



AYUDAMOS A DESPLAZARSE A CIENTOS DE MILLONES DE PERSONAS



Informe anual
2007

2007 en cifras

Datos económico- financieros (*)	2007	2006	2005	2004	2003	% 07/06	CAA% 05/00
Importe neto de la cifra de negocios	14.630	12.355	8.321	7.254	6.026	18%	19%
RBE	3.044	2.324	1.131	1.065	885,5	31%	28%
Resultado Neto	733,7	1.426	415,8	528,6	340,6	-49%	17%
Beneficio por acción	5,23	10,16	2,96	3,78	2,43	-49%	17%
Total Activo	51.587	54.792	21.498	15.161	14.552		
Fondos propios	6.848,1	6.662	2.968	2.518	1.754		
Inversiones brutas	997	4.446	1.665	389	862		
Deuda Neta/(Caja)	1.936,9	3.064	272	-139	591		
Dividendos brutos totales	161	140	126,3	115	84,2		
Datos operativos							
Número medio de empleados	102.447	88.902	57.247	49.892	34.347		
Cartera de construcción	9.130	8.023	7.500	6.721	6.106		
Cartera de servicios ⁽¹⁾	9.726,4	8.629	7.174	4.973	5.177		
Ratios							
Margen bruto de explotación	20,8%	18,8%	13,6%	14,7%	14,7%		
Margen Neto	5%	11,5%	5%	7,3%	5,7%		
Apalancamiento	28,28%	46%	9%	-	34%		
Pay-out	21,9%	10%	30%	22%	25%		
Datos por acción							
Capitalización	6.750	10.373	8.205	5.515	3.897		
Cotización cierre de ejercicio	48,12	73,95	58,5	39,32	27,78		
Volumen efectivo diario negociado	66	47,9	27,5	12,7	12,0		
Dividendo bruto por acción	1,15	1,00	0,90	0,82	0,60		
Revalorización anual	-35%	26%	49%	42%	15%		
Número acciones a final de ejercicio	140.264.743	140.264.743	140.264.743	140.264.743	140.264.743		

Cifras en millones de euros

(1) No incluye la cartera de Tubelinas.

(*) 2004, 2005, 2006 y 2007, datos conforme a las NIIF. Años anteriores, conforme al Plan General de Contabilidad.



Mensaje a los accionistas	2	Informe económico y Cuentas Anuales	46	Gobierno Corporativo	164	Responsabilidad Corporativa	208
Consejo de Administración	4						
Comité de Dirección	5	Informe de gestión	48	Informe sobre Gobierno Corporativo	166	Crecimiento sostenible	210
Descripción del Grupo Ferrovial	6	Evolución de los negocios	64	Informe sobre Retribuciones del Consejo de Administración	202	Productos y servicios	216
Aeropuertos	10	Información bursátil	65			Personas	220
Autopistas y aparcamientos	20	Informe de la Comisión de Auditoría	68			Entorno	224
Servicios	30	Cuentas Anuales Consolidadas	73			Comunidad	230
Construcción	38	Notas a las Cuentas Anuales Consolidadas	76			Ránking, premios y reconocimientos	234
		Informe de auditoría	162			Glosario de términos	238
						Informe de verificación	238
						Indicadores verificados	240

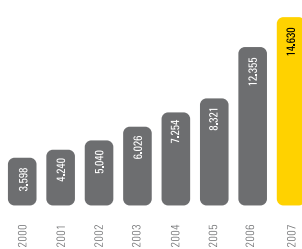
Ahorro: 7,1
toneladas de papel

Ferrovial ha suprimido la impresión en papel de 5.000 informes anuales, lo que supone un ahorro de 7,1 toneladas de papel, cuya fabricación hubiese supuesto la tala de 106 árboles. Todos los contenidos del Informe Anual se pueden consultar en la página web corporativa: www.ferrovial.es

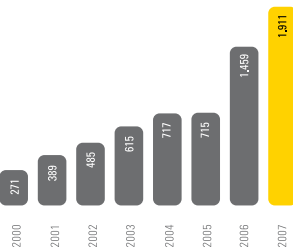


CRECIMIENTO Y RENTABILIDAD

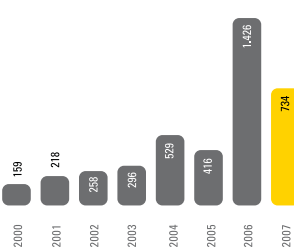
VENTAS | CAA % 06/00 **22%**
millones de euros



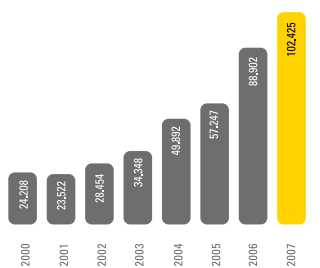
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN | CAA % 06/00 **32%**
millones de euros

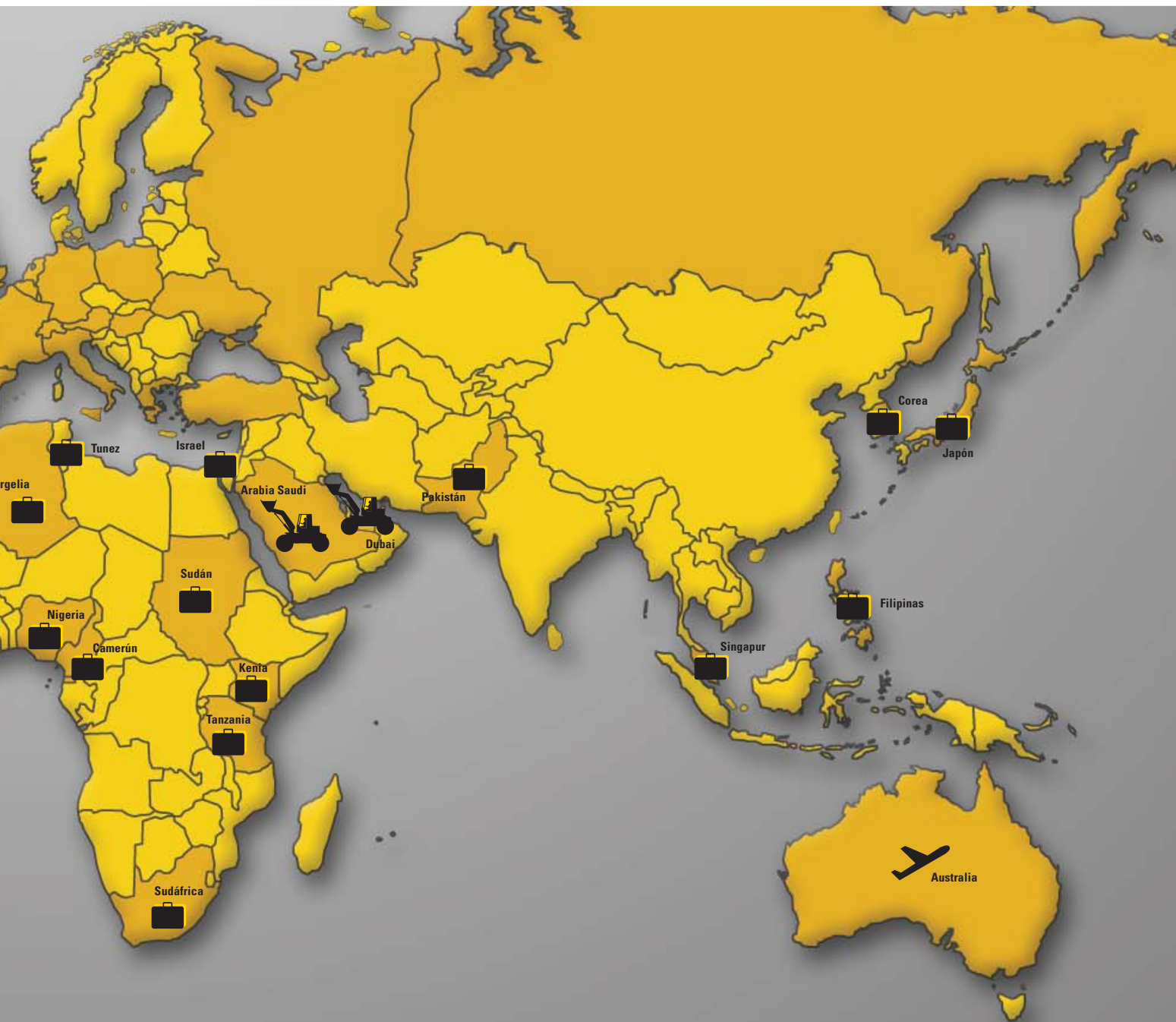


BENEFICIO NETO | CAA % 06/00 **24%**
millones de euros

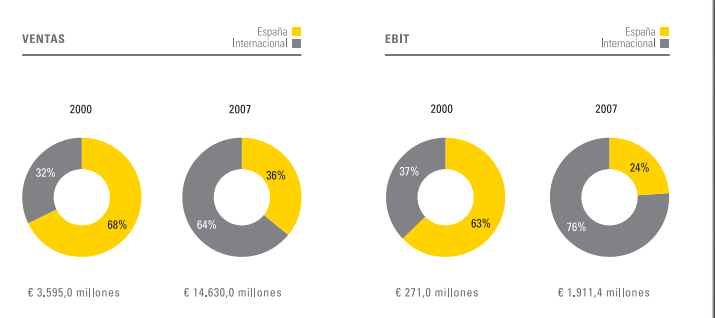


EVOLUCIÓN NÚMERO EMPLEADOS | CAA % 06/00 **23%**

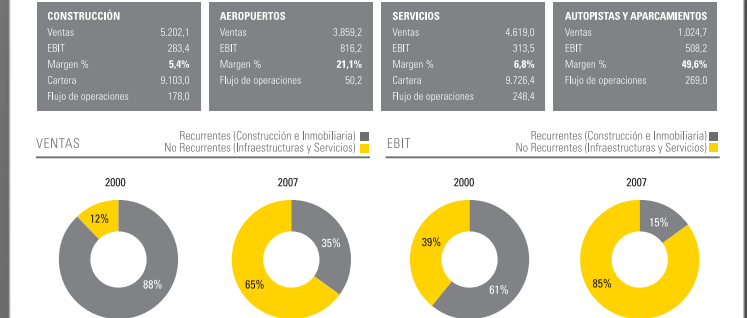




INTERNACIONALIZACIÓN



DIVERSIFICACIÓN



Señores y señoras accionistas:

El año 2007 ha sido un ejercicio marcado por la escasa liquidez de los mercados financieros, así como por el cambio de ciclo en el mercado inmobiliario, con una fuerte caída de la construcción residencial en España. Todo ello, unido a las incertidumbres regulatorias de los aeropuertos británicos, a la evolución de los valores relacionados con la construcción y al descenso generalizado de las bolsas, ha lastrado el precio de nuestra acción.

En este contexto cobran todo su sentido las inversiones realizadas durante los últimos años en infraestructuras y en la internacionalización de nuestras actividades. En la actualidad, el 80% del resultado bruto de explotación (RBE) se genera fuera de España y el 73% proviene de la gestión de infraestructuras. Esto nos ha permitido cerrar el ejercicio con un beneficio neto de 733 millones de euros y un resultado de explotación por encima de los 1.300 millones de euros.

Durante el ejercicio, hemos continuado el proceso de desinversiones iniciado en 2006 con el negocio inmobiliario, con la venta del aeropuerto de Sidney y de las participaciones de BAA en Budapest y otros aeropuertos australianos. Estas desinversiones han permitido rebajar sustancialmente la deuda corporativa, que ha pasado de tres mil millones de euros en diciembre de 2006 a menos de dos mil millones en diciembre de 2007. El resto de la deuda es en su totalidad deuda vinculada a proyectos concretos: veinte mil millones corresponden a BAA y nueve mil millones al conjunto de los proyectos de autopistas.

A comienzos de este mes, el regulador británico ha publicado el nuevo marco tarifario para los principales aeropuertos del Reino Unido durante los próximos cinco años. El incremento de las nuevas tarifas aprobadas despeja parte de las incertidumbres que venían penalizando el precio de la acción desde julio de 2007. Si bien la

solución propuesta por el regulador está por debajo de lo que era legítimo esperar en las condiciones actuales, el resultado ha sido mejor al esperado por diversas instancias del mercado. Otro aspecto que influye en el valor de la acción es la incertidumbre sobre el cierre de la refinanciación de la deuda de BAA que, si la situación de los mercados lo permite, se realizará a lo largo de 2008.

Contamos con una cartera récord en nuestros negocios de construcción y de servicios; hemos logrado que el 90% del resultado bruto de explotación provenga de actividades recurrentes y hemos reducido considerablemente el nivel de deuda corporativa. Además, Ferrovial tiene dos de los mejores activos de infraestructuras de transporte del mundo, como son la autopista 407ETR y el aeropuerto de Heathrow. Todo esto, nos permite mirar al futuro con optimismo y seguir explorando con ilusión y cautela nuevas oportunidades.

Por último, dentro de nuestra

política de Responsabilidad Corporativa, Ferrovial está comprometida con la conservación del medio ambiente y la lucha contra el cambio climático. Además de reducir las emisiones de carbono en todas nuestras actividades, estamos impulsando un modelo de gestión aeroportuaria ejemplar desde el punto de vista medioambiental y que supondrá un estímulo para todos los agentes que rodean esta actividad, especialmente las aerolíneas. Del mismo modo, estamos comprometidos con Naciones Unidas en la implantación de los principios del Pacto Mundial en todos los países donde desarrollamos nuestra actividad, así como en la consecución de los Objetivos de Desarrollo del Milenio.

Sin duda, 2008 será un ejercicio importante. Para afrontar todos los retos que les he enumerado tenemos un excelente equipo humano en Ferrovial y contamos con su apoyo, que agradezco sinceramente.



A handwritten signature in black ink, reading "Rafael del Pino". The signature is written in a cursive style and is underlined with a single horizontal line.

Rafael del Pino
Presidente de Ferrovial
Marzo, 2008

Consejo de Administración

PRESIDENTE

Rafael del Pino

Ejecutivo y dominical

Presidente del Consejo de Administración desde 2000

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

MBA, Sloan School of Management, MIT.

Miembro del Consejo de Banesto.

Consejero Delegado de Grupo Ferrovial desde 1992 y Presidente desde 2000.

VICEPRESIDENTES

Santiago Bergareche Busquet

Independiente

Miembro del Consejo de Administración desde 2000

Licenciado en Ciencias Económicas y Derecho por la Universidad Comercial de Deusto.

Presidente no ejecutivo de Dinamia Capital Privado.

Consejero de Vocento y Gamesa Corporación Tecnológica S.A..

Fue Consejero Delegado de Grupo Ferrovial S.A. hasta enero de 2002 y Presidente de Agromán S.A.

Jaime Carvajal y Urquijo

Independiente

Miembro del Consejo de Administración desde 1999

Licenciado en Derecho (Madrid) y Master en Economía por la Universidad de Cambridge (Reino Unido).

Presidente de Advent Internacional (España), Ericsson España; ABB, S.A., Consejero de Aviva y Solvay Ibérica.

Ha sido Presidente de Ford España S.A. y Consejero de Telefónica, Repsol y Unión Fenosa.

CONSEJERO DELEGADO

Joaquín Ayuso García

Ejecutivo

Miembro del Consejo de Administración desde 2002

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Se incorporó a Ferrovial en 1982. Desde 1992 hasta enero de 1999 fue Director General del área de construcción.

De 1999 a 2002 fue Consejero Delegado de Ferrovial Agromán.

CONSEJEROS

Portman Baela, S.L.

Dominical

Miembro del Consejo de Administración desde 2000

Representada por Eduardo Trueba Cortés

Licenciado en Ciencias Económicas y Derecho (ICADE).

Desde 1993 dirige el Family Office del Grupo Familiar del Pino.

Juan Arena de la Mora

Independiente

Miembro del Consejo de Administración desde 2000

Doctor Ingeniero ICAI, Licenciado en Ciencias Empresariales, Graduado en Psicología,

Diplomado en Estudios Tributarios y AMP Harvard Business School.

Consejero de Dinamia y Laboratorios Almirall

Ha sido Consejero Delegado y Presidente de Bankinter y Consejero de TPI.

Santiago Eguidazu Mayor

Independiente

Miembro del Consejo de Administración desde 2001

Economista, Técnico Comercial y Economista del Estado.

Presidente del Grupo Nmás 1.

Ha sido Socio, Consejero Delegado y Vicepresidente de AB Asesores y Vicepresidente de Morgan Stanley Dean Witter.

Gabriele Burgio

Independiente

Miembro del Consejo de Administración desde 2002

Licenciado en Derecho y MBA por INSEAD en Fontainebleau.

Presidente Ejecutivo de NH Hoteles desde 1999.

Consejero Delegado en Jolly Hotels S.p.A desde 2006.

Con anterioridad, ha sido Consejero Delegado de Cofir y trabajó para Bankers Trust en Nueva York y Manufacturers Hannover en Italia.

María del Pino

Dominical

Miembro del Consejo de Administración desde 2000, en representación primero de Profesa Investments B.V. y desde 2003 en representación de Casa Grande de Cartagena S.L. En 2006 fue elegida miembro del Consejo de Administración.

Licenciada en Ciencias Económicas y PDD por el Instituto de Estudios Superiores de la Empresa (IESE).

Vicepresidenta de la Fundación Rafael del Pino.

Vicepresidenta de Casa Grande de Cartagena S.L.

Miembro del Patronato de la Fundación Codespa.

Miembro del Patronato de la Fundación Científica de la Asociación Española Contra el Cáncer.

CONSEJERO SECRETARIO

José M^o Pérez Tremps

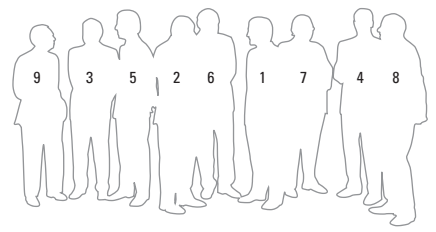
Ejecutivo

Miembro del Consejo de Administración desde 1992

Licenciado en Derecho.

Letrado del Consejo de Estado y miembro del Cuerpo Superior de Administradores Civiles del Estado. Fue Secretario del Consejo de Administración y de Asuntos Jurídicos del Instituto Nacional de Industria.

Desempeña la Secretaría General de Grupo Ferrovial desde 1990.



Comité de Dirección

CONSEJERO DELEGADO

Joaquín Ayuso García (1)

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Nacido en 1955. Se incorporó a Ferrovial en 1982 y fue nombrado Director General del área de construcción en 1992. De 1999 hasta enero de 2002 fue Consejero Delegado de Ferrovial Agromán.

CONSEJERO SECRETARIO GENERAL

José M^o Pérez Tremps (2)

Abogado. Letrado del Consejo de Estado y Miembro del Cuerpo Superior de Administradores Civiles del Estado. Nacido en 1952. Entró a formar parte de Ferrovial en 1990 como Secretario General y, desde 1992, es también Consejero de la sociedad matriz del Grupo.

CONSEJERO DELEGADO DE FERROVIAL-AGROMÁN (CONSTRUCCIÓN)

José Manuel Ruiz de Gopegui (3)

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Nacido en 1954. Ingresó en Ferrovial en 1981 y desde entonces ha sido Delegado de Aragón, Director de Zona y, desde 1999 y hasta enero de 2006, Director de Construcción Interior.

CONSEJERO DELEGADO DE FERROVIAL AEROPUERTOS

Íñigo Meirás Amusco (4)

Licenciado en Derecho y Master of Business Administration (MBA) por el Instituto de Empresa. Nacido en 1963. Ingresó en Ferrovial en 1992 y ha sido Director General de Autopista del Sol y Director de Autopistas de Cintra hasta noviembre de 2000. Hasta el 10 de mayo de 2007 ha sido Director General del Área de Servicios.

CONSEJERO DELEGADO DE FERROVIAL SERVICIOS

Santiago Olivares (5)

Ingeniero industrial por ICAI y MBA por MIT. Nacido en 1967, se incorporó a Ferrovial en 2002 como director de desarrollo de negocio de la división de Servicios. Posteriormente fue nombrado director del área internacional de esta área, posición que ha compaginado hasta la fecha con el cargo de consejero delegado de Swissport. Desde mayo de 2007 es Director General de la División de Servicios.

CONSEJERO DELEGADO DE CINTRA (AUTOPISTAS Y APARCAMIENTOS)

Enrique Díaz-Rato (6)

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Licenciado en Ciencias Económicas y Master en Dirección de Empresas de la EOI. Nacido en 1958, se incorporó a Ferrovial en 2001, como Gerente General de Cintra Chile. En 2003 fue nombrado Director General de la Autopista 407 ETR en Toronto (Canadá), y desde abril de 2006 desempeñó el cargo de Director de Autopistas para Estados Unidos, Canadá, Chile e Irlanda, hasta su nombramiento como consejero delegado de Cintra en julio de 2006.

CONSEJERO DELEGADO DE LA DIVISIÓN DE INMOBILIARIA

Álvaro Echániz Urcelay (7)

Licenciado en Ciencias Empresariales. Nacido en 1960. Se incorporó a Ferrovial con la adquisición de Agromán, empresa de la que fue Director Económico Financiero. Entre 1999 y septiembre de 2002 ha sido Director Económico Financiero de Cintra. Hasta diciembre de 2006 ha sido Consejero Delegado de Ferrovial Inmobiliaria.

DIRECTOR GENERAL ECONÓMICO-FINANCIERO

Nicolás Villén Jiménez (8)

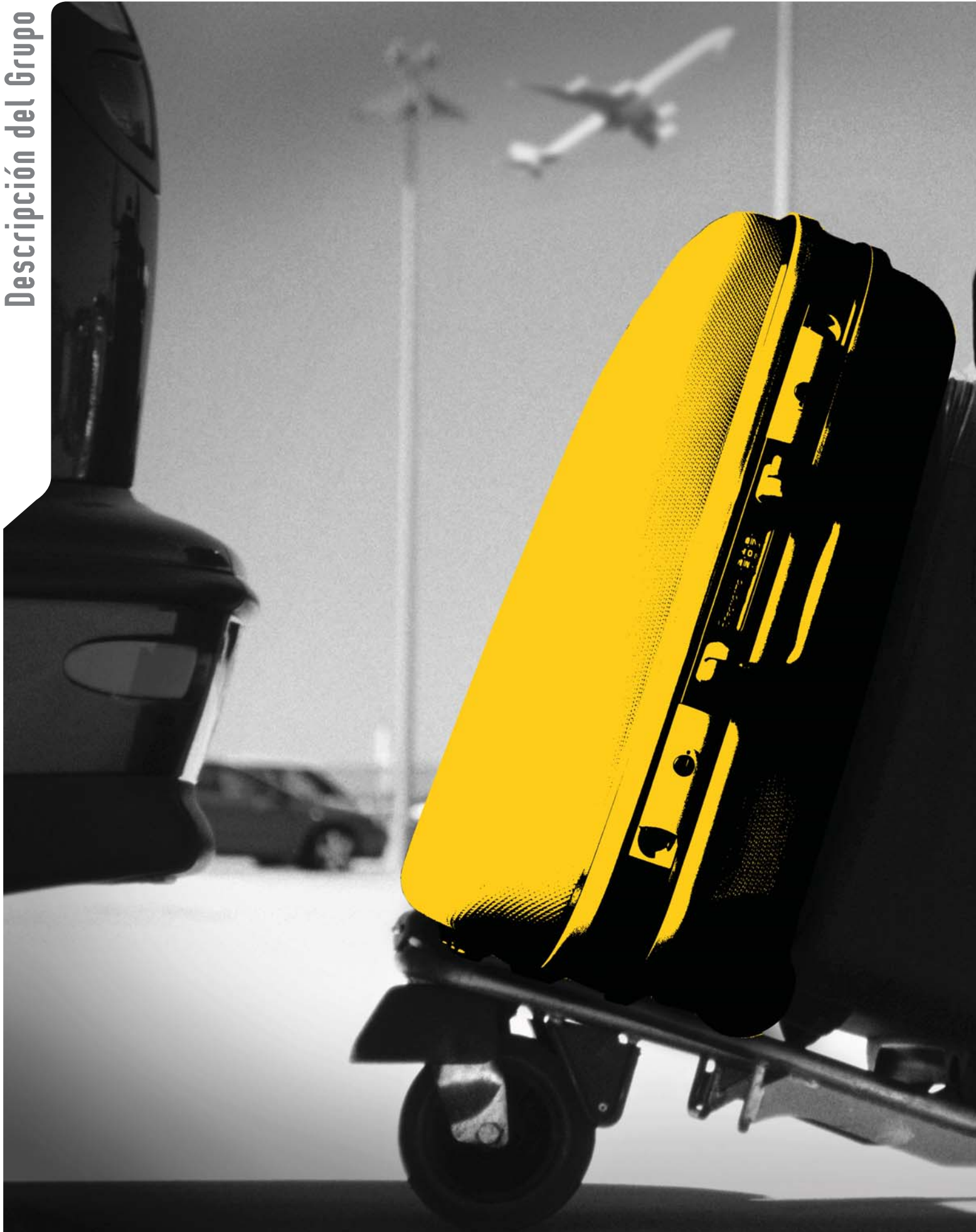
Ingeniero Industrial, Master of Business Administration (MBA) por la Universidad de Columbia y Master of Science por la Universidad de Florida. Nacido en 1949. Ingresó en Ferrovial en 1993.

DIRECTOR GENERAL DE RECURSOS HUMANOS

Jaime Aguirre de Cárcer y Moreno (9)

Licenciado en Derecho y Dirección de Empresas (ICADE-ICAI). Nacido en 1951. Se incorporó a Ferrovial en 2000.







Descripción del Grupo Ferroviario

.....

Aeropuertos	10
Autopistas y aparcamientos	20
Servicios	30
Construcción	38



Obras de construcción de la T5 en el aeropuerto de Heathrow. (Londres, Reino Unido)

Mediante una intensa política de inversiones (9.000 millones desde el año 2000) Ferrovial ha sabido aprovechar los recursos generados durante los últimos años por la construcción para entrar en las grandes operaciones de infraestructuras de transporte a nivel internacional, con ingresos más visibles, estables y, sobre todo, con un mayor margen. Ferrovial ha utilizado la construcción como motor de financiación de una expansión hacia otros negocios más rentables y con capacidad de generar flujos crecientes de caja a largo plazo.

Actualmente, el negocio de construcción supone el 11% del resultado bruto de explotación (RBE) de Ferrovial. A través de las adquisiciones realizadas en los últimos años, Ferrovial ha diversificado su riesgo geográfico. Actualmente, cerca el 80% del RBE se obtiene en actividades realizadas fuera de España.

Esta estrategia de diversificación diseñada en el año 2000,

tanto en tipos de negocios como en mercados, en internacionalización, ha permitido a Ferrovial cerrar un ejercicio con un fuerte crecimiento, pese a las dificultades de los mercados financieros y al cambio de ciclo en el sector de la construcción.

En 2007, la cifra de negocios se ha incrementado en torno al 18,4% debido, en parte, a la incorporación de un año completo de BAA. El RBE ha crecido el 31% superando los 3.000 millones de euros, con un resultado de explotación cercano a los 2.000 millones de euros y con un crecimiento también del 31%.

El ejercicio ha estado marcado también por la integración y consolidación en la gestión del Grupo Ferrovial de las adquisiciones realizadas en los últimos años, especialmente BAA y Swissport.

Ferrovial es hoy una compañía que tiene dos claros perfiles de negocio: uno más industrial, de construcción y servicios, poco intensivo en capital, generador de

flujo de caja y de resultado neto positivo; y otro que es el de los aeropuertos y autopistas, intensivo en capital, con resultados netos negativos a corto plazo, pero con una creciente generación de flujo de caja a medio y largo plazo. No obstante, la aportación al RBE de esta área se ha multiplicado por 5 en los últimos años.

En 2007 ha sido significativo el buen comportamiento del negocio industrial, construcción y servicios, donde los crecimientos de las carteras han superado los dos dígitos. La cartera de construcción ha crecido un 13,8% (9.130 millones) y la de servicios un 12,7% (9.726 millones). Cabe destacar que en los últimos años se ha logrado que la división de servicios tenga una aportación recurrente al RBE incluso superior a la de construcción. En conjunto, Construcción y Servicios aportan un RBE recurrente superior a los 800 millones de euros.

Aeropuertos

2007 ha sido un año marcado por el proceso de integración de BAA en Ferrovial, el proceso regulatorio y financiero. Ferrovial ha vendido su participación en los aeropuertos de Budapest, Sidney, y demás participaciones en los aeropuertos australianos. BAA ha continuado con todos sus planes de inversiones para modernizar la red de aeropuertos y mejorar todas sus instalaciones. Cabe destacar el esfuerzo por implantar una adecuada calidad de servicio a los pasajeros con la implantación primero del plan 90/10 (diez minutos de espera máxima en los controles de seguridad durante el 90% del tiempo) y del plan 95/5 (cinco minutos de espera máxima durante el 95% del tiempo). Para ello, se han acometido fuertes inversiones en la mejora de los sistemas de seguridad. Pese a ser un negocio regulado, para Ferrovial la calidad del servicio está ligada a la creación de valor.



Los principales retos para 2008 son la apertura de la Terminal 5 del aeropuerto de Heathrow y la finalización del proceso regulatorio de los aeropuertos del sur del Reino Unido para los próximos 5 años. La finalización de este proceso permitirá la refinanciación de ADI, la sociedad tenedora de BAA. Desde el punto de vista de la gestión, será un año importante para la integración de BAA en las actividades del grupo Ferrovial.

Autopistas y aparcamientos

La división de Autopistas y aparcamientos ha tenido un año muy satisfactorio, con un crecimiento de los ingresos de dos dígitos, del RBE por encima del 17%, cerca de los 700 millones. El hecho más relevante es la evolución de la autopista canadiense 407 ETR, que representa la mitad del valor de Cintra, con un crecimiento de las ventas por encima del 11%. Durante el año, Cintra ha continuado con la actividad de búsqueda de nuevos proyectos y tiene buenas perspectivas para 2008. Aparte de sus principales mercados, Estados Unidos y Europa, Cintra está estudiando inversiones en nuevos países.

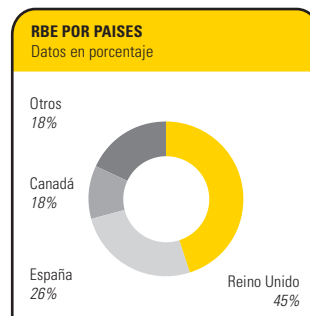
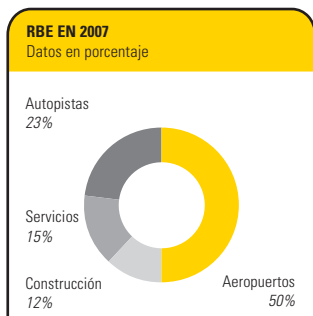
Servicios

El negocio de Servicios, iniciado hace seis años, ha pasado de facturar 300 millones a superar los 5.000, con un crecimiento muy rentable por encima de los dos dígitos y un crecimiento de la cartera del 13%. Cabe destacar el buen comportamiento de Amey en todos los indicadores de negocio y el trabajo para la incorporación de Swissport a Ferrovial. El principal reto para 2008 es culminar este proceso de integración de Swissport en Ferrovial.

Construcción

Se han cumplido todos los objetivos tanto en ventas como en resultado bruto, ha crecido la cartera y todas las divisiones de construcción han sido rentables. En el proceso de internacionalización del área de construcción es significativo que el 40% de la cartera son proyectos a realizar fuera de España, al igual que la facturación.

Las perspectivas de esta actividad para 2008 son buenas, pese a la debilidad del mercado español, gracias a la diversificación en proyectos internacionales. Cabe esperar una mejora significativa de Budimex en márgenes y RBE, siguiendo la tendencia iniciada en 2007.





Ferrovial es el primer operador aeroportuario privado del mundo, con 10 aeropuertos por los que transitan 161,6 millones de pasajeros al año y que dan servicio a 314 aerolíneas que vuelan a 2.870 destinos en todo el mundo.

