

INFORVIAL

17

VERANO / SUMMER'10

NATUMA MAJI SAE KWA AFYA HORA
MAJI NI UHAI

UHAZO
Litro 45000



PREMIO EUROPEO A MAJI NI UHAI

LA CE RECONOCE EL TRABAJO DE FERROVIAL EN TANZANIA

EUROPEAN AWARD FOR MAJI NI UHAI THE EC HONOURS FERROVIAL'S WORK IN TANZANIA

AUTOPISTA AL FUTURO

CIRCULAMOS POR LOS NUEVOS PROYECTOS EN TEXAS

HIGHWAY TO THE FUTURE WE TAKE A TRIP THROUGH THE NEW CONCESSIONS IN TEXAS

INNOVACIÓN AL CUBO

ECHA A ANDAR EL CENTRO DE INFRAESTRUCTURAS INTELIGENTES

INNOVATION TO THE POWER OF THREE

FERROVIAL SETS UP AN INTELLIGENT INFRASTRUCTURE INNOVATION CENTER



Embalse de Nyamisingisi en el Serengeti, Tanzania.
Nyamisingisi charco dam in the Serengeti, Tanzania.

3 OPINIÓN

Eficiencia Energética • Por Juan Ignacio Beltrán
Cartas de los lectores. Proyectos solidarios

4-11 GRAN ANGULAR

Maji ni Uhai

Premio Europeo de "Cooperación Internacional para el desarrollo sostenible"

12-19 A FONDO

12-17 Autopista al futuro, dos nuevas concesiones en Texas

18-19 Marcando la dirección: el negocio de las señales

20-23 BIZNEWS

La actualidad de un vistazo

24-26 INNOVACIÓN

Innovación al cubo. Nuevo centro en Guadalajara

27-28 HACEMOS HISTORIA

Más de 35 aeropuertos 'made in' Ferrovial Agromán

3 OPINION

Energy efficiency • By Juan Ignacio Beltrán
Reader's letters. Solidarity projects

4-11 WIDE ANGLE

Maji ni Uhai

European award for "International Cooperation for Sustainable Development"

12-19 IN DEPTH

12-17 Highway to the future: two new concessions in Texas

18-19 Moving people: Signage

20-23 BIZNEWS

What's new at a glance

24-26 INNOVATION

Innovation to the power of three. Our new center in Guadalajara

27-28 MAKING HISTORY

More than 35 airports brought to you by Ferrovial Agromán

— <Staff > —

Edita/Published by: Dirección de Comunicación y Responsabilidad Corporativa. **Coordinador/Coordinator:** Jaime Fagoaga (jfagoaga@ferrovial.es). **Consejo Editorial/Editorial Team:** José Luis Cobas (Corporación); Agustín González Hermosilla (Corporación); María Cristina Casen Borges (Aeropuertos); Iván González (Cintra); Silvia Lázaro Hernández (Corporación); Natalia Jiménez (Corporación); Leonor Victoria Pablos Fernández (Construcción); María Dionis (Servicios). **Redacción/Edited by:** Luis Alonso (luis.alonso@ferrovial.es) y Alba Herrero (alba.herrero@ferrovial.es). **Diseño/Design by:** Alfonso Chulvi (holala@alfonsochulvi.com). **Impresión/Printed by:** Rivadeneira S.A. **Distribución/Distributed by:** Publister S.A. **Depósito Legal/Legal Deposit:** M-4127-2008.

Colaboran en este número/Contributions to this edition: Borja Palacios (Corporación); Isabel Gómez Laguna (Construcción); Iztar Velasco (Servicios); Silvia Cortina (Servicios); Patricia Fernández Bernabeu (Construcción); Christopher Stephenson (Corporación); Manuel Martínez (Innovación); Patrick Rhode (Cintra US); Juan Ramón García (Corporación) y Juan Ignacio Beltrán (Servicios).

Infovial no se identifica necesariamente con las opiniones expresadas en la revista. Queda prohibida la reproducción. Todos los derechos reservados. / Infovial. Príncipe de Vergara 135. 28002. Madrid. E-mail: comunicación@ferrovial.es
Infovial does not necessarily share the views expressed in this journal. Reproduction prohibited. All rights reserved.

Traducción: Ábaco Multimedia. / Translation: Ábaco Multimedia.



WWW.YOUTUBE.COM/FERROVIAL

infovial@ferrovial.es

Eficiencia energética en edificios

Energy efficiency in buildings



La situación económica en la que vivimos actualmente -con unos precios del petróleo, y en general de los combustibles altos, sumado a la creciente preocupación por el medio ambiente- nos ofrece una serie de oportunidades de negocio, en las que el cliente puede conseguir importantes ahorros y al mismo tiempo mejorar sus activos.

El mandato 20/20/20 de la Unión Europea supone un impacto relevante durante los próximos 10 años. De forma resumida supone una reducción del 20% en el consumo de energía primaria, una reducción en la misma proporción de las emisiones a la atmósfera, a la vez que se debería llegar a esa misma cantidad en el consumo de energía renovable.

Si bien contamos en España con un elevado número de edificios empresariales o institucionales de reciente construcción, no es menos cierto que un alto porcentaje de ellos no se adecuan a las necesidades de los tiempos actuales. Desde los sistemas de aislamiento pasando por los equipos de calor y frío, hasta la iluminación o la generación para autoconsumo, nos llevan a la búsqueda de la máxima eficiencia, donde residirá un 50% de la reducción de las emisiones de carbono a la atmósfera en los próximos años.

Esta circunstancia ofrece nuevas oportunidades de negocio a las compañías que nos dedicamos a la gestión de edificios, ya sean de empresas privadas o instituciones públicas, oficinas o centros deportivos. La implicación que supone por nuestra parte en la vida del edificio transforma la cadena de valor y nuestra relación con el cliente y su actividad.

Más allá de la reducción del impacto ambiental de la vida del edificio, también redonda en economías para el cliente, que incluso contabilizando las inversiones obligatorias a realizar para que estas sean efectivas, se añaden aquellas que de forma voluntaria se realicen para mejorar aún más los rendimientos, y por supuesto los ahorros.

La nueva cadena de valor en la que se desarrolla el modelo de negocio del Gestor de Energía, presenta elementos en los que nuestras fortalezas tradicionales se ven remarcadas, como: la gestión comercial de los clientes desde el contrato hasta alcanzar los más óptimos niveles de calidad de servicio. Así mismo, la capilaridad a lo largo de todo el territorio de nuestra presencia y actividad profesional nos

facilita la creación y desarrollo de alianzas estratégicas con empresas de ingeniería e instaladoras, de forma que se produzca la transferencia de conocimiento y el impacto de los desarrollos empresariales en las economías locales.

Otro de los eslabones de la cadena de valor fundamentales en este tipo de proyectos es el Estudio Energético, piedra angular sobre la que establecer los criterios de ahorro para el cliente, y por supuesto los modelos de relación a largo plazo que permite la nueva vinculación con el edificio.

Convertir la energía en un coste fijo y previsible a lo largo de la vida del contrato o una apuesta por basarse en la sostenibilidad con el pago por consumo, con lo que la sensibilidad energética del cliente y, por supuesto de los usuarios del edificio, es la decisión en manos del cliente.

Los servicios de eficiencia energética se basan en un modelo de gestión que integra todas las actividades relacionadas con las instalaciones de generación, distribución y consumo de la energía, asegurando la calidad y la reducción de los costes de los inmuebles en los que se lleven a cabo.

Por último, unos servicios que a nuestros clientes, potenciales y actuales, le aportan ventajas de tres tipos:

- Económicas, ya sean traducidas en modo de ahorros de costes directos o indirectos, o por otro lado, por la visibilidad de los costes a largo plazo y lo que esto supone en términos de estabilidad financiera.

- Operativos, por que implica una garantía de disponibilidad de sus instalaciones, además de la modernización continua que revierte en términos de calidad y fiabilidad de los suministros, y gestión centralizada.

- Calidad, ya que permite el establecimiento de criterios objetivos de confort para los usuarios, al mismo tiempo que se reducen las emisiones.

Desde Ferroser venimos demostrando en la gestión con nuestros clientes de servicios energéticos las ventajas, sea cual sea el modelo elegido, siempre apoyado en la calidad y fiabilidad de nuestros estudios de eficiencia.

Juan Ignacio Beltrán
Director General de Ferroser

The current economic situation – with the high cost of oil and of fuels generally, plus a growing concern about the environment – offers us a series of business opportunities, in which clients may make large savings and at the same time upgrade their assets.

The European Union's 20-20-20 targets will have a considerable impact over the next ten years. In short they involve a 20% reduction in primary energy consumption, a reduction of the same proportion in atmospheric emissions and the target of achieving that same proportion in renewable energy consumption.

Though in Spain we have a large number of recently built corporate or institutional buildings, the fact is that a large portion of them fail to meet the needs of the times. Insulation systems, heating and cooling equipment and even lighting or generation for self-supply involve a quest for the utmost efficiency, which is to provide 50% of the reduction in CO2 emissions to the air in the coming years.

This circumstance offers new business opportunities to companies such as ours which manage buildings, whether private or institutional, including offices and sports centres. Our involvement over the building's life transforms the value chain and our relationship with the client and its activity.

Beyond the reduced environmental impact over the building's life there are also economies for the client, springing both from the obligatory investments involved and from those made voluntarily to enhance efficiency still further, and naturally to further increase savings.

The new value chain applicable to the energy management business includes elements in which our traditional strengths are brought out, such as customer management from the contract to achievement of optimal service levels. Moreover our closely networked presence and activities around the country facilitate the creation and development of strategic alliances with engineering firms and installers, so there is a transfer of knowledge and an impact of the business on local economies.

Another key link in the value chain in this type of project is the energy study, which is the keystone of savings criteria for the client, along with the long-term relationships engendered by this new involvement in buildings.

This activity involves converting energy into a fixed and foreseeable cost over the life of a contract, or a commitment to sustainability with pay-as-you-go models, so the client's energy sensitivity, and of course that of the building's users, is much enhanced.

In a word, energy efficiency services are based on a management model integrating all the activities linked to energy generation, distribution and consumption facilities, guaranteeing quality and lower costs in the buildings where they are provided.

Finally, these are services that provide three types of advantage to our current or potential clients:

- Economic advantages, whether in the form of direct or indirect cost savings, or, on the other hand, from the visibility of long-term costs and what this involves in terms of financial stability.

- Operational advantages, due to the guaranteed availability of facilities, along with continuous modernization with benefits in terms of quality and reliability of supply, and centralized management.

- Quality advantages, as they allow the establishment of objective comfort values for users at the same time as reducing emissions.

At Ferroser we have been demonstrating the advantages of managing energy services to our clients whatever the model chosen, always based on the quality and reliability of our efficiency studies

Juan Ignacio Beltrán
Ferroser Managing Director



MAJI NI UHAI

El proyecto de Ferrovial en Tanzania recibe el Premio Europeo de "Cooperación Internacional para el Desarrollo Sostenible".

Ferrovial's project in Tanzania receives the EC's "International Cooperation Award for Sustainable Development".

Escena 1: Serengeti, Tanzania. Batamo abre el grifo suavemente, cualquiera diría que con respeto. Tras unos instantes, el agua fluye. Ella esboza una sonrisa mientras llena su cubo. Otras cuatro mujeres esperan su turno en una colorida fila.

Escena 2: Bruselas. Elegante Bibliothèque Solvay. El comisario europeo de Medio Ambiente, Janez Potocnik, entrega el premio a la mejor iniciativa europea de Cooperación Internacional para el desarrollo sostenible. El galardón recae en Maji ni Uhai (El Agua es Vida): un proyecto liderado por Ferrovial y sus empleados que ha hecho posible que salga agua de este grifo en el Serengeti. El galardón es, en cierta manera, un premio al tiempo. A aquellos que le han 'regalado' a Batamo, y a tantos como ella, las cuatro horas que cada día necesitaba caminar para obtener agua de consumo doméstico.

