cambio ha tenido en la deuda nominada en moneda extranjera, que en 2007 ha sido positivo por 1.863 millones de euros, derivado de la depreciación de la libra respecto al euro, lo que ha tenido un impacto muy significativo en la deuda neta de BAA

## 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 2007.

## 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 2007, 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 el nivel de calidad en la prestación de servicios a clientes y usuarios, así como con los retrasos y deficiencias en la ejecución de obras.
- Riesgos medioambientales de diversa naturaleza, incluidos aquéllos riesgos de contaminación y daños ambientales vinculados al nuevo régimen europeo de responsabilidad (Directiva 2004/35/CE).
- Riesgos regulatorios.
- Riesgos de índole sociopolítica (riesgo país)
- Riesgos de carácter financiero.
- Riesgo de daños físicos a las infraestructuras gestionadas por Ferrovial (incluidos los riesgos naturales y aquéllos vinculados a la seguridad)
- Riesgo de generación de daños a terceros, durante la prestación de servicios o la ejecución de obras.
- Riesgos que afectan a la seguridad y salud de los trabajadores.

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

## V. EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LOS NEGOCIOS

### 1. Variables macroeconómicas

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

### 2. Principales retos para Ferrovial en 2008

Para Ferrovial el 2008 va a ser un año profundamente marcado por los hitos que se tienen que producir en BAA a lo largo del ejercicio, entre los que destacan la aprobación definitiva de las tarifas por el Regulador británico de aeropuertos, la CAA (“Civil Aviation Authority”), que se espera para marzo de 2008; la decisión a finales de 2008 de la Comisión de la Competencia de Reino Unido, la CC (“Competition Commission”) sobre la posición de mercado de BAA; y, por último, el proceso de refinanciación de la deuda.

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

### 3. Evolución por Áreas de Negocio de Ferrovial

En España se espera una desaceleración en el sector de la **Construcción**. En el exterior también se espera una desaceleración, fundamentalmente en Estados Unidos. Sin embargo, los países del Este y los países emergentes, como India y Brasil, van a ser motores del sector debido principalmente a los planes de infraestructuras de transporte existentes.

Las expectativas de Ferrovial son mantener la actividad interior a niveles similares de los de 2007, y seguir trabajando en crecer en la actividad exterior, cuya cartera experimentó en 2007 un crecimiento de un +43,9% respecto al año anterior, aprovechando el negocio inducido de autopistas y aeropuertos. A este respecto, también es de destacar el importante crecimiento producido en la cartera de construcción de Budimex en Polonia (+33,1%)

Respecto al sector **Servicios**, se espera una evolución dinámica en las distintas áreas, siguiendo el buen comportamiento registrado en 2007.

El objetivo para Ferrovial es seguir manteniendo crecimientos significativos (en el 2007 el crecimiento orgánico de las Ventas ascendió a un 7,4% respecto al año anterior y del Resultado de Explotación a un 14,6%). Estas expectativas de crecimiento se pueden ver afectadas de manera negativa por la reducción esperada en la actividad de Tubelines (Amey).

En el negocio de **Autopistas**, los posibles menores crecimientos de tráfico en 2008, motivados por la desaceleración de la economía, se pueden ver en algunos casos parcial o totalmente compensados por las subidas de tarifas, tanto por el efecto de la inflación, como porque los activos más significativos de Cintra cuentan con esquemas tarifarios que permiten incrementos de precios superiores a la inflación, lo que redundará, previsiblemente, en crecimientos significativos de sus ingresos. De este modo, la autopista Chicago Skyway anunció nuevas tarifas para vehículos ligeros, que se han empezado a aplicar desde el 1 de enero de 2008, y que han supuesto un incremento del 20% respecto a las anteriores. La autopista 407 ETR anunció nuevas tarifas a aplicar desde el 1 de Febrero. La entrada en vigor de las nuevas tarifas supone un incremento del 9,4% en Hora punta en la “Regular Zone” (entre las Autovías 401 y 404), y del

8,0% en Hora Punta en la “Light Zone” (resto de la autopista). El aumento para la hora valle en toda la autopista es del 7,1%.

Dada la situación económica actual, se estima que los Estados sigan aumentando la licitación de proyectos de infraestructuras con financiación privada para evitar el impacto en el déficit. En este sentido, destacan los importantes proyectos que se podrán licitar durante 2008 en Estados Unidos. Adicionalmente, se espera que se produzca un incremento de licitación en mercados emergentes como México, Brasil y la India que, si bien no han sido hasta ahora parte de nuestros mercados potenciales, parece que están desarrollando los mecanismos necesarios para ser incluidos en nuestra lista de mercados de interés.

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

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

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

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



## VI. ACTIVIDADES TECNOLÓGICAS

Ferrovial, a lo largo del ejercicio 2007, 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 cerró el 2007 con una subida del 7,3%, situándose en los 15.182,3 puntos. Esta subida supone el 5º año consecutivo al alza. El índice español se situó entre los de mejor evolución en 2007 aunque lejos del Dax alemán que se revalorizó por encima del 22%.

La bolsa española no subió de forma generalizada, la revalorización del Ibex35 fue impulsada por las compañías de mayor capitalización. En cambio el Ibex Medium Cap y el Ibex Small Cap cayeron un -10,4% y un -5,4% respectivamente, cerrando el año en negativo por primera vez desde 2002.