Ferrovial Aeropuertos

Ferrovial Aeropuertos es la división que integra todas las actividades de operaciones y gestión aeroportuaria de Ferrovial. Dentro de esta división destaca BAA. Además, gestiona el aeropuerto de Belfast (Reino Unido) y el de Cerro Moreno en Antofagasta (Chile).

Más información:
www.ferrovial.es

BAA

Desde julio de 2006, BAA es propiedad del consorcio liderado por Ferrovial, con la participación de Caisse de Dépôt et placement du Québec y Baker Street Investment (sociedad de inversión dirigida por GIC Special Investments Pte Ltda.). BAA es propietaria de siete aeropuertos en el Reino Unido: Heathrow, Gatwick, Stansted, Southampton, Glasgow, Edimburgo y Aberdeen. En estos aeropuertos operan 324 líneas aéreas a 866 destinos y transitan 150 millones de pasajeros. Sólo los tres aeropuertos de Londres, los más grandes de la compañía, atienden a unos 126,5 millones de pasajeros al año.

Más información:
www.baa.co.uk

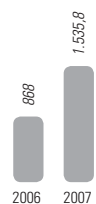
CIFRA DE NEGOCIO

Datos en millones de euros



RBE

Datos en millones de euros



NÚMERO DE AEROLÍNEAS EN LOS AEROPUERTOS BRITÁNICOS DE BAA					
Aeropuerto BAA	2003	2004	2005	2006	2007
Heathrow	85	90	88	90	92
Gatwick	91	91	93	82	79
Stansted	41	34	41	43	46
Glasgow	37	45	42	34	31
Edinburgh	36	38	39	39	36
Aberdeen*	22	19	21	20	20
Southampton	12	10	12	9	10

* Sólo de ala fija

NÚMERO DE DESTINOS EN LOS AEROPUERTOS BRITÁNICOS DE BAA					
Aeropuerto BAA	2003	2004	2005	2006	2007
Heathrow	188	189	184	184	187
Gatwick	205	210	218	220	227
Stansted	143	155	161	169	182
Glasgow	79	82	84	84	84
Edinburgh	58	62	59	68	100
Aberdeen*	34	34	38	36	45
Southampton	30	32	36	40	41

* Sólo de ala fija

En su primer ejercicio completo formando parte de Ferrovial, BAA ha logrado progresos considerables tanto los resultados económicos como en la mejora de la calidad del servicio a los pasajeros.

Excluyendo la aportación de Budapest y de los aeropuertos australianos, vendidos durante el ejercicio, las ventas con perímetro homogéneo crecen el 6,8%. Los aeropuertos británicos crecen el 6,3% a pesar de que los pasajeros sólo crecen el 1,6%. Ello se debe al aumento de las tarifas y a los mayores ingresos por la zona comercial.

El incremento de pasajeros se debe fundamentalmente al tráfico internacional, gracias a las nuevas rutas creadas por las aerolíneas de bajo coste, compensando el descenso del mercado interior y del tráfico de helicópteros. Destaca el crecimiento en volumen de pasajeros de Aberdeen (7,9%), Edimburgo (5%) y Gatwick (3,2%). Glasgow (-1,1%) es el único aeropuerto que sufre un descenso en el número de pasajeros.

El Resultado Bruto de Explotación homogéneo es del 12,5%, con crecimientos en todos los aeropuertos a excepción de

Gatwick, Glasgow y Southampton. En los aeropuertos británicos, el crecimiento del RBE es del 7,9%.

En cuanto a la mejora de la calidad de servicio a los pasajeros, BAA ha invertido 46 millones de euros incrementado el personal de seguridad en un 50% y ha aumentado el 20% los arcos de seguridad, mejorando la velocidad de servicio.

Los aeropuertos de Londres están regulados por la Autoridad de Aviación Civil (CAA) y la Comisión de Competencia. Durante los últimos dos años se ha llevado a cabo el proceso de revisión de las tarifas para el próximo quinquenio (2008-2013). Con posterioridad al cierre del ejercicio, el pasado 11 de marzo, la CAA ha emitido su informe en el que aprueba una subida de las tarifas en Heathrow del 23,5% para el ejercicio 2008/2009, hasta las 12,8 libras por pasajero. En Gatwick, el precio a partir de abril será de 6,79 libras, un 21% más. En los siguientes ejercicios, hasta 2013, la tarifa subirá en Heathrow cada año un 7,5% por encima de la inflación y en Gatwick un 2% por encima de la inflación.

De forma separada, la Comisión de Competencia está en pleno pro-

ceso de análisis del mercado aeroportuario británico, tratando de valorar las ventajas y desventajas de la situación de concentración de los aeropuertos en propiedad de BAA. Ferrovial considera que la actual posición de BAA garantiza las inversiones necesarias para resolver el principal problema de los aeropuertos británicos, que es su falta de capacidad. Este proceso concluirá en 2008 o comienzos del 2009.

Esta solicitud sigue las directrices del Libro Blanco de la Aviación (2003), que alude a la necesidad de contar con dos nuevas pistas para el Sur-Este de Londres, una en Stansted y otra, cumpliendo determinadas condiciones ambientales, en Heathrow.

El pasado 22 de noviembre, el Gobierno inició las consultas sobre el crecimiento de Heathrow, incluyendo el desarrollo de una tercera pista en Heathrow dentro de unos estrictos criterios medioambientales tanto con el ruido como con la calidad del aire. Actualmente, las dos primeras pistas de Heathrow están operando al 98,5% de su capacidad.

En 2007, Heathrow ha obtenido el permiso para la planificación de una nueva terminal, la Heathrow

East, que sustituirá a las terminales 1 y 2. Unida a la Terminal 5, inaugurada el pasado 27 de marzo, y a otras reformas, transformará por completo en cinco años el aeropuerto internacional más ocupado del mundo.

Los tres aeropuertos escoceses de BAA —Glasgow, Edimburgo y Aberdeen— han tenido un año satisfactorio, con un movimiento de más de 21 millones de pasajeros en vuelo hacia 130 destinos de todo el mundo. Hay que resaltar la capacidad operativa del aeropuerto de Glasgow que ha sido capaz de reanudar sus operaciones con normalidad en apenas 24 horas después de recibir un atentado terrorista.

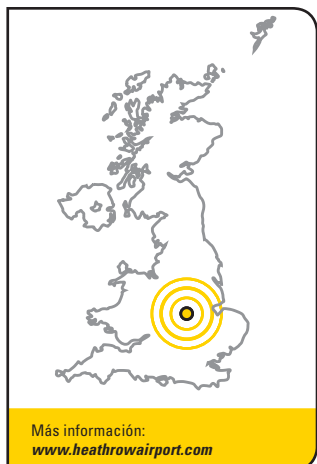
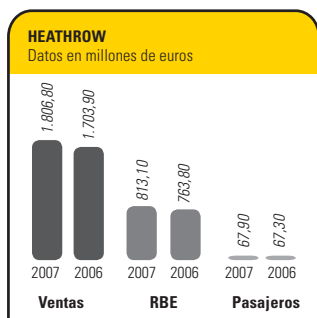
En 2007 BAA ha vendido sus participaciones en Hungría y Australia y en Estados Unidos ha llegado a un acuerdo para renunciar al contrato de aeropuerto de Indianápolis un año antes de su vencimiento. Se mantienen los contratos menores de gestión en Pittsburg, Baltimore y Boston, y el 65% de los intereses de BAA en GESAC, el operador del aeropuerto de Nápoles. BAA prevé vender a lo largo de 2008 el World Duty Free y sus propiedades inmobiliarias de BAA Lynton.



Imagen de la moderna y sofisticada arquitectura de la nueva T5. (Londras, Reino Unido)

Heathrow

El tráfico se ha incrementado el 0,8% hasta 67,9 millones de pasajeros. Los ingresos han crecido el 6% hasta los 1.806 millones de euros y el RBE se ha elevado hasta los 813 millones de euros.



Operaciones

Las molestias de los controles de seguridad y las colas han hecho descender la satisfacción de los pasajeros de 3,95 a 3,91 puntos (5=excelente; 1=deficiente). Para mejorar los niveles de seguridad sin penalizar al pasajero con más colas se han contratado 700 nuevos oficiales de seguridad y se ha incrementado el 25% el espacio destinado a la seguridad. En junio se inició un plan de inversiones de 26,30 millones de euros para realizar mejoras de calidad en el aeropuerto. En julio y agosto, los meses más ocupados, se lograron los objetivos de calidad en todo el aeropuerto y las colas de seguridad fueron menores de 10 minutos durante el 91% del tiempo.

Terminal 5

Durante 2007 se han realizado todos los avances (accesos, pruebas, implantación de sistemas) para poder abrir la Terminal 5 en marzo de 2008. En abril de 2007 se emitieron los primeros billetes para llegadas de vuelos a la T5. Durante el verano, la línea de Picadilly del Metro de Londres comenzó a circular hasta la T5 y se probaron con éxito los tránsitos entre la Terminal 5A y la 5B. En septiembre, la T5 fue traspasada al equipo de operaciones para iniciar las pruebas y ensayos previos a su apertura.

Mejora de las instalaciones

Aparte de la Terminal 5, se ha puesto en marcha la mejora de todas las instalaciones. La primera fase de la renovación de la Terminal 3 se abrió en diciembre y se han iniciado las consultas con las aerolíneas y otros grupos de interés sobre la modernización de las Terminales 1 y 4. Se ha realizado un esfuerzo logístico considerable para reubicar a 50 aerolíneas.

Heathrow East

Heathrow recibió la aprobación para la nueva Terminal Heathrow East. La Terminal se edificará en el espacio que ocupa la Terminal 2 y el Queens Building, y tendrá una capacidad para 30 millones de pasajeros. La nueva terminal será uno de los símbolos de respeto al medio ambiente, con una reducción de emisiones de carbono del 40%.

Abierto
1946

Pistas
2

Terminales
5
(la T5 se ha inaugurado
en marzo de 2008)

Aerolíneas
92

Destinos
187

Pasajeros al año
67,9
millones

Vuelos al año
475.700

Cargo al año
1,3
millones de toneladas

Superficie total
1.227
hectáreas

Superficie comercial
46.000
metros cuadrados



Heathrow Express

- Es el servicio de ferrocarril preferido en el Reino Unido, con un nivel de satisfacción del 96%.

- Desde finales de 2006, la empresa ha reducido sustancialmente sus costes y también ha logrado incrementar los ingresos a través de nuevos servicios, como el lanzamiento de la red wifi para acceder a Internet desde el tren, o la instalación del primer "videowall" de Europa: 450 pantallas instaladas en túneles, que emiten 15 segundos de anuncios y que se han convertido en una experiencia del viaje para los pasajeros además de una fuente de ingresos.

- En 2008 se prevé un aumento de pasajeros hasta los 5,4 millones gracias a la apertura de la T5. Para incrementar los ingresos sin subir las tarifas se introducirán nuevos sistemas de emisión de tickets (e-ticketing y m-ticketing) y se promoverá la venta anticipada online.

Más información:
www.heathrowexpress.com



Heathrow Connect

- Este servicio, creado en 2005, se ha consolidado en 2007, con un incremento en el número de pasajeros del 125%, hasta los 300.000. Se han incrementado de 4 a 5 el número de vagones debido al aumento de la demanda y a la extensión del servicio a la Terminal 4.

- Para 2008, se calcula que los pasajeros llegarán hasta los 400.000.

Abierto
2005

Servicio
desde Paddington Station
y estaciones locales al
aeropuerto de
Heathrow

Número
de trenes

5

Tiempo
de viaje

30
minutos

Pasajeros
al año

0,3
millones

Más información:
www.heathrowconnect.com



Gatwick

El número de pasajeros se ha incrementado el 3,2% hasta los 35 millones y los ingresos han crecido el 4,7% hasta los 596,3 millones de euros con un RBE de 222 millones de euros.

Abierto
1958

Pistas
1

Terminales
2

Aerolíneas
79

Destinos
227

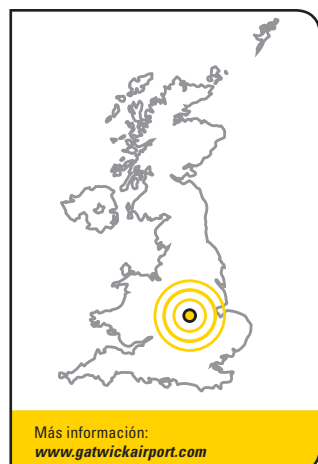
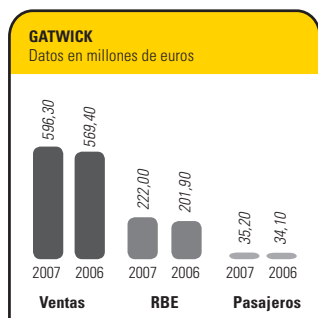
Pasajeros al año
35
millones

Vuelos al año
258.800

Cargo al año
171.200
millones de toneladas

Superficie total
678
hectáreas

Superficie comercial
28.000
metros cuadrados



- La seguridad ha seguido siendo la prioridad en 2007, con la contratación de 450 nuevos oficiales de seguridad y una inversión sustancial en nuevos equipamientos: se han instalado seis nuevas líneas de seguridad y se están construyendo otras siete adicionales.
- La entrada de la Terminal Sur se ha finalizado así como la zona de aparcamiento de la Terminal Norte. La ampliación de la zona de salidas de la Terminal Sur se completará en mayo de 2008 con más espacio para las esperas, baños y zona comercial.
- BAA prevé invertir en la mejora de Gatwick 850 millones de libras entre 2008 y 2013, para adaptarse al incremento de la demanda y a la nueva generación de aviones.
- La estrategia de impulsar el transporte público para conectar el aeropuerto está teniendo éxito: más del 35% de los pasajeros ya acceden con transporte público.
- En 2007 ha sido nombrado, por cuarto año consecutivo, el mejor aeropuerto del Reino Unido.
- Para mejorar la experiencia del pasajero se han acometido mejoras de iluminación, limpieza y decoración y se han incorporado tiendas de moda al espacio comercial.
- La adquisición a BA de las instalaciones para la transferencia de equipajes, junto con la inversión en nuevos mostradores para la venta de tickets y check-in, permitirá transferir aerolíneas desde la terminal Sur a la Norte y mejorar las condiciones del servicio.



Stansted

Aunque el número de pasajeros apenas se ha incrementado el 0,3% hasta los 23,8 millones, los ingresos han crecido el 27,3% hasta los 351,9 millones de euros con un RBE de 166,4 millones de euros.

Abierto
1991

Pistas
1

Terminales
1

Aerolíneas
46

Destinos
182

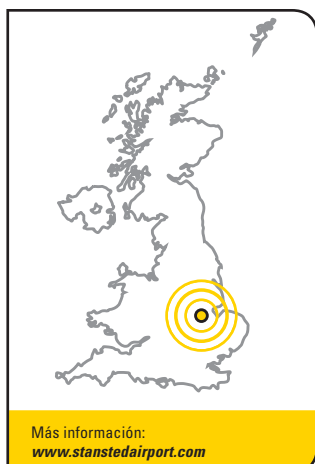
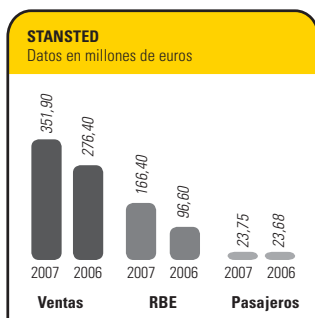
Pasajeros al año
23,8
millones

Vuelos al año
191.500

Cargo al año
206.600
millones de toneladas

Superficie total
957
hectáreas

Superficie comercial
12.000
metros cuadrados



- Es el tercer aeropuerto más grande del Reino Unido, con casi 24 millones de pasajeros al año. En agosto recibió a 2,5 millones de pasajeros y sólo en un día, el de mayor afluencia, recibió a 900.000 pasajeros.
- Solicitó en mayo el aumento del límite de pasajeros de 25 a 35 millones para el 2015. El proceso de consultas finalizó en octubre y en enero de 2008 el regulador envió su informe al Gobierno, cuya resolución final se espera para marzo.
- Siguiendo los procesos de consulta pública, Stansted solicitó en enero una segunda pista de aterrizaje, dentro de los límites ampliados del aeropuerto. Esta opción permitirá la ampliación del aeropuerto hasta unos 38 millones de pasajeros en 2030.
- En abril se inició un proyecto de 40 millones de libras para ampliar en 5.900 metros cuadrados la Terminal, especialmente las llegadas internacionales, la sala de inmigración y mejoras en los espacios de encuentro. El proyecto finalizará en diciembre de 2008.
- La satisfacción de los pasajeros ha aumentado ligeramente, de 4,00 a 4,01 (5=excelente; 1=deficiente).



Edimburgo

El número de pasajeros se ha incrementado el 5% y los ingresos el 6,4%, hasta los 126,9 millones de euros, con un RBE de 67 millones de euros.

Abierto
1977

Pistas
1*

Terminales
1

Aerolíneas
37

Destinos
100

Pasajeros al año
9
millones

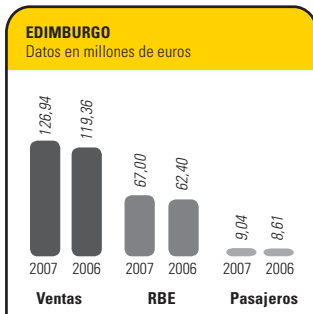
Vuelos al año
115,100

Cargo al año
20,100
toneladas

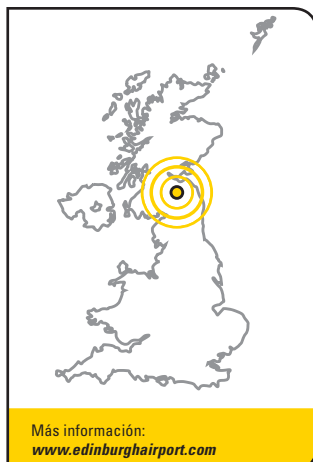
Superficie total
336
hectáreas

Superficie comercial
3,250
metros cuadrados

* Abierta una segunda pista



- El incremento del 4,5% en el número de pasajeros ha elevado el tráfico anual por encima de los nueve millones. El número de rutas ha superado por primera vez las 100. Se han introducido 29 nuevos servicios internacionales, lo que ha permitido incrementar el tráfico internacional un 25,6%.
- Se han invertido 2,5 millones de libras para mejorar la zona de seguridad, con 4 máquinas nuevas de rayos x, más personal y un área nueva para atender a los pasajeros en las horas punta. Gracias a una mejor planificación, Edimburgo ha alcanzado el objetivo de que el 95% de los pasajeros pasen los controles en menos de 5 minutos.
- En 2007 se han ampliado las instalaciones para alojar los aviones (3 nuevos stands) y están previstas inversiones para 2008 por 42 millones de libras para ampliar las terminales y la superficie de las pistas.
- Actualmente, el 24% de los pasajeros usa el transporte público, uno de los datos más altos de los aeropuertos del Reino Unido. El aeropuerto mantiene el objetivo de llegar hasta el 27% para el 2011.
- La satisfacción general de los pasajeros ha caído ligeramente desde 4,07 a 4,02 puntos sobre 5. Se ha invertido 5 millones de libras para mejorar las instalaciones previas al control de seguridad, con mejoras en las cafeterías y aseos.





Glasgow

Aunque el número de pasajeros ha disminuido el 1,14% los ingresos han crecido ligeramente el 0,4%, hasta los 124,2 millones de euros, con un RBE de 56,6 millones de euros.

Abierto
1966

Pistas
1

Terminales
1*

Aerolíneas
31

Destinos
84

Pasajeros al año
8,7
millones

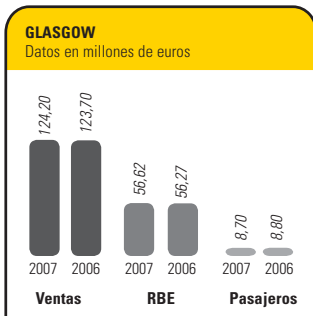
Vuelos al año
93.600

Cargo al año
4.280
toneladas

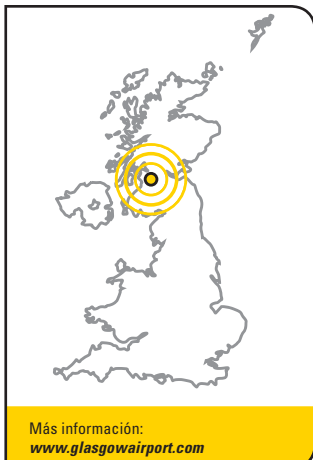
Superficie total
337
hectáreas

Superficie comercial
5.649
metros cuadrados

* Además de las instalaciones adicionales de check-in



- El número de pasajeros se ha mantenido estable, en torno a los 87,7 millones al año, con un cierto aumento del tráfico doméstico y una disminución del internacional, debido al descenso del mercado de los chárter. BA ha iniciado vuelos directos a Londres y EasyJet a París. En 2008 se abrirán nuevas rutas a Newquay, Plymouth, Cardiff, Faro, Pula y La Rochelle.
- En junio, el nuevo gobierno escocés confirmó el proyecto de conexión en tren con el aeropuerto (Glasgow Airport Rail Link) cuya inauguración está prevista para 2011.
- El aeropuerto de Glasgow ha obtenido la mejor calificación de los clientes en la historia de BAA: 4,85 puntos sobre 5. La Cámara de Comercio le concedió el premio a la "Excelencia en el Servicio al Cliente". El National Customer Service Awards reconoció los logros del equipo de seguridad y la la capacidad de reacción ante los ataques terroristas de junio (las operaciones se normalizaron en menos de 24 horas).
- Se han iniciado los trabajos de extensión de la terminal, con una inversión de 30 millones de libras. La nueva extensión se abrirá en octubre de 2008.





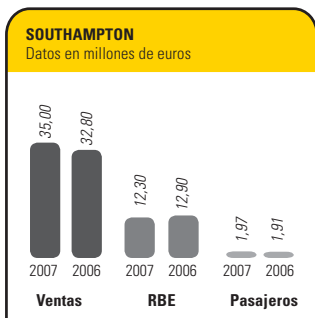
Southampton

Con 2 millones de pasajeros, los ingresos alcanzaron los 35 millones de euros, el 6,7% más, con un RBE de 17,9 millones de euros.

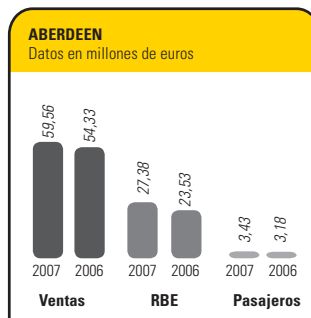
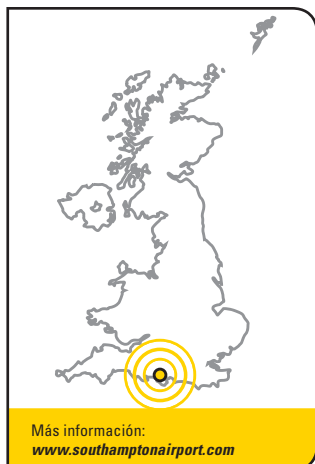


Aberdeen

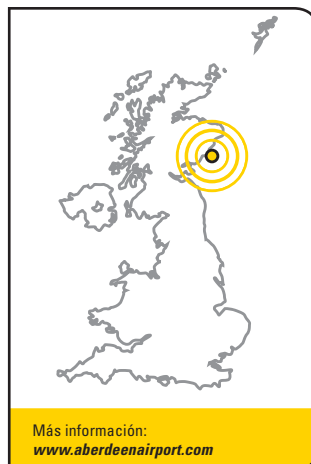
El número de pasajeros se ha incrementado el 7,9%, los ingresos el 9,6%, hasta los 59,6 millones de euros, con un RBE de 27,4 millones de euros.



- Se han abierto 150 nuevas plazas de aparcamiento, una nueva sub-estación eléctrica para el suministro de contingencia, y nuevas rutas para dar un acceso rápido a los vehículos de emergencia.
- De todos los aeropuertos de BAA, Southampton aparece como el primero en 42 de las 58 categorías que cubre tanto salidas como llegadas, con un ratio general de 4,17 (5 = excelente; 1 = deficiente).
- Southampton publicó en noviembre de 2006 los planes del aeropuerto para el 2030, con una previsión de 3 millones en 2015 y 6 millones en 2030. El documento detalla los planes para afrontar los asuntos medioambientales, como el ruido y la calidad del aire, el acceso a la superficie y el cambio climático.



- Aberdeen es el aeropuerto del mundo más usado por helicópteros: alrededor de medio millón de pasajeros en unos 37.000 vuelos de helicóptero al año.
- Coincidiendo con el 30 aniversario de su terminal principal, Aberdeen ha inaugurado una nuevas instalaciones de salidas, que ha supuesto una inversión de 10 millones de libras.
- En agosto, el aeropuerto celebró un evento con más de 100 stakeholders políticos y empresariales (líneas aéreas).
- La satisfacción general de los pasajeros aumentó desde 3,93 a 3,98.





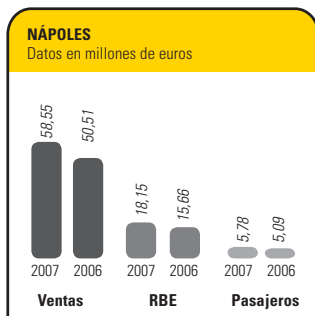
Nápoles

Ha tenido un año de gran crecimiento, con un incremento del 13,3% del número de pasajeros, hasta los 5,8 millones.

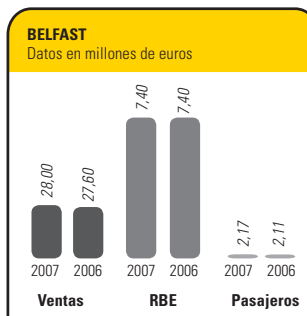


Belfast

El aeropuerto tuvo un total de 2,16 millones de pasajeros, lo que supuso un 3,6% más que el año anterior. El 61,5% de los pasajeros proceden de vuelos "low cost".



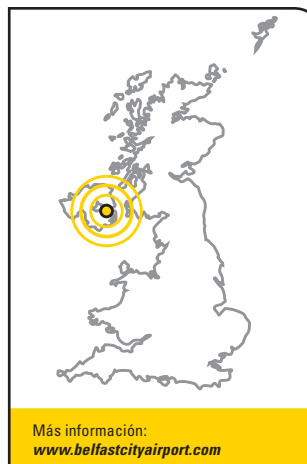
- Entre las mejoras del aeropuerto, se ha reasfaltado la pista y se han finalizado tres nuevas áreas: la sala de llegadas, la extensión del área de salida con 13 mostradores de check-in adicionales, y una zona de salidas para los pasajeros de fuera del área Shengen. Se ha instalado un nuevo depósito de fuel y una nueva iluminación del suelo en el campo de aviación. Con las mejoras que se realizarán en 2008, el aeropuerto aumentará su capacidad a 8,5 millones de pasajeros.



- El año 2007 tuvo un crecimiento menor que el esperado debido básicamente a la venta de BA Connect a Flybe, lo cual supuso la cancelación de las rutas duplicadas. Sin embargo esta disminución del tráfico se vio compensada por la introducción de Ryanair desde el mes de octubre. Cabe destacar el continuo aumento de los vuelos "low cost". Según los datos reales de pasajeros a diciembre de 2007, el porcentaje de pasajeros "low cost" en Belfast es del 61,5%



- Ha continuado el boom del tráfico internacional, con un crecimiento del 15,8% y la extensión de la red de destinos internacionales. En 2007 se han lanzado 8 nuevos destinos internacionales (entre ellos España), hasta un total de 37.



- Hay buenas perspectivas de crecimiento del tráfico de mercancías, que se estima en un 3% para 2008.



En 2008, Cintra cumple sus primeros diez años y ya es un referente mundial en la promoción privada de infraestructuras del transporte: el 69,2% de la cifra de negocio y el 77,7% del RBE provienen de proyectos de fuera de España. Cintra es también la mayor empresa en España en el sector de aparcamientos.

Autopistas

Cintra cuenta con una cartera de 23 concesiones repartidas entre España, Canadá, Estados Unidos, Portugal, Irlanda, Grecia y Chile, donde gestiona 2.841 kilómetros de autopista y 16.182 millones de euros de inversión. En Estados Unidos, además, Cintra es socio estratégico del Estado de Texas para el desarrollo del proyecto Trans-Texas Corridor.

Más información:
www.cintra.es

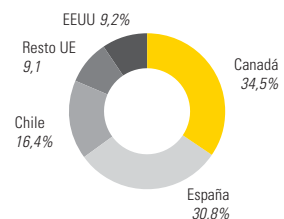
Aparcamientos

En el área de aparcamientos, Cintra gestiona 266.805 plazas de estacionamiento en 137 ciudades de España, Andorra y Puerto Rico.

Más información:
www.cintraaparcamientos.es

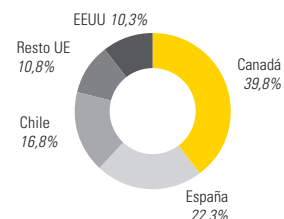
INCEN POR PAISES 2007

Datos en porcentaje



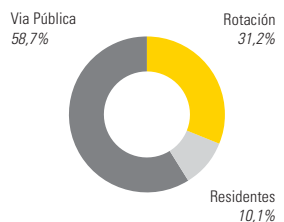
RBE POR PAISES 2007

Datos en porcentaje



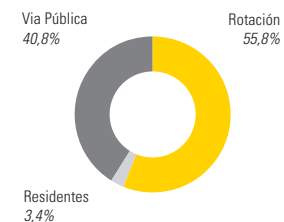
PLAZAS APARCAMIENTOS POR SECTORES 2007

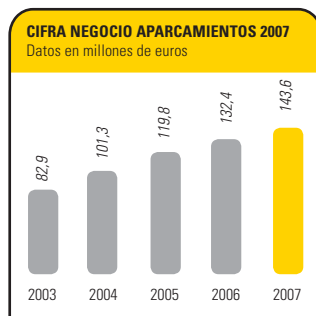
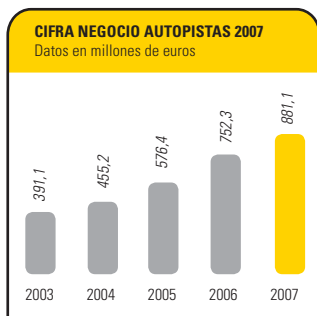
Datos en porcentaje



INCEN APARCAMIENTOS POR SECTORES 2007

Datos en porcentaje





Autopistas

Norteamérica

Cintra participó en los tres únicos concursos de autopistas de peaje licitados en el año en Estados Unidos: Florida, Colorado y Texas. En marzo, firmó el contrato de concesión de los segmentos 5 y 6 de la autopista SH-130, un proyecto que fue adjudicado en 2006. El proyecto de Florida está pendiente de adjudicar, al igual que el concurso I-285 licitado en Georgia en 2006. El proyecto de la SH-121 en Texas fue cancelado.

Europa

En el mercado europeo se han completado los programas de autopistas en países donde Cintra ya estaba implantado, como Irlanda o Grecia. También se han relanzado nuevos proyectos en otros mercados como Italia, Portugal y Polonia, en donde, a pesar de algún imprevisto, como la cancelación de la adjudicación a Cintra de la autopista Mantua-Cremona, se espera un fuerte incremento de actividad con más de 10 nuevos concursos por importe cercano a 5.000 millones de euros. En Europa, Cintra ha participado activamente en tres concursos en Italia, de los que uno está pendiente de adjudicación. También se adjudicó el Contrato de Concesión de la autopista de peaje Central Greece, que fue licitado en 2006, y firmó el Contrato de la autopista M-3 en Irlanda, que había sido adjudicado en el año 2005.

Otros mercados

Cintra realiza un seguimiento de otros mercados que podrían ser de interés. Además de los mercados tradicionales, en Norteamérica y Europa, Cintra está estudiando proyectos en nuevos países, siempre de acuerdo a los criterios de riesgo y rentabilidad.