Dos escenas separadas por más de 7.000 Kilómetros de distancia y unidas por esta historia:

Scene 1: The Serengeti, Tanzania. Batamo gently turns on the tap – respectfully, you might think. After a few moments, water flows. She smiles softly as she fills her bucket. Another four women await their turn in a colourful queue.

Scene 2: Brussels. The stylish Bibliothèque Solvay. European Environment Commissioner Janez Potočnik presents the award for the best European international cooperation initiative for sustainable development. The honour goes to Maji ni Uhai (Water is Life), a project led by Ferrovial and its employees which has made it possible for water to come out of these taps in the Serengeti region in Tanzania. The award is, in a sense, for time. To those who have restored to Batamo, and to many women like her, the four hours that she had to spend every day in fetching water for domestic use.

Two scenes separated by more than 7000 kilometers and joined by the following story:

A finales de 2007 el equipo de Ferrovial llegó al Serengeti por primera vez. Desde el cielo, Tanzania aparecía encaramada en una meseta de 1.000 metros de altura y salpicada por ríos y lagos. Los lagos Malawi y Tanganiка sobre la meseta y Natron, Eyasi y Manyara entre las montañas del norte; el inmenso lago Victoria, junto a la frontera con Uganda y Kenia. A vista de pájaro, resultaba increíble que las mujeres del Serengeti tuvieran que caminar una media de una semana al mes para conseguir agua.

El país no cuenta con las infraestructuras necesarias para aprovechar sus recursos hídricos. "Estamos luchando por traer infraestructuras de abastecimiento porque estas comunidades no tienen agua, la toman directamente del suelo donde está contaminada y produce enfermedades. Tampoco tienen servicios sanitarios o transportes de calidad y esto agrava el problema" explica Charles Lingui, responsable de AMREF Tanzania para Maji ni Uhai.

The Ferrovial team first arrived in the Serengeti in late 2007. From the sky, Tanzania appeared high on a 1000 metre plateau splashed with rivers and lakes. Lakes Malawi and Tanganyika on the plateau, and Natron, Eyasi and Manyara in the northern mountains; the great Lake Victoria by the frontier with Uganda and Kenya. From that vantage point it seemed incredible that women on the Serengeti should have to walk for an average of one week a month to get water.

The country lacks the necessary infrastructure to take advantage of its water resources. "We are fighting to bring in supply facilities, because these communities have no safe water; they take it straight from the ground where it is polluted and causes diseases. Nor are there sanitation amenities or sufficient transportation and this exacerbates the problem" explains Charles Lingui, AMREF Tanzania manager for Maji ni Uhai.

- **"Necesitan soluciones sencillas con mantenimientos que no dependan de una ayuda permanente",**
explica Francisco Olibarrete, voluntario de Ferrovial.

*"They need simple solutions with maintenance that don't depend on continual aid",
explains Francisco Olibarrete, Ferrovial volunteer in the project*



Varios niños esperan para recoger agua en un manantial del Serengeti.

Children waiting to get water at a spring in the Serengeti.



Cartel de sensibilización junto a una infraestructura de agua de Sere, en Tanzania.
Sign raising awareness of hygiene issues, next to water infrastructure in Sere, Tanzania.

Infraestructuras que abren paso al agua

El último informe de Naciones Unidas sobre la situación de África advierte sobre la elevada demanda de inversión pública en agua y saneamiento. Según la Organización Mundial de la Salud, 2.600 millones de personas, el 39% de la población mundial, carece de servicios de saneamiento, como letrinas y fosas sépticas.

El tiempo que mujeres y niños pasan recogiendo agua, los enfermos crónicos, las malas cosechas o la escasez de ganados demuestran que la combinación de agua potable y servicios higiénicos de saneamiento es una condición previa para mejorar el bienestar y el éxito en la lucha contra la pobreza, el hambre, la mortalidad infantil y la desigualdad de género. Y son precisamente las infraestructuras el elemento capaz de ofrecer esta oportunidad.

No vale cualquier instalación. "Necesitan soluciones sencillas con mantenimientos que no dependan de una ayuda permanente", explica Francisco Olibarrete, uno de los 11 técnicos de Ferrovial

que viajaron a Tanzania como voluntarios del proyecto.

Ésta fue precisamente la apuesta de Ferrovial: construir infraestructuras de abastecimiento de agua y saneamiento para dar cobertura a más de 50.000 personas y garantizar que toda el agua de la región es segura.

Desde aquel primer viaje, Ferrovial ha invertido 1,8 millones de euros en la construcción de más de 300 infraestructuras, la formación de técnicos locales y la sensibilización y educación de la población.

El equipo de Amref y 23 voluntarios de Ferrovial han trabajado codo con codo para desarrollar las infraestructuras planificadas y formar a los técnicos locales y a la población. "El trabajo de los voluntarios de Ferrovial fue fundamental para nosotros", confiesa el responsable de Amref Tanzania. "Con ellos pudimos superar todas las dificultades técnicas que se nos presentaron. Aprendimos muchas cosas que nos servirán para implantar la segunda fase y para otros proyectos", añade.

Infrastructure opening the way for water

The latest United Nations report on the situation in Africa highlights the acute demand for public investment in water and sanitation. According to the World Health Organization, 2.6 billion people, i.e. 39% of the world's population, lack sanitary amenities such as latrines or septic tanks.

The time spent by women and children in fetching water, chronic diseases, poor harvests and dwindling cattle show that a combination of drinking water and hygienic sanitation facilities is a precondition for improving wellbeing and combating poverty, hunger, infant mortality and gender inequality. It is precisely infrastructure that can offer this opportunity.

Not any facilities will do. "We need simple solutions with maintenance that doesn't depend on continual aid" explains Francisco Olibarrete, one of the 11 Ferrovial specialists who travelled to Tanzania as volunteers in the project.

This was Ferrovial's object: to build water supply and sanitation facilities to cater for more than 50,000 people and to ensure that all of the region's water is safe.

Since that first trip, Ferrovial has invested 1.8 million euros in building more than 300 facilities, training local technicians, and raising awareness and educating the population.

The AMREF team and 23 Ferrovial volunteers have worked side by side to carry out the planned initiatives and train the local technicians and population. "The work of Ferrovial volunteers was vital for us," says the head of AMREF Tanzania. "With them we were able to overcome all the technical difficulties that arose. We learned many things that will help us roll out the second phase and in other projects," he adds.

Un proyecto sostenible

En agosto de 2011, cuando concluya la segunda fase del proyecto y el equipo de Ferrovial-Amref traspase la gestión de las infraestructuras a las comunidades locales, serán sus beneficiarios quienes tendrán que continuar con el mantenimiento de las infraestructuras. "Por eso algunos de nuestros principales retos son la relación con las comunidades, la formación de los técnicos locales o implicar a los beneficiarios para que se responsabilicen de las infraestructuras", explica Charles Lingui.

Y es que la sostenibilidad es la clave de este proyecto. Sostenibilidad medioambiental, que le ha valido el premio europeo al Medio Ambiente, pero también sostenibilidad social, financiera y, sobre todo, sostenibilidad en el tiempo.

Cada una de las infraestructuras programadas contará con tres estudios de impacto medioambiental para garantizar el respeto al medio ambiente.

Para garantizar la sostenibilidad en el tiempo, Ferrovial ha buscado la colaboración con las administraciones e instituciones locales y la implicación de la población, que será quien finance su mantenimiento.

"Cuando sólo teníamos agua de mala calidad, los niños siempre se ponían enfermos, por lo que gastábamos mucho en medicinas y consultas. Ahora sé que puedo gastar

parte de ese dinero en obtener agua segura y evitar enfermedades", explica Batamo, una de las beneficiarias del proyecto. Un tercio de los ingresos familiares en Serengueti se dedica a gastos médicos, en su mayoría derivados de enfermedades de transmisión hidrálica. Es decir, la falta de acceso al agua sale muy cara.

La educación juega un papel fundamental. La formación ha llegado a los colegios y a los grupos de teatro, que realizan representaciones sobre la importancia del agua y los hábitos de higiene. Además, se celebra el día de la salud y el agua y se convocan competiciones sobre buenas prácticas entre varias aldeas. Son sólo algunas de las medidas para extender el grito Maji ni Uhá, el mensaje de que el agua es vida.

Aún queda mucho trabajo antes de dar el testigo del proyecto. Ezequiel González, uno de los voluntarios de Ferrovial, recuerda: "Los obreros locales llegaban a la obra con los zapatos de seguridad que habíamos suministrado, pero se los quitaban para trabajar porque no querían estropearlos".

Como asegura Roger Calabuig, responsable del proyecto, "las cosas en África nunca son fáciles".

Aún menos en el Serengueti, una región que convive con esa dualidad tan común

A sustainable project

In August 2011, when the project's second phase ends and the Ferrovial-Amref team hands over the management of the facilities to the local communities, it will be up to the beneficiaries to continue maintaining them. "That's why some of our main goals are building relations with local communities, training local technicians and getting the beneficiaries involved so that they can take responsibility for the facilities," explains Charles Lingui.

For sustainability is the key to this project. Environmental sustainability, which has earned it the European Environment award, but also sustainability in social and financial terms and, above all, over time.

Each scheduled facility will be backed by three environmental impact studies to guarantee respect for the environment.

To ensure sustainability over time, Ferrovial has sought the partnership of the local authorities and institutions and the involvement of local people, who are to finance the project's maintenance.

"When we had only poor-quality water, the children were always getting ill, so we spent a lot on medicines and visits to the doctor. Now I know I can spend part of that money on getting safe water and preventing diseases," explains Batamo, one of the project's beneficiaries. A third of family income in the Serengeti goes on medical expenses, mostly resulting from waterborne diseases. In other words, the lack of access to water works out expensive.

Education plays a vital role. The training provided has reached schools and theatre groups, which do performances on the importance of water and hygienic habits. World Water Day is also celebrated, and best practice competitions are held between various villages. These are just some of the measures taken to spread the cry of Maji ni Uhá – the message that water is life.

There is still much work to be done before the project baton is handed over. Ezequiel González, one of the Ferrovial volunteers, remembers how "the local workers would arrive at the site with the safety shoes we had given them, but they took them off to work because they didn't want to spoil them."

As project leader Roger Calabuig says, "things in Africa are never easy."

Still less on the Serengeti, a region that lives with that common duality in Africa: a land internationally known as a natural paradise, the habitat of

EL PAPEL DE LA MUJER

La cola que espera en aquel pozo de la escena 1 está formada exclusivamente por mujeres, muchas de ellas aún niñas. La mujer tanzana es la responsable de llevar el agua a casa y la principal afectada por su escasez. Es también la encargada de administrar el dinero que se invierte en comida y en la educación de los hijos.

Al acercarles el agua a sus hogares y aumentar su calidad, el proyecto Maji ni Uhá permitirá a las mujeres tanzanas dedicar más tiempo a actividades productivas y reducir los gastos familiares. Se refuerza así su poder adquisitivo por lo que aumenta su autonomía y se reduce su vulnerabilidad ante el frecuente abandono del hogar por parte del marido.

El ahorro también redundará en la mejor alimentación de los hijos y en una mayor inversión en su educación: una reacción en cadena cuyo último eslabón es la mejora de la calidad de vida de toda la comunidad.