El año estuvo marcado por la crisis financiera que estalló en agosto, que trajo consigo una crisis de liquidez con la que vino aparejada un aumento significativo de la volatilidad.

Los sectores más perjudicados por la crisis fueron el inmobiliario, el constructor y el bancario, en el lado positivo destacaron las subidas de las compañías con exposición a las energías renovables.

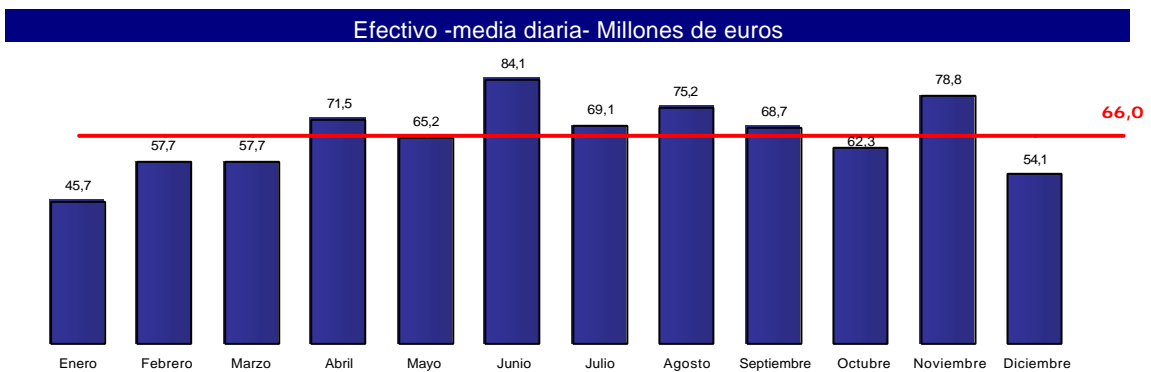
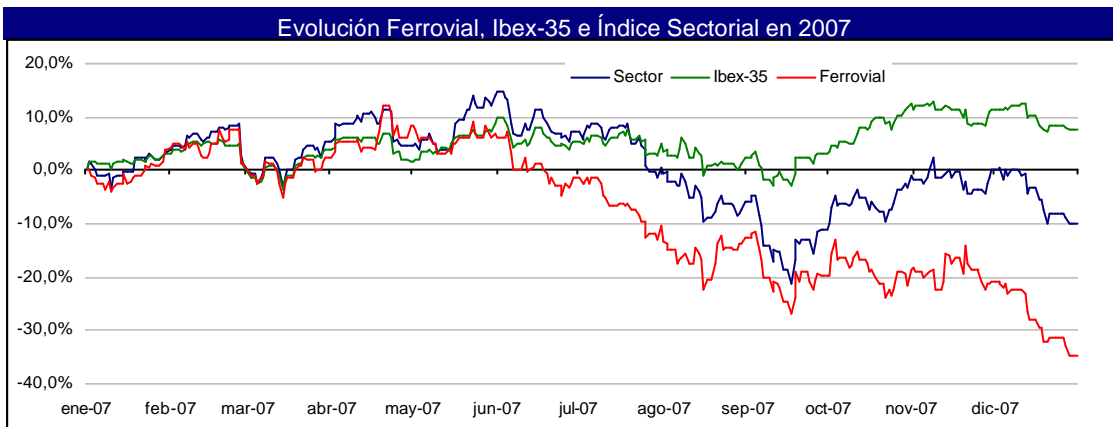
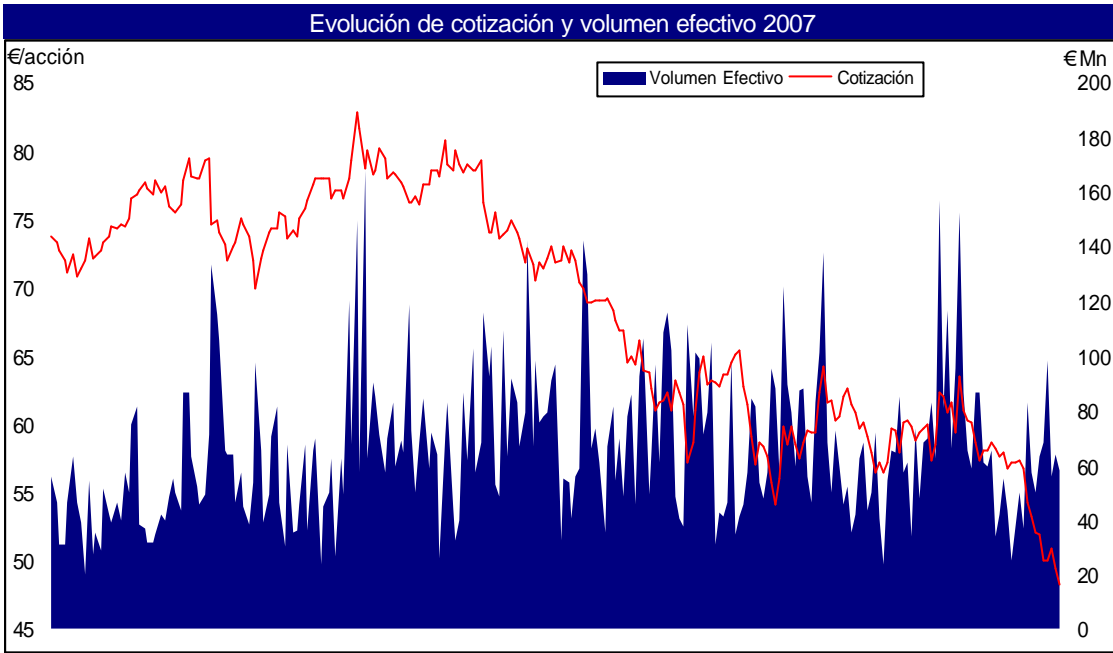
En el plano macroeconómico el año estuvo marcado por la fortaleza del Euro frente al Dólar y en los máximos históricos marcados por el precio del petróleo. Por lo que respecta a los tipos de interés, en EE.UU. tras seis meses de mantenimiento de los tipos desde el mes de julio se sucedieron tres recortes que llevaron el precio del dinero del 5,25% al 4,25%. En Europa tras tres subidas consecutivas en la primera mitad del ejercicio, la crisis de liquidez hizo que el BCE no prosiguiera con la sucesión de subidas.