Gestión de la cartera de proyectos

Cintra realiza una gestión activa de su cartera de proyectos encaminada a maximizar el valor de los activos mediante la introducción de mejoras operativas:

- La finalización de las obras de ampliación de nuevos carriles en la autopista 407 ETR ha ayudado a incrementar el nivel de satisfacción de los usuarios como se refleja en el hecho de que la autopista alcanzó, el 5 de octubre, un nuevo récord histórico de tráfico diario con un total de 445.822 viajes.
- La autopista Indiana Toll Road puso en funcionamiento el sistema de peaje electrónico en el tramo de la concesión explotado en esquema de peaje abierto, de 37 kilómetros de longitud, desde la autopista Chicago Skyway. La penetración del peaje electrónico se ha situado en niveles cercanos al 40%.
- En la autopista R-4 se han finalizado las obras de construcción del último tramo de 7 kilómetros de la autopista M-50.

- Se han terminado las obras de rehabilitación y mejora de la autopista Chicago Skyway lo que permitirá operar la autopista en su configuración de tres carriles por sentido.

Financiaciones

Dentro de las operaciones financieras llevadas a cabo en el año 2007, hay que destacar:

- Cierre de las estructuras de capital para financiar las Autopistas Ionian Roads y M-3 con una inversión total prevista de 1.580 millones de euros y 575 millones de euros respectivamente.
- Refinanciación de la deuda existente en Ausol, por un importe de 486,8 millones de euros y tres años de duración.

Aparcamientos

A lo largo del año, Cintra Aparcamientos ha analizado 103 proyectos, ha presentado 49 ofertas y ha resultado ganadora en 29 de los 38 concursos resueltos, lo que supone un porcentaje de éxito de la compañía del 76,3%. La inversión total comprometida en nuevos contratos ha alcanzado los 53,43 millones de euros.

Durante el 2007, Cintra Aparcamientos ha resultado adjudicatario de nuevos contratos de aparcamientos de rotación, entre los que destacan la concesión por 50 años del aparcamiento de la zona Hospitalaria de Pamplona (1.408 plazas), los aparcamientos del Hospital y del Passeig Nou de Figueras (717 plazas) y la renovación del aparcamiento de Pombo en Santander (345 plazas). Entre los hitos más importantes destaca la adjudicación de la gestión de los aparcamientos de la Expo 2008 de Zaragoza (10.081 plazas) que se celebrará entre los meses de junio y septiembre.

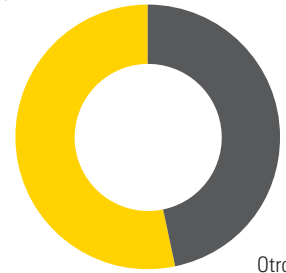
En vía pública, a través de Dornier, se han conseguido las adjudicaciones de los servicios ORA en un total de 9 ciudades entre las que destacan Vigo (2.850 plazas), Palma de Mallorca (7.110 plazas) y Baracaldo (13.373 plazas).

En 2007 ha continuado la expansión de Cintra Aparcamientos en los aeropuertos españoles alcanzando un total de 29.000 plazas tras la adjudicación de la gestión del aparcamiento del aeropuerto de San Sebastián (311 plazas), el de Tenerife Norte (1.561 plazas) y el de Lanzarote (1.632 plazas).



Autopista Chicago Skyway. (Illinois, Estados Unidos)

Cintra
53,2%



Otros
46,8%

108
Km de autopista
de peaje urbana

99
años de concesión,
desde 1999 a 2098

2.961,8
millones de euros
de inversión

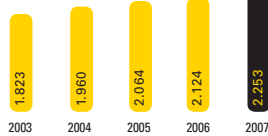
353,7
millones de euros
de ingresos

276,4
millones de euros
de resultado de
explotación (RBE)

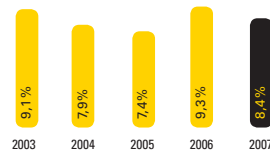
Canadá Autopista 407 ETR

EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL TRÁFICO

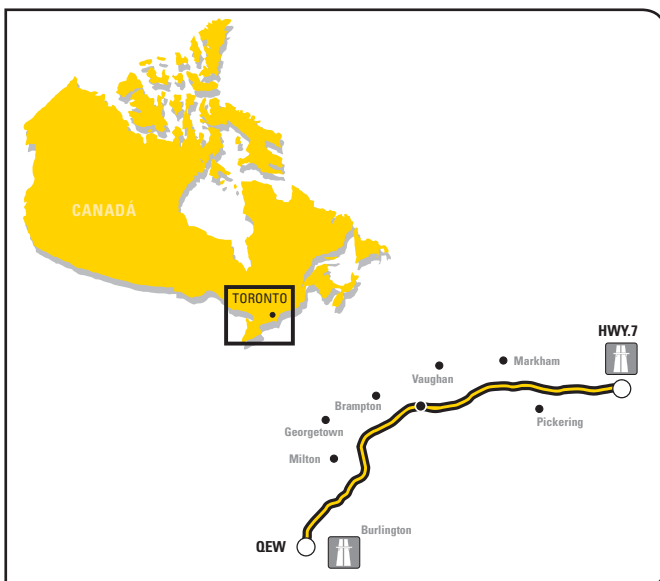
Vehículos por Km recorrido (millones)



INCREMENTO ANUAL DE TARIFAS



- Ruta alternativa a uno de los corredores más congestionados de Norteamérica.
- Sistema de peaje complemente electrónico, sin necesidad de barreras de peaje (freeflow). Permite manejar volúmenes de tráfico muy elevados sin esperas.
- Esquema tarifario: posibilidad de subir las tarifas libremente, sin penalización, siempre que el tráfico se mantenga por encima de un nivel determinado. Este sistema permite optimizar los ingresos de la concesionaria, ajustando la tarifa al ahorro de tiempo que proporciona la autopista.



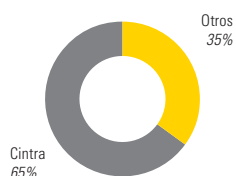


Estados Unidos

Autopista SH-130 Segmentos 5 & 6

La autopista SH-130 es una alternativa a la congestionada IH-35 a su paso por Austin.

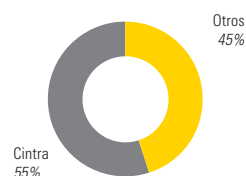
- 64 Km de nueva construcción.
- 50 años de concesión desde el final de la construcción.
- 923,3 millones de euros de inversión.



Autopista Chicago Skyway

Proporciona una alternativa a un corredor altamente congestionado que une Chicago con una gran zona residencial y de ocio.

- 12,5 Km de autopista de peaje urbana.
- 99 años de concesión, de enero de 2005 a enero de 2014.
- 1.317,8 millones de euros de inversión.



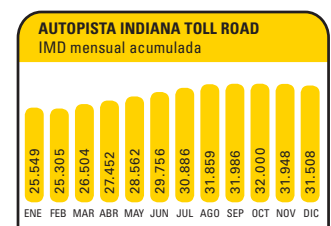
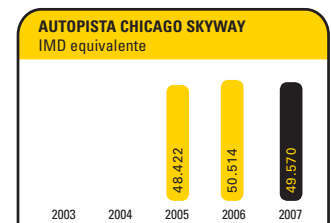
Autopista Indiana Toll Road

Dos tramos diferentes: Oeste, de 37 Km, con peaje abierto que conecta con Chicago Skyway. Tramo Este, de 216 Km de peaje cerrado, hasta la frontera con Ohio.

- 252,6 Km de autopista de peaje.
- 75 años de concesión, desde 2006 hasta 2081.
- 2.679,1 millones de euros de inversión.



Evolución histórica del tráfico





España

Autopista Alcalá - O'Donnell (M-203)

Localizada en una zona altamente congestionada, sobre todo a la altura de Alcalá de Henares. La autopista mejorará sensiblemente los accesos del corredor del Henares hasta el centro y sur de Madrid, creando un eje transversal alternativo a la A-2.

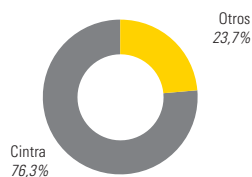
- 12,3 Km de nueva construcción.
- 30 o 31 años de concesión, de 2005 a 2035 o 2036 en función de los índices de siniestralidad.
- 69,5 millones de euros de inversión.



Autopista Autema

Cintra mantiene un acuerdo con la Generalitat por el que, a cambio de una sustancial reducción de tarifas, ésta le abone anualmente la diferencia entre los ingresos reales de cada año y los previstos en el Plan Económico Financiero, incluyendo los gastos por el aumento del tráfico.

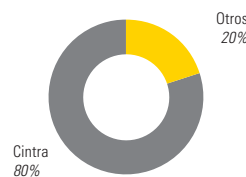
- 50 años de concesión, de 1986 a 2036.
- 228,6 millones de euros de inversión.



Autopista Ausol I

Autopista situada en uno de los corredores con mayor crecimiento demográfico de España.

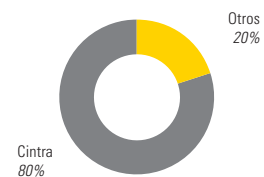
- 82,7 Km entre Málaga y Estepona.
- 50 años de concesión de 1996 a 2046.
- 474,3 millones de euros de inversión.



Autopista Ausol II

Autopista situada en uno de los corredores con mayor crecimiento demográfico de España.

- 22,5 Km entre Estepona y Guadiaro.
- 55 años de concesión de 1999 a 2054.
- 199,4 millones de euros de inversión.

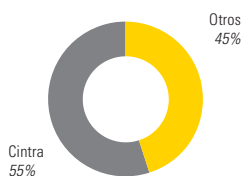




Autopista Madrid-Sur (R4 Madrid Ocaña)

Ruta alternativa de acceso a Madrid en un corredor muy congestionado.

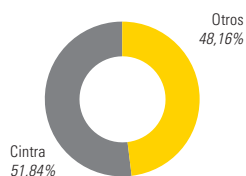
- 97,2 Km de concesión entre Madrid y la N-IV en Ocaña.
- 65 años de concesión, de 2000 a 2065.
- 687,4 millones de euros de inversión.



Autopista Madrid-Levante (Ocaña-La Roda)

Ruta entre Madrid y la costa este que abre una alternativa a la Nacional III en un corredor con tráficos elevados y problemas de congestión.

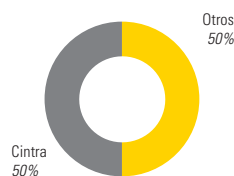
- 182,8 Km entre Ocaña y La Roda.
- 36 o 40 años de concesión, de 2004 a 2040 o 2044 si se cumplen ciertos parámetros de calidad de servicio.
- 512,3 millones de euros de inversión.



Autopista Trados 45 (M-45)

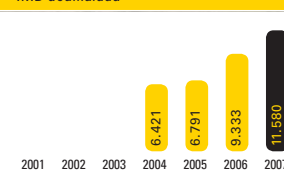
El riesgo de tráfico es limitado en virtud del sistema de bandas utilizado en los peajes en sombra. En este momento, la autopista tiene unos niveles de tráfico que se aproximan al techo del que cada año el concesionario está obteniendo el ingreso máximo.

- 14,5 Km de autopista de peaje en sombra.
- 31 años de concesión, de 1998 a 2029.
- 196,5 millones de euros de inversión.

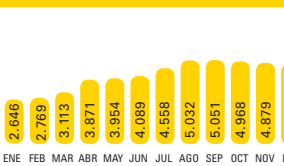


Evolución histórica del tráfico

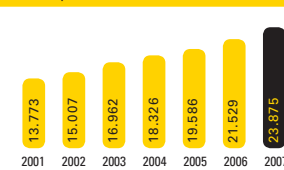
MADRID SUR (R4) IMD acumulada



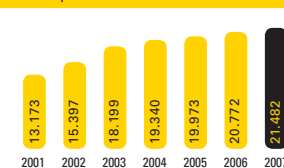
MADRID LEVANTE IMD mensual acumulada



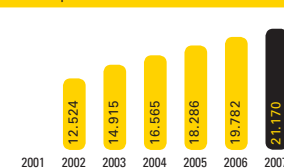
AUTEMA IMD equivalente



AUSOL I IMD equivalente



AUSOL II IMD equivalente



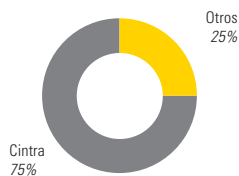


Chile

Autopista Temuco-Río Bueno

Autopista localizada en el principal eje viario de Chile, sin carreteras alternativas viables.

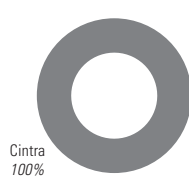
- 171,7 Km de autopista de peaje desde Temuco hasta Río Bueno.
- 25 años de concesión, de 1998 a 2023.
- 162,4 millones de euros de inversión.



Autopista Santiago-Talca

Autopista sujeta al Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI) por el que se garantiza al Concesionario el VAN de los ingresos futuros .

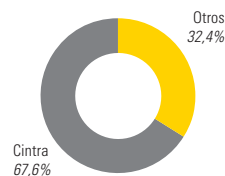
- 237 Km de autopista de peaje desde Santiago de Chile hasta Talca.
- 45 años de período esperado de concesión, de 1999 a 2044.
- 656,5 millones de euros de inversión.



Autopista Talca-Chillán

Autopista sujeta al Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI) por el que se garantiza al Concesionario el VAN de los ingresos futuros.

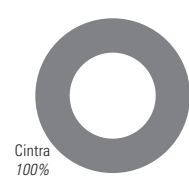
- 193 Km de autopista de peaje desde Talca hasta Chillán.
- 29 años de período de concesión esperado, de 1996 a 2025.
- 218,7 millones de euros de inversión.



Autopista Ruta del Bosque

Autopista sujeta al Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI) por el que se garantiza al Concesionario el VAN de los ingresos futuros.

- 160 Km de autopista de peaje desde Chillán hasta Collipulli.
- 15 años de período de concesión esperado, desde la compra de la sociedad en 2006 a 2021.
- 265,9 millones de euros de inversión.





Autopista Temuco – Río Bueno (Chile)



Autopista Euroscut Algarve. (Portugal)

Portugal

Autopista Collipulli-Temuco

Autopista sujeta al Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI) por el que se garantiza al Concesionario el VAN de los ingresos futuros .

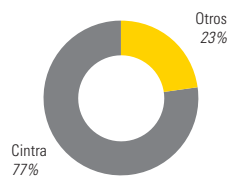
- 144 Km de autopista de peaje de la Ruta 5 Sur y la circunvalación de Temuco.
- 24 años de período esperado de concesión, de 1999 a 2023.
- 204,3 millones de euros de inversión.



Autopista Euroscut Algarve

Autopista de peaje sombra consistente en que no es el usuario quien paga por el uso, sino la Administración concedente.

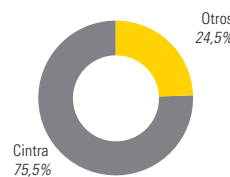
- 130 Km de autopista de peaje en sombra al sur de Portugal. 95 Km de rehabilitación. 35 km de nueva construcción.
- 30 años de concesión, de 2000 a 2030.
- 282,2 millones de euros de inversión.



Autopista Euroscut Norte-Litoral

Autopista de peaje sombra consistente en que no es el usuario quien paga por el uso, sino la Administración concedente.

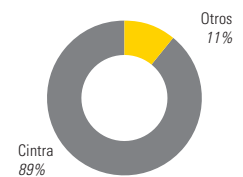
- 119 Km de peaje en sombra entre Oporto y la frontera Norte con España. 72 Km de rehabilitación. 47 km de nueva construcción.
- 30 años de concesión, de 2001 a 2031.
- 366,7 millones de euros de inversión.

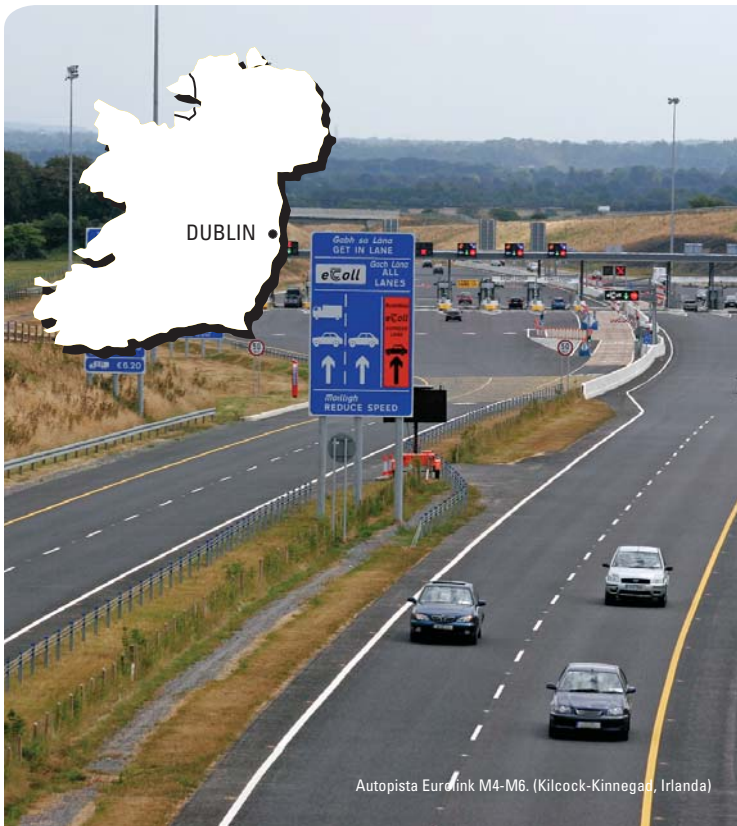


Autopista Scut Açores

Sistema viario de gran capacidad que mejora significativamente la red de carreteras en la zona Central y Este de la isla de San Miguel.

- 93,7 Km de peaje en sombra en la Isla de San Miguel. 45,9 Km de nueva construcción. 27,5 Km de rehabilitación y operación.
- 20,3 Km en operación.
- 30 años de concesión, desde 2006 a 2036.





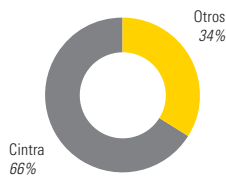
Autopista Eurolink M4-M6. (Kilcock-Kinnegad, Irlanda)

Irlanda

Autopista Eurolink M4-M6 (Kilcock-Kinnegad)

Localizada en un país con una economía muy dinámica pero con una red de carreteras en la que apenas hay autopistas.

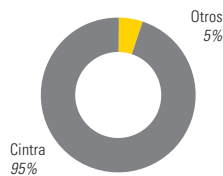
- 36 Km de autopista de peaje de nueva construcción entre Kinnegad y Kilcock.
- 30 años de concesión, de 2003 a 2033.
- 336,1 millones de euros de inversión.



Autopista M-3

La autopista de peaje de 50 Km de longitud discurre entre Clonee y el Norte de Kells, al Noroeste de Dublín.

- 50 Km de nueva construcción.
- 45 años de concesión, desde 2007 a 2052.
- 484,1 millones de euros de inversión.

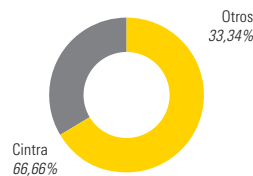


Grecia

Autopista Ionian Roads

Dos secciones de autopista de peaje independientes. Sección Pathe, 161,7 Km desde Atenas a Tesalónica. Sección Ionian Road: 159 Km desde Patras hasta Ioánnina.

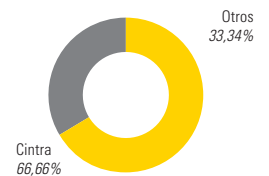
- 378,7 Km divididos en dos tramos independientes. 159 Km de nueva construcción. 161,7 Km ya construidos y en operación. 58 Km en construcción por el Estado.
- 30 años de concesión, de 2007 a 2037.
- 1.100,0 millones de euros de inversión

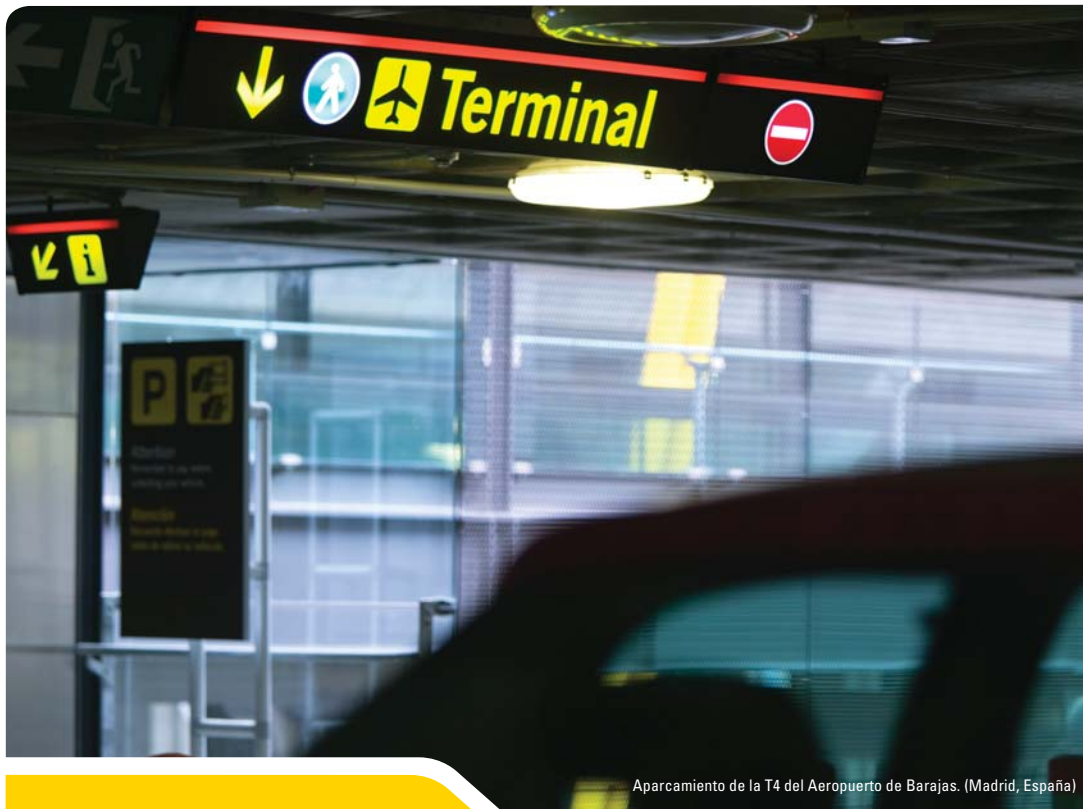


Autopista Central Greece

La autopista se divide en dos secciones. Central Greece, de 174 km de longitud, será construida íntegramente por el consorcio. La segunda, adyacente a la anterior, tiene una longitud de 57 km que serán construidos por el Gobierno y posteriormente transferidos a la concesionaria.

- 231 Km en dirección sur-noroeste por el centro del país. 174 Km de nueva construcción. 57 Km en construcción por el Estado.
- 30 años de concesión, de 2008 a 2038.
- 1.450,0 millones de euros de inversión.





Aparcamiento de la T4 del Aeropuerto de Barajas. (Madrid, España)

Aparcamientos

266.805

plazas de aparcamiento,
en todas las líneas
del negocio

137

ciudades en España,
Puerto Rico y Andorra

336

contratos de concesión

5,4%

de crecimiento
en número de plazas

143,6

millones de euros
de ingresos

8,4%

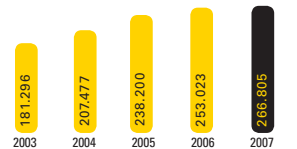
de crecimiento
de ingresos

3,4%

de crecimiento
de RBE

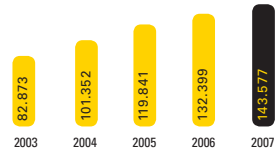
EVOLUCIÓN PLAZAS DE APARCAMIENTO

Crecimiento Anual Acumulado 8,77%

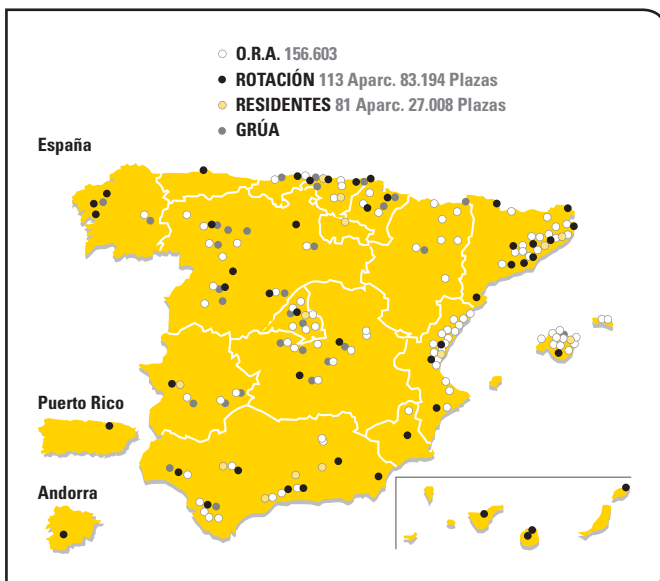


CIFRA DE NEGOCIO

Crecimiento Anual Acumulado 14,88%



- Actividad en todas las líneas del negocio: promoción y explotación de aparcamientos de rotación, regulación y gestión de estacionamientos en la vía pública (O.R.A.), y promoción y cesión de uso de estacionamientos para residentes, además del servicio de retirada de vehículos.
- Presencia en todo el territorio nacional, liderando el mercado español de promoción privada de aparcamientos.
- Oferta de soluciones integrales a los problemas de movilidad y estacionamiento de sus clientes, lo que permite maximizar la venta cruzada de diferentes productos.





Empleado de Swissport realizando trabajos de handling en un aeropuerto.

La actividad de Servicios ha incrementado sus ingresos el 7,4%, con mejoras en todas las actividades y una cartera* de 9.726 millones de euros. El RBE se ha incrementado el 14,6%, hasta 471,3 millones de euros.

* No se incluye Tube Lines.

Amey

Empresa británica dedicada al mantenimiento de infraestructuras (urbanas, carreteras y ferroviarias) y a la gestión integral de instalaciones y edificios (facility management). Adquirida por Ferrovial en mayo de 2003. En 2007 ha alcanzado unas ventas de 1.998 millones de euros y representa el 43,2% del total de la facturación de la división de Servicios. Es el accionista mayoritario de Tube Lines, concesionaria del mantenimiento y gestión del Metro de Londres con tres líneas: Jubilee, Northern y Piccadilly.

Más información:
www.amey.co.uk

Cespa

Filial de Ferrovial dedicada a la prestación de servicios urbanos y gestión de residuos. En la actualidad opera en España, Portugal y Andorra, y desde hace algunos meses está licitando en concursos en Reino Unido junto a Amey. Es líder en la actividad de jardinería, en la gestión de residuos industriales y se encuentra entre las tres primeras empresas del sector para las actividades de recogida y tratamiento de residuos sólidos urbanos (RSU) y limpieza viaria. En 2007 ha facturado 930 millones de euros, el 12,9% más que el ejercicio anterior.

Más información:
www.cespa.es

Swissport

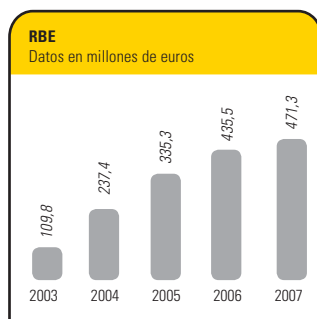
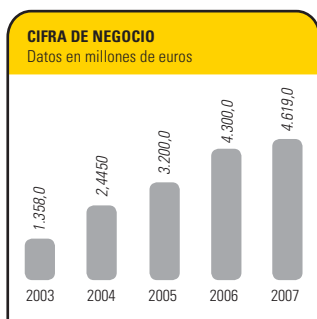
Swissport es el líder mundial en servicios de "handling" aeroportuario con unos ingresos en 2007 de 1.149 millones de euros, el 5,7% más que en 2006 (10% si excluimos el efecto tipo de cambio). En la actualidad, la compañía opera en 43 países y en más de 187 aeropuertos. Con una plantilla de 30.000 personas, presta servicio a más de 70 millones de pasajeros, 650 aerolíneas y gestionó más de 3,2 millones de toneladas de carga en 2007.

Más información:
www.swissport.com

Mantenimiento y Conservación

La división de mantenimiento y conservación de infraestructuras en España y Portugal facturó 546 millones de euros en 2007 a través de: **Ferrosfer**, líder en España en Mantenimiento Integral y facility management. Gestiona más de 2.700 edificios. **Grupisa**, líder del sector de la conservación integral de infraestructuras con actividad en el mercado de la producción e instalación de señales. **Euroлимп**, una de las principales empresas de gestión y limpieza de interiores.

Más información:
www.ferrosfer.es
www.grupisa.es



Los resultados consolidados de la división de Servicios de Ferrovial en 2007 reflejan crecimientos importantes en todas las magnitudes operativas. Las ventas han crecido más de un 7% alcanzando una facturación de 4.600 millones de euros. La cartera se ha incrementado un 12,7%, hasta los 9.726 millones de euros (no se incluye la actividad del Metro de Londres ni el negocio de handling), con crecimientos en todas las áreas de negocio.

El crecimiento de la facturación viene acompañado de una mejora importante del resultado de explotación (15%) lo cual confirma la estrategia de crecimiento con una mejora constante de la rentabilidad.

Teniendo en cuenta la facturación garantizada por contrato y aquella que está asegurada aunque no figura en la cartera (el contrato principal de Tube Lines o los vertederos), la división de Servicios tiene una facturación asegurada desde 2008 superior a 24.000 millones de euros.

Mantenimiento y conservación en el Reino Unido

La posición de Amey en el Reino Unido está consolidada en todas sus líneas de negocio. En conjunto, la facturación de Amey se sitúa en 1.998 millones y ya supone el 43% de la facturación de la división de Servicios.

Excluyendo Tube Lines, que es una concesión con su propia dinámica y perfil de ingresos, Amey ha incrementado un 10,2% las ventas y ha mejorado su rentabilidad un 30%. En estos resultados, aparte de la mejora operativa de los contratos, cabe destacar el éxito comercial de la compañía, que ha cerrado contratos de concesiones a largo plazo (PFI) por un valor superior a los 500 millones de euros en sectores como la educación, el alumbrado público o las infraestructuras de transporte.

Tube Lines, el proyecto de gestión de las líneas del Metro de Londres, ha cerrado un ejercicio muy satisfactorio, superando todos los ratios de calidad de servicio que se habían asignado al inicio del proyecto.

Mantenimiento y conservación en España

El área de Mantenimiento y Conservación de Infraestructuras en España (MCI) ha crecido el 18,9% en ingresos y es una de las líderes del mercado español y portugués en los servicios de conservación de infraestructuras y facility management. Los márgenes han evolucionado positivamente con un crecimiento del 13,6% en el resultado bruto de explotación.

Servicios urbanos y residuos

En cuanto a los servicios urbanos, Cespa ha llegado casi a los 1.000 millones de euros de facturación, con un crecimiento del 12,9% respecto al año anterior. El resultado de explotación ha crecido un 17,9% como consecuencia en primer lugar, del aumento de las ventas y de la mejora de márgenes en todas las actividades y, en segundo lugar, del aumento progresivo del peso del tratamiento de residuos en el mix de negocios. Las actividades de tratamiento tienen un mayor valor añadido y, por tanto, un ma-

yor margen. Desde la adquisición de Cespa por parte de Ferrovial, en 2003, se ha incrementado el margen neto de explotación desde el 8,9% hasta el 10,3%.

Cespa ha comenzado a colaborar con Amey como socio tecnológico para entrar en el mercado británico de tratamiento de residuos, con un potencial de éxito muy elevado. Ambas compañías han superado hasta la fecha todos los cortes en los procesos de licitación de PFI de tratamiento a los que se han presentado.