Maji ni Uhá trabaja por un cambio de mentalidad en una sociedad en la que la mujer apenas tiene visibilidad a pesar de su importante papel en la familia. El proyecto exige que todas las asociaciones que se creen bajo su paraguas tengan un 50% de representación femenina, incluidos los cargos de responsabilidad. Las mujeres adquieren así un reconocimiento en sus comunidades y refuerzan sus capacidades y autoestima.

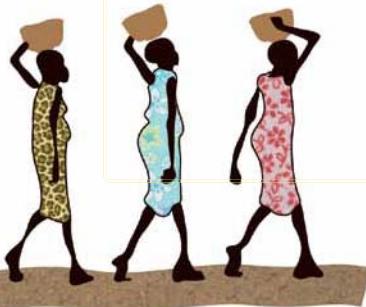
WOMEN'S ROLE

The queue waiting at the well in scene 1 is made up solely of women, many of them still girls. Tanzanian women are responsible for fetching water and are the first to be affected by shortages. They are also in charge of managing the money invested in food and children's education.

By bringing water closer to their homes and improving its quality, the Maji ni Uhá project will allow Tanzanian women to devote more time to productive activities and reduce their family expenses. Thus they will gain purchasing power and so become more autonomous and less vulnerable in the common event of their husbands leaving the home.

The saving will also result in better food for their children and more investment in their education: a chain reaction whose ultimate outcome will be better quality of life for the whole community.

Maji ni Uhá is working to achieve a change of mindset in a society in which women are barely visible despite their large role in the family. The project requires all the associations set up under its auspices to have a 50% representation of women, including in positions of responsibility. Women thereby gain recognition in their communities and their capabilities and self-esteem are enhanced.



• "Aquí la gente esperaba a que sedimentara el barro y luego se bebía el agua", asegura Mariam M. Pilino, vecina de la región.

"Here people would wait for the mud to settle and then drink the water", says Mariam M. Pilino, a local resident.



Mujer tanzana sacando agua de uno de los pozos construidos por el proyecto.

Tanzanian women drawing water from one of the wells built in the project.

en África: la tierra internacionalmente conocida como paraíso natural, hábitat de grandes mamíferos como el elefante, está marcada por una esperanza de vida que apenas alcanza los 44 años, un índice de mortalidad infantil de 120 por cada 1.000 nacidos, por encima de la media del país (99%), incluso por encima del índice en los países con peor nivel de desarrollo (108%).

"Aquí, la gente esperaba a que sedimentara el barro y luego se bebía el agua. Nosotros, que hemos recibido educación, sabemos que antes de beber hay que hervir el agua, porque el agua sucia provoca enfermedades", explica Mariam M. Pilino, vecina de la región.

El proyecto de Ferrovial refuerza la estrategia Nacional para el desarrollo del sector del agua y las instalaciones sanitarias, iniciativa del Gobierno tanzano para alcanzar los Objetivos del Milenio (ODM) en 2015.

Aquellos objetivos que hace ya diez años, alcanzaron 189 Jefes de Estado y de Gobierno reunidos en la Cumbre del Milenio de la ONU en Nueva York.

Ferrovial también se involucra con estos objetivos. "Por primera vez en España una empresa privada lleva a cabo un proyecto de cooperación con una ONG en el que, aparte de la financiación, implica a sus profesionales en la planificación y desarrollo de los trabajos", explica Manuel Costa, Jefe de Responsabilidad Corporativa de la compañía.

Esta es una de las fortalezas del proyecto: implicar a la empresa privada, el sector civil y la administración y facilitar así la sostenibilidad de este proyecto a largo plazo y que las buenas prácticas que se desarrollen puedan trasladarse a otras regiones del país.

No solamente en la región, los premios europeos de medio ambiente invitan a otras instituciones y empresas a compartir este camino. De hecho, instituciones de la relevancia de la Unión Europea o la Presidencia del Gobierno de España ya se han interesado por el desarrollo de Maji ni Uhni para seguir sus pasos hacia una nueva forma de cooperación basada en la implicación real y la búsqueda de alianzas con las entidades locales para alcanzar de forma sostenible los objetivos del milenio.

great mammals such as the elephant, is marked by a life expectancy of just 44 and an infant mortality rate of 120 per 1000 births, higher than the national average (99%) and higher even than the average rate in the least-developed countries (108%).

"Here people would wait for the mud to settle and then drink the water. We who have been educated know that before water is drunk it must be boiled, as dirty water causes diseases," says Mariam M. Pilino, a local resident.

The Ferrovial project reinforces the national strategy for development in the water and sanitation sector, a Tanzanian government initiative aimed at achieving the Millennium Goals (MDGs) in 2015.

Those goals were agreed upon ten years ago by 189 heads of state and government leaders at the UN Millennium Summit in New York. Ferrovial is also committed to these goals. "For the first time in Spain a private firm is conducting a cooperation project with an NGO in which, apart from funding, its professionals are involved in planning and carrying out the work," explains Manuel Costa, the company's Corporate Responsibility Director.

This is one of the project's strengths: working with government support and thereby encouraging long-term sustainability and ensuring that the best practices developed may be transferred to other regions of the country.

Not only in the region: the European Environment Awards invite other institutions and companies to join us on this path. In fact major European Union institutions and the Spanish Prime Minister's Office have already shown an interest in the progress of Maji ni Uhni with a view to following in its footsteps towards a new form of development cooperation based on real involvement and a search for alliances with local bodies, so as to achieve the Millennium Goals in a sustainable way.

"Una experiencia que todos deberíamos vivir"

"Es una de las cosas más gratificantes que he hecho"; "para mí representa una satisfacción personal"; "sin duda, una experiencia liberadora"; "es una manera de humanizar nuestro trabajo diario".... Guillermo, Luisa, Cósimo, Ignacio, Ezequiel... Todos aquellos que viajaron a Tanzania dentro del programa de Voluntariado Corporativo de Ferrovial coinciden al describir su experiencia allí.

"Desde el inicio del proyecto son más de 20 empleados de Ferrovial los que han estado en el Serengeti. Nuestra idea es replicar este formato de colaboración en futuros proyectos", explica Manuel Costa, Jefe de Responsabilidad Corporativa de Ferrovial. Un formato con el que la empresa y sus empleados se implican en la cooperación al desarrollo.

"La idea era que los empleados contribuyeran con su conocimiento, su tiempo y sus sueños al desarrollo de quienes más lo necesitan" explica Roger Calabuig, responsable del proyecto Maji ni Uhni.

- **"Todo es posible con buena voluntad y paciencia. Y os aseguro que eso no os faltará. ¡Contad con nosotros para cualquier cosa!"**,

Liliana Ilona Chalimoniuk, voluntaria de Cadagua.

"Everything is possible with goodwill and patience. And I assure you this won't be lacking. Count on us for anything!",

Liliana Ilona Chalimoniuk, Cadagua volunteer.

"An experience that we should all try"

"This is one of the most gratifying things I have ever done"; "it has been a source of satisfaction"; "undoubtedly a liberating experience"; "a way of humanizing our daily work" ... Guillermo, Luisa, Cósimo, Ignacio, Ezequiel ... all those who travelled to Tanzania as part of Ferrovial's corporate volunteer programme agree in describing their experience in this way.

"From the start of the project more than 20 Ferrovial employees have been in the Serengeti. Our aim is to reproduce this cooperation format in future projects," explains Manuel Costa, Ferrovial Corporate Responsibility Director. A format in which the company and its employees get involved in development cooperation.

"The idea was that Ferrovial employees would offer their expertise, their time and their dreams in a development project for those most in need," says Roger Calbuig, manager of the Maji ni Uhni project.



REVISTA DE PRENSA "Maji ni Uhá"

CincoDías

Ferrovial recibió ayer en Bruselas el Premio Europeo de Medio Ambiente

3 junio 2010 - Ferrovial recibió ayer en Bruselas el Premio Europeo de Medio Ambiente en la categoría de Cooperación internacional para el desarrollo, que concede la Comisión Europea. Janez Potocnik, comisario de Medio Ambiente (izquierda), entregó a Iñigo Meirás, consejero delegado de Ferrovial, este galardón que reconoce el proyecto Maji ni Uhá (el agua es vida) que la compañía desarrolla en Tanzania y que abastecerá de agua potable a más de 50.000 personas del Serengueti. La ceremonia ha tenido lugar dentro de la European Green Week.



Expansión

Maji Ni Uhá, un proyecto en el corazón de África, con la salud como 'leit motiv'

16 junio 2010 - En iniciativas como la que proyecta Ferrovial en Tanzania (África) se palpa especialmente el compromiso social de las grandes corporaciones. Una de las grandes constructoras nacionales ha puesto su conocimiento y su trabajo al servicio de los habitantes de Serengueti, distrito ubicado en la región tanzana de Mara. La compañía presidida por Rafael del Pino está desarrollando el proyecto Maji Ni Uhá (Agua es Vida), para la construcción de infraestructuras sanitarias y suministro de agua en esta área africana, donde sus habitantes tienen que recorrer cuatro horas diarias para conseguir agua de uso doméstico. Con las instalaciones que construye Ferrovial, presupuestadas en 1,8 millones de euros el tiempo para alcanzarlo se reducirá a treinta minutos. El proyecto abastecerá de agua potable a 28.000 personas de forma directa e indirectamente a otras 51.000. El desarrollo también contempla que los colegios y centros de salud de la zona cuenten con infraestructuras sanitarias.



EL MUNDO Premio de Medio Ambiente para Ferrovial

3 junio 2010 - El grupo Ferrovial es galardonado con el premio de Cooperación Internacional para el Desarrollo Sostenible de los Premios Europeos de Medio Ambiente a la empresa 2010 por su proyecto Maji ni Uhá para abastecer de agua potable a zonas del Serengueti (Tanzania).

EL PERIÓDICO Ferrovial destina 1,8 millones a un proyecto en Tanzania

11 junio 2010 - La compañía de infraestructuras Ferrovial financia un proyecto de cooperación en Tanzania, con un presupuesto de 1,8 millones de euros, para abastecer de agua potable a más de 50.000 personas de la zona del Serengueti. El plan, denominado Maji ni Uhá (el agua es vida, en tanzano), se desarrolla en colaboración con la ONG africana AMREF.

eEconomista La Comisión Europea premia a Ferrovial

3 junio 2010 - La Comisión Europea ha entregado a Ferrovial el premio "Cooperación Internacional para el desarrollo sostenible" gracias al proyecto Maji ni Uhá, que abastecerá de agua potable a la población del Serengueti

MAJI NI UHÁ EN CIFRAS

BENEFICIARIOS:

51.000 personas

¿CÚAL ES EL OBJETIVO?

Mejorar la salud y la calidad de vida de las comunidades beneficiarias

- Proveer de agua e instalaciones sanitarias
- Educar, sensibilizar y promover las buenas prácticas en el uso del agua y de las instalaciones sanitarias

¿CÓMO CONSEGUIRLO?

- Construcción de infraestructuras de agua
- Construcción de infraestructuras sanitarias
- Organización comunitaria
- Educación y sensibilización

FERROVIAL COMO ACTOR DE LA COOPERACIÓN

- Financiación del 100% del proyecto
- Aportación de la base tecnológica
- Voluntariado corporativo: 23 voluntarios de Ferrovial han viajado ya a Tanzania para aportar su conocimiento y experiencia a este proyecto

MAJI NI UHÁ IN FIGURES

BENEFICIARIES:

51,000 people

WHAT ARE THE GOALS?

To improve health and living standards in local communities

- To provide water and sanitary installations
- To educate, raise awareness and promote good water and sanitation practices

HOW IS IT BEING CARRIED OUT?