Ferrovial cierra el año 2007 a 48,12 con una bajada en su cotización del 34,9%. En los primeros cinco meses del ejercicio la cotización evoluciona de forma positiva y a la par que el mercado, llegando a alcanzar máximos históricos en abril a 82,95€. En los meses de verano coincidiendo con los comienzos de la crisis crediticia comienza una caída continuada de la cotización. En el mes de diciembre los recortes se acentúan (-17,8%, mayor caída mensual desde la salida a bolsa) en momentos de especial incertidumbre de los mercados financieros.

Evolución Ferrovial, Ibex-35 e Índice Sectorial - Histórico

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	1999-2007
FER	-37%	-6%	45%	23%	15%	42%	49%	26%	-35%	110%
IBEX	18%	-22%	-8%	-28%	28%	17%	18%	32%	7%	54%
Sector	-26%	-7%	26%	4%	25%	27%	54%	61%	-10%	219%

\* Ferrovial 1999 desde salida a bolsa 5/5/1999

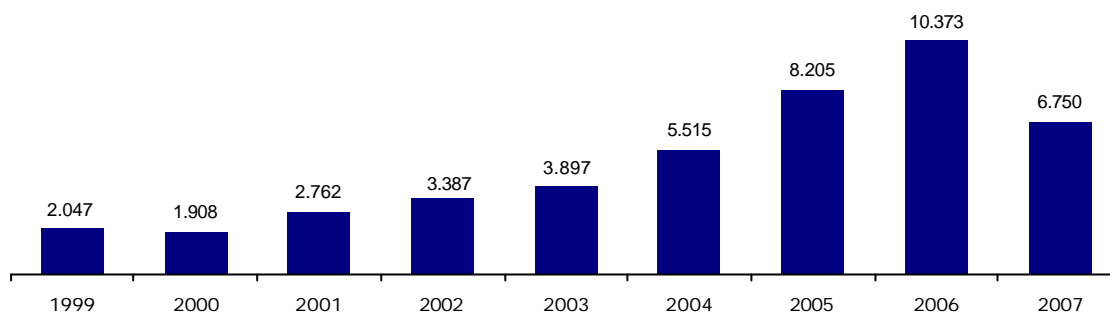


Datos Bursátiles (datos en euros)

Histórico Ferroviario	2007	2006	2005	2004 NIIF	2004	2003	2002	2001	2000	1999
Cierre	48.12	73.95	58.50	39.32	39.32	27.78	24.15	19.69	13.6	14.4
Máximo	82.95	78.35	71.45	39.8	39.8	28.29	28.95	22	18.35	23.55
Mínimo	47.90	51.20	39.07	27.6	27.6	21.91	19.7	13.53	11.75	14.2
Medio ponderado	68.35	64.00	52.15	34.02	34.02	24.62	24.7	18.58	14.23	20.17
Efectivo negociado año (millones de euros)	16,695.9	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)	248,787,946	190,274,373	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)	66.0	47.9	27.5	17.2	17.2	12	10.2	6.3	4.6	6.8
Rotación de capital	177%	136%	96%	90%	90%	87%	73%	61%	57%	40%
Capitalización (millones de euros)	6,750	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	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	1 euro
Dividendo bruto por acción*	1.15	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)*	5.23	10.16	2.96	3.78	3.97	2.43	3.25	1.56	1.14	0.78
Valor contable por acción	48.82	47.50	21.57	17.95	16.06	12.5	10.66	8.54	7.48	6.53
Precio /valor contable	0.99	1.56	2.71	2.19	2.45	2.22	2.27	2.31	1.82	2.21
PER (cotización / BPA)*	9.20	7.28	19.73	10.40	9.90	11.44	7.43	12.62	11.93	18.41
Rentabilidad total accionista (%)	-33.37%	28.12%	51.07%	44.50%	44.50%	17.50%	26.10%	47.80%	-3.60%	-36.40%