Handling

Swissport ha acometido durante 2007 los cambios organizativos necesarios para integrarse en Ferrovial Servicios. La compañía se ha focalizado en la rentabilidad y ha puesto en marcha un proyecto de control de costes y de mejora de los contratos en los aeropuertos que tenían unos márgenes más bajos. De esta forma, excluyendo el impacto del tipo de cambio, el resultado neto de explotación se ha incrementado el 15% y los ingresos, pese a la reducción de costes, se han incrementado el 10% lo que demuestra el gran potencial del sector.



Empleados de Amey realizando trabajos de mantenimiento de la red ferroviaria de Reino Unido.

Amey

Amey ha incrementado sus ingresos el 3,4%, hasta los 1.998 millones de euros, con un RBE de 212,3 millones de euros.

322

kilómetros de vías de ferrocarril mantenidas

600.000

luminarias mantenidas

101

estaciones de metro gestionadas

255

trenes mantenidos

608.000

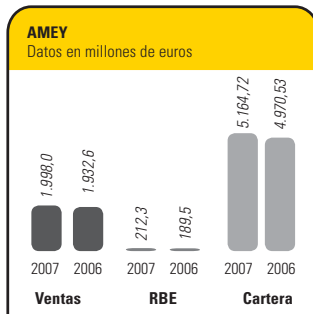
metros cuadrados de instalaciones escolares gestionadas

1.038.609

comidas servidas

1.400.000

metros cuadrados de oficinas gestionadas



Ha incrementado la cartera en 192,1 millones de euros. Entre las adjudicaciones más importantes destacan:

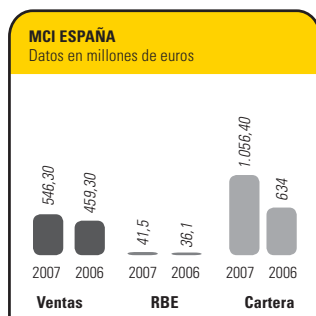
- Infraestructuras viarias: cierre de 2 PFI's, alumbrado público de Norfolk (155 M€) y NI DBFO-2, carreteras de Irlanda del Norte (140M€) y extensión del contrato de Bedfordshire (35M€).
- Ferrocarril: seleccionada por Network Rail, gestor de infraestructuras de Ferrocarril del Reino Unido, como uno de sus cuatro proveedores para la renovación de vías(125M€).
- Escuelas: cierre de 2 PFI's Clackmannanshire (121M€), Scottish Borders (108M€) y Dumfries & Galloway (cerrado en enero 2008).
- La cartera de Gobierno Local ha aumentado en 159 millones a través de la adquisición del 80% de Hereford Jarvis Services en julio (contrato de Herefordshire).
- La actividad de consultoría, reforzada con la compra de Owen Williams en 2006, ha seguido creciendo, completando la oferta de servicio integral.
- Amey ha revolucionado la gestión de los comedores escolares con la introducción del primer escáner lector de la palma de la mano que permite gestionar el pago de las comidas de escuela al instante sin necesidad de utilizar ni tarjetas ni dinero.



Trabajos de mantenimiento y limpieza en el Museo Guggenheim de Bilbao. (Vizcaya, España)

MCI España

La actividad de servicios de Mantenimiento y Conservación de Infraestructuras en España ha crecido el 18,9% en ventas, hasta los 546,3 millones de euros, obteniendo un RBE de 41,5 millones de euros.



- La cartera se ha incrementado en 422 millones de euros por la ampliación del contrato de Madrid-Calle 30 (187,3 millones), que es uno de los proyectos más ambiciosos y emblemáticos de Europa, y la adjudicación del corredor Calatayud-Alfajarín (159 millones) por parte del Ministerio de Fomento.
- Se ha adjudicado las limpiezas de las aeronaves de Barajas, Alicante, Lanzarote y Almería (9,9 millones).
- Cabe destacar la adjudicación de los contratos de limpiezas del Hospital Universitario de La Paz (22,8 millones), el mantenimiento de las escuelas de Talavera y Alto Molinos (16 millones), además del Hospital Reina Sofía de Córdoba (9,2 millones).
- En 2008, MCI tiene previsto reforzar los servicios de mantenimiento industrial y de mantenimiento de infraestructuras de transporte.

7.840

kilómetros de carreteras mantenidas

49.000

señales urbanas y de aeropuertos

14.000

metros cuadrados de carteles

2.700

edificios con mantenimiento integral

110

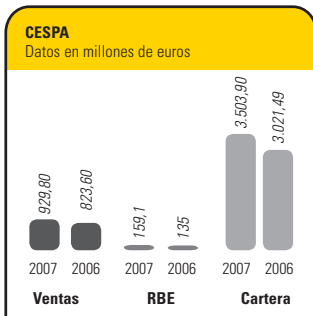
estaciones de metro y tren mantenidas



Sede central de la dirección regional de zona 1 y base central de servicios de recogida de residuos de Barcelona. (Barcelona, España)

Cespa

Cespa ha incrementado sus ingresos el 12,9%, hasta los 929,8 millones de euros, con un RBE de 159,1 millones de euros.



La cartera se ha incrementado en 484 millones de euros. Entre otros hechos cabe destacar:

- La incorporación de los 291 millones de la cartera de la empresa mixta Gestión Medioambiental de Toledo (Gesmat) adquirida por Cespa a finales de 2006. Gesmat es una compañía dedicada a la limpieza viaria, recogida, tratamiento, valorización y eliminación controlada de residuos sólidos urbanos (RSU) en la provincia de Toledo. Anualmente gestiona 197 mil toneladas en sus instalaciones.
- Recogida urbana tradicional, limpieza viaria y limpieza de playas de Jàvea (38 millones).
- Prórroga del contrato de tratamiento de residuos de Planalto Beireao en Portugal (59 millones).
- Ampliación y prórroga de la recogida de residuos sólidos urbanos, Limpieza Viaria y Tratamiento de los Residuos Consorcio de Almazora-Levante en Almería (159 millones). La duración del contrato es de 20 años.
- La prórroga del contrato de limpieza viaria, recogida urbana tradicional (RUT), puntos limpios (PL) y recogida selectiva de la ciudad de Barcelona (81 millones).

Periodo medio de los contratos

10 años

29,9

millones de metros cuadrados de zonas verdes mantenidas

818

municipios a los que presta servicios urbanos

6,2

millones de habitantes a los que se les da servicio de recogida de basuras

5,3

millones de habitantes a los que se les da servicio de limpieza viaria



Empleado de Swissport realizando trabajos de handling en un aeropuerto.

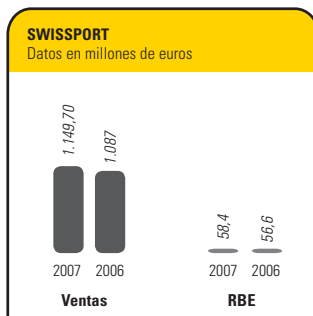
Swissport

Swissport ha incrementado el 5,7% sus ingresos hasta los 1.149,7 millones de euros, con un RBE de 58,4 millones de euros.

187
aeropuertos
en los que
tiene actividad

43
países en los
que está presente

650
aerolíneas a las
que se presta servicio



- Destacan el inicio de sus actividades en España y Bulgaria (Sofía), los nuevos contratos obtenidos en Reino Unido y la integración de las operaciones de Japón (Nagoya) y Corea.
- A finales de 2007 ha conseguido el contrato para la prestación de servicios de handling en tierra de la aerolínea South African Airways (SAA) en los aeropuertos de O.R Tambo, Ciudad del Cabo, Durban, Port Elizabeth y East London International de Sudáfrica.
- La actividad de carga ha generado ingresos por un importe de 450 millones de francos suizos, un crecimiento de dos dígitos sobre la cifra de 2006. Swissport presta servicios de carga en 80 aeropuertos.
- Swissport International está ultimando la construcción de su nueva terminal de carga en el Aeropuerto de Ben-Gurion de Tel Aviv (Israel), que se inaugurará en el segundo trimestre de 2008.
- Ha obtenido el Premio "Global Aviation Ground Services Company 2007" por la calidad en el servicio.





Edificio de Caixa Fórum (Madrid, España).

La actividad de construcción ha incrementado sus ingresos el 1,1% y el 1,3% del resultado de explotación, con una cartera récord de 9.130 millones de euros, que representa 21 meses de facturación. La actividad internacional ya supone el 31% del negocio de Construcción.

Ferrovial Agromán

Es la sociedad cabecera de la división de Construcción de Ferrovial, que desarrolla su actividad en todos los ámbitos de la construcción tanto de obra civil, edificación y obra industrial. En el ámbito de la obra civil diseña y construye carreteras, ferrocarriles, obras hidráulicas, obras marítimas, infraestructuras, obras hidroeléctricas y obras industriales. En 2007, la facturación ascendió a 5.202,1 millones de euros, con una cartera de 9.130 millones de euros.

Más información:
www.ferrovial.com

Cadagua

Empresa de ingeniería y construcción de plantas de tratamiento de agua y residuos, líder en el mercado español y con reconocido prestigio internacional en instalaciones desaladoras de agua de mar. La compañía tuvo en 2007 una facturación de 130,4 millones de euros y una cartera de 693,8 millones de euros.

Más información:
www.cadagua.es

Budimex

Principal constructora polaca por volumen de negocio y capitalización bursátil, filial de Ferrovial desde el año 2000. La compañía tiene actividad en todo tipo de obra civil, edificación e industrial. En el año 2007, ha incrementado el 5,7% su facturación (833,7 millones de euros) con una cartera de 915 millones de euros.

Más información:
www.budimex.com.pl

Webber

Es uno de los tres principales grupos constructores del Estado de Texas (Estados Unidos), especializado en la construcción de infraestructura de obra civil y líder en la producción y distribución de áridos reciclados. Adquirida por Ferrovial en 2005, pese al impacto negativo del tipo de cambio, con unas ventas de 311,5 millones y una cartera de 566 millones de euros.

Más información:
www.webber.com

5.202

Cifra de negocio
en millones de
euros

15.335

Número
de empleados

1.400

Obras en
ejecución

10%

Incremento
de la obra
adjudicada

21

Meses
de cartera
sobre INCN

Ferrovial realiza la actividad de construcción en todos los ámbitos de la obra civil y la edificación. En obra civil, Ferrovial diseña y construye carreteras, ferrocarriles, obras hidráulicas, obras marítimas, infraestructuras, obras hidroeléctricas y obras industriales. La división tiene también una importante experiencia en edificación no residencial y de viviendas.

2007 ha sido, en su conjunto, un año positivo para la división de construcción, con un crecimiento consolidado del 1,1% en facturación y del 1,3% en el Resultado de Explotación (EBIT) pese a las dificultades del sector en España, como la caída del mercado residencial, con un crecimiento del 3,5%, claramente inferior al 6,4% registrado el año anterior. Esta actividad supone para Ferrovial Agromán un 3% del EBIT.

Cabe destacar el buen comportamiento de la licitación pública que se ha mantenido en un volumen de licitación muy similar a la cifra récord de 47.200 millones de euros alcanzada en 2006. La intensa actuación licitadora de la Administración Central ha compensado las caídas de licitación de las Comunidades Autónomas y de la Administración Local.

El Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte (PEIT) 2005-2020, con una inversión prevista de 248.892 millones de euros, continúa siendo la base del crecimiento en el sector de las infraestructuras.

En el área de Medio Ambiente destaca el Programa Agua dotado con 3.900 millones de euros para inversiones en el Arco Mediterráneo. Adicionalmente el desarrollo del Plan Nacional de Saneamiento y Depuración ("PNSD") 2006-2015 cuenta con una dotación aproximada de 19.000 millones de euros.

La división de construcción industrial lleva a cabo la actividad en los sectores de tratamiento de aguas y medio ambiente con vocación de crecimiento en los sectores de energía y gas-petróleo. La facturación proforma de Ferrovial Agromán en 2007 en el área industrial se sitúa en torno a los 150 millones de euros.

La apuesta de Ferrovial Agromán por el mercado internacional es cada vez mayor, como reflejan los importantes incrementos conseguidos en cartera en esta área de negocio a lo largo del año 2007, que representan un crecimiento de la misma en un 45% sobre 2006, y un total del 40% del total

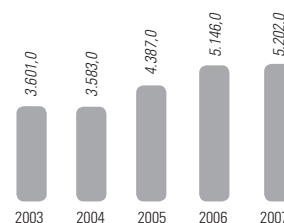
de la cartera de la División de Construcción. En 2007 la facturación ascendió a 1.637 millones de euros, con una cartera de 3.542 millones de euros, incluyendo la actividad en Reino Unido. El 36,2% de los ingresos de Construcción ya procedentes del exterior.

Durante el ejercicio, Ferrovial Agromán ha licitado con Cintra en proyectos internacionales en Estados Unidos, el Reino Unido, Portugal, Irlanda, Italia y Polonia. Debido a la gran inercia y a la maduración lenta de las obras en el mercado internacional, los efectos positivos de la diversificación serán aún mayores a finales de 2008 y de modo especial a partir de 2009, donde se prevé un importante crecimiento de las cifras en este mercado.

En el mercado británico, Ferrovial está participando en el diseño de la nueva Heathrow East Terminal y ha sido preseleccionada para participar en su construcción. Además, ha superado satisfactoriamente la valoración de la Highways Agency (CAT3) para la realización del plan de autopistas del Reino Unido. Todo ello ha motivado la creación de una nueva división dedicada a atender el mercado del Reino Unido.

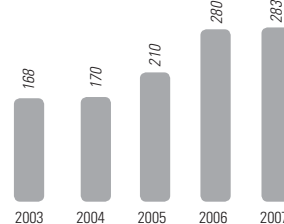
CIFRA DE NEGOCIO

Datos en millones de euros



RESULTADO DE EXPLOTACIÓN

Datos en millones de euros





Polonia

El mercado de Polonia es el mayor mercado de construcción en Europa del Este y a la vez el que presenta crecimientos actuales y futuros más atractivos. Los principales estimadores del sector muestran previsiones de crecimiento reales en 2007 de en torno al 15%, siendo las previsiones para 2008 de un crecimiento similar, y muy por encima del 5-6% de crecimiento del PIB previstos para los años 2007-2008:

- El mercado de edificación en Polonia consolida su tendencia positiva de los últimos años, destacando los proyectos
- visados de obra nueva que se prevé que superen en 2007 las 240.000 viviendas, lo que supone un crecimiento sobre el año anterior superior al 50%. Adicionalmente, la celebración de la Eurocopa de Fútbol en 2012 tendrá un impacto relevante en la edificación no residencial.
- El mercado de obra civil será el principal motor en Polonia con crecimientos a medio plazo en dobles dígitos impulsado por la disponibilidad de fondos estructurales y de cohesión, de los que Polonia es el primer beneficiario en 2007-13 (recibirá cerca del 20% del total, aproximadamente 67.000 millones de

euros). La necesidad de dotar al país de infraestructuras de transporte para el hito de la Eurocopa 2012, impulsará inversiones en el periodo 2008-2012, como por ejemplo los 65.000 millones de euros previstos para la construcción y mantenimiento de carreteras, que se distribuirán a partes iguales entre carreteras nacionales y locales.

Estados Unidos

Estados Unidos es otro de los principales mercados internacionales para Ferrovial. La inversión en infraestructuras de transporte se financia en gran parte a través de los fondos federales del programa

nacional SAFETEA 2004-2009, con un presupuesto mínimo de 286.000 millones de dólares (unos 200.000 millones de euros). El SAFETEA 2004-2009 supuso un incremento del 38% sobre su predecesor (TEA-21), siendo previsibles nuevos aumentos a futuro. En este sentido, en enero de 2008 el Congreso de Estados Unidos ha recibido las primeras conclusiones del Comité de Expertos encargado de analizar las necesidades futuras de infraestructuras del país, que recomiendan un importante incremento de la inversión, si bien sus fuentes de financiación aún no han sido acordadas aunque destacan entre ellas el fomento del uso de proyectos de colaboración público-privada.



Viaducto de Montabliz (Cantabria, España).

Ferrovial Agromán junto a CINTRA está muy focalizada a los grandes proyectos concesionales a lo largo de todo el país, además de contar con una posición de liderazgo en el Estado de Texas (el segundo mayor mercado de construcción del país y el segundo receptor de Fondos SAFETEA) a través de Webber, especializada en obra civil y producción de áridos reciclados en el Estado.

En este sentido, Cintra, filial del Grupo Ferrovial, es Socio estratégico hasta 2055 para el diseño y planificación del Trans Texas Corridor, el mayor plan de infraestructuras del país desde los años Cincuenta del siglo pasado.

Reino Unido

Ferrovial Agromán ha creado en 2007 una nueva dirección en el Reino Unido para atender directamente el mercado británico. La fuerte orientación del Grupo Ferrovial al mercado de Reino Unido con las adquisiciones en los últimos años de Amey y especialmente de BAA, hace que tenga sentido una dedicación especial de la división de Construcción a estos clientes así como a otras oportunidades que se presenten en el citado mercado, uno de los mayores de Europa.

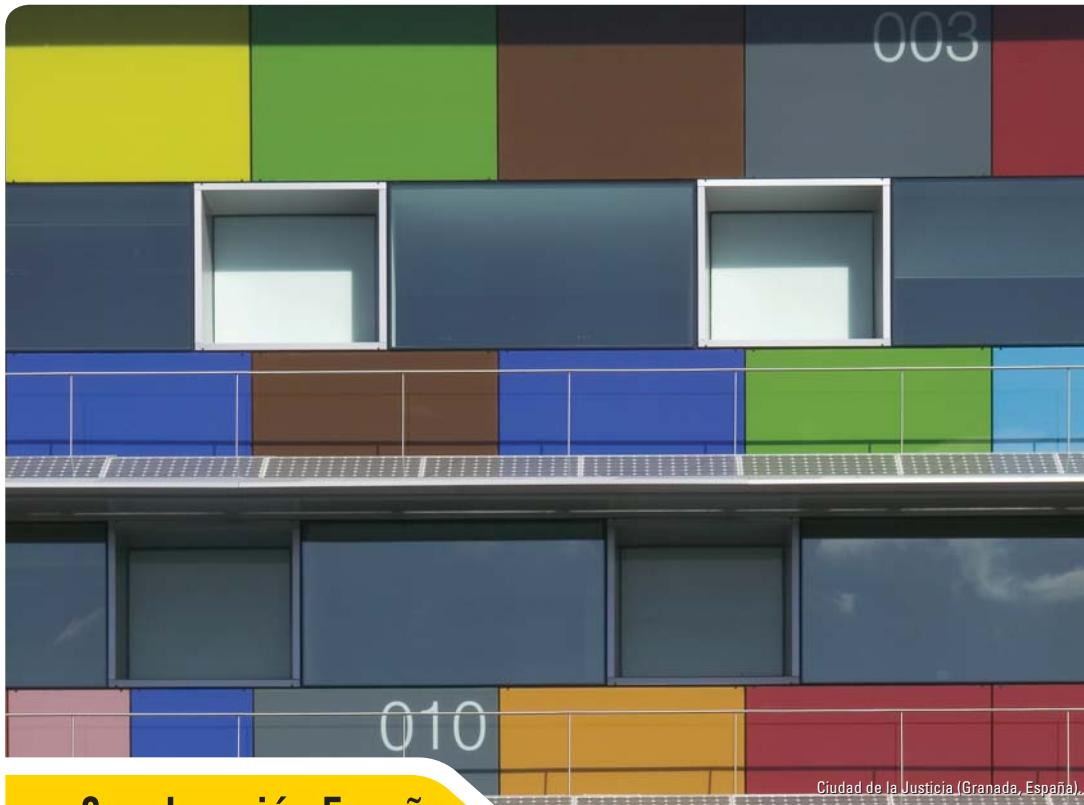
Ante este reto, se creó a principios del año 2007 la Dirección de Construcción en Reino Unido, que

ha conformado durante el año un amplio equipo capaz de atender estas necesidades, contando ya con más de 70 personas. Como principales hechos cabe destacar:

- Incremento en la colaboración entre BAA y Ferrovial Agromán, materializado en que Ferrovial Agromán ya es uno de los grupos elegidos para pujar por las grandes obras previstas en los próximos 10 años en los aeropuertos británicos; la negociación de un acuerdo marco para licitar obras; y la participación de un equipo de personas de Ferrovial Agromán junto a BAA en el desarrollo del diseño y la solución técnica de algunas

obras. Ferrovial ha participado en el equipo que ha realizado el diseño para la nueva Heathrow East Terminal. Ferrovial ha sido preseleccionada para participar en la construcción de dicha terminal.

- Obtención del CAT 3 de la "Highways Agency" para la realización del plan de autopistas del Reino Unido. Ferrovial es la empresa número 12 de las 34 empresas evaluadas del sector de la construcción que supera esta evaluación.



Construcción España

Ferrovial-Agromán ha incrementado sus ingresos el 1%, hasta los 3.449 millones de euros, con un Resultado de Explotación de 229 millones de euros.

Más de
14.000
kilómetros construidos
de carreteras

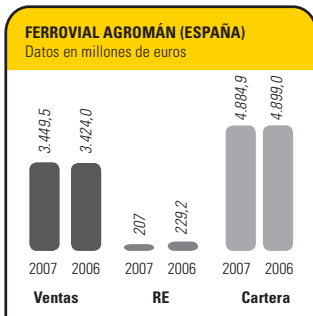
Más de
400
kilómetros construidos
de túneles

Más de
3.500
kilómetros construidos
de vías de ferrocarril

Más de
3.500
kilómetros construidos
de gaseoductos y oleoductos

Más de
145
presas construidas

35
aeropuertos construidos



- Adjudicación de uno de los corredores del Plan de Autopistas de primera generación en España, de la nueva ronda de circunvalación oeste de Málaga (Tramo autopista AP-7 – conexión con la carretera MA-417), la construcción de plataforma de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa (Tramo Mollet del Vallés – Montornés del Vallés), el tramo La Rinconada (A-4) – Alcalá de Guadaíra (A-92) de la autovía SE-40, o la construcción de un aparthotel de 5 estrellas en el término municipal de Corralejo (Fuerteventura).
- Finalización de la construcción del tramo Molledo-Pesquera de la A-67, en la que destaca el viaducto de Montabliz, el más alto de España y sexto de Europa, con 145 metros de altura y 721 metros de longitud, y que cuenta con una solución técnica que respeta el Medio Ambiente.
- Numerosas inauguraciones, destacando el By-pass sur túnel norte de la M-30 (Madrid), la prolongación de la línea 1 de Metro de Madrid en el ensanche de Vallecas, el tramo Sagunto-Almenara autovía del Mediterráneo A-7, la reforma y ampliación del Hospital Miguel Servet de Zaragoza y el edificio de Caixa Fórum en Madrid.
- El proyecto Petit Palau y la terminal T-4 del aeropuerto de Madrid Barajas, ambos construidos por Ferrovial Agromán, han sido galardonados con dos de los cinco premios ULI Awards for Excellence europeos que otorga anualmente el Urban Land Institute.



IDAM de Valdelentisco (Murcia, España).

Cadagua

Cadagua ha obtenido unos beneficios de explotación de 11,9 millones de euros y ha incrementado su cartera hasta los 698 millones de euros.

76
plantas
potabilizadoras

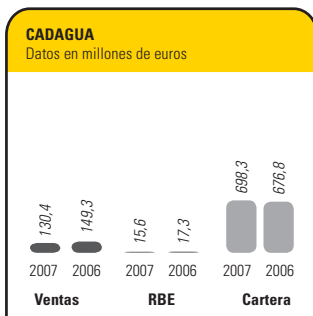
4.041.678
metros cúbicos de agua
potabilizada al día

96
plantas depuradoras

5.545.526
metros cúbicos de
agua depurada al día

27
plantas desaladoras

983.705
metros cúbicos de
agua desalada al día



- Entrada en nuevos mercados: Adjudicación del primer proyecto de la división de agua en los últimos años en Portugal (Seixal) e inicio de la tramitación de la apertura de una sucursal en Dubai que permita acometer los grandes proyectos que en materia de desalación se llevan a cabo en Oriente Medio.
- Importantes adjudicaciones en el periodo, siendo las más importantes: la ejecución de las obras correspondientes a la mejora del tratamiento de agua por osmosis inversa a la ETAP de Sant Joan Despí y la estación de tratamiento de aguas residuales de Seixal (Portugal).



Relación de desaladoras de Cadagua con su capacidad de producción diaria en metros cúbicos:

1. Melilla 20.000 m ³ /d	10. Dhekelia Cyprus 40.000 m ³ /d
2. San Nicolás de Tolentino 5.000 m ³ /d	11. Jerba Tunisia 15.000 m ³ /d
3. Galdar 3.500 m ³ /d	12. Zarzis Tunisia 15.000 m ³ /d
4. Agragua 15.000 m ³ /d	13. Campo de Cartagena 140.000 m ³ /d
5. Formentera 4.000 m ³ /d	14. Lanzarote II 7.500 m ³ /d
6. Alicante 50.000 m ³ /d	15. Rincón de León (Teclary Treatment) UF+RO 25.000 m ³ /d
7. Ceuta 23.286 m ³ /d	16. Aguilas 166.000 m ³ /d
8. Santa Cruz de Tenerife 20.700 m ³ /d	17. Ibiza 380 m ³ /d
9. Madinat Yanbu Saudi Arabia 50.400 m ³ /d	

Incremento de la obra presentada

15%

Incremento de la obra adjudicada

22%

Cartera

27

meses



Construcción internacional

Ferrovial ha incrementado un 6,5% sus ventas fuera de España, hasta los 492 millones de euros, con un incremento de la cartera del 63,7% superando los 2.000 millones de euros.

VENTAS

Datos en porcentaje

Internacional
31%



España
69%

CARTERA

Datos en porcentaje

Internacional
39%

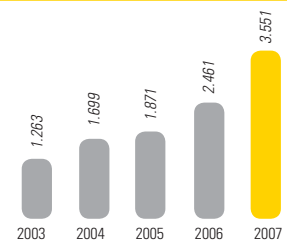


España
61%

- Entre las principales adjudicaciones destacan el diseño y construcción de la autopista Grecia Central (E65), los tramos 5 y 6 de la autopista SH-130 en Texas, la autopista M3 Clonee en Irlanda o la autopista PR-22 entre Arecibo y Barceloneta en Puerto Rico. El progreso de las obras de construcción de la M3 es del 37,83% a diciembre de 2007.
- Consolidación de la presencia en Grecia junto con Cintra de los proyectos de autopistas de Ionian Greece y Central Greece.
- Finalización de la mayor autopista fronteriza entre Irlanda del Norte y la República de Irlanda.
- Participación en el diseño para la nueva Terminal Este del aeropuerto de Heathrow. Ferrovial ha sido preseleccionada para participar en la construcción de dicha terminal.
- Valoración satisfactoria de la Highways Agency (CAT3) para la participación de Ferrovial Agromán en la realización del plan de autopistas del Reino Unido.

EVOLUCIÓN DE LA CARTERA EXTERIOR

Datos en millones de euros





Autopista M3 (Clonae, Irlanda)

Budimex

Budimex ha incrementado sus ingresos el 5,7%, hasta los 833,7 millones de euros, y ha entrado en resultados positivos, con unos beneficios de explotación de 9,5 millones de euros.

- En enero de 2007 Autostrada Poludnie, sociedad participada por Budimex, Ferrovial Agroman y Cintra, fue precalificada para el concurso de 2 concesiones de autopistas en Polonia, destinados a la ejecución de sendos tramos de las Autopistas A-1 y A-2.
- Firma del mayor contrato de Budimex en los últimos tiempos, la construcción del tramo de 26,7 km de la S-3 entre Szczecin-Gorzow, la variante de Augustow, el enlace Murckowska, la reconstrucción del tramo Cracovia-Katow de la A-4 y la obra industrial de la central eléctrica Belchatów, así como diversos trabajos de construcción de menor tamaño en Alemania.
- Durante 2007 se licitó por un consorcio liderado por Budimex la construcción de un tramo de 10,37 km de la autovía S-8 de Varsovia por un total de 590 millones de euros, que finalmente ha sido adjudicado al consorcio en enero de 2008.

Webber

Webber ha obtenido un resultado de explotación positivo de 15,3 millones de euros y ha incrementado su cartera hasta los 566 millones de euros.

- El mayor cliente de Webber es el TxDOT (Texas Department of Transport), el mayor inversor de infraestructuras del Estado con adjudicaciones anuales en torno a 4.000 millones de dólares y que cuenta con autorización para promover nuevas alternativas de financiación de infraestructuras, como los peajes mixtos o puros con operadores públicos o privados, así como la posibilidad de emitir bonos.
- Iniciará en 2008 la construcción de la autopista SH-130.
- Se han producido adjudicaciones relevantes como la reconstrucción de un tramo de la autopista Tarrant IH30, el desdoblamiento de la carretera Brazoria SH332, la construcción de un tramo de la carretera IH-10 o el desdoblamiento de la IH35, todos ellos en el estado de Texas.
- Ha comenzado la producción de aglomerado en caliente en SCC y ha participado junto a Ferrovial Agroman en la presentación de la primera oferta conjunta para un proyecto concesional.





Información Económica. Cuentas Anuales

.....

Informe de gestión	48
--------------------	----

Evolución de los negocios	64
---------------------------	----

Información bursátil	65
----------------------	----

Informe de la Comisión de Auditoría	68
--	----

Cuentas Anuales Consolidadas	73
---------------------------------	----

Notas a la Cuentas Anuales Consolidadas	76
--	----

Informe de Auditoría	162
----------------------	-----

Grupo Ferrovial S.A. y sociedades dependientes

Informe de Gestión 2007

I. Evolución de los negocios en el ejercicio 2007

1. Principales magnitudes

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

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

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

Toda la información se expresa en millones de euros.

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

* Excluida la deuda de Proyectos infraestructuras

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

2. Análisis de resultados

2.1 Cuenta de Pérdidas y Ganancias

Nota: Debido a la venta de Ferrovial Inmobiliaria el pasado 28 de diciembre de 2006 y de acuerdo a las Normas Internacionales de Contabilidad, esta actividad pasa a ser considerada como "Operación discontinuada". En consecuencia, las cuentas anuales consolidadas de Ferrovial correspondientes a 2006 integran esta Unidad de negocio considerando solo su aportación al Beneficio Neto. El resto de cifras de la cuenta de resultados solo consideran las operaciones en Polonia.

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

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

2.2. Importe Neto de la Cifra de Negocio - Ventas

Las ventas crecen un 18,4%.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3. Gastos de Personal

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

2.4. Resultado Bruto de Explotación (RBE)

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

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

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

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

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

El desglose por áreas de negocio es el siguiente:

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

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

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

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

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

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

La distribución del RBE por zonas geográficas es la siguiente:

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

2.5. Amortizaciones

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

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

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

2.6. Resultado de Explotación

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

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

El desglose por áreas de negocio es el siguiente:

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

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

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

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

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

2.7. Resultado Financiero

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

El incremento del Resultado financiero se debe a:

a) Proyectos de Infraestructuras

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

2. Concesiones de autopistas:

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

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

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

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

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

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

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

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

b) Resto del Grupo:

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

También incluye una provisión de 69,5 millones de euros, con relación a los instrumentos financieros "equity swaps" contratados para la cobertura de los planes de opciones sobre acciones concedidos a empleados. Dicha provisión se origina al ser inferior la cotización a 31 de diciembre de 2007 (48,12

que el precio al que fueron contratados dichos instrumentos financieros. Del total de la provisión, 66,8 millones de euros se imputan en la matriz y el resto a Autopistas y aparcamientos. Los planes de opciones sobre acciones concedidos suponen 6,9 millones de títulos de Ferrovial a un precio medio de 66,13 y 1,3 millones de acciones de Cintra a un precio medio de 11,33.