- Construction of water infrastructure
- Construction of sanitation infrastructure
- Community organization
- Education and awareness campaigns

FERROVIAL, AN ACTIVE PARTICIPANT IN COOPERATION

- Financing 100% of the project
- Providing technological expertise
- Corporate Volunteer program: 23 volunteers from Ferrovial have already traveled to Tanzania, contributing their knowledge and experience to this project



AUTOPISTA AL FUTURO

HIGHWAY TO THE FUTURE



**Cintra innova el modelo de concesión
de infraestructuras en Texas (EEUU)**

Cintra develops an innovative model for infrastructure concessions in Texas, USA

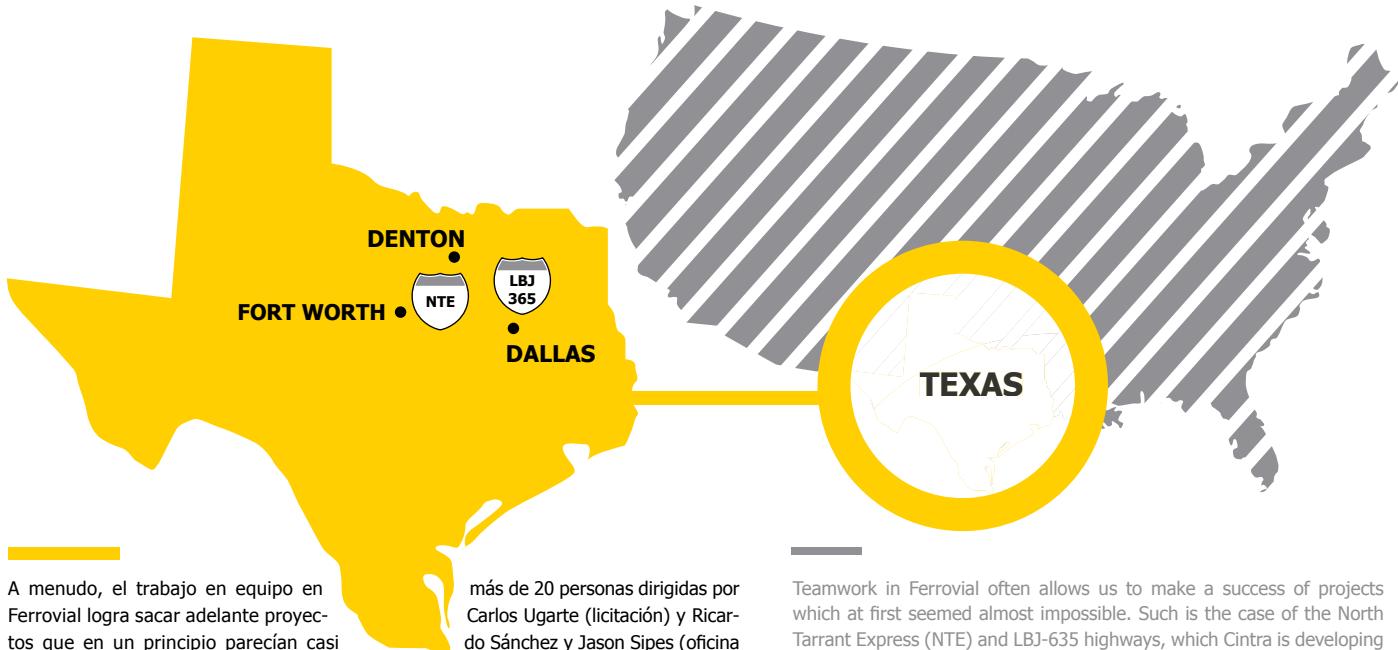


Cintra, junto con Ferrovial Agroman y Webber, promueve en Texas sus primeras autopistas 'managed lanes', que contarán con vías libres de peaje y con carriles de pago. El objetivo es ampliar capacidad en vías urbanas altamente congestionadas, rehabilitando la infraestructura existente, manteniendo el conjunto durante 52 años y cobrando exclusivamente por el uso de la capacidad añadida. Los 'managed lanes' garantizan a los conductores la seguridad y una velocidad mínima en sus desplazamientos.

Cintra, together with Ferrovial Agroman and Webber, is developing its first 'managed lanes' highways in Texas, which will have both toll-free and tolled lanes. The aim of this project is to increase the capacity of these highly congested urban highways and rejuvenate the existing infrastructure, and then to maintain both over 52 years. Users will be charged exclusively for using the additional managed lanes, on which they are guaranteed greater safety and a minimum speed during their trips.



El área de Dallas-Forth Worth es uno de los más congestionados de EEUU.
The Dallas-Fort Worth area is one of the most congested metropolitan areas in the US.



A menudo, el trabajo en equipo en Ferrovial logra sacar adelante proyectos que en un principio parecían casi irreales. Es el caso de las autopistas North Tarrant Express (NTE) y LBJ-635, que Cintra promueve en la congestionada área metropolitana de Dallas-Fort Worth (Texas, EEUU).

Estos proyectos, que requerirán una inversión cercana a los 4.700 millones de dólares (cerca de 3.850 millones de euros), suman una longitud de 48 kilómetros y tienen la peculiaridad de ser los primeros 'managed lanes' de Cintra. ¿En qué consisten los 'managed lanes'? Son contratos que incluyen el mantenimiento y remodelación de los carriles que ya existen en ambas vías, que siguen siendo gratuitos, y la construcción de carriles adicionales, de peaje electrónico y sin barreras, con tarifas variables que dependen de la congestión en el corredor. La duración de las concesiones es de 52 años.

El proyecto más avanzado de los dos es el de la NTE. Su cierre financiero se llevó a cabo el pasado mes de diciembre y el 1 de mayo la concesionaria se hizo cargo de la operación y mantenimiento de la autopista transferida. Está previsto que antes de que acabe 2010 se inicie la construcción de los carriles adicionales de peaje, que se prolongará durante cinco años. La LBJ cerró su financiación a mediados de junio de 2010 y entrará en servicio, gradualmente, entre 2013 y 2015. Ambas adjudicaciones son el resultado del trabajo codo con codo de Cintra, Ferrovial Agroman y Webber, filial estadounidense de la constructora.

Alfonso Orol, que fue responsable de la licitación de LBJ-635, recuerda el "largo y exigente" proceso de licitación. El Departamento de Transporte de Texas lo inició en 2005 y fueron necesarios varios años de negociaciones y hasta 14 versiones de los pliegos antes de la entrega de ofertas.

Las licitaciones de Texas se condujeron desde la oficina de Cintra y Ferrovial Agroman en Austin. En la primera trabajan

más de 20 personas dirigidas por Carlos Ugarte (licitación) y Ricardo Sánchez y Jason Sipes (oficina técnica), y contaron con el apoyo de la oficina de financiación de proyectos de la compañía en Nueva York. Por parte de Ferrovial Agroman, fue clave en la identificación y desarrollo de soluciones que hicieron el proyecto viable la oficina técnica dirigida en Austin por Fidel Sáenz de Ormijana y la oficina de contratación que dirige en EEUU Jeffrey Wagner.

¿Cuál fue la clave del éxito en los concursos? "Para empezar, nuestra capacidad de innovar y de ofrecer soluciones al cliente que permitieron hacer el proyecto viable y nuestra oferta más competitiva. Además, hay que destacar nuestra tenacidad en un proceso de licitación tan largo y costoso, y, por supuesto, la colaboración y el trabajo en equipo entre Cintra y Ferrovial Agroman", remarca Alfonso Orol.

Ganar los contratos fue el primer paso de un camino largo y siniestro. Belén Marcos, Consejera Delegada del consorcio que promueve la NTE (NTE Mobility Partners), señala que en estos momentos el principal desafío al que se enfrenta es adquirir los terrenos necesarios para construir los carriles adicionales. "En Texas la protección de la propiedad privada es muy alta, por lo que el proceso es complicado y muy burocrático", señala.

Belén Marcos y Antonio Álvarez-Cedrón, Consejero Delegado de LBJ Infrastructure Group, coinciden en otro de los grandes retos de las concesionarias: la implantación del sistema de peaje. "Se trata de un sistema innovador: carriles de peaje cuyo precio se gestiona en tiempo real en función de la ocupación y de la velocidad del tráfico", señala Álvarez-Cedrón. "El concepto es muy innovador y el sistema de peaje y definición de tarifas es algo que no se ha hecho nunca. Va a ser un reto importante", añade Belén Marcos.

Desde el lado de la constructora, Mario Móstoles, responsable de Ferrovial Agro-

Teamwork in Ferrovial often allows us to make a success of projects which at first seemed almost impossible. Such is the case of the North Tarrant Express (NTE) and LBJ-635 highways, which Cintra is developing in the congested metropolitan area of Dallas (Texas, US).

These projects, which will require investment of some 4.7 billion dollars (nearly 3.85 billion euros), add up to a road length of 48 km and have the peculiarity of being Cintra's first managed lanes project. What are managed lanes? They are concessions which include the maintenance and improvement of existing toll-free lanes on both highways, and the construction of extra lanes boasting with barrier-free tolling at variable toll rates depending on congestion levels. The term of the concessions is 52 years.

The more advanced of the two projects is the NTE. Its financial close came in last December and on 1 May the concession company took over operation and maintenance on the transferred highway. Construction of the extra toll lanes is due to start before the end of 2010, and to go on for five years. As this edition went to press, the LBJ had just completed its financing phase, with a view to starting construction work in 2011.

Both concessions are the result of close cooperation between Cintra, Ferrovial Agroman and Webber, the construction company's US subsidiary.

Alfonso Orol, who was responsible for the LBJ-635 tender, remembers the "long and demanding" tender process. The Texas Department of Transportation launched it in 2005 and several years of negotiations and as many as 14 versions of the specifications were required before bids were submitted.

The tenders in Texas were managed from Cintra's and Ferrovial Agroman's offices in Austin. The former has a staff of 20, headed by Carlos Ugarte (Bidding Team), Ricardo Sánchez and Jason Sipes (Technical Office), which is supported by the company's project finance office in New York. For Ferrovial Agroman, what was instrumental in facilitating the project's viability were the identification and development of solutions by the technical office in Austin led by Fidel Sáenz de Ormijana and the contracting department in the U.S. run by Jeffrey Wagner.

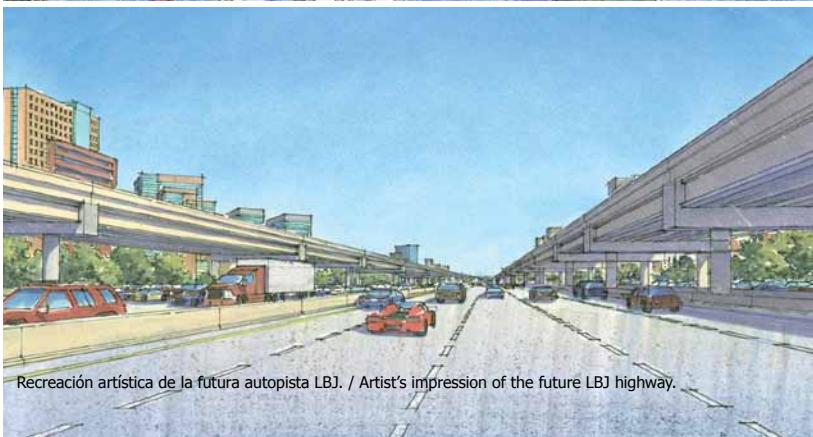
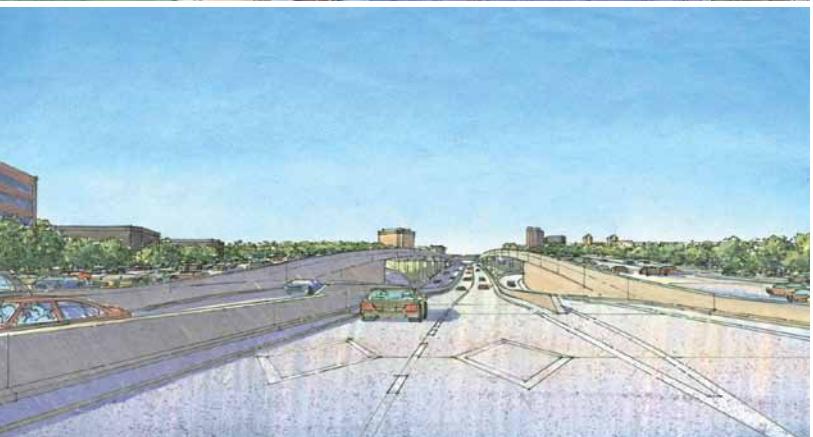
What was the key to success in the tenders? "Our ability to innovate and to offer the client solutions to make the project viable, and our more competitive bid, our tenacity in a long and costly tender process, and cooperation and teamwork between Cintra y Ferrovial Agroman", says Alfonso Orol.