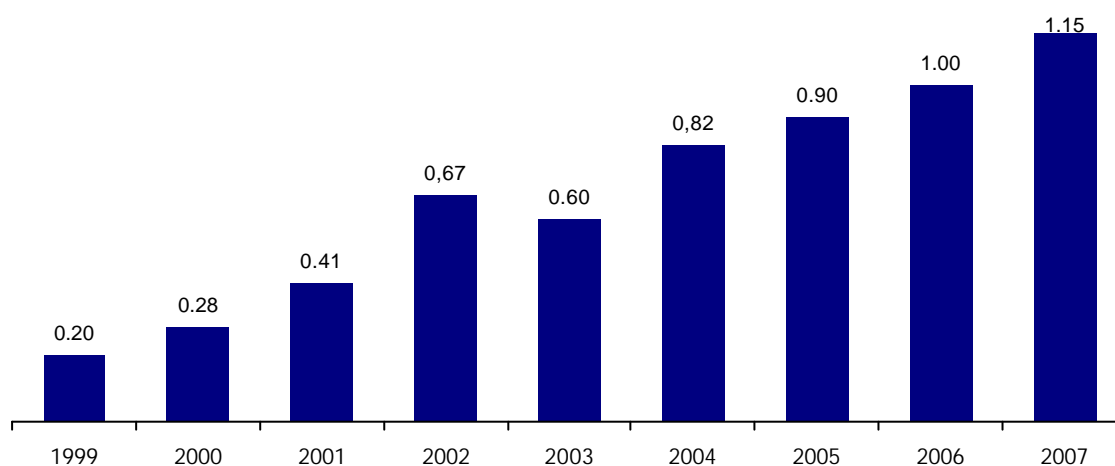
\* Estos valores se han visto influenciados significativamente en 2002, 2003, 2004, 2006 y 2007 por resultados extraordinarios generados.

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 Ferrovial en 1999.

Dividendo por acción



**Autocartera**

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

**Autocartera**

	2007	2006	2005
Nº de acciones	300.000	133.183	207.008
% de capital	0,21%	0,10%	0,15%
Coste libros	22.243 miles de euros	9.798 miles de euros	4.364 miles de euros
Coste por acción	74,14	73,57	21,09

Durante 2007 se han comprado 611.094 acciones propias y vendido 444.277 con un saldo neto comprador en el ejercicio de 166.817 acciones, que generaron un incremento en reservas de 853.531 euros.

**Accionariado (\*)**

(\*) Fuente: IR Channel y CNMV – enero 2008 – Miles de acciones

<b>Accionistas</b>	<b>Pais</b>	<b>Titulos</b>	<b>% Capital</b>
Portman Baela SL	España	81.803	58,3%
Morgan Stanley & Co.	España	4.384	3,1%
Del Pino Calvo - Sotelo (Rafael)	España	2.292	1,6%
Santander Asset Management	España	970	0,7%
RCM (UK) Ltd.	Reino Unido	943	0,7%
Bergareche Busquet (Santiago)	España	609	0,4%
Bestinver Gestión S.G.I.I.C. S.A.	España	582	0,4%
KBC Asset Management N.V.	Bélgica	484	0,3%
Norges Bank	Noruega	471	0,3%
Barclays Global Investors, N.A.	EE.UU.	428	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.

La totalidad de los miembros de la Comisión de Auditoría y Control son Consejeros Externos, y la presidencia recae en un Consejero Independiente, según lo establecido en el Reglamento del Consejo de Administración. Durante el año 2007 no se han producido cambios en su composición.

Los miembros de la Comisión son los siguientes:

• D. Gabriele Burgo	Presidente
• D. Santiago Equidazu Mayor	
• PORTMAN BAELA S.L., representada por D. Eduardo Trueba Cortés	
• D. Juan Arena de la Mora	

Como consecuencia de la aprobación el 23 de febrero de 2007 de un nuevo Reglamento del Consejo de Administración con objeto de adaptar su contenido a las recomendaciones del Código Unificado de Buen Gobierno que la compañía ha decidido asumir, las competencias de la Comisión han sido revisadas. Así, le corresponden competencias en relación principalmente con los auditores externos; la dirección de auditoría interna; la información financiera; el gobierno corporativo y régimen de cumplimiento; y el control de riesgos, a las que se han sumado otras como la responsabilidad del mecanismo interno de comunicación de situación ineficientes o inadecuadas (“buzón de sugerencias”) o el informe previo a la aprobación de operaciones en entidades de propósito especial, en los términos establecidos en el Reglamento.

El Informe Anual de Gobierno Corporativo contiene una descripción detallada de éstas competencias.

En 2007, la Comisión ha celebrado seis reuniones.

#### ACTIVIDADES REALIZADAS.

##### **Información económico financiera.**

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

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

## **Relaciones con el auditor externo**

### *Revisión de cuentas anuales*

Continuando con esta práctica habitual desde hace varios ejercicios, los auditores externos de la Sociedad comparecieron ante la Comisión con ocasión de la presentación de las cuentas anuales correspondientes a 2006. Durante su comparecencia informaron sobre el alcance y metodología de la auditoría; aspectos concretos de las cuentas anuales; evolución en el cumplimiento de recomendaciones efectuadas por los auditores en años precedentes y otras cuestiones de interés. Con ocasión de la formulación de las cuentas correspondientes al ejercicio 2007, se tiene previsto que nuevamente se produzca esta comparecencia.