2.8. Resultados por puesta en equivalencia

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

2.9. Otras pérdidas y ganancias

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

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

Impacto en Ferrovial

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

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

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

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

2.10. Impuestos

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

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

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

2.11. Resultado neto de operaciones discontinuadas

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

2.12. Socios externos

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

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

2.13. Resultado Neto

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

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

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

3. Análisis por áreas de negocio

Construcción

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

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

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

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

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

Detalle de la cifra de Ventas

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

a) Cartera:

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

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

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

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

b) Budimex:

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

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

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

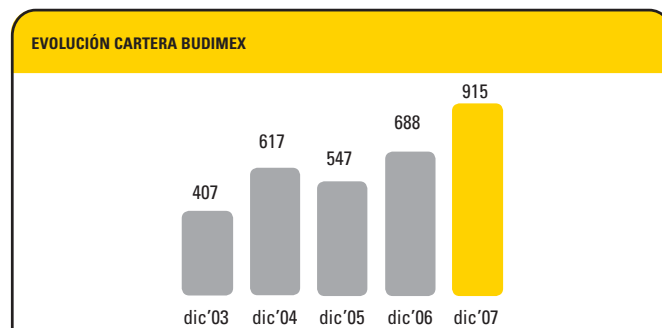
El Resultado bruto de explotación (-9,0%) está muy afectado por **el cambio del método de cálculo**, y por las importantes provisiones dotadas en 2006. Aplicando el mismo criterio a ambos años la evolución es: +75,1%.

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

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

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

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



c) Webber:

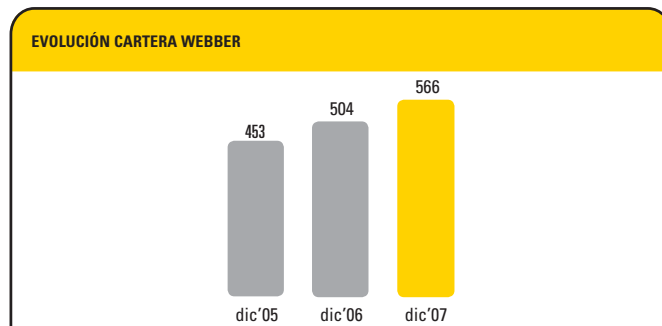
	dic-07	dic-06	Var (%)
Ventas	311,5	322,0	-3,3
Resultado Bruto de Explotación	29,2	30,6	-4,7
Margen bruto	9,4%	9,5%	
Resultado explotación	15,3	17,1	-10,6
Margen explotación	4,9%	5,3%	
BAI	16,0	17,5	-8,7
Margen BAI	5,1%	5,4%	
Cartera	566	504	12,2

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

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

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

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



d) Construcción Ex-Budimex y Webber:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Aeropuertos

a) BAA

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

Cuenta de resultados

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

Los resultados incluyen:

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

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

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

Estacionalidad de Ventas y Margen explotación

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

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

Evolución del Tráfico

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

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

Venta de la participación en el aeropuerto de Budapest

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

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

Venta de la participación en aeropuertos australianos

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

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

Evolución de la Deuda

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

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

La variación en libras es la siguiente:

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

Evolución de la deuda de adquisición

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

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

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

Deuda Ferrovia Infraestructuras S.A.

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

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

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

También existen obligaciones de cancelación anticipada:

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

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

Flujo de caja

	Mn Euros	0n Libras
RBE	1.543	1.060
Pago de impuestos	-10	-7
F. Maniobra	14	-11
Flujo operaciones	1.546	1.042
Flujo inversión	-1.582	-1.066
Flujo desinversión	2.318	1.562
Flujo inversión	736	496
FLUJO DE LA ACTIVIDAD	2.282	1.538
Tipo de cambio	1.625	
Otros efectos en reservas	-578	-389
Flujo intereses	-1.223	-824
Variación tesorería neta	-2.107	-325
FLUJO DE FINANCIACIÓN	-2.282	-1.538
PNT Dic.06	-19.914	-13.420
PNT Dic.07	-17.808	-13.097

Impacto en Ferrovial

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

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

La consolidación de las cuentas de ADI incluye además:

- -54,7 millones de euros, motivados por la amortización surgida en el proceso de asignación de la diferencia entre el precio pagado y el valor teórico contable de la compañía (PPA), al haber asignado parte de dicha diferencia a activos amortizables.

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

b) Otros aeropuertos

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

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

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

Venta de la participación en el aeropuerto de Sidney

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

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

Autopistas y aparcamientos

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

a) Autopistas

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

(Millones de euros)

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

(Millones de euros)

RBE	dic-07	dic-06	Var. (%)
407 ETR	276,4	249,2	10,9%
Chicago Skyway	30,7	35,8	-14,2%
Indiana Toll Road (1)	40,5	21,5	88,0%
Ausol	59,1	50,3	17,6%
Autema	34,5	31,0	11,1%
Radial 4	14,2	8,3	72,0%
Ocaña-La Roda	8,7	3,3	n.s.
M-45	11,7	11,3	3,2%
Autopistas Chilenas	114,4	86,3	32,6%
N4-N6	16,8	9,9	69,1%
Euroscut Algarve	31,3	29,2	7,4%
Euroscut Norte Litoral	28,5	22,6	26,5%

Margen RBE/Ventas	dic-07	dic-06	Var. (%)
407 ETR	78,1%	78,3%	-0,2%
Chicago Skyway	78,3%	79,9%	-1,6%
Indiana Toll Road (1)	73,8%	72,1%	1,6%
Ausol	89,5%	81,7%	7,9%
Autema	78,6%	77,1%	1,5%
Radial 4	56,8%	43,9%	12,9%
Ocaña-La Roda	48,3%	50,0%	-1,7%
M-45	93,6%	95,0%	-1,4%
Autopistas Chilenas	68,3%	66,7%	1,6%
N4-N6	71,5%	63,9%	7,6%
Euroscut Algarve	88,7%	86,6%	2,0%
Euroscut Norte Litoral	81,0%	72,9%	8,1%

(1). Consolidado desde 1 de julio de 2006

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

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

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

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

Ocaña-La Roda: Apertura en julio de 2006.

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

Autopista del Bosque: Adquisición en octubre de 2006.

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

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

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

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

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

3. Positiva evolución del tráfico.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Aumento de tarifas.

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

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

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

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

euros pagados por la Generalitat.

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

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

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

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

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

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

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

b) Aparcamientos:

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

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

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

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

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

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

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

Servicios

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

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

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

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

a) Amey:

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

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

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

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

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

Detalle Amey por actividades

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

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

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

El resto de actividades de Amey presenta un incremento de ventas

del 10,2% y una **mejora del Resultado bruto de explotación del +15,9%**.

El aumento de facturación viene impulsado por el mayor nivel de actividad y la incorporación de nuevos contratos de AIS (infraestructuras) que compensa la menor actividad de ABS (facility management). En dicha actividad, se ha realizado un proceso de selección de cartera, cancelando o no renovando contratos, que aportando volumen de ventas, generaban pérdidas o tenían una baja rentabilidad. Esta política ha supuesto una menor facturación estimada de 31 millones de euros (1,6% de las ventas totales de Amey en el periodo).

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

b) Swissport

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

c) Servicios Ex Amey y Swissport

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

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

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

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

d) Evolución de la cartera

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

2004	2005	2006	2007
2.150	2.950	3.655	4.560

4. Balance Consolidado a 31-12-07 y otras Magnitudes Financieras

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

4.1 Posición neta de tesorería a 31-12-07

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

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

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

Detalle de la Posición Neta de Tesorería:

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

Evolución posición de tesorería/ (deuda):

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

4.2 Flujo de caja consolidado:

	Sin proyectos infraestructuras	Proyectos infraestructuras	Eliminaciones	Total
RBE	708,9	2.335,2		3.044,0
Pago de impuestos	-217,6	-78,3		-295,9
Cobro dividendos	208,8		-189,3	19,5
Variación cuentas cobrar, pagar otros	-190,3	116,5		-73,8
Flujo de Operaciones	509,7	2.373,4	-189,3	2.693,9
Flujo de Inversión	683,5	-379,1	279,5	584,0
Inversión	-1.029,8	-2.733,6	279,5	-3.483,8
Desinversión	1.713,3	2.354,5		4.067,8
Flujo de Capital	-151,0	-568,4	-5,4	-724,8
Intereses	-114,6	-1.710,6		-1.825,2
Dividendos	-168,3	-244,0	189,3	-223,0
Flujo Capital		215,6	-194,7	20,8
Tipo de cambio	137,3	1.870,4		2.007,7
Otros movimientos deuda	-5,4	-699,8		-705,2
Variación deuda neta	1.042,3	1.426,0	84,8	2.553,1
Posición neta deuda inicio periodo	-3.064,0	-29.754,0		-32.818,0
Posición neta deuda final periodo	-2.021,7	-28.328,0	84,8	-30.264,9
Variación	1.042,3	1.426,0	84,8	2.553,1

Flujo de caja excluidos proyectos de infraestructuras

Flujo de operaciones.

La evolución por área de negocio es la siguiente:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Flujo de inversiones y desinversiones

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

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

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

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

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

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

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

Flujo de caja de proyectos de infraestructuras

Flujo de operaciones

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

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

Flujo de Inversiones

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

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

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

Flujo de financiación

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

II. Evolución de las actividades medioambientales

Dentro de los compromisos de Ferrovial en el ámbito de la responsabilidad corporativa, ocupa un lugar prominente la política medioambiental que se concreta en la utilización de sistemas de gestión medioambiental y en el establecimiento de indicadores y seguidores objetivos de desempeños ambientales.

En el informe anual de Responsabilidad Corporativa que publica la compañía se presenta un detalle exhaustivo de la evolución de todos estos indicadores en el ejercicio 2007.

III. Evolución de actividades de recursos humanos

Las políticas de Recursos Humanos son un elemento clave dentro de los compromisos de Ferrovial en el ámbito de la responsabilidad corporativa. Las actividades de Recursos Humanos se orientan a garantizar el crecimiento sostenido de la organización y desarrollar el potencial de sus empleados con el fin de incrementar el nivel de competitividad de la compañía en el mercado. En el informe anual publicado por la compañía se realiza un seguimiento detallado de la evolución de las actividades de Recursos Humanos realizadas en 2007, así como de los principales indicadores vinculados con las mismas.

IV. Principales riesgos e incertidumbres a los que la empresa se enfrenta

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

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

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

- Riesgos que afectan a la seguridad y salud de los trabajadores.

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

V. Evolución previsible de los negocios

1. Variables macroeconómicas

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

2. Principales retos para Ferrovial en 2008

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

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

3. Evolución por Áreas de Negocio de Ferrovial

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

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

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

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

En el negocio de **Autopistas**, los posibles menores crecimientos de tráfico en 2008, motivados por la desaceleración de la economía, se pueden ver en algunos casos parcial o totalmente compensados por las subidas de tarifas, tanto por el efecto de la inflación, como porque los activos más significativos de Cintra cuentan con esquemas tarifarios que permiten incrementos de precios superiores a la inflación, lo que redundará, previsiblemente, en crecimientos significativos de sus ingresos. De este modo, la autopista Chicago Skyway anunció nuevas tarifas para vehículos ligeros, que se han empezado a aplicar desde el 1 de enero de 2008, y que han supuesto un incremento del 20% respecto a las anteriores. La autopista 407 ETR anunció nuevas tarifas a aplicar desde el 1 de Febrero. La entrada en vigor de las nuevas tarifas supone un incremento del 9,4% en hora punta en la "Regular Zone" (entre las Autovías 401 y 404), y del 8,0% en hora punta en la "Light Zone" (resto de la autopista). El aumento para la hora valle en toda la autopista es del 7,1%.

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

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

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

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

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

VI. Actividades tecnológicas

Ferrovial, a lo largo del ejercicio 2007, ha continuado desarrollando sus actividades tecnológicas en las diferentes áreas de actividad en las que opera. La información relativa a estas actividades se describe de forma detallada en el informe de Responsabilidad Corporativa.

VII. Objetivos y políticas de gestión de riesgos financieros

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

VIII. Información bursátil, autocartera y principales accionistas

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

La bolsa española no subió de forma generalizada, la revalorización del Ibex-35 fue impulsada por las compañías de mayor capitalización. En cambio el Ibex Medium Cap y el Ibex Small Cap cayeron un -10,4% y un -5,4% respectivamente, cerrando el año en negativo por primera vez desde 2002.

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

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

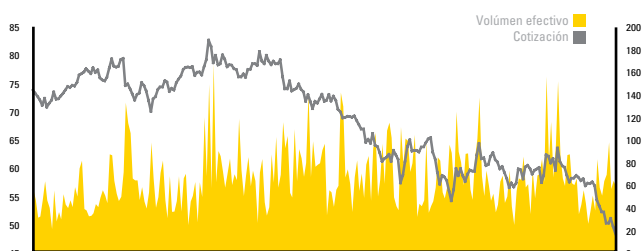
En el plano macroeconómico el año estuvo marcado por la fortaleza del Euro frente al Dólar y en los máximos históricos marcados por el precio del petróleo. Por lo que respecta a los tipos de interés, en EE.UU. tras seis meses de mantenimiento de los tipos desde el mes de julio se sucedieron tres recortes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

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

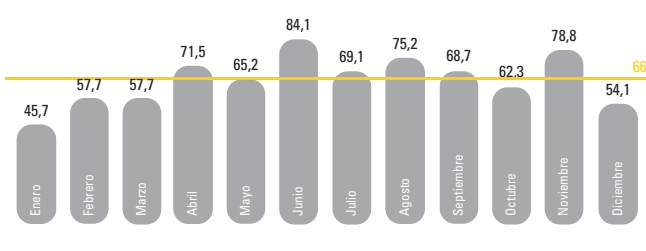
Evolución Ferrovia, Ibox-35 e Índice sectorial - Histórico

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

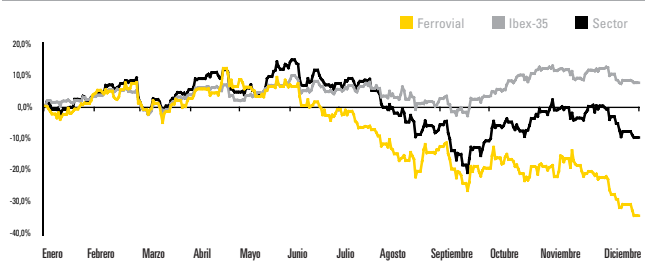
Evolución de cotización y volumen efectivo 2007



Efectivo -media diaria- Millones de euros



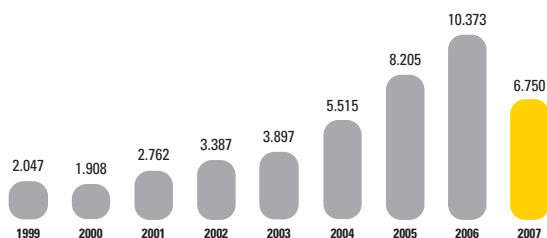
Evolución Ferrovia, Ibox-35 e Índice Sectorial en 2007



Histórico Ferrovia	2007	2006	2005	2004 NIIF	2004	2003	2002	2001	2000	1999
Cierre	48,12	73,95	58,50	39,32	39,32	27,78	24,15	19,69	13,6	14,4
Máximo	82,95	78,35	71,45	39,8	39,8	28,29	28,95	22	18,35	23,55
Mínimo	47,90	51,20	39,07	27,6	27,6	21,91	19,7	13,53	11,75	14,2
Medio ponderado	68,35	64,00	52,15	34,02	34,02	24,62	24,7	18,58	14,23	20,17
Efectivo negociado año (millones de euros)	16.695,9	12.177,1	7.038,6	4.307,48	4.307,48	3.007,60	2.539,49	1.587,50	1.144,80	1.143,90
Nº acciones negociadas (año)	248.787.946	190.274.573	134.968.415	126.599.317	126.599.317	122.158.971	102.641.026	85.425.146	80.475.919	56.710.300
Volumen medio diario (millones de euros)	66,0	47,9	27,5	17,2	17,2	12	10,2	6,3	4,6	6,8
Rotación de capital	177%	136%	96%	90%	90%	87%	73%	61%	57%	40%
Capitalización (millones de euros)	6.750	10.373	8.205	5.515	5.515	3.897	3.387	2.762	1.908	2.047
Nº acciones capital social	140.264.743	140.264.743	140.264.743	140.264.743	140.264.743	140.264.743	140.264.743	140.264.743	140.264.743	142.132.147
Valor nominal acción	1 euro	1 euro	1 euro	1 euro	1 euro	1 euro	1 euro	1 euro	1 euro	1 euro
Dividendo bruto por acción*	1,15	1,00	0,90	0,82	0,82	0,60	0,67	0,41	0,28	0,20
Ratios bursátiles										
Beneficio neto por acción (BPA)*	5,23	10,16	2,96	3,78	3,97	2,43	3,25	1,56	1,14	0,78
Valor contable por acción	48,82	47,50	21,57	17,95	16,06	12,5	10,66	8,54	7,48	6,53
Precio/valor contable	0,99	1,56	2,71	2,19	2,45	2,22	2,27	2,31	1,82	2,21
PER (cotización / BPA)*	9,20	7,28	19,73	10,40	9,90	11,44	7,43	12,62	11,93	18,41
Rentabilidad total accionista (%)	-33,37%	28,12%	51,07%	44,50%	44,50%	17,50%	26,10%	47,80%	-3,60%	-36,40%

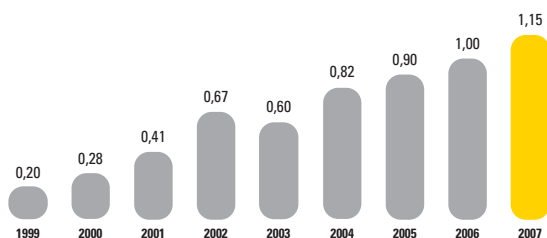
* Estos valores se han visto influenciados significativamente en 2002, 2003, 2004, 2006 y 2007 por resultados extraordinarios generados.

Capitalización - Millones de euros



Tal y como muestra el siguiente gráfico el importe de los dividendos pagados por el Grupo, se ha ido incrementando considerablemente desde la salida a Bolsa de Grupo Ferrovial en 1999.

Dividendo por acción



Autocartera

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

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

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

Accionariado (*)

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

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

Indices a los que pertenece Ferrovial:

IGBM
 Índice Construcción Bolsa de Madrid
 IBEX-35
 IBEX Industrial y Varios
 Bloomberg European 500
 Bloomberg European 500 Construction and Engineering
 Bloomberg European Industrials Index
 DJ Euro Stoxx Price Index
 DJ Euro Stoxx Construction
 DJ Stoxx 600
 DJ Stoxx Construction
 Morgan Stanley Capital International (MSCI)
 FTSE Eurotop 300
 S&P 350
 DJ Euro Stoxx Construction
 DJ Stoxx 600

Indices de Responsabilidad Social Corporativa

DJSI – Dow Jones Sustainability World Index
 DJSI – Dow Jones Sustainability Stoxx Index
 FTSE4Good Europe Index
 FTSE4Good Global Index
 Ethibel
 ASPI Eurozone

IX. Información de la Comisión de Auditoría y Control

Informe de la Comisión de Auditoría y Control

Composición y funciones

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

Los miembros de la Comisión son los siguientes:

D. Gabriele Burgio. Presidente

D. Santiago Eguidazu Mayor

PORTMAN BAELA S.L. representada por D. Eduardo Trueba Cortés

D. Juan Arena de la Mora

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

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

En 2007, la Comisión ha celebrado seis reuniones.

Actividades realizadas

Información económico financiera

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

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

Relaciones con el auditor externo

Revisión de cuentas anuales

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

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

Todas estas comparecencias se realizaron sin la presencia de integrantes del equipo directivo de la Sociedad.

Por último, en este ámbito de actuación, la Comisión de Auditoría y Control propondrá al Consejo de Administración, para que a su vez se someta a la consideración de la Junta General en 2008, la renovación del auditor externo de la Sociedad.

Otras actuaciones en relación con la auditoría externa

- La Comisión propuso al Consejo de Administración, que a su vez lo someterá a la aprobación de la Junta General de Accionistas, la renovación del actual auditor externo de la Sociedad y su grupo consolidado.
- De conformidad con el procedimiento establecido en el Reglamento del Consejo de Administración, coincidiendo con el quinto año de su encargo, la Comisión ha efectuado un procedimiento de valoración de los servicios prestados por el auditor externo.
- En desarrollo de nuevas competencias incorporadas en el Reglamento del Consejo aprobado en 2007, la Comisión examinó en detalle el grupo de sociedades cuya revisión de estados financieros corresponde al auditor de Grupo Ferroviario y valoró la conveniencia de proceder a una revisión voluntaria de los estados financieros semestrales.
- Por último, se acordó actualizar el contenido del sistema de control de la prestación de servicios de asesoramiento y de consultoría por firmas de auditoría externa que ya existía en la Sociedad, cuya responsabilidad también corresponde a la Comisión de Auditoría y Control.

Procedimientos de Control

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

Código Unificado de Buen Gobierno

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

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

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

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

Otras actuaciones en materia de Gobierno Corporativo y régimen de cumplimiento

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

- Examinó, con carácter previo a su presentación al Consejo de Administración, el Informe Anual de Gobierno Corporativo correspondiente al ejercicio 2006.
- Informó sobre transacciones entre consejeros y altos directivos con la Sociedad y entidades de su grupo, para su posterior aprobación por el Consejo de Administración. Conforme a lo dispuesto en el Reglamento del Consejo, los solicitantes se ausentaron de la reunión durante la deliberación y aprobación de estas operaciones.
- Fue informada de la actualización del Reglamento Interno de Conducta en relación con el ámbito de compañías del grupo a cuyos administradores resulta de aplicación dicho Reglamento.
- Se aprobaron las contrataciones de asesores externos vinculados a firmas de auditoría cuya autorización, de acuerdo con el procedimiento de control instaurado a tal efecto y al que antes se ha hecho alusión, corresponde a esta Comisión.

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

Auditoría Interna

Organización

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

Plan de trabajo 2007

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

Otras actuaciones

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

Análisis de riesgos y sistemas para su control

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

Evaluación de la Comisión de Auditoría y Control

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

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

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

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

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

b) Cualquier restricción a la transmisibilidad de valores

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

c) Participaciones significativas en el capital, directas o indirectas

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

	Nº Acciones	% Capital social
PORTMAN BAELA, S.L.	81.796.280	58,316%

Según comunicación remitida a la Comisión Nacional del Mercado de Valores y a la propia Sociedad el 8 de noviembre de 2.007, el "Grupo familiar concertado" formado por D. Rafael del Pino y Moreno y sus hijos D^a. María, D. Rafael y D. Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo, controla indirectamente, a través de Portman Baela S.L., el 58,316% del capital social de Grupo Ferrovial S.A.

d) Cualquier restricción al derecho de voto

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

e) Pactos parasociales

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

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

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

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

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

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

1. Composición cuantitativa

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

2. Composición cualitativa

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

3. Selección de Consejeros

El Reglamento del Consejo de Administración establece un procedimiento de nombramiento o selección previo para la designación o reelección de Consejeros. Este proceso, cuando ha sido aplicado para la

selección de nuevos consejeros, se ha desarrollado con la intervención de firmas externas.

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

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

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

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

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

4. Duración del cargo

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

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

5. Cese de Consejeros

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

- Cuando se trate de Consejeros Ejecutivos, siempre que el Consejo lo considere oportuno.
- Cuando se trate de Consejeros Dominicales, cuando se transmita íntegramente la participación en la Sociedad en consideración a la que hubieran sido nombrados. También cesarán, en el número que corresponda, cuando disminuya tal participación hasta un nivel que exija la reducción del número de sus Consejeros Dominicales.
- Cuando se vean incursos en alguno de los supuestos de incompatibilidad o prohibición establecidos legalmente o con carácter interno.
- Cuando el propio Consejo así se lo solicite por haber infringido sus

obligaciones como Consejero.

- Cuando su permanencia en el Consejo pueda poner en riesgo los intereses de Ferrovial.
- Cuando alcancen la edad de 70 años. El Presidente, el Vicepresidente cuando ostente la condición de Ejecutivo, el Consejero Delegado y el Secretario del Consejo cesarán a los 65 años, pero podrán continuar como Consejeros y desempeñar los cargos de Presidente y Vicepresidente cuando no sean ejecutivos.
- Cuando se produjeran cambios significativos en su situación profesional o en las condiciones en virtud de las cuales hubiera sido nombrado Consejero.
- Cuando por hechos imputables al Consejero su permanencia en el Consejo cause un daño grave al patrimonio o reputación sociales a juicio de éste. En especial, si se produjese el procesamiento o la apertura de juicio oral del Consejero por alguno de los supuestos del artículo 124 de la Ley de Sociedades Anónimas, el Consejo analizará cuanto antes las circunstancias del caso y la conveniencia de la continuidad o no en el cargo, dejando constancia del criterio adoptado en el Informe Anual de Gobierno Corporativo.

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

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

f.2) Modificación de los Estatutos de la Sociedad

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

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

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

Sin perjuicio de lo anterior, D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo, Presidente de la Sociedad, y D. Joaquín Ayuso García, Consejero Delegado, tienen atribuidas, de manera permanente y para su ejercicio de forma individual

o solidaria, todas las facultades del Consejo de Administración, excepto las que legal y estatutariamente no pueden ser objeto de delegación.

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

La Junta General Ordinaria de Accionistas de 26 de marzo de 2.004 delegó en el Consejo de Administración la facultad de emitir valores de renta fija, tanto de naturaleza simple como canjeable y/o convertible, así como "warrants" sobre acciones de nueva emisión o acciones en circulación de la Sociedad.

Asimismo, la Junta General Ordinaria de Accionistas de 31 de marzo de 2.006 delegó en el Consejo de Administración, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 153.1.b) de la Ley de Sociedades Anónimas, la facultad de ampliar el capital social, en una o varias veces y en cualquier momento, dentro del plazo de cinco años contado desde la fecha de aprobación de dicho por la Junta General, hasta un importe máximo de setenta millones (70.000.000) de euros.

Finalmente, la Junta General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad de 30 de marzo de 2.007, autorizó al Consejo de Administración para que pudiera llevar a cabo la adquisición derivativa de acciones propias de la sociedad, directamente o a través de sociedades por ella dominada, con sujeción a los límites y requisitos previstos en el acuerdo de dicha Junta General. La duración de la autorización es de dieciocho (18) meses a contar del citado acuerdo. Está previsto someter a la Junta General de Accionistas de 28 de marzo de 2008 un acuerdo en términos parecidos.

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

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

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

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

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

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

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

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

Cuentas Anuales Consolidadas correspondientes al Ejercicio 2007

Balance de situación consolidado de los ejercicios 2007 y 2006

(Millones de euros)

ACTIVO	NOTA	2007	2006
Activos no corrientes		42.921	44.379
Fondo de Comercio	5	7.242	8.483
Activos Intangibles (1)	6	160	179
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	7	30.929	31.993
Inmovilizado material (1)	8	785	754
Inversiones en asociadas	9	102	82
Activos financieros no corrientes	10	2.253	1.945
Cuentas a cobrar de proyectos de infraestructuras y otras		1.476	1.263
Activos financieros disponibles para la venta		67	196
Caja restringida		302	329
Resto de cuentas a cobrar		408	157
Activo por superávit de pensiones	18	165	0
Impuestos Diferidos	23	1.034	739
Derivados financieros a valor razonable	11	251	204
Activos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas	12	1.096	2.147
Activos corrientes		7.570	8.265
Existencias	13	496	383
Clientes y otras cuentas a cobrar	14	4.779	5.483
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		4.138	3.824
Otros deudores		658	1.660
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		156	148
Provisiones		-173	-149
Tesorería y Equivalentes	20	2.295	2.399
Sociedades de proyectos de infraestructuras		980	972
Caja restringida		483	101
Resto de tesorería y equivalentes		497	871
Resto de sociedades		1.315	1.427
TOTAL ACTIVO		51.587	54.791
PASIVO Y PATRIMONIO NETO			
Patrimonio neto	16	6.848	6.662
Patrimonio neto atribuible a los accionistas		3.912	3.504
Patrimonio neto atribuible a los socios externos		2.936	3.158
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	17	322	304
Pasivos no corrientes		36.301	37.819
Provisiones para pensiones	18	93	598
Otras Provisiones no corrientes	19	417	352
Deuda Financiera	20	31.634	32.708
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		28.605	28.933
Deudas con entidades de crédito resto de sociedades		3.029	3.775
Deuda no financiera	21	178	200
Impuestos Diferidos	23	3.138	3.486
Derivados financieros a valor razonable	11	841	475
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas	12	363	185
Pasivos corrientes		7.753	9.821
Deuda Financiera	20	1.226	2.838
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		919	2.122
Deudas con entidades de crédito resto de sociedades		307	716
Deudas por operaciones de tráfico	22	6.017	6.558
Acreedores comerciales		4.770	5.524
Pasivos por impuestos sobre las ganancias corrientes		309	414
Otras deudas no comerciales		938	620
Provisiones para operaciones de tráfico	19	510	425
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO		51.587	54.791

(1) Los activos intangibles y materiales afectos a proyectos de infraestructuras se incluye en la partida "Inmovilizado en Proyectos de Infraestructuras" Las Notas 1 a 39, forman parte de las Cuentas Anuales Consolidadas a 31 de diciembre de 2007.

Cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de los ejercicios 2007 y 2006

(Millones de euros)

	NOTA	2007	2006
Cifra de ventas		14.630	12.355
Otros ingresos de explotación		27	16
Total Ingresos de explotación	25	14.657	12.371
Consumo y otros gastos externos		3.925	3.670
Gastos de personal	26	3.793	3.141
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado		1.133	762
Variación de las provisiones de tráfico		79	103
Otros gastos de explotación		3.816	3.236
Total gastos de explotación		12.746	10.912
Resultado de explotación		1.911	1.459
Ingresos financieros en proyectos de infraestructuras		184	185
Gastos financieros de proyectos de infraestructuras		-1.854	-1.322
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras		-1.670	-1.137
Ingresos financieros de resto de sociedades		134	109
Gastos financieros de resto de sociedades		-365	-205
Resultado financiero resto de sociedades		-231	-96
Resultado financiero	27	-1.901	-1.233
Participación en beneficios de Sociedades asociadas		-111	29
Otras ganancias y pérdidas	28	767	422
Resultado consolidado antes de impuestos		666	677
Impuesto sobre sociedades	23	172	-171
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas		838	506
Resultado neto operaciones discontinuadas	29	0	874
Resultado consolidado del ejercicio:		838	1.380
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos		-104	46
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante		734	1.426
Beneficio por acción	30		
De operaciones continuadas atribuido a la sociedad dominante			
Básico		5,98	3,61
Diluido		5,98	3,61
De operaciones discontinuadas atribuido a la sociedad dominante			
Básico		-	6,23
Diluido		-	6,23
Del ejercicio atribuido a la sociedad dominante			
Básico		5,24	10,18
Diluido		5,24	10,18

Las Notas 1 a 39, forman parte de las Cuentas Anuales Consolidadas a 31 de diciembre de 2007.

Estado consolidado de ingresos y gastos reconocidos de los Ejercicios 2007 y 2006

(Millones de euros)

	Nota	2007	2006
Ganancias/(pérdidas) de instrumentos de cobertura antes de impuestos	16	-457	85
Ganancias/(pérdidas) actuariales en planes de prestación definida antes de impuestos	18	602	-74
Ganancias/(Pérdidas) por cambios de criterio antes de impuestos		-19	-8
Diferencias de conversión antes de impuestos	16	-697	162
Impuestos		124	-23
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio		-447	142
Resultado consolidado del ejercicio		838	1.380
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio		391	1.522
- Atribuidos a la Sociedad dominante		562	1.560
- Atribuidos a socios externos		-171	-38

Las Notas 1 a 39, forman parte de las Cuentas Anuales Consolidadas a 31 de diciembre de 2007.