Winning the contracts was the first step on a long and winding road. Belén Marcos, CEO of the consortium developing the NTE (NTE Mobility Partners), says that currently the main challenge faced by the consortium is acquiring the land needed to build the extra lanes. "In Texas private property is highly protected, so the process is complex and very bureaucratic," she says.

Belén Marcos and Antonio Álvarez-Cedrón, CEO of LBJ Infrastructure Group, agree as to another of the great challenges faced by the concession companies: rolling out the toll system. "It is an innovative system: toll lanes whose pricing is managed in real time according to traffic oc-



La LBJ es el quinto proyecto de Cintra en EEUU. |
The LBJ is the fifth concession Cintra has been awarded in the US.



Recreación artística de la futura autopista LBJ. / Artist's impression of the future LBJ highway.

Los bomberos y policías de Dallas se involucran en el proyecto

Dallas fire-fighters and policemen get involved in the concession

Los consorcios que gestionarán la NTE y la LBJ están participados por el fondo de pensiones de la Policía y Bomberos de Dallas. Es la primera vez que un fondo público de pensiones norteamericano realiza una inversión directa en un proyecto de infraestructuras. Su incorporación ha mejorado la percepción que la sociedad texana tiene del consorcio. Además, participa en los proyectos el fondo de infraestructuras Meridiam.

The consortia that are to manage the NTE and LBJ have been invested in by the Dallas police and fire-fighters' pension fund. This is the first time that a public US pension fund has invested in an infrastructure project. Its involvement has enhanced the consortium's image in Texan society. Moreover the projects also include investment from the infrastructure fund Meridiam.

NTE recibe el premio a la 'Mejor Operación de Transporte Global 2009'

The NTE receives the "2009 Global Transport Deal of the Year" award

El proyecto NTE ha sido elegido por la prestigiosa revista Infrastructure Journal como la Mejor Operación de Transporte Global de 2009. La autopista competía frente a proyectos como la ampliación de la M25 en Londres o la autopista I-595 en Florida.

The project led by Cintra for the NTE was selected by the prestigious Infrastructure Journal as 2009 Global Transport Deal of the Year. The highway was competing with projects such as the M25 enlargement in London or the I-595 highway in Florida.

man en la LBJ, apunta que uno de los mayores retos para su equipo consiste en gestionar un tráfico de 380.000 vehículos diarios y "al mismo tiempo construir una autopista de alta complejidad técnica". José Carlos Esteban, responsable de Ferrovial en la NTE, también destaca la gestión del tráfico como uno de los aspectos clave del proyecto y añade que existe una importante cantidad de servicios afectados a lo largo del corredor, con lo que es decisiva la coordinación con todas las municipalidades.

De nuevo, la colaboración entre la concesionaria y la constructora es fundamental en el éxito del proyecto. "En estos proyectos donde existe tanta afición al público va a ser muy importante el flujo de comunicación con la concesionaria para que podamos dar una imagen de solidez y coordinación", apunta Mario Móstoles.

Según José Carlos Esteban, Ferrovial Agroman aporta "una dilatada experiencia en la gestión de este tipo de contratos, donde la inmensa mayoría de los riesgos de la fase de construcción los asume el contratista a precio fijo cerrado". "Este modelo de reparto de riesgos entre Ferrovial Agroman y Cintra ha sido tremadamente exitoso y ha permitido a Cintra convertirse en una empresa líder mundial en su sector", añade el responsable de la construcción de la NTE.

Los 'managed lanes' serán la solución para muchas zonas urbanas congestionadas en EEUU: varios Estados, como Florida, California y Texas tienen proyectos en fase de desarrollo o de implementación. Para Cintra, contar con dos contratos de este tipo constituye una ventaja a la hora de competir en nuevos proyectos.

"Nos enfrentamos a un proyecto ilusionante que sin duda nos hará líderes en el mundo de la gestión de las infraestructuras", remarca Antonio Álvarez-Cedrón Consejero Delegado de LBJ.

Proyectos de gran transcendencia social en Texas

Para hacerse idea de la magnitud de ambas concesiones, hay que apuntar que en la actualidad NTE tiene tres carriles por sentido y LBJ, cinco más una vía de servicio de dos carriles en ambos casos. La LBJ cuenta con un tráfico diario superior a los 300.000 vehículos y la NTE ronda los 200.000. La circunvalación madrileña M-30, en sus tramos más congestionados, tiene un tráfico similar al de la LBJ.

El impacto de este proyecto en Texas va a ser extraordinario. Robert Hinkle, director de Comunicaciones de la NTE, señala que el éxito del proyecto depende en gran medida de cómo la compañía se comprometa y trabaje con las empresas, los residentes de la zona y las personas que utilizan el corredor para ir a su trabajo.

Para esta labor, el papel de Internet es fundamental. NTE, por ejemplo, ha abierto una página web para informar del proyecto a los ciudadanos (www.northtarrantexpress.com), cuenta con un canal en Twitter y ultima su página de Facebook y YouTube.

"Tenemos que comunicar de forma anticipada todos los eventos de la obra y demostrar que somos capaces de cumplir con la planificación. Esto, sin duda, aumentará la confianza que tienen las administraciones locales en nosotros y nos ayudará en futuros proyectos similares", apunta Mario Móstoles, responsable de Ferrovial Agroman en la LBJ.

Esquema de un "Managed Lanes"

Structure of a "managed lanes" project.



- La North Tarrant Express tiene un tráfico diario cercano a los 200.000 vehículos y LBJ supera los 300.000.

The North Tarrant Express caters for nearly 200,000 vehicles daily, while on the LBJ traffic exceeds 300,000 vehicles.



cupancy and speed," says Álvarez-Cedrón. "The concept is highly innovative and the tolling and pricing system is something that Cintra has never done before. It's going to be quite a challenge", adds Belén Marcos.

On the construction side, Mario Móstoles, Ferrovial Agroman Manager on the LBJ road, notes that one of the great challenges for his team is managing 380,000 vehicles a day and "at the same time building a highway with great technical complexity". Ferrovial Agroman's José Carlos Esteban, responsible for the construction of the NTE, also highlights traffic management as one of the project's key aspects and adds that there are a large number of amenities affected along the corridor, so coordination with all the municipalities will be vital.

Again, cooperation between the concession company and the construction firm is essential to the project's success. "In these projects the public is considerably affected and so the flow of communication with the concession company will be very important if we are to give a solid and coordinated image," says Mario Móstoles.

According to José Carlos Esteban, Ferrovial Agroman contributes "great experience in the management of such contracts, in which the great majority of risks in the construction phase are borne by the contractor at a closed fixed price." "This model for distributing risks between Ferrovial Agroman and Cintra has been hugely successful and has allowed Cintra to become a world leader in its sector," adds José Carlos Esteban.

Managed lanes will be the solution for many highly congested urban areas in the U.S. and several states such as Florida, California and Texas have projects at the

development or implementation stage. For Cintra, having two contracts of this kind will be an advantage in competing for further projects.

"We are dealing with an exciting project that will doubtless make us leaders in the world infrastructure management market," notes Antonio Álvarez-Cedrón, LBJ CEO.

Projects with great impact on Texan society

To get an idea of the magnitude of the two concessions, we should note that the NTE and LBJ currently have five lanes in each direction plus a two-lane frontage road. They have traffic of more than 300,000 vehicles a day. This is a similar traffic level to that of the Madrid M-30 orbital highway, in its busiest sections.

This project's impact in Texas is going to be extraordinary. Robert Hinkle, Communications Director for NTE, highlighted that the project's success will depend largely on what commitments the company makes with local people, associations, businesses, the media, etc. And, naturally, the internet has a key role. The NTE has launched a website for informing the public about the project (www.northtarrantexpress.com), and has a channel in Twitter and is getting a page ready on Facebook.

"We have to give advance notice of all major developments at the construction phase, and demonstrate that we are able to carry out what we plan to do, which will doubtless enhance the group's credibility and trustworthiness with the local authorities and help us in the future with similar projects, says Mario Móstoles, Ferrovial Agroman Manager in the LBJ.



Marcando la dirección

Showing the way

Ferroser, filial de Ferrovial Servicios, ha conseguido recientemente nuevos contratos de señalética en España. Ahora tiene sus miras puestas en las oportunidades de negocio que puedan surgir en el exterior. En concreto, el objetivo a corto plazo es conseguir gestionar la señalética de los aeropuertos londinenses de Heathrow y Gatwick. "Extrapolar nuestro conocimiento fuera de España es nuestro principal foco en estos momentos", explica José Manuel Rocamora, Responsable de Señalética de Ferroser.

Más allá de buscar nuevos negocios en los grandes aeropuertos europeos, Ferroser negocia contratos con los de Alicante, León y Algeciras. La compañía ultima la gestión de la señalización de los aeropuertos de Gran Canaria, Ibiza y Santiago de Compostela.

José Manuel Rocamora apunta que el desarrollo de negocio no sólo está centrado en los aeropuertos: "Apostamos por crecer en otros sectores privados como la banca, las petroleras y la automoción, así como en sectores públicos como el ferroviario". Ferroser se encarga en la actualidad del mantenimiento de tres líneas del Metro de Madrid y persigue el contrato de la señalización de esta importante infraestructura.

"No exageramos si decimos que en 2003 ganamos uno de los contratos de señalética más importantes del mundo", asegura con orgullo Rocamora. El Responsable de Señalética se refiere a la adjudicación para gestionar la señalización estática y dinámica de la Terminal 4 del aeropuerto de Madrid-Barajas, que comprendió, además, la urbanización, los accesos, el parking en altura, oficinas o vías de evacuación de emergencia, entre otros.

Este éxito tuvo un precedente en 1997, cuando la compañía se alzó con los contratos de las Terminales 1 y 2 del aeropuerto madrileño.

En 1992 Ferroser entraba por primera vez en este negocio con el diseño, desarrollo, fabricación e instalación de señalización urbana para la orientación del tráfico de vehículos en la ciudad de Avilés, en Asturias.

Ferroser cuenta con una fábrica en la que se producen las señales para los distintos clientes. Además, cuenta con una destacada plantilla de profesionales que van desde diseñadores gráficos hasta informáticos o calculistas. "En estos momentos estamos desarrollando un nuevo Sistema de Información Geográfica para mejorar nuestras operaciones", apunta Rocamora.

Entre los proyectos de la compañía destacan la señalización de accesos a los espacios industriales de Sevilla y la señalización del centro de Alzheimer de la Fundación Reina Sofía. Asimismo, realiza la señalización turística de Peñíscola, Castellón, y de Castilla y León.

Ferroser, a subsidiary of Ferrovial Servicios, has recently won new signage contracts in Spain. Now it has its sights set on business opportunities that may arise abroad. In particular its short-term goal is to manage signage at the London airports of Heathrow and Gatwick. "Extrapolating our know-how outside Spain is our main focus at the moment," says José Manuel Rocamora, Ferroser's Signage Director.