También informaron a la Comisión los auditores externos de otras compañías del Grupo.

Todas estas comparecencias se realizaron sin la presencia de integrantes 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 2008, la renovación del auditor externo de la Sociedad.

### *Otras actuaciones en relación con la auditoría externa*

- La Comisión propuso al Consejo de Administración, que a su vez lo someterá a la aprobación de la Junta General de Accionistas, la renovación del auditor del actual auditor externo de la Sociedad y su grupo consolidado.

- De conformidad con el procedimiento establecido en el Reglamento del Consejo de Administración, coincidiendo con el quinto año de su encargo, la Comisión ha efectuado un procedimiento de valoración de los servicios prestados por el auditor externo.

- En desarrollo de nuevas competencias incorporadas en el Reglamento del Consejo aprobado en 2007, la Comisión examinó en detalle el grupo de sociedades cuya revisión de estados financieros corresponde al auditor de Grupo Ferrovial y valoró la conveniencia de proceder a una revisión voluntaria de los estados financieros semestrales.

- Por último, se acordó actualizar el contenido del sistema de control de la prestación de servicios de asesoramiento y de consultoría por firmas de auditoría externa que ya existía en la Sociedad, cuya responsabilidad también corresponde a la Comisión de Auditoría y Control.

## **Procedimientos de Control**

En 2007 se ha continuado con el programa de trabajos para el examen de los procedimientos de verificación de los sistemas de información y control económico-financiero que comenzara en 2005. En esta fase, se analizaron los procedimientos vigentes en la división de construcción. Con la colaboración de asesores externos, se elaboró y presentó un informe que explicaba el flujo de información financiera e identificaba los controles existentes, siendo destacable como conclusión el buen sistema de control interno y el elevado grado de cumplimiento que ello asegura.

### **Código Unificado de Buen Gobierno**

La Comisión realizó en 2006 los trabajos de análisis y formación de criterio sobre las recomendaciones del Código Unificado de Buen Gobierno (CUBG) y presentó al Consejo de Administración una propuesta para la asunción interna de dichas Recomendaciones.

Como resultado de todo este proceso, en el año 2007 se aprobó un nuevo texto del Reglamento del Consejo de Administración y se propuso a la Junta General de Accionistas la modificación de los Estatutos Sociales y del Reglamento de la Junta General.

Además, la Comisión ha supervisado la implantación del CUBG. En este sentido, además de otras actuaciones que se refieren a lo largo de este Informe, cabe destacar las siguientes:

- Se estableció criterio sobre la presencia de Consejeros Ejecutivos o Altos Directivos en las reuniones de la Comisión.
- Se efectuó un examen de los sistemas e instrumentos que pueden entenderse definitorios de la política asumida por el Consejo de Administración en cada una de las materias que dispone el artículo 8 del Reglamento del Consejo.
- Se analizó la propuesta de organización del mecanismo de denuncia de irregularidades (“buzón de sugerencias”) que ya existía en Ferrovial, introduciéndose ciertas pautas en su funcionamiento a fin de dar cumplimiento al Reglamento del Consejo de Administración que atribuye la competencia de su establecimiento y supervisión a esta Comisión.

### **Otras actuaciones en materia de Gobierno Corporativo y régimen de cumplimiento.**

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

- Examinó, con carácter previo a su presentación al Consejo de Administración, el Informe Anual de Gobierno Corporativo correspondiente al ejercicio 2006.
- 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. Conforme a lo dispuesto en el Reglamento del Consejo, los solicitantes se ausentaron de la reunión durante la deliberación y aprobación de estas operaciones.
- Fue informada 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.
- Se aprobaron las contrataciones de asesores externos vinculados a firmas de auditoría cuya autorización, de acuerdo con el procedimiento de control instaurado a tal efecto y al que antes se ha hecho alusión, corresponde a esta Comisión.

En 2008, se someterá a la Comisión, para informe previo a su aprobación por el Consejo de Administración, el Informe Anual de Gobierno Corporativo del ejercicio 2007.



## **Auditoría Interna**

### *Organización*

En desarrollo de la competencia que el nuevo Reglamento del Consejo de Administración atribuye a la Comisión de Auditoría y Control, se ha analizado la actual organización de la Dirección de Auditoría Interna y su relación con la Comisión.

### *Plan de trabajo 2007*

El Director de Auditoría Interna presentó su plan de trabajo para el año 2007 que se configura mediante la realización de auditorías de carácter recurrente y una serie de proyectos específicos en los distintos negocios del Grupo Ferrovial.

### *Otras actuaciones.*

La Comisión fue informada del curso del proyecto iniciado tiempo atrás y consistente en analizar las posibles áreas de riesgo de fraude y los medios para su prevención.

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

La Comisión ha continuado en 2007 la función de seguimiento del análisis de riesgos y de los sistemas para su control en ejercicio de la competencia que tiene atribuida. A este respecto, la Dirección de Calidad y Medio Ambiente ha comparecido de manera periódica ante la Comisión actualizando la información sobre riesgos y sistemas para su cobertura.