Estado de flujo de caja consolidado de los Ejercicios 2007 y 2006 (nota 31)

(Millones de euros)	Nota	2007	2006
Resultado Neto Atribuible		734	1.426
Ajustes al resultado		2.307	907
Minoritarios		104	-46
Amortizaciones/provisiones		1.211	865
Resultado por equivalencia		111	-29
Resultado por financiación		1.819	1.250
Impuesto		-172	171
Trabajos para el inmovilizado			-10
Otras pérdidas y ganancias		-767	-422
Resultado neto operaciones discontinuadas			-873
Pago de Impuesto		-296	-124
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros		-70	-367
Cobro dividendos proyectos Infraestructuras		19	38
Flujo operaciones actividades discontinuadas			100
Flujo de operaciones		2.694	1.979
Inversión en inmovilizado material/inmaterial		-249	-215
Inversión proyectos Infraestructuras		-2.734	-18.061
Inversión inmovilizado financiero		-502	-102
Desinversión		4.068	409
Intereses recibidos		202	226
Flujo neto inversión actividades discontinuadas			778
Flujo de inversión		786	-16.965
Flujo antes de financiación		3.480	-14.986
Flujo de capital y socios externos		21	2.626
Pago de dividendos accionista sociedad matriz		-149	-133
Pago de dividendos minoritarios sociedades participadas		-74	-92
Otros movimientos de fondos propios			1
Flujo financiación propia		-202	2.401
Intereses pagados		-2.028	-1.201
Aumento endeudamiento bancario		3.610	15.617
Disminución endeudamiento bancario		-4.932	-884
Flujo financiación actividades discontinuadas			-748
Flujo de financiación		-3.552	15.186
Variación tesorería y equivalentes		-71	198
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo		2.399	2.295
Tesorería y equivalentes al final del periodo		2.295	2.399
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes		33	94

Dentro de la partida "Tesorería y equivalentes" se incluye la caja restringida a corto plazo. Las Notas 1 a 39, forman parte de las Cuentas Anuales Consolidadas a 31 de diciembre de 2007.

Notas a las Cuentas Anuales Consolidadas del Ejercicio 2007

1. Actividades de la sociedad y perímetro de consolidación

1.1 Sociedades que forman el grupo y actividades realizadas

Grupo Ferrovial, en adelante el Grupo Ferrovial o Ferrovial, está constituido por la sociedad dominante Grupo Ferrovial, S.A., y sus sociedades dependientes, que se detallan en el Anexo I. El domicilio social se encuentra en Madrid en la calle Príncipe de Vergara, 135.

A través de estas sociedades, el Grupo desarrolla sus negocios con presencia en las siguientes áreas de actividad, que constituyen a su vez sus segmentos primarios de información conforme a lo indicado en la NIC 14.

a. Construcción y ejecución de toda clase de obras, públicas y privadas, tanto en España como en el exterior, operando fundamentalmente a través de Ferrovial Agromán, S.A., sociedad cabecera de esta división de negocio. Destaca dentro de la actividad internacional, la realizada en Polonia, a través de Budimex, S.A. y sus sociedades participadas, primer grupo constructor en dicho mercado y cuyas acciones cotizan en la bolsa de Varsovia, en el cual el Grupo ostenta una participación del 59,06 %, y la actividad realizada en EEUU (Estado de Texas) a través del Grupo Webber en que Ferrovial tiene una participación del 100 %.

b. Autopistas y aparcamientos. Esta actividad se realiza mediante el desarrollo, financiación, ejecución y explotación de proyectos de autopistas de peaje y aparcamientos, a través de Cintra, S.A. sociedad cotizada en la Bolsa de Madrid en la que Grupo Ferrovial, S.A. tiene una participación directa e indirecta por un total del 65,03% al cierre del ejercicio.

c. Aeropuertos. Actividad centrada en el desarrollo, financiación, y explotación de Aeropuertos fundamentalmente a través de BAA plc sociedad británica que es titular a través de sus participadas de siete aeropuertos en el Reino Unido y de otros activos en el negocio aeroportuario y en la que Grupo Ferrovial, S.A. tiene una participación indirecta del 61,06%.

d. Servicios. Esta división cuya sociedad cabecera es Ferrovial Servicios S.A. está dividida en las siguientes áreas de actividad: a) Conservación y Mantenimiento de infraestructuras y de edificios e instalaciones (realizada a través de Amey, Plc. Y Tube Lines, Ltd. en el Reino Unido y de Grupisa, S.A. y Ferrovial Servicios S.A. en España), b) Servicios urbanos y tratamiento de residuos (fundamentalmente a través de Cespa, S.A.) y c) Handling Aeroportuario (a través del Grupo Swissport).

Además de la descripción de las actividades realizadas por el grupo, es importante destacar a efectos de la comprensión de los presentes estados financieros que una parte significativa de las actividades en las divisiones de Autopistas y aparcamientos, Aeropuertos y Servicios se realiza mediante el desarrollo de proyectos de infraestructuras.

Dichos proyectos se desarrollan a través de contratos a largo plazo, en los que la sociedad titular del proyecto en la que normalmente el grupo participa con otros socios, financia la construcción o rehabilitación de una infraestructura pública, o adquiere el derecho a explotar una infraestructura preexistente y posteriormente opera y mantiene la infraestructura recuperando la inversión mediante el cobro de un peaje o tarifas reguladas por una entidad pública (división de Autopistas y Aparcamientos y división de Aeropuertos) o mantiene la infraestructura y presta servicios vinculados a la misma, según los requerimientos de la administración, y recupera la inversión mediante una cantidad en parte fija y en parte variable en función de los servicios prestados, la calidad de los mismos y la disponibilidad del activo para su uso (división de Servicios).

En algunos casos, este tipo de contratos están sujetos a contratos de concesión por lo que tienen una duración limitada en el tiempo (fundamentalmente en el caso de autopistas) revirtiendo los activos a la administración al finalizar el periodo del contrato.

A diferencia de las autopistas, en la mayoría de los casos de aeropuertos las licencias son de carácter indefinido.

Los contratos de aeropuertos se pueden dividir a su vez entre aeropuertos regulados y aeropuertos no regulados.

Respecto a los aeropuertos regulados aunque el hecho de que sean proyectos de carácter indefinido es un elemento diferenciador respecto a los casos habituales de concesiones, sin embargo dichos proyectos tienen características muy cercanas a un contrato de concesión:

- Las tarifas son fijadas por un regulador en base a una rentabilidad sobre el valor de los activos afectos directamente a la explotación del aeropuerto. El valor de dichos activos, que se utiliza para el cálculo de la rentabilidad y la fijación de las tarifas, se denomina, en el caso de los aeropuertos regulados del Reino Unido, RAB (Regulated Assets Base).
- La entidad reguladora fija los criterios más importantes sobre la forma de explotar los activos.
- Igualmente la autoridad reguladora establece las inversiones a realizar.
- Incluso a efectos de valor residual, el hecho de que determinados activos afectos a la explotación puedan ser vendidos a terceros, afectaría al cálculo de la rentabilidad a reconocer por el regulador sobre el resto de activos.

Frente a estas características, en el caso de los aeropuertos no regula-

dos las tarifas no son fijadas por un regulador.

Un último punto a considerar en relación con los proyectos de infraestructuras es el hecho de que dichos proyectos se financian con un importe significativo de deuda específica, en la mayoría de los casos garantizada exclusivamente con los flujos generados por el propio proyecto.

En base a lo anteriormente indicado, y con el objeto de permitir una mejor comprensión de la evolución financiera del grupo, se desglosan en los presentes estados financieros de forma separada, el impacto de este tipo de proyectos, tanto en el inmovilizado no financiero (donde se agrupa en el epígrafe inmovilizado en proyectos de infraestructuras el inmovilizado material, inmaterial y propiedades de inversión asignado a estos proyectos), como en los activos financieros a largo plazo, la deuda y la información relativa al flujo de caja.

Durante el presente ejercicio se han producido las siguientes variaciones en el perímetro de consolidación:

En la actividad de Aeropuertos:

En febrero de 2007, Ferrovial Aeropuertos, S.A. ha vendido la participación que ostentaba en la sociedad titular de los derechos sobre el Aeropuerto de Sydney y que ascendía a un 20,9% del capital del mismo.

BAA plc, filial de Ferrovial Infraestructuras, S.A., procedió a la venta de la participación que mantenía en el 75% del aeropuerto de Budapest en junio de 2007 y de determinadas participaciones minoritarias que ostentaba en aeropuertos Australianos en noviembre de 2007.

En la actividad de Autopistas y Aparcamientos:

Se ha constituido la sociedad SH-130 Concession Company LLC, en la que Cintra S.A. filial del Grupo Ferrovial, participa en un 65%. Dicha sociedad gestionará el proyecto adjudicado a la mencionada filial para la explotación de una autopista de peaje en Texas (Estados Unidos), proyecto que representará una inversión aproximada de 1300 millones de dólares americanos.

Se ha constituido la sociedad Eurolink Motorway Operation (M3) Ltd., en la que Cintra S.A., participa en un 95%. Esta sociedad gestionará el proyecto de explotación de la autopista M3 en Irlanda.

En diciembre de 2006 se procedió a la firma del contrato de concesión para la construcción y explotación de la autopista de peaje Nea Odos, S.A., en Grecia, sociedad participada por Cintra S.A. en un 33,34%. Dicha sociedad ha entrado en el perímetro en el mes de agosto del presente ejercicio y se consolida de acuerdo al método de integración proporcional.

Grupo Ferrovial, S.A. ha adquirido durante el pasado mes de diciembre de 2007 un 3% de participación en su filial Cintra, S.A. con lo que la participación directa e indirecta al cierre del ejercicio pasa a ser de un 65,03 %.

En el resto de actividades:

Se ha realizado en el pasado mes de septiembre una inversión de 125 millones de euros equivalentes al 20% del capital de Promociones Hábitat, S.A. Dicha inversión es resultado de los compromisos asumidos por Ferrovial con ocasión de la venta de su división Inmobiliaria a Promociones Hábitat en diciembre de 2006.

2. Resumen de las principales políticas contables

2.1 Bases de preparación

La información financiera consolidada presentada en estas cuentas anuales ha sido elaborada bajo las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (NIIF UE) al cierre del ejercicio utilizando en general el criterio de valoración a coste histórico excepto en aquellos epígrafes en los que dicha normativa indica expresamente un criterio de valoración obligatorio distinto a este. Respecto a aquellos casos en que la NIIF permite distintos criterios alternativos la entidad ha optado por valorar el inmovilizado material e inmaterial a coste histórico, capitalizando gastos financieros durante el periodo de construcción y para el caso de entidades de control conjunto y uniones temporales de empresas existentes, consolidarlas por el método de integración proporcional. Dichos criterios han sido los mismos que los aplicados en el ejercicio 2006.

La Sociedad ha aplicado la nueva NIIF 7 a partir del 1 de enero de 2007, aplicándose los requerimientos de desglose en ella contenidos al ejercicio 2006.

En noviembre de 2006 el IASB aprobó la interpretación IFRIC 12 relativa al tratamiento contable de contratos de concesiones. Dicha interpretación que sería obligatoria para los ejercicios iniciados a partir de 1 de Enero de 2008, aún no ha sido aprobada por la Unión Europea. Grupo Ferrovial no ha aplicado dicha interpretación en el cierre del ejercicio 2007. Los criterios relativos al tratamiento contable de contratos de concesiones se detallan en los apartados 2.3.21.2 y 2.3.21.4.

Se han aprobado y publicado nuevas normas contables (NIIF/NIC) e interpretaciones (IFRIC o CINIIF) cuya fecha de entrada en vigor está prevista para los ejercicios contables iniciados el 1 de enero de 2008 o con posterioridad a dicha fecha. Por parte de la Dirección de Grupo Ferrovial se está realizando la evaluación del posible impacto de las mismas y no se espera que su efecto sea relevante.

Normas, modificaciones a normas e interpretaciones obligatorias para todos los ejercicios comenzados en o a partir del 1 de enero 2007:

- NIIF 7 – “Instrumentos financieros: Información a revelar” (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir del 1 de enero de 2007) y la disposición complementaria a la NIC 1, Presentación de los estados financieros – información relativa al capital; Esta NIIF introduce nuevos requerimientos para mejorar la información revelada sobre los instrumentos financieros presentada en los estados financieros y sustituye a la NIC 30, Información a revelar en los estados financieros de bancos y entidades financieras similares, y algunos de los requisitos de las NIC 32, Instrumentos financieros: información a revelar y su presentación. La enmienda a NIC 1 introduce requisitos de revelación sobre el capital de una entidad. El grupo ha adaptado su información financiera a los nuevos requerimientos establecidos por esta norma.
- CINIIF 8 – “Ámbito de aplicación de la NIIF 2” (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir del 1 de mayo de 2006).
- CINIIF 9 – “Nueva evaluación de los derivados implícitos” (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir del 1 de junio de 2006).

Normas, modificaciones e interpretaciones con fecha de entrada en vigor en 2007 pero cuya aplicación no tiene efecto en las cuentas del Grupo:

- CINIIF 7 – “Aplicación del procedimiento de la reexpresión según la NIC 29 Información financiera en economías hiperinflacionarias” (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir del 1 de marzo de 2006).
- CINIIF 10 – “Estados financieros intermedios y deterioro” (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir del 1 de noviembre de 2006).

Normas, modificaciones a normas e interpretaciones emitidas por el IASB y cuya fecha de entrada en vigor es posterior al 1 de enero de 2007 y que el Grupo no ha adoptado por anticipación:

- CINIIF 11 – “NIIF 2 – Group and Treasury Share Transactions” (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir de 1 de marzo de 2007). La CINIIF 11 desarrolla la aplicación de la NIIF2 en pagos basados en acciones de la sociedad cuando éstas son adquiridas a terceros o proporcionadas por sus accionistas, o pagos basados en acciones de otra entidad del mismo grupo.
- NIIF 8 – “Operating Segments” (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir de 1 de enero de 2009). Esta norma vendrá a sustituir a la NIC 14 – “Información financiera por segmentos” y responde al proyecto de convergencia con la normativa americana en esta área contenida en FAS 131- “Disclosures about Segments of an Enterprise and Related Information”, basando el desglose de información por segmentos en la información utilizada para la toma de decisiones. La compañía está evaluando los posibles efectos de la aplicación de esta norma.

Normas, modificaciones a normas e interpretaciones emitidas por el IASB pendientes de adopción por la Unión Europea, cuya fecha de entrada en vigor establecida por el IASB es posterior al 1 de enero de 2007 y que el Grupo en consecuencia no ha adoptado por anticipación:

- NIC 1 (Modificación septiembre de 2007) – “Presentation of Financial Statements” (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir de 1 de enero de 2009).
- NIC 23 (Modificación 29 de marzo de 2007) – “Costes por intereses” (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir de 1 de enero de 2009). Esta NIC revisada supera a la NIC 23 revisada en 1993.
- NIC 27 – (Modificación de 10 de enero de 2008) “Consolidated and Separate Financial Statements” (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir de 1 de julio de 2009). Las modificaciones se refieren, principalmente, a la contabilización de participaciones sin control y la pérdida de control de una dependiente. De aplicarse anticipadamente, debe hacerse conjuntamente con la aplicación anticipada del IFRS 3 revisado.
- NIIF 2 (Modificación de 17 de enero de 2008) – “Vesting Conditions and Cancellations”.
- NIIF 3 – “Business Combinations” (obligatoria para los ejercicios comenzados del 1 de julio de 2009). De aplicarse anticipadamente, debe hacerse conjuntamente con la aplicación anticipada de la NIC 27 revisada.
- NIC 32 y NIC 1 (Modificación febrero de 2008): Instrumentos financieros con opción a rescate a favor del tenedor a valor razonable y

obligaciones que surgen en liquidación (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir de 1 de enero de 2009).

- CNIIF 12 – “Contratos de concesión de servicios” (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir de 1 de enero de 2008). El IFRIC 12 aplica a contratos en los que un operador privado participa en el desarrollo, financiación, operativa y mantenimiento de una infraestructura para servicios del sector público.
- CINIIF 13 – “Programas de fidelización de clientes” (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir de 1 de julio de 2008).
- CINIIF 14 – “NIC 19 – The Limit on a Defined Benefit Asset, Minimum funding requirements and their interaction” (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir del 1 de enero de 2008).

Las cuentas anuales consolidadas de 2007 han sido formuladas con fecha 25 de febrero de 2008, estando pendientes de aprobación por la correspondiente Junta General de Accionistas. No obstante, los Administradores de la sociedad dominante esperan que las citadas cuentas anuales consolidadas sean aprobadas sin modificación alguna.

Con efectos 1 de enero de 2007, la compañía ha revisado el criterio con el que estima el consumo de los beneficios económicos de los activos vinculados a contratos de concesiones de autopistas de peaje a efectos de su amortización, pasando de un criterio lineal a un criterio basado en las estimaciones de tráfico en el periodo de concesión. Dicha revisión de criterio se ha realizado de forma prospectiva en el ejercicio 2007 sin modificar la información de ejercicios anteriores.

La revisión de criterio antes mencionada, para el ejercicio 2007, ha supuesto un impacto diferencial en la línea de amortizaciones (menores amortizaciones) de 81 millones de euros y un impacto en el resultado neto atribuible a los accionistas mayoritarios (mayor resultado) de 23 millones de euros.

Así mismo, según lo establecido la NIIF 3 en su párrafo 62 se ha procedido a la reexpresión de la información comparativa del ejercicio 2006 en relación con la combinación de negocios correspondiente a la adquisición del Grupo BAA. La contabilización inicial de la misma y según lo permitido en la mencionada NIIF 3, durante doce meses siguientes a la fecha de adquisición, ha sido revisada durante el ejercicio 2007 derivándose los cambios que se explican detalladamente en la nota 5 de la presente memoria relativa a Fondo de Comercio y Adquisiciones en su apartado 5.2 relativo a la revisión de la mencionada adquisición del Grupo BAA.

Por último se ha procedido a la consideración dentro del Estado de Flujo de Caja de los intereses financieros recibidos como flujo de inversión (antes considerados flujo de financiación) reexpresando las cifras correspondientes al ejercicio 2006 en este sentido para su comparabilidad.

2.2 Criterios de consolidación

Durante el ejercicio 2007 y 2006, la fecha de cierre contable de las cuentas anuales individuales de todas las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación es el mismo o han sido homogeneizadas temporalmente para su coincidencia con las de la sociedad dominante. Así mismo con el objeto de presentar de forma homogénea las diferentes partidas que componen estas cuentas anuales consolidadas, se han aplicado criterios de homogeneización contable, tomando como base los criterios contables de la Sociedad dominante. La elaboración de las Cuentas Anua-

les consolidadas se ha basado en la aplicación de los siguientes métodos:

a. Método de integración global: Se consolidan por el método de consolidación global todas aquellas sociedades que tienen la consideración de sociedades dependientes. A estos efectos se consideran sociedades dependientes aquellas en las que Grupo Ferrovial, S.A. mantiene el control efectivo de su gestión porque posee más del 50% de los derechos de voto directamente o indirectamente mediante la existencia de acuerdos con otros accionistas. A la hora de evaluar si el Grupo controla otra entidad se considera la existencia y el efecto de los derechos potenciales de voto que sean actualmente ejercitables o convertibles. La inclusión en el perímetro de consolidación del Grupo se realiza a partir del momento en que se materializa formalmente el mencionado control efectivo de la filial.

b. Método de integración por puesta en equivalencia: Se consolidan por el método de puesta en equivalencia las sociedades que tienen la consideración de asociadas. A estos efectos, se entienden por asociadas, todas aquellas sociedades en las que se tiene una influencia significativa en su gestión, pero sin ejercer el control y sin que haya gestión conjunta con terceros. Por aplicación del método de puesta en equivalencia se reconoce el porcentaje de participación en el patrimonio de dicha sociedad tanto en sus reservas como en el resultado del ejercicio.

c. Método de integración proporcional: Se consideran negocios conjuntos aquellos en los que la gestión de las sociedades participadas es realizada conjuntamente por la Sociedad Dominante y por terceros no vinculados al Grupo. Los activos y pasivos asignados a las operaciones conjuntas o los que se controlan conjuntamente con otros partícipes se presentan en el balance de situación consolidado clasificados de acuerdo con su naturaleza específica en el porcentaje de participación existente. De la misma forma, los ingresos y gastos con origen en negocios conjuntos se presentan en la cuenta de resultados consolidada conforme a su propia naturaleza también al mencionado porcentaje de participación. Los negocios conjuntos aportan al Grupo consolidado una cifra de activos, resultado y ventas de 6.198, 84 y 2.407 millones de euros respectivamente (5.882, 71 y 2.271 millones de euros en 2006), siendo los negocios más representativos que se integran por el método de integración proporcional las sociedades Tube Lines Ltd e Indiana Toll Road. Dentro de los mismos se incluyen las actividades realizadas por las Uniones Temporales de Empresas, entidades en las que se establece un sistema de colaboración conjunta empresarial y contractual entre los partícipes. Dichos contratos suponen en 2007 dentro de los importes anteriormente mencionados unos activos, resultados y ventas de 2.035, 69 y 1.278 millones de euros.

d. Saldos y transacciones con empresas del Grupo: Los saldos y transacciones entre empresas del Grupo son eliminados en el proceso de consolidación. No obstante, los saldos y transacciones relativos a obras de construcción realizadas por la división de construcción a las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras, no son eliminados en el proceso de consolidación ya que este tipo de contratos se consideran como contratos de construcción en los que el grupo realiza una obra para la administración concedente o la autoridad reguladora recibiendo a cambio un derecho de explotación de la infraestructura conforme a las condiciones prefijadas por la administración concedente o la autoridad reguladora. De esta forma, la administración o el regula-

dor tiene el control del activo desde el momento inicial, entregando a cambio de la realización de la obra el derecho anteriormente mencionado, de tal manera que se puede concluir que a nivel de grupo la obra ha sido realizada frente a terceros, tal y como reconoce el IFRIC 12. En relación con las transacciones comentadas anteriormente en el ejercicio 2007, el segmento de construcción de Grupo Ferrovial ha facturado a la división de autopistas y a la división de aeropuertos por las obras realizadas y por anticipos relacionados con las mismas, la suma de 452 millones de euros (384 para 2006), reconociendo como ventas por dichas obras un importe de 229 millones de euros (490 para 2006). El beneficio derivado de estas operaciones, asignable al porcentaje de participación que Grupo Ferrovial ostenta en las sociedades titulares de los proyectos que han recibido los servicios, y neto de impuestos y de minoritarios, ha sido de 8 millones de euros (33 para 2006).

e. Conversión de estados financieros en moneda distinta al euro: Los estados financieros de las sociedades dependientes y negocios conjuntos, cuyos registros se encuentren en moneda distinta al euro incluidos en el proceso de consolidación se convierten aplicando el tipo de cambio de cierre a todos sus activos y pasivos, a excepción del patrimonio y los saldos de las participaciones en empresas del Grupo y asociadas, que se valoran al tipo de cambio del momento en que se incorporaron al Grupo. Los resultados, por su parte, se convierten al tipo de cambio medio del ejercicio. La diferencia surgida de aplicar el proceso de conversión anteriormente descrito, se registra dentro del epígrafe de Fondos Propios como «Diferencias de conversión».

La relación de sociedades dependientes, asociadas y negocios conjuntos se incluye en el Anexo 1.

2.3 Políticas contables aplicadas por partidas de balance consolidado y de cuenta de resultados consolidada

2.3.1 Activos intangibles

Los elementos incluidos en el epígrafe "Activos intangibles" del Balance de situación consolidado adjunto, se reconocen inicialmente por su precio de adquisición o coste de producción, incluyendo los gastos financieros capitalizables, y posteriormente se valoran a su coste menos su correspondiente amortización acumulada y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado. Los activos intangibles con vida útil finita se amortizan siguiendo el método lineal, o un criterio basado en el tráfico estimado en el caso de las concesiones administrativas durante el período de vigencia de la concesión, y el resto de conceptos durante su vida útil, que varía desde 5 años hasta 50 años.

Los activos intangibles de vida indefinida no se amortizan y se someten anualmente a un test de pérdida de valor.

2.3.2 Inversiones en proyectos de infraestructuras

Dentro de este epígrafe se incluyen las inversiones realizadas por las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras en relación con las infraestructuras objeto de explotación (fundamentalmente Autopistas y Aeropuertos) incorporando en el valor de las mismas tanto el coste

de construcción como costes vinculados a la misma (estudios técnicos, expropiaciones y gastos financieros devengados durante el periodo de construcción) netos de amortización y pérdidas por deterioro. Igualmente se incorporan en este epígrafe los activos intangibles y las propiedades de inversión afectas a este tipo de proyectos.

Los activos afectos a autopistas de peaje se amortizan según el siguiente criterio:

Toda la inversión inicial relativa a la infraestructura que posteriormente es revertida a la administración, incluyendo los costes de expropiación, y los costes financieros activados durante el periodo de construcción, es amortizada en función del tráfico previsto durante toda la vida de la concesión.

En el caso de que exista un pago a la administración por adquirir el derecho de la explotación de la concesión, dicho pago es también amortizado en función del tráfico previsto en la concesión.

Aquellos activos que sean adquiridos por la sociedad concesionaria para prestar los servicios objeto de la concesión, pero que no formen parte de la infraestructura que al final de la concesión revierte a la administración son amortizados en función de su vida útil utilizando un criterio que refleje el uso económico del activo.

Las inversiones de reposición de la infraestructura se amortizan en función del tráfico estimado en la vida útil de las mismas. Por último, las Inversiones que suponen un aumento de la capacidad de la infraestructura son amortizadas en función del tráfico previsto a partir de la fecha de su realización hasta el final de la concesión.

En cambio, los activos afectos a proyectos de infraestructuras con licencias de carácter indefinido (fundamentalmente aeropuertos) se amortizan de forma lineal en función de las respectivas vidas útiles de las distintas naturalezas de activos que los componen sobre el siguiente detalle:

	Años de vida útil
Activos de la Terminal	
Edificios de la Terminal	20-60
Instalaciones técnicas de Terminales	5-20
Túneles, puentes y metro	50-100
Pistas de vuelo	
Estructuras	100
Capa de rodadura	10-15
Otros activos relacionados	50
Cintas y vías	
Sistemas de tránsito	20-50
Otros activos relacionados	8-100
Equipamiento y maquinaria	3-10
Otros terrenos y edificios alquilados	En la vida del contrato

Como ya se ha indicado anteriormente se incluye también dentro de éste epígrafe los activos intangibles afectos a este tipo de proyectos que han surgido del proceso de combinación de negocios correspondiente a la adquisición del Grupo BAA detallado en la nota 5 de la presente memoria, en concreto:

El Derecho a Operar en aeropuertos no regulados de dicho Grupo (Dicho derecho no está sujeto a amortización debido a la mencionada duración ilimitada de estas licencias).

Los derechos de explotación de espacios comerciales (cuya vida útil media es de 7 años).

Existen activos intangibles generados internamente provenientes principalmente de BAA, por aplicaciones informáticas propias y páginas web y se amortizan linealmente en su vida útil, que varía desde 3 años hasta 7 años.

Se detallan a continuación los principales contratos de concesión de autopistas de peaje existentes así como la duración de dichos contratos y un detalle de los aeropuertos existentes indicando el tipo de regulación :

Concesiones de Autopistas de Peaje:

Sociedad Concesionaria	País	Años de concesión	Año de inicio
407 ETR Internacional Inc.	Canadá	99	1999
Skyway Concession Co.	USA	99	2005
ITR Concession Company	USA	75	2006
Autopistas Españolas	España	30-65	1986-2005
Autopistas Chilenas	Chile	19-30	1994-1999
Autopistas Portuguesas	Portugal	30	2000-2006
SH 130 Concession Company	USA	50 (*)	2007
Resto de Autopistas	Irlanda / Grecia	30-45	2003-2007

(*) El periodo de la Concesión es de 50 años a partir de la finalización de las obras de construcción, estimadas en 5 años.

Aeropuertos:

Aeropuerto	Tipo de Regulación	Duración Concesión
Heathrow	Regulado	Indefinida
Gatwick	Regulado	Indefinida
Stansted	Regulado	Indefinida
Edimburgo	No regulado	Indefinida
Glasgow	No regulado	Indefinida
Aberdeen	No regulado	Indefinida
Southampton	No regulado	Indefinida
Nápoles	No regulado	1997-2037
Belfast	No regulado	Indefinida
Antofagasta	No regulado	2000-2010

2.3.3 Inmovilizaciones materiales

Los elementos incluidos en el epígrafe "Inmovilizaciones materiales" del Balance de situación consolidado adjunto, figuran valorados por su precio de adquisición o por su coste de producción reducidos por las provisiones y amortizaciones existentes sobre los mismos.

Los importes de los trabajos realizados por la empresa para su propio inmovilizado material se calculan, para cada inversión, sumando al precio de las materias consumibles, los costes directos o indirectos imputables a dichas inversiones.

Los gastos financieros incurridos en el periodo de construcción o producción previo a la puesta en funcionamiento de los activos, son capi-

talizados, procediendo de fuentes de financiación específica destinados de forma expresa a la adquisición del elemento de inmovilizado, como de fuentes de financiación genérica de acuerdo a las pautas establecidas para activos cualificados en la NIC 23.

Las sociedades del Grupo utilizan para el cálculo del deterioro de los bienes incluidos dentro del inmovilizado material aquel sistema que más se adecua a la depreciación técnica efectiva de cada bien y a los años de vida útil estimada para el mismo, siendo el método lineal el generalmente usado a excepción de determinada maquinaria del negocio de construcción que se amortiza de forma degresiva. La compañía revisa anualmente las vidas útiles y los valores residuales de estos activos. Los años utilizados por las sociedades consolidadas para cada tipo de inmovilizado son, básicamente, los siguientes:

	Años de vida útil
Edificios y otras construcciones	10-50
Maquinaria, instalaciones y utillaje	2-25
Mobiliario y enseres	2-15
Elementos de transporte	3-20
Otro inmovilizado	2-20

2.3.4 Propiedades de inversión

Se incluyen los valores netos de terrenos, edificios y otras construcciones que cumplen los criterios de la NIC 40. Los elementos incluidos en este epígrafe se presentan valorados a su coste de adquisición menos su correspondiente amortización acumulada y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado. El Grupo no aplica el criterio de valoración a valor razonable permitido por la NIC 40. Las sociedades del Grupo utilizan para el cálculo de la amortización de las propiedades de inversión el método lineal en función de los años de vida útil estimados para los mismos, que oscila entre 5 y 50 años.

El único subgrupo que posee Propiedades de Inversión es BAA. Dado que todos los activos fijos de dicho subgrupo figuran registrados en el epígrafe "Activos de Proyectos de Infraestructuras", dentro de la Nota relativa a dicho epígrafe se proporciona el detalle de los activos calificados como Propiedades de Inversión.

2.3.5 Pérdidas por deterioro

En el caso de fondos de comercio y activos intangibles que tienen una vida útil indefinida o que no se encuentran en funcionamiento por alguna circunstancia, el Grupo realiza anualmente pruebas de deterioro del valor. En el caso de activos sujetos a amortización, en cada cierre contable el Grupo evalúa la posible existencia de pérdidas permanentes de valor que obligue a reducir los importes en libros. Si existiese cualquier indicio de pérdida, se calcula el valor recuperable del activo al objeto de identificar el alcance de la pérdida por deterioro en caso de que su valor recuperable sea inferior a su valor contable, registrándose su efecto en la cuenta de resultados. A efectos de evaluar las pérdidas por deterioro, estas se determinan para cada activo individualmente. En caso de que esto no sea posible, se determinan para cada grupo identificable de activos más pequeño que genera entradas de efectivo independientes de los derivados

de otros activos (unidades generadoras de efectivo).

El importe recuperable se determina como el mayor del valor razonable minorado en los costes de venta y el valor de uso. El valor de uso se calcula a partir de los flujos futuros de efectivo estimados, descontados a un tipo que refleja las valoraciones actuales del mercado con respecto al valor del dinero y los riesgos específicos asociados al activo.