As well as seeking new business at the major European airports, Ferroser is negotiating for contracts at the airports of Alicante, León and Algeciras. And it is close to securing signage management projects for the airports of Gran Canaria, Ibiza and Santiago de Compostela.

José Manuel Rocamora notes that the development of this business is not confined to airports: "We are committed to growth in other private industries such as banking, oil companies and the automotive sector, as well as public-sector industries such as railways." Ferroser is currently responsible for maintenance on three lines of the Madrid metro and is seeking to secure the signage contract for this major facility.

"It's no exaggeration to say that in 2003 we won one of the biggest signage contracts in the world," says Rocamora proudly. The Signage Director is referring to the award for the management of static and dynamic signage in the new Terminal 4 at Madrid-Barajas airport, which also included, among other things, the adjoining development and access ways, multi-storey car parks, offices and emergency evacuation routes. There was a precedent for this success in 1997, when the company won the contracts for Terminals 1 and 2 at the Madrid airport.

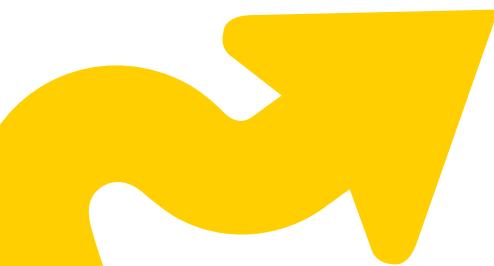
Ferroser first entered this business in 1992, with the design, manufacture and installation of urban signage for vehicle traffic guidance in the town of Avilés in Asturias.

Ferroser has a plant at which it produces signs for its various clients. It also has a notable workforce of professionals ranging from graphic designers to IT specialists or quantity surveyors. "Currently we are developing a new geographic information system to improve our operations," says Rocamora.

The company's projects notably include access signage for industrial areas in Seville and signage for the Fundación Reina Sofía Alzheimer centre. It is also producing tourist signage for Peñíscola, Castellón and the Castilla y León region.

- **"Apostamos por crecer en sectores como la banca, las petroleras o la automoción",**
explica José Manuel Rocamora, Responsable de Señalética de Ferroser.

"We are committed to growth in other private industries such as banking, oil companies and the automotive sector", says José Manuel Rocamora, Ferroser's Signage Director.







Amey gestionará las infraestructuras de la ciudad de Birmingham durante 25 años

Amey is to manage the city of Birmingham's highway infrastructure for 25 years



Miembro de la Alcaldía de Birmingham, Len Gregory; Jefe de Proyecto, Frank Coldwell, y Consejero Delegado de Amey, Mel Ewell.
Cabinet member Cllr Len Gregory; project manager, Frank Coldwell; and CEO of Amey, Mel Ewell, in Birmingham.

Amey comenzará a gestionar este verano todas las infraestructuras de la ciudad de Birmingham. En total dará servicio a un millón de personas, y abarcará desde el mantenimiento de sus carreteras, 2.500 kilómetros, hasta 5.000 kilómetros de aceras y cerca de 850 puentes y otras estructuras, además de la iluminación urbana y el mantenimiento de las zonas verdes.

El contrato, el mayor de Reino Unido bajo la modalidad de Iniciativa de Financiación Privada (PFI, en sus siglas en inglés), tiene una duración de 25 años y un valor cercano a los 3.100 millones de euros, que suponen una cartera de unos 1.700 millones de euros.

"Queremos mejorar la red de carreteras de la ciudad en beneficio de los que viven en la región, de los que trabajan en ella y de los que utilizan sus vías", destacó Mel Ewell, Consejero Delegado de Amey.

This summer Amey is to begin managing all the infrastructure in the city of Birmingham. In total it will be serving a million people, servicing 2500 km of roads, 5000 km of pavements and nearly 850 bridges and other structures, along with urban lighting and green area maintenance.

The contract – the biggest in the UK under the Private Finance Initiative (PFI) scheme – has a 25-year term and is worth nearly 3.1 billion euros, representing a portfolio of some 1.7 billion euros.

"We want to upgrade the city's highway infrastructure for the benefit of all those who live, work and travel in the region," said Mel Ewell, Amey Chief Executive.

Rafael del Pino destaca “El valor social de la inversión” en el traspaso de la presidencia del Foro de Reputación Corporativa a Iberdrola

Rafael del Pino highlights “the social value of investment” on handing over the presidency of fRC to Iberdrola

Rafael del Pino, Presidente de Ferrovial y Presidente del Foro de Reputación Corporativa (fRC) en 2009, ha cedido el testigo en la presidencia anual de esta institución a Ignacio Galán, Presidente de Iberdrola. El acto, celebrado en el Teatro Real de Madrid, fue presidido por el Ministro de Fomento, José Blanco, quién destacó que “las compañías que ganarán este siglo serán aquellas que, además de incrementar beneficios, incrementen, al mismo tiempo, su valor social”.

Rafael del Pino subrayó que las grandes empresas “deben profundizar en la aplicación de los principios de Retorno Social de la Inversión, reducir las desigualdades y luchar contra la degradación del medio ambiente, mejorar el bienestar sobre la base de incorporar los costes y beneficios sociales, económicos y ambientales a nuestras actividades. En suma, debemos medir cómo nuestra inversión también genera un valor social”.

Coinciendo con el traspaso de la presidencia, se incorporaron al fRC dos nuevas compañías, Criteria y ADIF, que amplían de esta manera el número de sectores empresariales representados en el fRC.

Rafael del Pino, Ferrovial Chairman and President of the Corporate Reputation Forum (fRC) in 2009, has passed on the baton of the body's annual presidency to Ignacio Galán, Chairman of Iberdrola. The event, held in Madrid's Teatro Real, was presided over by the Minister of Public Works, José Blanco, who said “the top companies in this century will be those which, at the same time as increasing profit, increase their social value.”

Rafael del Pino noted that big companies must better apply the principle of social return on investment, reduce inequities and combat environmental degradation, and improve wellbeing by incorporating social, economic and environmental costs and benefits into their activities. In short we must gauge the extent to which our investments also generate social value.

Coinciding with the handover of the presidency, fRC was joined by two new companies, Criteria and ADIF, thereby increasing the number of business sectors represented in fRC.



www.reputacioncorporativa.org

Ministro de Fomento, José Blanco y el Presidente de Ferrovial, Rafael del Pino.
José Blanco, Minister of Public Works and Rafael del Pino, Ferrovial Chairman.





Ferrovial firma con Telefónica un acuerdo global de servicios de telecomunicaciones y TI

Ferrovial signs a global telecommunications and IT service agreement with Telefónica

Ferrovial ha seleccionado a Telefónica como suministrador global para las redes de telecomunicaciones y servicios de Tecnologías de la Información (TI) de todos sus negocios en todo el mundo. El acuerdo incluye la gestión de las redes de voz, datos y móviles, además de los servicios de gestión y mantenimiento de toda la red de infraestructuras de transporte de la compañía.

Íñigo Meirás, Consejero Delegado de Ferrovial, señaló que "este acuerdo estratégico nos permitirá avanzar en el proceso tecnológico en el que está inmersa la compañía. La innovación es una fuente de competitividad en los negocios y en los mercados en los que está presente Ferrovial. Una compañía como Ferrovial necesita responder a las demandas de comunicaciones de las operaciones de nuestros cuatro negocios en 49 países, lo que hace a Telefónica el mejor partner tecnológico, por su alcance y liderazgo tecnológico".

Ferrovial has selected Telefónica as its global supplier of telecommunications networks and IT services for all its businesses around the world. This agreement includes the management of voice, data and mobile networks and also managerial and maintenance services for the company's whole transport infrastructure network.

Íñigo Meirás, Ferrovial CEO, said "this strategic agreement will allow us to further progress in the technological process in which the company is engaged. Innovation is a source of competitiveness in the businesses and the markets in which Ferrovial is present. A company like Ferrovial needs to meet the communication needs of its operations in its four businesses in 49 countries, which makes Telefónica its best technology partner given its scope and technological leadership."



Íñigo Meirás, Consejero Delegado de Ferrovial, y Julio Linares, Consejero Delegado de Telefónica.

Íñigo Meirás, Ferrovial CEO, and Julio Linares, CEO of Telefónica.



Liderazgo en gestión de infraestructuras de transporte

Leadership in transport infrastructure management.

Ferrovial ocupa el primer cajón del podio de los gestores de infraestructuras de transporte por volumen de inversión, según la prestigiosa revista Public Works Financing (PWF). La compañía, según cálculos de la publicación estadounidense, ha invertido 77.560 millones de dólares en este sector desde 1985.

Ferrovial se mantiene en la primera posición un año más, a una gran distancia del segundo clasificado, la firma australiana Macquarie, que suma inversiones de 36.760 millones de dólares.

Las once firmas que componen el ranking de PWF han invertido 302.800 millones de dólares (211.700 millones de euros) entre 1985 y octubre de 2009.

Ferrovial tops the podium of transport infrastructure managers by investment volume, according to the prestigious Public Works Financing (PWF) newsletter. According to the American publication's calculations, it has invested 77.56 billion dollars in the sector since 1985.

Ferrovial has kept the top spot for another year, well ahead of the second-ranked firm, the Australian Macquarie, with total investments of 36.76 billion dollars.

The eleven firms forming the PWF ranking invested 302.8 billion dollars (211.7 billion euros) between 1985 and October 2009.



Autopista de Cintra Trados M-45 en Madrid, España.
Cintra's M-45 highway in Madrid, Spain.



Ferrovial, entre las empresas más admiradas del mundo

Ferrovial among the world's most admired companies

La prestigiosa revista estadounidense Fortune ha situado a Ferrovial como una de las empresas más admiradas del mundo. Dentro del sector de Ingeniería y Construcción, Ferrovial ha ascendido tres puestos en el ranking global de este año para situarse en el sexto lugar, el más elevado que ha ocupado nunca una empresa española.

Además, la publicación valora a Ferrovial como la tercera empresa más admirada de toda España, sólo por detrás de Telefónica, en el sector de las Telecomunicaciones, y Santander en la categoría Banca.

The prestigious American magazine Fortune rates Ferrovial as one of the world's most admired companies. In its Engineering and Construction section, Ferrovial has risen three places in this year's global ranking to sixth place, the highest position ever occupied by a Spanish company.

Moreover the magazine rates Ferrovial as the third most-admired company in Spain, behind only Telefónica, in the Telecommunications sector, and Santander, in the banking sector.

FORTUNE





Nueva filial en Qatar para desarrollar el negocio de Servicios en Oriente Medio

New subsidiary in Qatar to develop its service business in the Middle East

Ferrovial y la firma qatari Q.mobility han creado Ferrovial Qatar para ofrecer servicios de construcción de obra civil, gestión de edificios facility management y mantenimiento de infraestructuras en el Emirato de Qatar y en su región.

La nueva compañía, que tendrá sede en Doha, abre nuevas oportunidades de negocio a Ferrovial Servicios y representa un paso más en su estrategia de internacionalización. En el primer trimestre, el 62% de las ventas de esta división procedieron de fuera de España.

Santiago Olivares, Consejero Delegado de Ferrovial Servicios, resaltó que esta operación tiene un carácter estratégico para la compañía. Ferrovial Qatar aportará sus amplios conocimientos y su tecnología, así como la experiencia y la metodología de trabajo de Ferrovial en las áreas de obra civil, facility management y mantenimiento de carreteras.

Ferrovial and the Qatari firm Q.mobility have set up Ferrovial Qatar in order to offer civil-engineering construction services, building and facility management and infrastructure maintenance in the Emirate of Qatar and its region.