## **Evaluación de la Comisión de Auditoría y Control.**

El Reglamento del Consejo de Administración de la Sociedad establece que se evaluará una vez al año el funcionamiento de las Comisiones del Consejo, partiendo del informe que éstas le eleven.

En consecuencia, la Comisión de Auditoría y Control ha procedido a examinar su composición, funciones y desempeño durante el ejercicio 2007, trasladando el correspondiente informe al Consejo de Administración.

**X. Contenidos adicionales del Informe de gestión conforme a lo dispuesto en el artículo 116 bis de la Ley del Mercado de Valores**

**a) Estructura del capital, incluidos los valores que no se negocien en un mercado regulado comunitario, con indicación, en su caso, de las distintas clases de acciones y, para cada clase de acciones, los derechos y obligaciones que confiera y el porcentaje de capital que represente.**

El capital social de GRUPO FERROVIAL, S.A. asciende a 140.264.743 euros, dividido en 140.264.743 acciones, de un (1) euro de valor nominal cada una, pertenecientes a una única clase y a la misma serie. Todas las acciones se encuentran íntegramente suscritas y desembolsadas. Cada acción da derecho a un voto.

**b) Cualquier restricción a la transmisibilidad de valores.**

No existen en la Sociedad restricciones estatutarias de ninguna índole al ejercicio del derecho de voto ni para la adquisición o transmisión de participaciones en el capital social adicionales a las establecidas con carácter general por la normativa societaria.

**c) Participaciones significativas en el capital, directas o indirectas.**

A 31 de diciembre de 2007 y según la información en disposición de la Sociedad, los titulares de participaciones significativas en Grupo Ferrovial S.A., eran los que figuran en el cuadro siguiente:

	Nº Acciones	% capital social
Portman Baela, S.L.	81.796.280	58,316%

Según comunicación remitida a la Comisión Nacional del Mercado de Valores y a la propia Sociedad el 8 de noviembre de 2007, el “Grupo familiar concertado” formado por D. Rafael del Pino y Moreno y sus hijos Dª. María, D. Rafael y D. Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo, controla indirectamente, a través de Portman Baela S.L., el 58,316% del capital social de Grupo Ferrovial S.A.

**d) Cualquier restricción al derecho de voto.**

No existen restricciones legales ni estatutarias al ejercicio del derecho de voto salvo lo establecido en el artículo 44.1 de la Ley de Sociedades Anónimas y el artículo 10.2 de los Estatutos Sociales que establecen que el accionista que se hallare en mora en el pago de los dividendos pasivos no podrá ejercitar su derecho de voto.

**e) Pactos parasociales.**

No se ha comunicado a la Sociedad ningún pacto de esta naturaleza que se haya concertado entre accionistas de la Sociedad.

No obstante, de conformidad con lo establecido en el artículo 112.4 de la Ley del Mercado de Valores, se da cuenta de que con fecha 5 de octubre de 2007 Portman Baela S.L., accionista mayoritario de Grupo Ferrovial S.A. puso en conocimiento de la Sociedad los acuerdos adoptados por los socios de dicha compañía. Conforme a dichos acuerdos, tanto la titularidad del capital como los derechos de voto de los socios de Portman Baela S.L. que sean personas jurídicas deberán en todo momento recaer en D. Rafael del Pino y Moreno y/o sus descendientes directos. Además, los representantes de los citados socios

personas jurídicas asumen en representación de éstas que la titularidad del capital y de los derechos de voto de cada uno de ellos recaiga en D. Rafael del Pino y Moreno y/o sus descendientes directos.

Por otro lado, como antes se ha indicado, según comunicación remitida a la Comisión Nacional del Mercado de Valores y a la propia Sociedad el 8 de noviembre de 2.007, el “Grupo familiar concertado” formado por D. Rafael del Pino y Moreno y sus hijos D<sup>a</sup>. María, D. Rafael y D. Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo, controla indirectamente, a través de Portman Baela S.L., el 58,316% del capital social de Grupo Ferrovial S.A.

**f) Normas aplicables al nombramiento y sustitución de los miembros del órgano de administración y a la modificación de los estatutos de la sociedad.**

f.1) Nombramiento y sustitución de los miembros del órgano de administración.

El nombramiento y sustitución de los miembros del Consejo de Administración se rige por los Estatutos Sociales y el Reglamento del Consejo de Administración, conformes a la Ley de Sociedades Anónimas.

**1. Composición cuantitativa**

Conforme a los Estatutos Sociales, el Consejo estará compuesto un mínimo de cinco (5) y un máximo de quince (15) miembros elegidos por la Junta General, o por el propio Consejo de Administración, en los términos legalmente establecidos.

**2. Composición cualitativa**

Los Estatutos Sociales y el Reglamento determinan que el Consejo de Administración procurará que en su composición los consejeros externos o no ejecutivos constituyan una amplia mayoría. Igualmente, el Consejo procurará que, dentro del grupo mayoritario de consejeros externos, se integren los Consejeros Dominicales e Independientes, con una proporción significativa de estos últimos. En todo caso, tal y como se aprobó también en 2007, los Consejeros Independientes constituirán al menos un tercio del total de los Consejeros.