Si una pérdida por deterioro revierte posteriormente, el importe en libros del activo se incrementa hasta el límite del valor original por el que dicho activo estuviera registrado con anterioridad al reconocimiento de dicha pérdida de valor. Las pérdidas por deterioro del fondo de comercio no son reversibles.

2.3.6 Arrendamientos

Los arrendamientos se clasifican como arrendamientos financieros siempre que las condiciones de los mismos transfieran sustancialmente los riesgos y beneficios derivados de la propiedad al Grupo, el cual habitualmente, tiene la opción de adquirirlo al finalizar el contrato en las condiciones acordadas al formalizarse la operación. Los demás arrendamientos se clasifican como arrendamientos operativos.

El Grupo reconoce los arrendamientos financieros como activos y pasivos en el balance de situación, al inicio del arrendamiento, al valor de mercado del activo arrendado o al valor actual de las cuotas de arrendamiento mínimas, si éste último fuera menor. Para calcular el valor actual de las cuotas de arrendamiento se utiliza la tasa de interés implícita del contrato. El coste de los activos adquiridos mediante contratos de arrendamiento financiero se presenta en el balance de situación consolidado, según la naturaleza del bien objeto del contrato.

En cuanto a los arrendamientos operativos, los gastos del arrendamiento, cuando el Grupo actúa como arrendatario, se imputan linealmente a la cuenta de resultados durante la vigencia del contrato con independencia de la forma estipulada en dicho contrato para el pago de las mismas. En el caso de que en el contrato se hubiesen establecido incentivos al mismo por parte del arrendador consistentes en pagos a realizar por este que deberían corresponder al arrendatario, los ingresos procedentes de los mismos se imputan a resultado como una reducción en los costes de dicho contrato de una forma lineal al igual que éstos.

2.3.7 Activos Financieros

a. Activos financieros a valor razonable con cambios en la cuenta de pérdidas y ganancias: Son todos aquellos activos que se hayan adquirido con el propósito principal de generar un beneficio como consecuencia de fluctuaciones en su valor. Se valoran por su "valor razonable" tanto en el momento inicial como en valoraciones subsiguientes, registrando las variaciones que se produzcan directamente en la cuenta de resultados consolidada. Los activos de esta categoría se clasifican como activos corrientes si se espera realizarlos en los 12 meses siguientes a la fecha del balance. No existen otros activos a valor razonable con cambios en la cuenta de pérdidas y ganancias salvo los derivados que se describen en la Nota 2.3.8.

b. Activos financieros disponibles para la venta: Se incluyen en este epígrafe los valores adquiridos que no se mantienen con propósito de negociación inmediata y que tampoco tienen un vencimiento fijo, correspondiendo fundamentalmente a participaciones financieras en

sociedades no integradas en el perímetro de consolidación del grupo. Se valoran por su valor razonable, registrando las variaciones que se produzcan directamente en el patrimonio neto hasta que el activo se enajene, siempre que sea posible determinar el mencionado valor razonable. En caso contrario, se registran a su coste menos pérdidas por deterioro.

c. Inversiones a vencimiento o cuentas a cobrar: Tanto las inversiones a vencimiento como los créditos concedidos y las cuentas a cobrar se valoran inicialmente por su valor razonable y posteriormente a coste amortizado reconociendo los intereses devengados en función de su tipo de interés efectivo y si procede provisión por pérdidas por deterioro en la cuenta de resultados. Dicho interés efectivo es el tipo de actualización que iguala exactamente el desembolso inicial del instrumento financiero con la totalidad de sus flujos de efectivo estimados hasta su vencimiento. El importe de la provisión es la diferencia entre el importe en libros del activo y el valor presente de los flujos futuros de efectivo estimados, descontados al tipo de interés efectivo. Los activos financieros son dados de baja del balance cuando se transfieren sustancialmente los riesgos y ventajas inherentes a la propiedad del activo financiero. En el caso concreto de cuentas a cobrar se entiende que este hecho se produce en general si se han transmitido los riesgos de insolvencia y de mora.

2.3.8 Derivados financieros

Los derivados son inicialmente reconocidos por su valor mercado a la fecha de contratación. Las variaciones posteriores en el valor de mercado se registran igualmente en cada fecha de cierre de balance. El método de reconocimiento de las diferencias de valor de estos, dependerá de si el instrumento está designado como cobertura o no y, en su caso del tipo de cobertura. Los diferentes tipos de cobertura que designa el Grupo son los siguientes:

- I. Cobertura de flujos de caja: Su objetivo es cubrir la exposición a transacciones futuras altamente probables y variación de los flujos de caja. La pérdida o ganancia en el instrumento de cobertura se registra por la parte no eficiente en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, mientras que la parte eficiente se reconoce directamente en el Patrimonio neto del Balance de situación consolidado. El importe diferido en el Patrimonio neto no se reconoce en la cuenta de resultados hasta que las pérdidas o ganancias de las operaciones cubiertas se registren en resultados o hasta la fecha de vencimiento de las operaciones. Dicho reconocimiento se realiza en la misma naturaleza de resultados que la partida cubierta. Por último, en el caso de pérdida de eficiencia de la cobertura el importe reconocido en patrimonio hasta la fecha se imputa al resultado de una forma proporcional durante la vida del derivado contratado.
- II. Cobertura de valor razonable: Su objetivo es cubrir la exposición a cambios en el valor de un activo o un pasivo reconocido o compromisos en firme sobre transacciones a realizar. La pérdida o ganancia en el instrumento de cobertura junto a la pérdida o ganancia producida en el activo o pasivo cubierto se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidadas.
- III. Cobertura de inversiones netas en el extranjero: Su objetivo es cubrir la exposición a cambios en el valor de dichas inversiones

atribuible a oscilaciones en el tipo de cambio. Las pérdidas o ganancias se imputan dentro del Patrimonio neto y se traspasan a la cuenta de resultados a la venta o vencimiento de dicha inversión.

En el caso de derivados que no califican como cobertura, las pérdidas o ganancias de dicho instrumento se registran en la cuenta de resultados consolidada.

2.3.9 Combinaciones de Negocio y fondo de comercio

Las combinaciones de negocio se contabilizan mediante el método del coste de adquisición, que conlleva el reconocimiento a valor razonable los activos y pasivos identificables del negocio adquirido. El fondo de Comercio es la diferencia positiva originada entre el coste de la inversión y el valor de los activos y pasivos mencionados. En las adquisiciones de empresas asociadas los fondos de comercio generados se consideran como mayor valor de la participación. El Fondo de comercio de consolidación no se amortiza y está sujeto al "Test de deterioro" (véase Nota 2.3.5). En las adquisiciones sucesivas en sociedades sobre las que existe un control previo es registrado como fondo de comercio la diferencia entre el sobreprecio pagado y el valor neto contable de la participación adquirida en la sociedad.

2.3.10 Existencias

Son valoradas inicialmente al precio de adquisición o el coste de producción. Los gastos financieros en bienes incluidos en este epígrafe son activados durante el periodo de construcción o producción.

Posteriormente se valoran a precio medio ponderado o a valor neto de realización, el menor.

El Grupo realiza una evaluación del valor neto realizable de las existencias dotando las oportunas provisiones en aquellos casos en las que el coste excede de su valor neto de realización.

2.3.11 Tesorería y equivalentes

El efectivo y equivalentes de efectivo incluyen el efectivo en caja, los depósitos a la vista en entidades de crédito y otras inversiones a corto plazo de gran liquidez con un vencimiento original de tres meses o menor.

Dentro de este apartado se incluyen inversiones de la misma naturaleza y vencimiento afectas a la financiación de determinados proyectos de infraestructuras cuya disponibilidad está restringida por los contratos de financiación como garantía para hacer frente a determinadas obligaciones en el corto plazo relativas al pago de intereses o principal de la deuda así como al mantenimiento y operación de infraestructura.

2.3.12 Activos no corrientes clasificados como mantenidos para la venta y actividades discontinuadas.

- a. **Activos no corrientes clasificados como mantenidos para la venta:** Los activos no corrientes se clasifican como activos mantenidos para la venta si se considera que su importe en libros se recuperará a través de una operación de venta en vez de a través del uso continuado. Esta condición se considera cumplida únicamente cuando la venta es altamente probable, y está disponible para su venta inmediata en su condición actual y previsiblemente se completará en el plazo de un año

desde la fecha de clasificación. Dichos activos se presentan valorados al menor importe entre su valor contable y el valor razonable minorado por los costes necesarios para su enajenación y no están sujetos a amortización.

b. Actividades discontinuadas: Se registran como actividades discontinuadas aquellas que han sido enajenadas, se ha dispuesto de ellas por otra vía o han sido clasificadas como mantenida para la venta y representan una línea de negocio o área geográfica de operaciones, forma parte de un plan único o es una filial adquirida exclusivamente con vistas a su reventa. El resultado generado por las actividades discontinuadas se presenta en una única línea específica en la cuenta de resultados neto de impuestos.

2.3.13 Patrimonio neto

Las acciones ordinarias se clasifican como patrimonio neto. Los costes incrementales directamente atribuibles a la emisión de nuevas acciones se presentan en el patrimonio neto como una deducción, neta de impuestos. Las adquisiciones de acciones propias de la Sociedad dominante por su contraprestación pagada, incluyendo costes asociados atribuibles, se deducen del patrimonio neto. Cuando estas acciones se venden o se vuelven a emitir posteriormente, cualquier importe recibido neto de costes se incluye en el patrimonio neto.

2.3.14 Subvenciones

Las subvenciones se reconocen por su valor razonable cuando hay una seguridad razonable de que la subvención se cobrará y el Grupo cumplirá con todas las condiciones establecidas. Las subvenciones relacionadas con la adquisición de inmovilizado, se incluyen en pasivos no corrientes dentro del epígrafe de ingresos a distribuir en varios ejercicios y se abonan en la cuenta de resultados consolidada sobre una base lineal durante las vidas esperadas de los correspondientes activos.

2.3.15 Provisiones y pasivos contingentes

El Grupo registra una provisión cuando existe un compromiso u obligación frente a un tercero que cumple los siguientes requisitos: es una obligación presente (legal o constructiva), que surge como consecuencia de acontecimientos pasados u obligaciones constructivas, cuya liquidación se espera suponga una salida de recursos y cuyo importe o momento de ocurrencia no se conocen con certeza pero puede ser estimada con suficiente fiabilidad. Cabe destacar las siguientes:

- Provisiones de la actividad de construcción por pérdidas presupuestadas que cubren la pérdida probable de una obra que es conocida antes de su finalización.
- Provisiones de clausura y postclausura de vertederos de la actividad de servicios ya que la entidad está obligada a realizar el cierre del vertedero al llegar a su máxima capacidad por riesgos medioambientales. Estas provisiones recogen las estimaciones de clausura y de tratamiento de los residuos durante el periodo de postclausura conforme a la estimación técnica realizada al efecto basada en capacidad del vertedero, densidad media y otros parámetros.

Por su parte se consideran pasivos contingentes aquellas posibles obligaciones surgidas como consecuencia de sucesos pasados, cuya materialización está condicionada a que ocurra o no uno o más eventos futuros independientes de la voluntad de las entidades consolidadas. Dichos pasivos contingente no son objeto de registro contable presentándose detalle de los mismos en la memoria (véase Nota 24).

2.3.16 Obligaciones por pensiones

a. Planes de aportación definida: En los que se reconoce anualmente como gasto las aportaciones devengadas.

b. Planes de prestación definida: El pasivo reconocido en el balance respecto a los planes de prestación definida es el valor actual de la obligación devengada en la fecha del balance menos el valor razonable de los activos afectos al plan y cualquier coste por servicios pasados no reconocido. La obligación devengada se calcula anualmente por actuarios independientes de acuerdo con el método denominado "unidad de crédito proyectada". La obligación devengada se determina descontando los flujos de salida de efectivo futuros estimados a tipos de interés correspondientes a emisiones de bonos u obligaciones empresariales de alta calidad crediticia denominados en la moneda en que se pagarán las prestaciones y con plazos de vencimiento similares a los de las correspondientes obligaciones.

Se consideran pérdidas y ganancias actuariales aquellas que surgen de ajustes por la experiencia (que miden los efectos de las diferencias entre las hipótesis actuariales previas y la realidad) y cambios en las hipótesis actuariales. Como consecuencia de la modificación introducida en la NIC 19, durante el ejercicio 2006 el Grupo se acogió a la posibilidad recogida en la nueva redacción de la Norma consistente en el reconocimiento íntegro de las pérdidas y ganancias actuariales en el periodo en el que ocurren directamente en patrimonio.

En el caso de modificaciones en las características del plan, si como consecuencia de cambios en los compromisos, los derechos que surgen de estos se consolidan automáticamente, el coste de los servicios pasados se reconoce inmediatamente en la cuenta de resultados consolidada. Si por el contrario son revocables o no se consolidan, el coste se reconoce linealmente entre el periodo medio que reste hasta su consolidación definitiva.

Si se produce una reducción o liquidación del plan, se reconoce en ese mismo momento las ganancias o pérdidas derivadas de las mismas por los cambios en el valor de la obligación devengada, cambios en el valor de los activos afectos al plan y costes de los servicios pasados que no hubieran sido previamente reconocidos.

Si en el importe a reconocer en el balance de situación por obligaciones post-empleo es un activo, el Grupo procede al reconocimiento del mismo, excepto en el caso en que el exceso en el valor razonable de los activos afectos a dicho plan sobre el valor actual de las obligaciones no pueda recuperarse en su totalidad mediante reembolsos o reducciones de las aportaciones futuras, en cuyo caso el activo a reconocer será el menor de los siguientes importes: 1) El importe de dicho exceso o 2) El coste de los servicios pasados acumulados no reconocidos a la fecha y el valor actual de cualesquiera beneficios económicos disponibles en la forma de reembolsos procedentes del plan o reducciones en las aportaciones futuras al mismo, descontado con los tipos de obligaciones empresariales emitidos en la fecha de valoración y para el mismo vencimiento,

reconociéndose en el patrimonio dentro del estado de ingresos y gastos reconocidos cualquier aumento o disminución en el valor actual de los reembolsos o reducciones en las aportaciones futuras.

2.3.17 Compensaciones basadas en acciones

a. Sistemas Retributivos liquidados mediante entrega de opciones sobre acciones: Son valorados en el momento inicial de otorgamiento a valor razonable mediante un método financiero basado en un modelo binomial mejorado teniendo en cuenta el precio de ejercicio, la volatilidad, el plazo de ejercicio, los dividendos esperados, el tipo de interés libre de riesgo y las hipótesis realizadas respecto al ejercicio esperado anticipado. Sobre dicha valoración inicial no se realiza ninguna reestimación posteriormente. Dicho valor se reconoce dentro de la partida de gastos de personal de forma proporcional al periodo de tiempo establecido como requisito de permanencia del empleado, reconociendo su contrapartida en el patrimonio.

b. Sistemas Retributivos vinculados a la evolución de la acción liquidados en efectivo: Su valoración inicial coincide con la mencionada anteriormente. Se reconoce de la misma forma en la cuenta de resultados reconociendo en este caso como contrapartida un pasivo con los empleados incluidos en el plan. Cada año se realiza una reestimación de la valoración inicial.

c. Contratos de permuta financiera sobre compensaciones en acciones: Grupo Ferrovial realiza la contratación de contratos de permuta financiera con el objeto exclusivo de cubrir el impacto patrimonial derivado de la liquidación de los mencionados planes de opciones sobre acciones. Dichos contratos son considerados derivados no eficientes reconociendo el resultado de los mismos a través del epígrafe de resultados financieros, tomando en consideración que el valor máximo del mismo no puede generar un ingreso superior al gasto reconocido por lo mencionados planes que desde un punto de vista económico cubre toda vez que como se indica es su única finalidad.

2.3.18 Pasivos financieros

Estas deudas se reconocen inicialmente a valor razonable neto de los gastos incurridos en la transacción, registrándose posteriormente por su coste amortizado según el método de interés efectivo. Dicho interés efectivo es el tipo de actualización que iguala exactamente la corriente esperada de pagos futuros previstos hasta el vencimiento del pasivo con el importe inicial recibido. En el caso de que la tasa de interés efectiva se considere inicialmente distinta del interés de mercado se valora el pasivo teniendo en cuenta el valor actual de los flujos futuros a esa tasa de mercado en el caso de préstamos con tipo de interés explícito. De no encontrarse dicho tipo de interés concretado, la valoración de estos también se realiza al mencionado tipo de interés de mercado.

En el caso de producirse renegociación de deudas existentes, se considera que no existen modificaciones sustanciales del pasivo financiero cuando el prestamista del nuevo préstamo es el mismo que el que otorgó el préstamo inicial y el valor actual de los flujos de caja incluyendo los costes de emisión y formalización asociados al mismo usando el método del interés efectivo no difiere en más de un 10% del valor actual de los flujos de caja pendientes de pagar del pasivo original calculado bajo ese mismo método.

2.3.19 Impuesto sobre sociedades e Impuestos diferidos

El término Impuesto sobre Sociedades consolidado incluye todos los impuestos, ya sean nacionales o extranjeros, que se relacionan con las ganancias sujetas a imposición. El Impuesto sobre Sociedades incluye también otros tributos, como los impuestos que gravan la repatriación de resultados, así como cualquier otra imposición que tome como base de cálculo el resultado contable.

El gasto devengado por Impuesto sobre Sociedades reflejado en las Cuentas Consolidadas se calcula mediante la agregación del gasto registrado por cada una de las sociedades que forman el perímetro de consolidación, aumentado o disminuido, según corresponda, por el impacto fiscal de los ajustes de consolidación contable, y por las Diferencias Temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en libros en las cuentas anuales consolidadas (método de pasivo).

No se reconocen impuestos diferidos cuando la transacción no tiene efecto en el valor contable y/o fiscal de los activos o pasivos intervinientes de la misma. En el caso de combinaciones de negocio se registra el correspondiente impuesto diferido derivado del proceso de asignación de precio y de la amortización fiscal en su caso de los fondos de comercio que se generen.

Los activos y pasivos por Impuestos Diferidos se calculan a los tipos impositivos vigentes a la fecha del balance de situación y que se prevé que serán aplicables en el período en el que se realice el activo o se liquide el pasivo. Se cargan o abonan a la cuenta de resultados, salvo cuando se refieren a partidas que se registran directamente en patrimonio neto, en cuyo caso se contabilizan con cargo o abono a dichas cuentas. Por los beneficios no distribuidos de las filiales no se reconoce un pasivo por Impuestos Diferidos cuando el Grupo puede controlar la reversión de las Diferencias Temporarias y no es probable que éstas sean revertidas en un futuro previsible. Los activos por Impuestos Diferidos y los créditos fiscales derivados de bases impositivas negativas se reconocen cuando resulta probable que la Sociedad pueda recuperarlos en un futuro con independencia del momento de recuperación y siempre y cuando la recuperación se prevea dentro del periodo legal de aprovechamiento. Los activos y pasivos por Impuestos Diferidos no se descuentan, y se clasifican como activo (pasivo) no corriente en el balance de situación. Con ocasión de cada cierre contable, se revisan los Impuestos Diferidos registrados.

La diferencia entre el gasto por el Impuesto sobre Sociedades contabilizado al cierre del ejercicio anterior y el gasto por el Impuesto sobre Sociedades que resulta de las declaraciones fiscales finalmente presentadas constituye un cambio en las estimaciones contables y se registra como gasto/ingreso del ejercicio corriente.

2.3.20 Conversión transacciones moneda extranjera

La conversión de las transacciones realizadas por las sociedades del grupo en una moneda distinta de la moneda funcional se realiza aplicando el tipo de cambio vigente en el momento de formalizar cada operación.

2.3.21 Reconocimiento de ingresos

Los ingresos se calculan al valor razonable de la contraprestación a recibir y representan los importes a cobrar por los bienes entregados y

los servicios prestados en el marco ordinario de la actividad, menos descuentos, devoluciones, impuesto sobre el valor añadido y otros impuestos relacionados con las ventas. A estos efectos, el ingreso se produce en el momento en que se entiendan cedidos los riesgos y beneficios. A continuación se detalla de forma específica el criterio seguido para el reconocimiento de resultados en cada una de los segmentos en los que opera Grupo Ferrovial.

2.3.21.1 Actividad de Construcción

Para el reconocimiento de los resultados de construcción la empresa sigue los criterios establecidos en la NIC 11, que permite, cuando el resultado de un contrato de construcción puede ser estimado con suficiente fiabilidad, reconocer los ingresos ordinarios y los costes asociados en resultados con referencia al estado de terminación del contrato en la fecha de cierre del balance. Cualquier pérdida esperada en el contrato de construcción es reconocida como tal inmediatamente. La empresa sigue habitualmente el criterio del examen del trabajo ejecutado, que se puede llevar a la práctica por la existencia en todos los contratos generalmente de una definición de todas y cada una de las unidades de obra y el precio al que se certifica cada una de estas, existiendo herramientas presupuestarias para el seguimiento de las desviaciones. Al final de cada mes se obtiene la medición de las unidades realizadas de cada una de las obras, registrando como ingreso la producción del mes. Los costes de ejecución de las obras se reconocen contablemente en función de su devengo, reconociendo como gasto los realmente incurridos en la ejecución de las unidades de obra realizadas, así como los que pudiéndose incurrir en el futuro deban ser imputados a las unidades de obra ahora ejecutadas.

En aquellos casos excepcionales, que no sea posible estimar el margen para la totalidad del contrato se reconoce el total de los costes incurridos en el mismo y como ingreso de dicho contrato las ventas razonablemente aseguradas relativas a la obra realizada, con el límite de los mencionados costes incurridos en el contrato.

Las modificaciones del contrato inicial requieren una aprobación técnica y económica por parte del cliente que permita a partir de ese momento la emisión de certificaciones y el cobro de esos trabajos adicionales. El criterio seguido por el Grupo es no reconocer los ingresos por estos trabajos adicionales hasta que la aprobación de los mismos esté razonablemente asegurada y pueda ser medido con suficiente fiabilidad. Los costes asociados a estas unidades de obra se reconocen en el momento en que se producen los mismos.

Se reconocen como gastos anticipados los gastos iniciales de obra derivados de la formalización del contrato principal, gastos de maquinaria para llegada a obra, adquisición de proyectos exteriores, colaboraciones y estudios exteriores, seguro de construcción, cerramientos y otros gastos iniciales de obra. Dichos gastos se registran como activos siempre que sea probable que los mismos sean recuperables en el futuro, y se van reconociendo como gasto en función de la evolución de la mencionada producción real sobre la prevista en cada contrato. En caso contrario se imputan directamente a resultados.

El reconocimiento de los intereses de demora originados por retrasos en el cobro de las certificaciones se realiza cuando sea probable que se van a recibir efectivamente dichos intereses y el importe de los mismos puede ser medido de forma fiable.

2.3.21.2 Actividad de autopistas y aparcamientos

a. Autopistas

Aun cuando el Grupo no está aplicando la IFRIC 12, los contratos incluidos dentro de esta área de actividad, se registran de forma similar de acuerdo con el modelo de intangible, destacando como principales criterios:

- 1) Amortizar los activos conforme a un criterio basado en las estimaciones de tráfico en el periodo de concesión, ya que este se entiende que es el mejor patrón de consumo de los beneficios futuros asociados a dichos activos.
- 2) Capitalizar los gastos financieros durante el período de construcción.
- 3) Registrar los ingresos percibidos por peajes y los gastos de explotación conforme al criterio de devengo. En el caso de los ingresos por peaje se consideran que dichos ingresos se van devengando en función de la utilización de la infraestructura por parte de los usuarios.

b. Aparcamientos

En el caso de los aparcamientos para residentes y de rotación, el criterio de reconocimiento de ingresos sigue las pautas establecidas en la NIC 18. En el caso de aparcamientos en superficie, dado que se trata de un servicio público su tratamiento contable es similar al aplicado en la actividad de servicios.

2.3.21.3 Actividad de aeropuertos

Respecto a los ingresos se pueden dividir entre: 1) Ingresos aeroportuarios que se devengan de diferente forma, destacando los ingresos devengados en función del número de pasajeros, los ingresos por tarifas por aterrizaje que se devengan conforme al tonelaje de los aviones que aterrizan en el aeropuerto y los ingresos por tarifas por aparcamiento de aviones que se devengan en función de una combinación del número de horas y del tonelaje de los aviones y 2) Ingresos comerciales que se producen por ventas de productos realizados directamente por la sociedad (negocio World Duty Free) los cuales se reconocen a medida que cada venta es realizada, y los ingresos por cesión de espacios comerciales a terceros que se reconocen en base a un porcentaje de las ventas generadas por el tercero.

2.3.21.4 Actividades de servicios

De forma general, los ingresos reconocidos por este tipo de servicio son registrados en la cuenta de resultados de forma lineal a lo largo del tiempo de duración del contrato. En el caso de contratos con diversas tareas y precios, el reconocimiento de ingresos y costes, se realiza con referencia al estado de terminación de los mismos o grado de avance, aplicando los criterios y condiciones descritos para la actividad de Construcción. En los casos en los que no puede aplicarse este, se usará el método de grado de avance en función de los costes incurridos sobre el total de costes estimados.

Por último mencionar que en el caso de determinados contratos ejecutados por Amey en el Reino Unido el tratamiento realizado en relación con el modelo financiero de reconocimiento de la cuenta a cobrar respecto a los mismos es similar al establecido por la IFRIC12.

2.3.21.5 Resultados de explotación

El epígrafe de resultados de explotación de la cuenta de pérdidas y ganancias incluyen los resultados de las operaciones habituales de las compañías del Grupo excluyendo resultados financieros (nota 27), participaciones en resultados de Sociedades asociadas y otras ganancias y pérdidas que corresponden a enajenaciones de activos del Grupo y gastos relacionados con estas (nota 28).

2.4 Estimaciones y juicios contables

La información contenida en estas cuentas anuales es responsabilidad de los Administradores del Grupo.

En las cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio 2007 se han utilizado estimaciones realizadas por los Administradores del Grupo para valorar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos que figuran registrados en ellas. Básicamente, estas estimaciones se refieren a:

- La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos.
- Las hipótesis empleadas en el cálculo actuarial de los pasivos por pensiones y otros compromisos con el personal.
- La vida útil de los activos materiales e intangibles.
- La valoración de las opciones sobre acciones.
- Las estimaciones de carácter presupuestario que se tienen en consideración a efectos del reconocimiento del resultado en contratos en los que aplica el grado de avance en los segmentos de construcción y servicios.
- Estimaciones relacionadas con el valor razonable de los activos adquiridos en combinaciones de negocio y fondos de comercio.
- Evaluación de posibles contingencias por riesgos legales y fiscales.

Estas estimaciones se realizaron en función de la mejor información disponible al 31 de diciembre de 2007 y 2006 sobre los hechos analizados. No obstante, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas, lo que se haría, en su caso, conforme a lo establecido en la NIC 8.

De esta forma durante el ejercicio 2007 se ha revisado el criterio de amortización de las concesiones de autopistas de peaje de forma prospectiva a partir de dicho ejercicio y por lo tanto sin modificar la información de ejercicios anteriores. El impacto diferencial en el año de este cambio de criterio aparece detallado en la nota 2.1. de la presente memoria relativa a Bases de Presentación no existiendo impacto diferencial en los ejercicios futuros derivado del mismo.

3. Gestión de riesgos financieros y capital

Las actividades del Grupo están expuestas a diferentes tipos de riesgos financieros destacando fundamentalmente los riesgos de tipo de interés, riesgo de cambio, riesgo de crédito, riesgo de liquidez y riesgo de mercado.

3.1 Exposición a variaciones en los tipos de interés

En relación con el riesgo por tipo de interés la gestión del Grupo está orientada a minimizar el impacto de posibles variaciones en el gasto financiero vinculado con la deuda tanto mediante la contratación de derivados como mediante la contratación de deuda a tipo fijo.

En lo relativo a la financiación de los proyectos de infraestructuras, la financiación de este tipo de proyectos se caracteriza por estar ligada a los flujos de los mismos. En este contexto, el objetivo es intentar, en la medida de lo posible, y una vez que el proyecto entra en funcionamiento, cerrar un tipo de interés fijo, o asegurarlo mediante coberturas sobre las posibles variaciones del tipo de interés, evitando potenciales modificaciones posteriores en la rentabilidad del proyecto provocadas por la variación de dichos tipos de interés. Dichos mecanismos de cobertura se indicarán dentro de las obligaciones impuestas frecuentemente por las entidades financieras; el desglose de los mismos se presenta en la Nota 11 relativa a Derivados a Valor Razonable.

Igualmente en algunos proyectos de infraestructuras cuyos ingresos están vinculados a la inflación se intenta contratar deuda cuyo tipo de interés está exclusivamente indexado a la variación de la inflación.

El mismo criterio se sigue en el caso de financiaciones a largo plazo en el resto de actividades del Grupo.

En la tabla adjunta se presenta un detalle de la posición neta de tesorería del grupo (volumen total de deuda financiera neta por el valor de tesorería y equivalentes, y caja restringida a largo plazo vinculada a la deuda) indicando el porcentaje de dicha deuda que se considera cubierta (bien por tipo fijo o por derivados).

(Millones de euros)

Deudas	Total deuda neta	% deuda cubierta	Deuda neta expuesta	Impacto resultado +50p.b.
Construcción	1.876	0%	1.883	9
Servicios	-1.328	6%	-1.245	-6
Aeropuertos	-2.181	62%	-822	-4
Autopistas y Aparcamientos	172	0%	172	1
Corporación y resto	-477	0%	-477	-2
Resto de sociedades	-1.938	75%	-489	-2
BAA	-17.807	79%	-3.798	-19
Resto de Aeropuertos	-28	0%	-28	0
Autopistas y Aparcamientos	-8.742	80%	-1.732	-9
Servicios	-1.749	100%	272	1
Proyectos de Infraestructuras	-28.326	81%	-5.286	-27
Posición neta total	-30.264	81%	-5.775	-29

Respecto a la tabla anterior, hay que considerar que dentro de la parte cubierta relativa a BAA, se incluyen derivados por valor nominal de 1.495 millones de libras (2.033 millones de euros) que aunque se consideran cobertura económica, no cumplen las condiciones establecidas para su consideración como cobertura contable.

Como se desprende del análisis de dicha tabla el 81% de la deuda del Grupo está asegurada frente al riesgo de variación del tipo de interés. En base a lo anterior una variación de 50 puntos básicos en el presente ejercicio en los tipos de interés o en la inflación hubiese significado un impacto en cuenta de resultados -29 millones de euros en la línea de resultado financiero (-27 millones de euros provenientes de proyectos de infraestructuras y -2 millones de resto) con un impacto en la línea de resultado neto de -16 millones de euros.

En la nota 20 de la memoria se presenta mayor detalle por tipo de deuda según el grado de cobertura al riesgo de tipo de interés.

Además de los impactos que las variaciones de los tipos de interés causan en los activos y pasivos que constituyen la posición neta de tesorería, se pueden producir cambios en la valoración de los derivados financieros contratados por la compañía, que aparecen indicados en la nota 11 de la presente memoria. Las diferencias en la valoración de los mismos se registran principalmente en reservas.

Por último también se encuentran sujetos a riesgo de tipo de interés los activos financieros a largo plazo incluidos en la nota 10 y el valor de las obligaciones por fondos de pensiones conforme se indica en la nota 18.

3.2 Exposición a variaciones de tipo de cambio

Ferrovial mantiene inversiones de carácter significativo en países con moneda distinta del euro, destacando las inversiones en Libras esterlinas, dólares americanos, dólares canadienses y zlotis polacos.

Con carácter general, la política financiera del Grupo es denominar la deuda en la misma moneda en que se obtienen los ingresos en el activo financiado.

Respecto a los proyectos de infraestructuras en general todos los proyectos en los que invierte el grupo se intentan financiar siguiendo el criterio antes mencionado. En aquellos casos en los que no es posible financiar los proyectos en la misma moneda se intentan contratar derivados para cubrir el valor de posibles variaciones en el valor de la deuda motivados por variaciones en el tipo de cambio.