The company, to be based in Doha, opens up new business opportunities for Ferrovial Servicios and represents a further step in its internationalization strategy. In the first quarter, 62% of this division's sales came from outside Spain.

Santiago Olivares, Ferrovial Servicios CEO, noted that this operation has a strategic value for the company. Ferrovial Qatar will provide its extensive expertise and technology along with Ferrovial's experience and working methods in the fields of civil engineering, facility management and road maintenance.



 www.ferrovialqatar.com

BIZ-FLASHES

Cadagua obtiene su primer contrato en India y refuerza su presencia en Chipre

Cadagua se ha instalado en la India. Tan sólo unos meses después de abrir una oficina comercial en Nueva Delhi, la compañía diseñará, construirá, operará y mantendrá una planta de tratamiento de agua potable con una capacidad de 170.000 metros cúbicos diarios. La instalación estará situada en Hogenakkal (Estado de Tamil Nadu), al sur del país, y contará con una inversión de 37,6 millones de euros.

Así mismo, se ha adjudicado el diseño, la construcción y operación de la planta desaladora de Agua de Mar por Ósmosis Inversa de Kümkok / Morphou en el Norte de Chipre. Este proyecto está financiado con fondos de la Unión Europea y tiene un presupuesto de adjudicación de 27,5 millones de euros.



www.cadagua.es

Swissport impulsa su cartera con nuevos contratos de servicios aeroportuarios

Las divisiones europea y africana de Swissport están aprovechando la recuperación gradual del sector de la aviación, como demuestra la adjudicación de una serie de importantes acuerdos comerciales en España, Francia, Bulgaria, Argelia y Tanzania.

Swissport ha ampliado su cuota de mercado recientemente, afianzando nuevos

contratos con los que añadirá 5.000 vuelos a su volumen anual de handling.

La compañía ha logrado por décimo año el galardón a "Mejor Operador Global de Servicios de Handling" por el instituto británico ITM (Institute of Transport Management).



www.swissport.com

BAA vende su participación en la inmobiliaria APP

BAA ha cerrado la venta de su participación en Airport Property Partnership (APP) a la firma británica Segro por 244 millones de libras (cerca de 280 millones de euros).

La venta incluye 18 edificios, fundamentalmente almacenes y hangares en las

inmediaciones de los aeropuertos de Heathrow, Stansted, Edimburgo y Gatwick. Estos activos representan una superficie de 380.000 metros cuadrados.



www.baa.com

Cadagua wins its first contract in India and strengthens its presence in Cyprus

Cadagua has gained a foothold in India. Just a few months after opening a commercial office in New Delhi, the company is to design, build, operate and maintain a drinking water treatment plant with a daily capacity of 170,000 cubic metres. The facility will be located at Hogenakkal (Tamil Nadu state) in the south of the country, with an investment of 37.6 million euros.

It has also been awarded a contract to design, build and operate a reverse osmosis seawater desalination plant in Kümkok (Morphou) in northern Cyprus. This project is financed with EU funds and has a budget of 27.5 million euros.

Swissport boosts its portfolio with new airport service contracts

Swissport's European and African divisions are benefiting from the gradual recovery in the aviation sector, as shown by the award of a series of major contracts in Spain, France, Bulgaria, Algeria and Tanzania.

Swissport has recently increased its market share, securing new contracts with which it is to add 5000 flights to its annual handling volume.

The company has for the tenth year been named "Best Global Handling Company" by the British Institute of Transport Management (ITM).

BAA sells its stake in the real estate firm APP

BAA has sold its stake in Airport Property Partnership (APP) to the British company Segro for 244 million pounds (some 280 million euros).

The sale includes 18 buildings, chiefly warehouses and hangars around Heathrow, Stansted, Edinburgh and Gatwick airports. These assets represent an area of 380,000 square metres.

Innovación al cubo

Innovation to the power of three

Ferrovial pone en marcha el Centro de Innovación de Infraestructuras Inteligentes en colaboración con la Junta de Castilla-La Mancha y la Universidad de Alcalá de Henares (UAH).

Ferrovial sets up an Intelligent Infrastructure Innovation Centre in partnership with the Government of Castilla-La Mancha and the University of Alcalá de Henares (UAH).

¿Cómo serán las autopistas, los aeropuertos y las ciudades del futuro? ¿De qué forma se relacionarán las infraestructuras con los usuarios? ¿Cómo podemos utilizar la tecnología para dotarlas de inteligencia?

Estas preguntas se encuentran en el origen del Centro de Innovación de Infraestructuras Inteligentes una Fundación que Ferrovial acaba de poner en funcionamiento en colaboración con la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha (JCCM) y la Universidad de Alcalá (UAH).

El Centro aspira a convertirse en un referente nacional e internacional en la investigación e innovación aplicadas al transporte, la movilidad, la eficiencia energética y la sostenibilidad. La sede de esta institución se ubicará en Guadalajara, aunque la investigación estará distribuida por todo el mundo gracias a un ecosistema de socios de innovación.

El 22 de abril se constituyó la Fundación que regirá el Centro y el proyecto ha echado a andar bajo la dirección de Rafael Fando, Director de Innovación de Ferrovial.

La primera tarea es identificar los proyectos que se desarrollarán en el Centro, de entre las ideas en las que trabajan las empresas que componen Ferrovial. Para ello se han seleccionado aquellos proyectos más viables y de mayor potencial de creación de valor.

Es el caso, por ejemplo, de los proyectos denominados RINTER (Sistema Inteligente de Recogida de Residuos) y de EMMOS (Sistema de Gestión de Eficiencia y Ahorro Energético), ambos dentro del Área de Ciudad, una de las tres líneas de

actividad prioritaria del Centro, junto a Aeropuertos y Autopistas.

RINTER pretende integrar las tecnologías de la información en la recogida de los residuos urbanos con el objetivo de reducir el impacto medioambiental y mejorar la calidad del servicio. Se propone desarrollar unos sensores que instalarán en los contenedores de recogida selectiva (vidrio, papel y plástico). Estos sensores se comunicarán con un sistema central que agrupará la información y optimizará las rutas de recogida de los camiones.

El sistema se probará en los próximos meses en GESMAT, la sociedad de gestión de residuos de la provincia de Toledo (pertenciente a Cespa), con vistas a utilizarlo en el futuro en las ciudades en las que Ferrovial presta servicio o incluirlo en las ofertas de nuevos contratos.

Entre las propuestas del área de Autopistas, destaca el proyecto DAVAOpus, un (Sistema Mejorado de Detección Automática de Vehículos de Alta Ocupación), que introducirá nuevas funciones a una línea de investigación que Cintra inició hace ya unos años, con el objetivo de contar con precisión el número de personas que ocupan los vehículos a su paso por debajo de un pórtico a flujo libre.

El sistema responde a la creación de carriles de alta ocupación en muchos puntos del mundo y, especialmente, en Estados Unidos. Estos carriles son exclusivos o prioritarios para el tránsito de vehículos en los que viajan más de dos o tres personas. El fomento del uso compartido del

What will the motorways, airports and cities of the future be like? How will infrastructure relate to users? How can we use technology to make it intelligent?

Such questions have given rise to the Intelligent Infrastructure Innovation Centre, a foundation that Ferrovial has just set up in partnership with the Government of Castilla-La Mancha (JCCM) and the University of Alcalá de Henares (UAH).

The Centre is intended to become a national and international reference point in research and innovation applied to transport, mobility, energy efficiency and sustainability. The Centre's headquarters will be in Guadalajara, though its research will be distributed about the world thanks to an ecosystem of innovation partners.

The Foundation that is to govern the Centre and the project was established on 22 April under the direction of Rafael Fando, Ferrovial's Innovation Director.

The first task is to identify the projects to be run at the Centre, from ideas being worked on by Ferrovial's constituent companies. This has involved selecting those that are most viable and most likely to create value.

Such is the case, for example, of the so-called RINTER (Intelligent Waste Collection System) and EMMOS (Energy Efficiency and Saving Management System) projects, both within the Cities division, one of the Centre's three priority lines of action, along with Airports and Motorways.

RINTER is designed to integrate information technologies into urban waste collection so as to reduce environmental impact and improve quality of service. The aim is to develop sensors to be installed on selective collection bins (for glass, paper and plastic). These sensors will communicate with a central system that will integrate the data and optimize the trucks' collection routes.

The system is to be tested in the next few months in GESMAT, a waste management firm in Toledo province (belonging to Cespa) with a view to future use in the towns where Ferrovial provides the service, or including it in new contract bids.

- “El Centro aspira a convertirse en un referente nacional e internacional en la investigación e innovación aplicadas al transporte, la movilidad, la eficiencia energética y la sostenibilidad”.

“The Centre is intended to become a national and international reference point in research and innovation applied to transport, mobility, energy efficiency and sustainability.”



coche aumenta la capacidad de la infraestructura y favorece un tráfico más racional y menos contaminante.

Además de los proyectos en cartera y los que se añadirán en los próximos meses, el Centro de Innovación pretende desarrollar una visión acerca del futuro de las infraestructuras. En 2050 el 70% de la población mundial vivirá en ciudades, frente al 50% actual. Este desplazamiento hace acuciante crear infraestructuras inteligentes que racionalicen su utilización por parte de los usuarios.

Pioneros en Innovación Abierta

El Centro de Innovación de Infraestructuras Inteligentes parte de un planteamiento original en España: en lugar de encerrar a la compañía y a sus socios en un laboratorio, el laboratorio se abre para que otras empresas, individuos y universidades puedan aportar soluciones para resolver los problemas que se proponen.

De esta forma, lo que era un ciclo cerrado de ideas se convierte en un proceso de investigación y desarrollo que se enriquece

con las aportaciones de terceros. Es decir, se pasa de la innovación tradicional cerrada a la Innovación Abierta.

La intención de los fundadores del Centro es la de incorporar como socios-colaboradores a los diferentes proyectos a otros centros de innovación, a grandes empresas internacionales y a pequeñas empresas y emprendedores.

Inteligencia en acción

El diccionario de la Real Academia Española define inteligencia como la "capacidad de resolver problemas". Por ese motivo, una infraestructura dotada de inteligencia es capaz, utilizando la tecnología, de mejorar la calidad de vida de sus usuarios de forma sostenible económica, social y ambientalmente. Ferrovial ha sido pionera en llevar a la realidad el concepto de infraestructuras inteligentes. Buena prueba de ello es la autopista canadiense 407 ETR, que instaló el primer sistema de peaje sin barreras y con cobro electrónico del mundo.

The Centre's offerings in the Motorways division notably include the DAVAplus project, an enhanced automatic high-occupancy vehicle detection system that is to introduce new functions into a line of research that Cintra launched a few years ago, with the aim of accurately counting the number of people in vehicles as they drive through a free-flow gantry.

The system caters for the high-occupancy lanes established in many parts of the world, and especially in the US. Such lanes are for the exclusive or priority use of traffic consisting of vehicles containing two or more people. Encouraging shared car use increases infrastructure capacity and leads to more rational and less polluting traffic.

As well as the projects in its portfolio and those to be added in the coming months, the Innovation Centre is intended to provide a view of the infrastructure of the future. In 2050 70% of the world population will live in cities, as opposed to 50% today. This trend means that it is vital to create intelligent infrastructure liable to be used more rationally.

Pioneers in Open Innovation

The Intelligent Infrastructure Innovation Centre is based on an original approach in Spain: instead of shutting up the company and its partners in a laboratory, the laboratory is being opened up so that other firms, individuals and universities may provide solutions for resolving the problems posed.

Thus what had been a closed cycle of ideas has become a research and development process that is enriched with contributions from third parties. In other words, traditional closed innovation has given way to open innovation.