**3. Selección de Consejeros**

El Reglamento del Consejo de Administración establece un procedimiento de nombramiento o selección previo para la designación o reelección de Consejeros. Este proceso, cuando ha sido aplicado para la selección de nuevos consejeros, se ha desarrollado con la intervención de firmas externas.

Entre las competencias de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones se encuentra formular y revisar los criterios que deben seguirse para la composición del Consejo de Administración y la selección de candidatos, así como velar para que los procesos de selección de candidatos no adolezcan de sesgos implícitos que obstaculicen la selección de Consejeros por circunstancias personales. Los nombramientos (o las reelecciones) de los Consejeros deben estar precedidos:

- De la propuesta de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, en el caso de Consejeros Independientes.
- De informe previo, en el caso de los restantes Consejeros.

Se procura que la elección recaiga en personas de reconocida solvencia, competencia y experiencia, extremándose el rigor en relación con aquellas personas llamadas a cubrir puestos de Consejero Independiente que deberán cumplir con lo dispuesto a esos efectos en el Reglamento.

En cuanto a los Consejeros Dominicales, el Reglamento del Consejo establece que éstos no podrán mantener a título personal, directa o indirectamente, relaciones comerciales, económicas, laborales o profesionales estables y de carácter significativo con Ferrovial, excepto las de carácter profesional inherentes a los cargos de Presidente y Consejero Delegado de la Sociedad.

Los Consejeros afectados por propuestas de nombramiento, reelección o cese se abstendrán de intervenir en las deliberaciones y votaciones que traten de ellas. Además, las votaciones tendrán carácter secreto.

#### **4. Duración del cargo**

Los Consejeros ejercerán su cargo durante tres años pudiendo ser reelegidos una o más veces por periodos de igual duración.

Los Consejeros Independientes deberán poner a disposición del Consejo su cargo, y formalizar, si éste lo considere conveniente, la correspondiente dimisión, cuando alcancen los doce (12) años como miembros del Consejo, sin perjuicio de su posible continuidad como Consejeros con otro carácter distinto. .

#### **5. Cese de Consejeros**

Se ha regulado un régimen para el cese de Consejeros, contemplándose en el Reglamento del Consejo una serie de causas que obligan a éstos a poner su cargo a disposición de la compañía. Además de su cese cuando haya transcurrido el periodo para el que fueron nombrados o cuando lo decida la Junta General, el Reglamento recoge, además de la limitación en el cargo de los Consejero Independientes antes citada, las siguientes causas:

- Cuando se trate de Consejeros Ejecutivos, siempre que el Consejo lo considere oportuno.
- Cuando se trate de Consejeros Dominicales, cuando se transmita íntegramente la participación en la Sociedad en consideración a la que hubieran sido nombrados. También cesarán, en el número que corresponda, cuando disminuya tal participación hasta un nivel que exija la reducción del número de sus Consejeros Dominicales.
- Cuando se vean incursos en alguno de los supuestos de incompatibilidad o prohibición establecidos legalmente o con carácter interno.
- Cuando el propio Consejo así se lo solicite por haber infringido sus obligaciones como Consejero.
- Cuando su permanencia en el Consejo pueda poner en riesgo los intereses de Ferrovial.
- Cuando alcancen la edad de 70 años. El Presidente, el Vicepresidente cuando ostente la condición de Ejecutivo, el Consejero Delegado y el Secretario del Consejo cesarán a los 65 años, pero podrán continuar como Consejeros y desempeñar los cargos de Presidente y Vicepresidente cuando no sean ejecutivos.
- Cuando se produjeran cambios significativos en su situación profesional o en las condiciones en virtud de las cuales hubiera sido nombrado Consejero.
- Cuando por hechos imputables al Consejero su permanencia en el Consejo cause un daño grave al patrimonio o reputación sociales a juicio de éste. En especial, si se produjese el procesamiento o la apertura de juicio oral del Consejero por alguno de los supuestos del artículo 124 de la Ley de Sociedades Anónimas, el Consejo analizará cuanto antes las circunstancias del caso y la conveniencia de la continuidad o no en el cargo, dejando constancia del criterio adoptado en el Informe Anual de Gobierno Corporativo.

En relación con los Consejeros Independientes, el Reglamento del Consejo establece que el Consejo no propondrá su cese antes del cumplimiento de su mandato, salvo que exista justa causa apreciada por el Consejo, previo informe de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones. Se entiende que concurre justa causa, en particular, si el Consejero Independiente incumple sus deberes, incurre en incompatibilidad o se produce alguna de las causas anteriormente relacionadas.

Igualmente podrá proponerse el cese de Consejeros Independientes si como resultado de ofertas públicas de adquisición, fusiones u otras operaciones de esta índole se produjera un cambio en la estructura de capital de la Sociedad que aconsejen revisar los criterios de proporcionalidad que establecen en las recomendaciones de buen gobierno.

f.2) Modificación de los Estatutos de la Sociedad

La modificación de los Estatutos deberá cumplir con lo establecido en el 144 y 103 de la Ley de Sociedades Anónimas.

**g) Poderes de los miembros del consejo de administración y, en particular, los relativos a la posibilidad de emitir o recomprar acciones.**

El poder de representación de la Sociedad corresponde al Consejo de Administración en forma colegiada y por decisión mayoritaria. Tiene atribuidas facultades lo más ampliamente entendidas para contratar en general, realizar toda clase de actos y negocios, obligacionales o dispositivos, de administración ordinaria o extraordinaria y de riguroso dominio, respecto a toda clase de bienes, muebles, inmuebles, dinero, valores mobiliarios y efectos de comercio, sin más excepciones que las de aquellos asuntos que sean competencia de la Junta General o no estén incluidos en el objeto social.

Sin perjuicio de lo anterior, D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo, Presidente de la Sociedad, y D. Joaquín Ayuso García, Consejero Delegado, tienen atribuidas, de manera permanente y para su ejercicio de forma individual o solidaria, todas las facultades del Consejo de Administración, excepto las que legal y estatutariamente no pueden ser objeto de delegación.

Adicionalmente, el Consejero D. José María Pérez Tremps mantiene concretas facultades solidarias y mancomunadas con determinadas personas pertenecientes a la Sociedad. Entre estas últimas facultades mancomunadas se incluye la compraventa de valores mobiliarios.

La Junta General Ordinaria de Accionistas de 26 de marzo de 2004 delegó en el Consejo de Administración la facultad de emitir valores de renta fija, tanto de naturaleza simple como canjeable y/o convertible, así como "warrants" sobre acciones de nueva emisión o acciones en circulación de la Sociedad.

Asimismo, la Junta General Ordinaria de Accionistas de 31 de marzo de 2006 delegó en el Consejo de Administración, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 153.1.b) de la Ley de Sociedades Anónimas, la facultad de ampliar el capital social, en una o varias veces y en cualquier momento, dentro del plazo de cinco años contado desde la fecha de aprobación de dicho por la Junta General, hasta un importe máximo de setenta millones (70.000.000) de euros.

Finalmente, la Junta General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad de 30 de marzo de 2007, autorizó al Consejo de Administración para que pudiera llevar a cabo la adquisición derivativa de acciones propias de la sociedad, directamente o a través de sociedades por ella dominada, con sujeción a los límites y requisitos previstos en el acuerdo de dicha Junta General. La duración de la autorización es de dieciocho (18) meses a contar del citado acuerdo. Está previsto someter a la Junta General de Accionistas de 28 de marzo de 2008 un acuerdo en términos parecidos.

**h) Acuerdos significativos que haya celebrado la sociedad y que entren en vigor, sean modificados o concluyan en caso de cambio de control de la sociedad a raíz de una oferta pública de adquisición, y sus efectos, excepto cuando su divulgación resulte seriamente perjudicial para la sociedad. Esta excepción no se aplicará cuando la sociedad esté obligada legalmente a dar publicidad de esta información.**

Como acuerdos significativos, existen dos contratos de financiación sindicada que prevén como posibles causas de vencimiento anticipado, por decisión de las entidades acreditantes, un deterioro de su solvencia de la Sociedad motivado por un cambio de control en la misma. Los contratos son: (i) uno de fecha 23 de junio de 2.004 por importe de trescientos millones (300.000.000) de euros, totalmente dispuesto; y (ii) otro de fecha 31 de enero de 2.006 por importe, a la fecha de emisión del presente informe, de quinientos cincuenta y tres millones (553.000.000) de euros, de los que a fecha de hoy se han dispuesto trescientos noventa y ocho millones (398.000.000) de euros.

Cabe mencionar que existen, por otro lado, algunos contratos de la Sociedad y su grupo, de naturaleza financiera, que prevén autorizaciones previas de las entidades financieras o concedentes para llevar a cabo algunas operaciones societarias tales como fusión y escisión o para producirse un cambio de control.

**i) Acuerdos entre la sociedad y sus cargos de administración y dirección o empleados que dispongan indemnizaciones cuando éstos dimitan o sean despedidos de forma improcedente o si la relación laboral llega a su fin con motivo de una oferta pública de adquisición.**

Los contratos entre la Sociedad y los miembros de la Alta Dirección, incluidos dos Consejeros Ejecutivos contemplan de forma expresa el derecho a percibir las indemnizaciones establecidas en el artículo 56 del Estatuto de los Trabajadores en caso de despido improcedente.

Asimismo, con la finalidad de fomentar su fidelidad y permanencia, se ha reconocido un concepto retributivo de carácter diferido a ocho integrantes de la Alta Dirección, incluidos dos Consejeros Ejecutivos. Este concepto consiste en una retribución extraordinaria que sólo se hará efectiva cuando ocurra alguna de las siguientes circunstancias:

- Desvinculación del Alto Directivo por mutuo acuerdo al alcanzar una determinada edad.
- Despido improcedente o abandono de la empresa a iniciativa de ésta sin mediar causa de despido, con anterioridad a la fecha en la que el Alto Directivo alcance la edad inicialmente acordada, si fuese de importe superior a la que resulte de la aplicación del Estatuto de los Trabajadores.
- Fallecimiento o invalidez del Alto Directivo.

Para la cobertura de tal incentivo, la compañía anualmente realiza aportaciones a un seguro colectivo de ahorro, del que la propia Sociedad resulta ser tomador y beneficiario, cuantificadas según un determinado porcentaje de la retribución total dineraria de cada Alto Directivo.