The intention of the Centre's founders is to bring in partners/associates for the various projects, such as other innovation centres, big international companies and small firms and entrepreneurs.

Intelligence in action

The Spanish Royal Academy Dictionary defines intelligence (inteligencia) as "the ability to solve problems". Accordingly infrastructure endowed with intelligence is able, using technology, to improve its users' quality of life in an economically, socially and environmentally sustainable way. Ferrovial has been a pioneer in making the concept of intelligent infrastructure a reality. A good example of this is the Canadian 407 ETR highway, fitted with the world's first barrier-free toll system with electronic charging.





"El Centro está destinado a ser un elemento de competitividad"

"The Centre is intended to enhance competitiveness"

Entrevista a Rafael Fando

Director del Centro de Innovación de Infraestructuras Inteligentes.

Interview with Rafael Fando

Managing Director of the Intelligent Infrastructure Innovation Center.

¿Cuál es tu principal función como Director?

Gestionar las relaciones entre los Patrocinadores, identificar los proyectos y buscar fórmulas para su financiación óptima, además de coordinar al equipo de profesionales que formarán el Centro de Innovación.

¿Qué va a aportar el Centro a la innovación de Ferrovial?

Está destinado a ser un elemento de importancia en la competitividad del futuro, canalizando una serie de iniciativas de tecnologías de información aplicada a los negocios del grupo, que de otro modo tardarían mucho más tiempo en desarrollarse o que llevarían a cabo empresas competidoras antes que nosotros.

¿Y Ferrovial al Centro de Innovación?

Además de contribuir con una parte de la financiación de origen privado, Ferrovial y sus negocios aportan el trabajo y la ilusión de las personas que se van a involucrar en los proyectos, así como los sitios donde se implantarán los prototipos y se concretarán las innovaciones.

¿Por qué se elige como socios a Universidad de Alcalá y a JCCM?

La oportunidad vino de la mano de la coincidencia de proyectos estratégicos de ambas instituciones, el Campus de Excelencia Internacional de la Universidad, que será uno de los más prestigiosos de España y la promoción del Parque Científico y Tecnológico de Guadalajara, por parte de la Comunidad. Así, Ferrovial actúa de catalizador de ambos proyectos, aportando su energía empresarial y su conocimiento de las infraestructuras, para la constitución del nuevo Centro, que encaja perfectamente en ambas iniciativas públicas.

¿De qué manera pueden participar los empleados de Ferrovial en este proyecto?

Mediante su colaboración a los proyectos del Centro, tanto desde su concepción, aportando las ideas y retos para la innovación, como durante el desarrollo de los mismos, participando en los grupos de trabajo, así como ejercitando la función de evaluación de los prototipos desarrollados.

La empresa que no innova... no podrá competir, será incapaz de crear valor y perderá su mercado mañana.

What is your main function as Director?

Managing relations between the Trustees, identifying projects and seeking formulas for optimal financing, as well as coordinating the team that is to make up the Innovation Centre.

What is the Centre going to bring to innovation in Ferrovial?

It is intended to be a major factor in our future competitiveness, channelling a series of applied IT initiatives to group businesses which would otherwise take much longer to develop or which would be developed before us by competitors.

And Ferrovial to the Innovation Centre?

As well as contributing part of the private funding, Ferrovial and its businesses are providing the work and enthusiasm of the people who are to be involved in the projects, as well as the sites where prototypes will be implemented and innovations will take concrete form.

Why were Alcalá and Castilla-La Mancha Universities chosen as partners?

The opportunity arose with strategic projects coinciding at the two institutions: the University International Campus of Excellence, which is to be one of the most prestigious in Spain, and the development by the regional government of the Guadalajara Science and Technology Park. So Ferrovial acts as a catalyst in both projects, providing its entrepreneurial energy and expertise on infrastructure with a view to the establishment of a new Centre fitting perfectly into both public initiatives.

How can Ferrovial employees take part in this venture?

By contributing to the Centre's projects, both from their conception, providing ideas and challenges for innovation, and during their implementation, taking part in working groups and evaluating the prototypes developed.

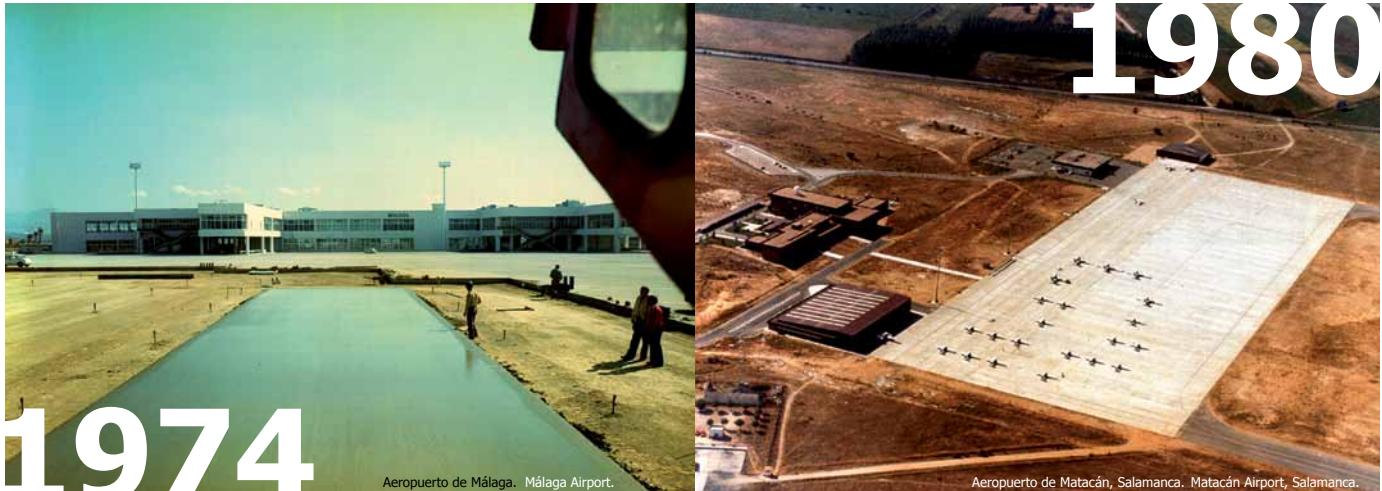
A company that does not innovate... will not be able to compete, will be unable to create value and will lose its market tomorrow.

Construimos los aeropuertos más sostenibles de Europa

Building the most sustainable airports in Europe

Ferrovial Agroman cuenta con una gran experiencia en el desarrollo de aeropuertos en todo el mundo. A lo largo de su historia ha construido más de 35 aeródromos con capacidad para más de 140 millones de pasajeros al año. Sus comienzos se remontan a 1980, cuando la compañía construyó el estacionamiento de aviones del Aeropuerto de Salamanca.

Ferrovial Agroman has extensive experience in airport development around the world. Over its history it has built more than 35 airports catering for more than 140 million passengers a year. It entered this business in 1980, when it built the apron at Salamanca Airport.



Durante los últimos años, Ferrovial Agroman ha destacado por construir obras de altura como la Terminal 4 del Aeropuerto de Madrid-Barajas o la Terminal 1 del Aeropuerto de Barcelona. Recientemente, la constructora ha cruzado las fronteras para construir la Terminal 2 del Aeropuerto de Heathrow en Londres, uno de los aeropuertos más grandes del mundo por números de pasajeros.

La nueva Terminal T2A del aeropuerto londinense de Heathrow es el gran proyecto de construcción de 2010. La terminal, que cuenta con una inversión de 900 millones de euros, está prevista que se inaugure en el primer semestre de 2014. Más de 20 millones de pasajeros pasarán anualmente por unas instalaciones que contarán con un innovador diseño que permitirá reducir en un 40% las emisiones de CO₂.

El compromiso con la reducción de la huella de carbono y la sostenibilidad medioambiental es la condición "sine qua non" para la construcción de las grandes infraestructuras de transporte del siglo XXI. La nueva terminal del aeropuerto

londinense se convierte en la primera terminal de nueva generación verde de Europa. Heathrow será el aeropuerto más verde del viejo continente. En el ámbito internacional, Ferrovial también se encargó de modernizar el aeropuerto de Varsovia o el Aeropuerto de Houston a través de Webber.

En España, Ferrovial Agroman inauguró el pasado mes de marzo la nueva Terminal 3 del Aeropuerto de Málaga. Las nuevas instalaciones ocupan una superficie de 250.000 metros cuadrados y permitirán al aeropuerto duplicar su capacidad hasta los 30 millones de pasajeros anuales. Además, Barcelona cuenta desde hace un año con una nueva terminal en El Prat que alberga a cerca de 30 millones más de pasajeros al año. El proyecto ha sido uno de los más relevantes de este tipo en España junto con la Terminal 4 de Barajas.

El Aeropuerto de Madrid supuso un punto y aparte para Ferrovial. Fue una de las mayores obras arquitectónicas hasta la fecha y destacó en el ámbito internacional por su desarrollo en la reducción de consumo energético.

Over the last few years Ferrovial Agroman has notably built some outstanding structures, such as Terminal 4 at Madrid-Barajas Airport or Terminal 1 at Barcelona Airport. Recently the firm has gone abroad to build Terminal 2 at Heathrow Airport in London, one of the world's biggest airports by number of passengers.

The new Terminal T2A at London Heathrow is our chief construction project in 2010. The terminal involves an investment of 900 million euros and is due to be opened in the first half of 2014. More than 20 million passengers a year will pass through the facility, which is to have an innovative design allowing CO₂ emissions to be cut by 40%.

A commitment to reducing our carbon footprint and to environmental sustainability is a precondition for the construction of major transport infrastructure in the 21st century. The new terminal at Heathrow is to be the first of a new green generation in Europe. Heathrow will be the greenest airport on the old continent. In the international sphere, Ferrovial has also undertaken modernization work at Warsaw Airport and Houston Airport, through Webber.

In Spain, Ferrovial Agroman opened the new Terminal 3 at Malaga Airport in March. The new facilities cover an area of 250,000 square metres and double the airport's capacity, to 30 million passengers a year. Also Barcelona has for more than a year been enjoying a new terminal at El Prat, catering for some 30 million passengers a year. This project was one of the most notable of its kind in Spain, together with Terminal 4 at Barajas.

Madrid-Barajas Airport was a milestone for Ferrovial. It is one of the biggest architectural projects that we have undertaken to date and has been noted internationally for its developments in energy efficiency.



Bilbao, Asturias, Fuerteventura o Tenerife son otras de las ciudades en las que Ferrovial Agroman ha dejado su huella en las infraestructuras aeroportuarias. Durante la última década, la compañía ha realizado las obras de la nueva terminal para aviación general del Aeropuerto de Málaga, el aparcamiento del Aero-

puerto de Tenerife-Norte, así como la ampliación del área terminal del Aeropuerto de Fuerteventura. Además, en Bilbao, la compañía gestionó la nueva terminal, el aparcamiento y la urbanización del Aeropuerto de Sondika, mientras que en Asturias se encargó del edificio terminal aeropuerto.

Bilbao, Asturias, Fuerteventura and Tenerife are other locations at which Ferrovial Agroman has left its mark in airport infrastructure. Over the last decade the company has carried out works for a new general aviation terminal at Malaga, a car park at Tenerife-Norte Airport and a terminal area enlargement at Fuerteventura Airport. Moreover in Bilbao it managed work for a new terminal, car park and development at Sondika Airport, and at Asturias Airport it was responsible for a terminal building.

2005



Aeropuerto de Barajas, Madrid. Barajas Airport, Madrid.

2009



Aeropuerto de El Prat, Barcelona. El Prat Airport, Barcelona.



Aeropuerto de Málaga. Málaga Airport.

2010



ferrovial