En cuanto a la inversión en el capital de dichos proyectos, en aquellos casos en los que se decide financiar parte de dicha inversión mediante deuda específica contratada por las sociedades del grupo que participan en el capital de los proyectos dicha deuda normalmente es nominada en la misma divisa del proyecto en cuestión, actuando dicha deuda como cobertura del riesgo de tipo de cambio.

El mismo criterio indicado en el párrafo anterior se aplica en el supuesto de adquisiciones de empresas en otras actividades distintas de los proyectos de infraestructuras.

Por otro lado en aquellos contratos de construcción en los que el precio se percibe en una moneda distinta de la moneda con la que se pagan los costes vinculados al contrato, se contratan coberturas con el objeto de evitar fluctuaciones en el margen de los contratos motivadas por el tipo de cambio.

El valor de los activos, pasivos, intereses minoritarios y fondos propios asignables a la entidad dominante denominados por tipo de divisa se desglosa en la siguiente tabla:

(Millones de euros)

Moneda	Activos	Pasivos	FFPP soc domnte	Socios externos
Euro	9.379	8.364	618	397
Libra esterlina	32.064	27.337	2.395	2.332
Dólar americano	3.414	2.835	348	231
Dólar canadiense	3.214	3.289	2	-77
Zloty Polaco	934	760	129	45
Peso Chileno	1.574	1.546	33	-5
Swissport	999	599	387	13
Otros	9	9	0	0
Total Grupo	51.587	44.739	3.912	2.936

Del análisis de dicha tabla se desprende que el grupo tiene una exposición muy alta en términos de fondos propios, especialmente a la evolución de la libra esterlina y en menor medida a la evolución del dólar americano. Dicha exposición tiene su origen en el capital invertido en la adquisición de BAA que no ha sido financiado con deuda específica y en el capital invertido en los proyectos de Autopistas en Estados Unidos. En este tipo de inversiones (en los que no existe una deuda específica vinculada a la financiación de la inversión) la política del grupo consiste en no realizar coberturas, salvo en situaciones puntuales por la parte de recuperaciones de la inversión (dividendos o devoluciones de capital) que se prevean en el corto plazo, ya que se considera que son inversiones a largo plazo que no van a generar flujos monetarios para el accionista a corto plazo y que están nominadas en divisas fuertes que no deberían generar fluctuaciones en el largo plazo.

En base a la tabla anterior una revaluación del 10% del Euro respecto a las principales monedas en las que el grupo mantiene inversiones hubiese supuesto un impacto en fondos propios de la sociedad dominante de -299 millones de euros (-202 millones netos de impuestos).

Adicionalmente el desglose del resultado neto atribuible a la sociedad dominante obtenido por tipo de divisa se desglosa en el siguiente cuadro.

(Millones de euros)

Moneda	Resultado
Euro	487
Libra esterlina	260
Dólar americano	-16
Dólar canadiense	14
Zloty Polaco	-10
Peso Chileno	-18
Swissport	13
Otros	4
Total Grupo	734

A este respecto el impacto en la cuenta de resultados de una revaluación del 10% del euro hubiese supuesto un impacto de -22 millones de euros (-15 millones en resultado Neto).

3.3 Exposición a riesgo de crédito

Los principales activos financieros del Grupo expuestos al riesgo de crédito son:

- a) Inversiones en activos financieros incluidos en el saldo de tesorería y equivalentes (corto plazo), (nota 20).
- b) Activos financieros a largo plazo (nota 10).
- c) Derivados (nota 11).
- d) Saldos relativos a clientes y otras cuentas a cobrar (nota 14).

El importe global de la exposición del grupo al riesgo de crédito lo constituye el saldo de las mencionadas partidas, en tanto en cuanto el grupo no tiene concedidas líneas de créditos a terceros.

Respecto al riesgo por formalización de inversiones en productos financieros o contratación de derivados financieros (incluidas en apartados a, b y c), Ferrovial ha establecido internamente criterios para minimizarlos estableciendo que las contrapartidas sean siempre entidades de crédito con altos niveles de calificación crediticia (según "rating" de prestigiosas agencias internacionales). Adicionalmente Ferrovial establece límites máximos, a invertir o contratar, con revisión periódica de los mismos.

En el caso de operaciones en países en los que por su condición económica y sociopolítica no es posible alcanzar altos niveles de calidad crediticia, se seleccionan principalmente sucursales y filiales de entidades extranjeras que, cumplan o se acerquen, a los criterios de calidad establecidos, así como las entidades locales de mayor tamaño.

En el caso concreto de la caja restringida vinculada a la financiación de proyectos de infraestructuras habitualmente los contratos de financiación que establecen las cantidades que tienen que mantenerse en concepto de caja restringida también establecen las condiciones que deben de cumplir los productos financieros en los que se materialicen dichas obligaciones. Así por ejemplo en el caso de la autopista ETR 407 que ha 31 de diciembre mantenía un contrato marco que regula la financiación de dicho proyecto establece que la caja restringida de 301 millones de euros que representa un 59% sobre el total de la caja restringida que aparece en el balance de Ferrovial a 31 de diciembre de 2007 deberá ser invertida en "Inversiones cualificadas" teniendo dicha condición aquellos productos con un rating mínimo.

Respecto al riesgo vinculado a deudores comerciales (incluidos en el apartado d) así como respecto a las cuentas a cobrar a largo plazo (apartado b) es de destacar que existe una gran diversidad de clientes ya que una gran parte significativa de los mismos son entidades públicas. En total de todas las cuentas a cobrar del grupo tanto a largo como a corto plazo un 51 % corresponden con administraciones públicas.

3.4 Exposición a riesgo de liquidez

La gestión del riesgo de liquidez se centra en las siguientes políticas:

Proyectos de Infraestructuras:

Para el ejercicio 2008 a nivel de proyectos de infraestructuras es necesario analizarla para cada uno de los proyectos ya que debido a las diferentes financiaciones específicas dichos proyectos funcionan a efectos de liquidez como unidades independientes.

En general para cada uno de los proyectos se realiza un seguimiento detallado de los vencimientos de las diferentes deudas. En la nota 20 de la memoria se presenta un desglose de los diferentes vencimientos de las deudas, donde se puede comprobar que más de un 60 % de la deuda tiene un vencimiento superior a 5 años. En general el hecho de que este tipo de proyectos sean proyectos a largo plazo con flujos previsible, permiten establecer deudas estructuradas a largo plazo vinculadas con los flujos de los proyectos.

Igualmente a medida que los proyectos se van desarrollando se intenta realizar una política activa de refinanciaciones que permitan maximizar la generación de caja de los mismos.

Respecto a los procesos de refinanciación es de destacar actualmente el proceso de refinanciación de la deuda de BAA que se menciona con mayor detalle en la nota 20 de la memoria.

Como se ha indicado anteriormente en determinados contratos de financiación de proyectos de infraestructuras se establece la necesidad de mantener cuentas (caja restringida) cuya disponibilidad está restringida por los contratos de financiación como garantía para hacer frente a determinadas obligaciones en el corto plazo relativas al pago de intereses o principal de la deuda así como al mantenimiento y operación de la infraestructura. Dichas cuentas constituyen una garantía adicional frente al riesgo de liquidez. El detalle de dichas cuentas se desglosa en la nota 20 de la memoria.

En todos los casos en los que existen compromisos para la realización de nuevas inversiones, dichos compromisos se intentan cubrir previamente a su ejecución mediante una financiación específica. El detalle de los saldos disponibles para hacer frente a dichos requerimientos se presentan en la nota 20 de la memoria.

Como conclusión de todos los apartados anteriores la posición de liquidez de los proyectos de infraestructuras para el ejercicio 2008 se basa en los siguientes puntos:

- En global a 31 de diciembre de 2007 se dispone de una tesorería y equivalentes (incluyendo caja restringida a corto plazo) por importe de 980 millones de euros.
- Adicionalmente se disponían a dicha fecha de líneas de créditos no dispuestos por importe de 3.363 millones de euros principalmente con el objeto de cubrir necesidades de inversión comprometida.
- Los proyectos tienen capacidad de generar un flujo de operaciones significativo y de carácter recurrente (el flujo de operaciones obtenido en el año 2007 por este tipo de proyecto fue de 2.373 Millones de Euros ver nota 31 sobre flujo de caja)
- La capacidad de aumentar el volumen de deuda en determinados proyectos basado en el crecimiento de sus variables operativas.

Resto de actividades del grupo

A diferencia de lo que ocurre en los proyectos de infraestructuras la gestión de la liquidez para el resto de las actividades del grupo especialmente para las actividades realizadas en España se realiza de forma conjunta.

La gestión de este riesgo se centra igualmente en el seguimiento detallado del vencimiento de las diferentes líneas de deuda (que se menciona igualmente en la nota 20 de la memoria), así como en la gestión proactiva y el mantenimiento de líneas de crédito que permita cubrir las necesidades previstas de tesorería.

La posición de liquidez del resto de actividades del grupo para el ejercicio 2008 se basa en los siguientes puntos:

- En global a 31 de diciembre de 2007 se dispone de una tesorería y equivalentes (incluyendo caja restringida a corto plazo) por importe de 1.311 millones de euros.
- Adicionalmente se disponían a dicha fecha de líneas de crédito no dispuestas por importe de 1.409 millones de euros.
- Las áreas de negocio del grupo tienen capacidad de generar un flujo de operaciones significativo y de carácter recurrente (el flujo de operaciones obtenido en el año 2007 fué de 511 millones de euros, -ver nota 31 sobre flujo de caja-).
- La capacidad de aumentar el volumen de deuda basado en el volumen moderado de deuda actual y en la capacidad recurrente de generación de caja.

Por último para finalizar respecto a la gestión del riesgo de liquidez es de destacar que a nivel de grupo, como a nivel de cada área de negocio y proyectos se realizan previsiones de manera sistemática sobre la generación y necesidades de caja previstas que permita determinar y seguir de forma continuada la posición de liquidez del grupo.

3.5. Exposición al riesgo de mercado

Ferrovial igualmente se encuentra expuesto al riesgo vinculado a la evolución del precio de acciones de empresas cotizadas. Dicha exposición en concreto se materializa en:

Contrato de equity –swaps vinculados con sistemas retributivos ligados a la evolución de la acción

Como se indica en la nota 11 de la memoria relativa a derivados como en la nota 34 relativa a sistemas retributivos vinculados al precio por acción, Ferrovial tiene firmados contratos de equity swap cuyo objeto es cubrirse ante posibles desembolsos que la compañía tenga que hacer frente para liquidar los diferentes sistemas retributivos vinculados a la evolución de la acción de Ferrovial y de Cintra otorgados a sus directivos. Dichos equity swap cubren a la empresa frente a hipotéticas subidas del precio de la acción por encima del precio de ejercicio de los sistemas pero sin embargo si la acción evoluciona por debajo del precio de ejercicio pueden provocar una pérdida.

En concreto en el ejercicio 2007 Ferrovial, considerando un precio

de cierre de cotización de 48,12 para Ferrovial y de 10,33 euros para Cintra ha tenido que reconocer por este concepto dentro de la línea de resultados financieros (ver nota 27) una pérdida de 125 millones de euros con un impacto en el resultado neto de 71 millones de euros. De hecho si asumimos un precio de la acción de Ferrovial a 40 euros y de Cintra a 9,70 euros (similares a los precios de cotización el momento de formulación de las presentes cuentas anuales) dicha pérdida aumentaría en 57 millones de euros en la línea de resultado financiero con un impacto en el neto de 34 millones.

No obstante hay que tener en cuenta que estas pérdidas no significan ningún tipo de desembolso de efectivo para la compañía, y que sólo supondrán un desembolso en el caso de que la acción se siga manteniendo por debajo del precio de ejercicio vencido el plazo de ejercicio de los sistemas retributivos a los que están vinculados los contratos de equity swap, supuesto que no se produce para los planes afectados sino a partir de septiembre de 2011.

Covenants de la deuda otorgada a Ferrovial Infraestructuras en relación con las acciones de Cintra S.A

Como se indica en la nota 20 de la memoria el contrato de financiación otorgado a Ferrovial Infraestructuras S.A. para financiar la adquisición de BAA tiene como principal garantía las acciones de Cintra. Dicho préstamo está sujeto adicionalmente a un ratio de garantía mediante el cual el valor de mercado de los activos pignorados (siendo el principal activo el 62% las acciones de Cintra) debe ser, al menos, el 130% del importe dispuesto del préstamo (más intereses, comisiones y gastos devengados y no pagados) (ratio de cobertura de la deuda).

En caso de que no se alcance dicho porcentaje, Ferrovial Infraestructuras S.A. debería aportar, a su elección, bien una garantía de su matriz, Grupo Ferrovial, S.A., o bien una garantía bancaria por la cuantía necesaria hasta alcanzar dicho porcentaje. El valor de mercado de las acciones de Cintra a estos efectos es la media aritmética del valor de cotización de la acción al cierre diario durante los noventa días naturales previos a la fecha de cálculo del citado ratio de cobertura de la deuda, que se realiza trimestralmente. En el último cálculo realizado el 6 de enero de 2008, dicho ratio alcanzó el valor de 194,4%, estando por tanto por encima del nivel de 130% requerido.

En dicha fecha, para llegar al citado nivel de 130%, la cotización media de Cintra (según el método de cálculo antes indicado) debería haber sido por debajo de 7,28 euros/acción.

3.6. Gestión de capital

El objetivo del grupo en la gestión del capital es salvaguardar la capacidad de seguir gestionando sus actividades recurrentes así como la capacidad de seguir creciendo en nuevos proyectos, manteniendo una relación óptima entre el capital y la deuda con el objeto final de crear valor para sus accionistas.

Desde que el grupo empezó a cotizar en Bolsa en 1999 ha mantenido el importe de su capital sin variación, no acudiendo por lo tanto al mercado para realizar nuevas emisiones de capital, y financiado su crecimiento en base a tres pilares:

- La generación interna de flujo de caja en los negocios recurrentes del grupo.
- La capacidad de crecer en inversiones en nuevos proyectos de infraestructuras que en gran parte han sido financiados con la garantía de los propios flujos del proyecto, y que retroalimentan la capacidad de crecimiento en las actividades recurrentes del grupo.
- Una política de rotación de activos centrada en la venta de proyectos maduros que permiten a su vez seguir financiando inversiones en nuevos proyectos.

En este sentido, el nivel óptimo de endeudamiento del grupo no se fija en base a un ratio global de deuda sobre recursos propios sino que el criterio es diferente según los diferentes niveles en los que la deuda está estructurada:

- En el caso de los proyectos de infraestructuras, cada proyecto tiene su nivel de endeudamiento vinculado a sus variables operativas o a sus perspectivas de flujos futuros. En este sentido el alto nivel de endeudamiento se justifica en la existencia de unos proyectos a largo plazo con unos flujos muy recurrentes y previsibles. En el caso de los aeropuertos regulados dicho nivel de endeudamiento se fija en base a una relación entre la deuda y el RAB que como se ha indicado anteriormente es la base sobre la que se fijan las tarifas y por lo tanto la clave de la determinación de los flujos futuros.
- En el caso de Cintra S.A. la política es no endeudarse de manera permanente o estructural a nivel de la sociedad matriz, sino financiar la inversión en nuevos proyectos utilizando los recursos generados en los proyectos ya existentes bien mediante los flujos procedentes de dividendos, de procesos de refinanciación en vez de la venta de proyectos maduros.
- En el caso de Ferrovial Infraestructuras S.A., dicha sociedad mantiene un endeudamiento específico cuyas características se comentan en detalle en la nota 20 de la memoria, y que ha sido destinado a financiar la inversión en equipo en el proyecto de BAA.
- Para el resto de sociedades del grupo (especialmente para las actividades de Construcción y Servicios en España), el objetivo es mantener un nivel de endeudamiento moderado, tomando como base los niveles de referencia que las agencias de rating fijan con carácter general para las compañías calificadas como grado de inversión, que en nuestro caso solemos fijar con referencia a un ratio de Resultado Bruto de Explotación (indicador ligado al flujo de caja recurrente) sobre el nivel de endeudamiento neto en dichas áreas.

Finalmente, respecto a la política de dividendos el objetivo del grupo desde su salida a bolsa ha sido mantener un importe de dividendos creciente no vinculado a la fijación de un ratio de pay-out sobre el resultado neto.

4. Información financiera por segmentos

Al 31 de diciembre de 2007, el Grupo está organizado a nivel mundial los siguientes segmentos principales de negocio: Construcción, Autopistas y Aparcamientos, Aeropuertos y Servicios. Esta organización resulta de la decisión tomada en el ejercicio 2007 de considerar la división del antiguo segmento de Infraestructuras en los segmentos de Aeropuertos y de Autopistas y Aparcamientos como consecuencia de la plena integración de Grupo BAA, adquirido en 2006, en la estructura de Grupo Ferrovial, y la supresión del segmento de Inmobiliaria atendiendo a la enajenación de la actividad realizada en España efectuada en el ejercicio 2006. En los balances y cuenta de resultados por segmentos en la columna resto se incluyen los activos y/o pasivos, ingresos y/o gastos correspondientes a las empresas no asignadas a ningún área de actividad, destacando Grupo Ferrovial S.A. sociedad cabecera del grupo y otras pequeñas sociedades filiales de la misma; el negocio inmobiliario actual en Polonia, así como el discontinuado en el ejercicio 2006, y los ajustes existentes entre segmentos. Se incluyen a continuación los balances de situación y cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2007 y 2006 por segmentos:

Balance de situación por segmentos de negocio: Ejercicio 2007

(Millones de euros)

Activo	Construcción	Autopistas Y aparcamientos	Aeropuertos	Servicios	Resto	Total
activos no corrientes	557	11.158	26.981	4.113	112	42.921
Fondo de Comercio de Consolidación	178	307	5.261	1.496	0	7.242
Activos Intangibles	7	84	0	69	0	160
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	0	9.667	21.012	250	0	30.929
Inmovilizado material	156	116	0	499	14	785
Inversiones en asociadas	7	7	11	77	0	102
Activos financieros no corrientes	56	317	276	1.614	-10	2.253
Activo por superávit de pensiones	0	0	165	0	0	165
Impuestos diferidos	144	627	87	105	71	1.034
Derivados financieros a valor razonable	9	33	169	3	37	251
Activos clasificados como mantenidos para la venta y actividades discontinuadas	9	0	1.087	0	0	1.096
Activos corrientes	4.416	1.166	778	2.391	-1.181	7.570
Existencias	184	28	12	24	248	496
Clientes y otras cuentas a cobrar	2.005	434	459	1.918	-37	4.779
Tesorería y equivalentes	2.227	704	307	449	-1.392	2.295
TOTAL ACTIVO	4.982	12.324	28.846	6.504	-1.069	51.587

(Millones de euros)

Pasivo Y Patrimonio Neto	Construcción	Autopistas Y aparcamientos	Aeropuertos	Servicios	Resto	Total
Patrimonio Neto	548	1.238	3.345	1.078	639	6.848
Patrimonio Neto atribuible a los accionistas	482	763	986	1.060	621	3.912
Patrimonio Neto atribuible a los Socios externos	66	475	2.359	18	18	2.936
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	0	241	17	63	1	322
Pasivos no corrientes	424	10.142	23.444	3.063	-772	36.301
Provisiones para pensiones	1	-1	0	94	-1	93
Otras provisiones	50	7	143	200	17	417
Deuda financiera	303	9.190	20.498	2.603	-960	31.634
Deuda no financiera	5	136	16	35	-14	178
Impuestos diferidos	65	231	2.597	126	119	3.138
Derivados Financieros a valor razonable	0	579	190	5	67	841
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta y actividades discontinuadas	1	0	362	0	0	363
Pasivos corrientes	4.009	703	1.678	2.300	-937	7.753
Deuda financiera	47	386	507	1.262	-976	1.226
Deuda por operaciones de tráfico	3.608	313	1.042	1.016	38	6.017
Provisiones para operaciones de tráfico	354	4	129	22	1	510
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	4.982	12.324	28.846	6.504	-1.069	51.587

Balance de situación por segmentos de negocio: Ejercicio 2006

(Millones de euros)

Activo	Construcción	Autopistas Y aparcamientos	Aeropuertos	Servicios	Resto	Total
Activos no corrientes	555	10.698	29.039	3.884	203	44.379
Fondo de Comercio de Consolidación	182	155	6.565	1.582	-1	8.483
Activos Intangibles	8	92	0	79	0	179
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	0	9.447	22.234	312	0	31.993
Inmovilizado material	186	99	0	456	13	754
Inversiones en asociadas	6	6	5	65	0	82
Activos financieros no corrientes	62	356	202	1.267	58	1.945
Activo por superávit de pensiones	0	0	0	0	0	0
Impuestos diferidos	107	472	5	120	35	739
Derivados financieros a valor razonable	4	71	28	3	98	204
Activos clasificados como mantenidos para la venta y actividades discontinuadas	0	0	2.147	0	0	2.147
Activos corrientes	4.321	1.164	836	2.127	-183	8.265
Existencias	188	18	45	22	110	383
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.882	314	448	1.720	1.119	5.483
Tesorería y equivalentes	2.251	832	343	385	-1.412	2.399
TOTAL ACTIVO	4.876	11.862	32.022	6.011	20	54.791

(Millones de euros)

Pasivo Y Patrimonio Neto	Construcción	Autopistas Y aparcamientos	Aeropuertos	Servicios	Resto	Total
Patrimonio Neto	536	1.405	2.920	901	900	6.662
Patrimonio Neto atribuible a los accionistas	476	765	479	885	899	3.504
Patrimonio Neto atribuible a los Socios externos	60	640	2.441	16	1	3.158
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	0	231	0	71	2	304
Pasivos no corrientes	423	8.615	26.428	2.761	-408	37.819
Provisiones para pensiones	2	0	333	264	-1	598
Otras provisiones	61	8	141	138	4	352
Deuda financiera	304	7.911	22.724	2.250	-481	32.708
Deuda no financiera	9	139	34	25	-7	200
Impuestos diferidos	46	262	3.021	80	77	3.486
Derivados Financieros a valor razonable	1	295	175	4	0	475
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta y actividades discontinuadas	0	0	185	0	0	185
Pasivos corrientes	3.917	1.611	2.489	2.278	-474	9.821
Deuda financiera	56	1.321	978	1.209	-726	2.838
Deuda por operaciones de tráfico	3.523	287	1.432	1.065	251	6.558
Provisiones para operaciones de tráfico	338	3	79	4	1	425
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	4.876	11.862	32.022	6.011	20	54.791

El detalle por segmento de las adquisiciones realizadas tal y como se exige por la NIC 14 es como sigue:

(Millones de euros)	Adiciones en proyectos de infraestructuras		Adiciones al inmovilizado material		Adiciones de intangibles y fondo de comercio		Adiciones de asociadas	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006
Construcción	0	0	58	64	0	1	3	0
Aeropuertos	1.832	1.101	0	0	0	0	0	0
Autopistas y aparcamientos	556	465	34	19	160	4	0	0
Servicios	18	134	126	150	0	10	0	17
Resto	0	0	3	3	0	0	125	0
TOTAL	2.406	1.700	221	236	160	15	128	17

Las adiciones en proyectos de infraestructuras se detallan por segmento de negocio en la Nota 7 de la memoria.

Cuenta de Pérdidas y Ganancias por segmentos de negocio:

Ejercicio 2007

(Millones de euros)

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS	Construcción	Autopistas y aparcamientos	Aeropuertos	Servicios	Resto	Total
Cifra de Ventas	5.202	1.025	3.859	4.619	-75	14.630
Otros Ingresos	14	1	0	12	0	27
Total Ingresos de explotación	5.216	1.026	3.859	4.631	-75	14.657
Consumos y otros gastos externos	3.058	10	322	597	-62	3.925
Gastos de personal	662	119	962	2.011	39	3.793
Dotaciones para amortizaciones inmovilizado	67	186	720	158	2	1.133
Variación de las provisiones de tráfico	36	15	0	17	11	79
Otros gastos de explotación	1.110	188	1.039	1.534	-55	3.816
Total Gastos de explotación	4.933	518	3.043	4.317	-65	12.746
Resultados de explotación	283	508	816	314	-10	1.911
Ingresos financieros de proyectos de infraestructuras	0	51	6	129	-2	184
Gastos financieros de proyectos de infraestructuras	0	-704	-1.031	-119	0	-1.854
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	0	-653	-1.025	10	-2	-1.670
Ingresos financieros de resto de sociedades	100	12	20	20	-18	134
Gastos financieros de resto de sociedades	-48	-9	-175	-82	-51	-365
Resultado financiero resto de sociedades	52	3	-155	-62	-69	-231
Resultados financieros	52	-650	-1.180	-52	-71	-1.901
Participación en beneficio de Soc. asociadas	0	1	8	4	-124	-111
Otras ganancias y pérdidas	0	-3	806	-3	-33	767
Resultado consolidado antes de impuestos	335	-144	450	263	-238	666
Impuesto sobre beneficios	-87	146	155	-81	39	172
Resultado consolidado actividades continuadas	248	2	605	182	-199	838
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	0	0	0	0
Resultado consolidado del ejercicio	248	2	605	182	-199	838
Socios Externos	-2	-19	-97	-6	20	-104
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad	246	-17	508	176	-179	734

Ejercicio 2006

(Millones de euros)

Cuenta de pérdidas y ganancias	Construcción	Autopistas y aparcamientos	Aeropuertos	Servicios	Resto	Total
Cifra de Ventas	5.146	885	2.046	4.300	-22	12.355
Otros Ingresos	2	10	0	4	0	16
Total Ingresos de explotación	5.148	895	2.046	4.304	-22	12.371
Consumos y otros gastos externos	3.037	7	155	492	-21	3.670
Gastos de personal	625	110	467	1.907	32	3.141
Dotaciones para amortizaciones inmovilizado	80	221	316	143	2	762
Variación de las provisiones de tráfico	64	12	6	18	3	103
Otros gastos de explotación	1.063	185	556	1.469	-37	3.236
Total Gastos de explotación	4.869	535	1.500	4.029	-21	10.912
Resultados de explotación	279	360	546	275	-1	1.459
Ingresos financieros de proyectos de infraestructuras	-1	54	21	111	0	185
Gastos financieros de proyectos de infraestructuras	0	-522	-696	-104	0	-1.322
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-1	-468	-675	7	0	-1.137
Ingresos financieros de resto de sociedades	83	7	8	14	-3	109
Gastos financieros de resto de sociedades	-39	-8	-92	-60	-6	-205
Resultado financiero resto de sociedades	44	-1	-84	-46	-9	-96
Resultados financieros	43	-469	-759	-39	-9	-1.233
Participación en beneficio de Soc. asociadas	4	7	13	5	0	29
Otras ganancias y pérdidas	0	202	221	-1	0	422
Resultado consolidado antes de impuestos	326	100	21	240	-10	677
Impuesto sobre beneficios	-113	-29	39	-68	0	-171
Resultado consolidado actividades continuadas	213	71	60	172	-10	506
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	0	0	873	873
Resultado consolidado del ejercicio	213	71	60	172	864	1.380
Socios Externos	-1	20	33	-7	1	46
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad	212	91	93	165	865	1.426

La distribución de la cifra de ventas por segmentos y su comparación con el ejercicio anterior es la siguiente:

(Millones de euros)	2007			2006		
	Ventas externas	Ventas entre segmentos	Total	Ventas externas	Ventas entre segmentos	Total
Construcción	5.135	67	5.202	5.131	15	5.146
Aeropuertos	3.850	9	3.859	2.032	14	2.046
BAA	3.820	2	3.822	1.980	0	1.980
Resto de aeropuertos	30	7	37	52	14	66
Autopistas y aparcamientos	1.023	2	1.025	879	6	885
Autopistas	883	2	885	747	9	756
Aparcamientos	140	0	140	132	-3	129
Servicios	4.606	13	4.619	4.289	11	4.300
Resto y ajustes	15	-90	-75	2	-24	-22
Total	14.629	1	14.630	12.333	22	12.355

Segmentos geográficos

El detalle del balance por segmentos geográficos se compone de:

(Millones de euros)	Activos Totales		Adiciones en proyectos de infraestructuras, inmovilizado material, activos intangibles, fondo de comercio y asociadas		Ventas	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006
España	11.499	9.490	542	773	5.298	5.112
Reino Unido	29.573	35.788	1.854	8.647	6.015	4.087
E.E.U.U.	3.060	2.970	114	1.584	728	745
Canadá	3.003	2.795	66	151	380	336
Polonia	918	651	0	11	871	846
Chile	1.625	1.575	62	629	217	275
Portugal	187	689	78	17	133	152
Resto de Europa	1.557	668	208	39	763	632
Resto	165	166	0	17	225	170
Total	51.587	54.792	2.924	11.868	14.630	12.355

Adicionalmente de la información por segmentos indicada en esta nota de la memoria, se incluye información adicional en las siguientes notas:

- Detalle de proyectos de infraestructuras por segmentos de negocio y para los principales grupos de proyectos separados por geografía se detallan en la Nota 7 de la presente memoria.
- El detalle de posición neta de tesorería separando proyectos de infraestructuras y resto, y desglosando para ambas áreas el detalle por segmentos se ha incluido en la Nota 20 de la presente memoria.
- El detalle de Flujo de Caja separando proyectos de infraestructuras y resto, y desglosando para ambas áreas el detalle por segmentos se ha incluido en la Nota 31 de la presente memoria.

5. Fondo de comercio y adquisiciones

El movimiento de este epígrafe, desglosado por segmentos en 2007 y 2006 ha sido el siguiente:

(Millones de euros)

MOVIMIENTO DURANTE 2007	Saldos al 01/01/07	Inversión / Baja	Tipo de cambio	Saldos al 31/12/07
Aeropuertos	6.565	-800	-504	5.261
BAA	6.560	-800	-504	5.256
Belfast	5	0	0	5
Servicios	1.582	-16	-70	1.496
Amey	572	-3	-48	521
Cespa	428	-6	0	422
Swissport	563	-7	-22	534
Resto Servicios	19	0	0	19
Construcción	181	0	-3	178
Autopistas y aparcamientos	155	147	5	307
Total	8.483	-669	-572	7.242

El principal movimiento del ejercicio corresponde a las bajas en el Fondo de Comercio de BAA correspondiente a asignaciones realizadas a activos enajenados durante el ejercicio según se comenta en la nota 28 de la presente Memoria (Aeropuerto de Budapest por importe de 101 Millones de euros y determinadas participaciones minoritarias en Aeropuertos australianos por importe de 282 Millones de euros) y asignaciones realizadas del mismo a activos mantenidos para la venta (Word Duty Free por importe de 417 Millones de euros).

La principal adición tal como se indica en el apartado 1.1 de la presente memoria corresponde a la adquisición durante el pasado mes de diciembre de 2007 de un 3% de participación en Cintra, S.A., lo que ha generado un incremento del Fondo de comercio en la división de autopistas y aparcamientos de 147 millones de Euros.

En todos los casos los segmentos presentados en el cuadro anterior se corresponden con las unidades generadoras de efectivo, excepto en el caso de BAA en el que el detalle por dichas unidades es el siguiente:

(Millones de euros)

	Saldos al 31/12/07
Aeropuertos Regulados	4.748
Aeropuertos No Regulados	508
Total BAA	5.256

(Millones de euros)

MOVIMIENTO DURANTE 2006	Saldos al 01/01/06	Inversión / Baja	Tipo de cambio	Saldos al 31/12/06
Aeropuertos	5	6.560	0	6.565
BAA	0	6.560	0	6.560
Belfast	5	0	0	5
Servicios	1.551	43	-12	1.582
Amey	536	30	5	571
Cespa	428	0	0	428
Swissport	567	13	-17	563
Resto Servicios	20	0	0	20
Construcción	195	-2	-12	181
Autopistas y aparcamientos	215	-49	-11	155
Total	1.966	6.552	-35	8.483

5.1 Pruebas de deterioro

1. Fondo de comercio de BAA y derecho a operar

El fondo de comercio es el exceso del precio pagado por la adquisición de BAA sobre el valor de los activos en la fecha de adquisición, y representa el valor del crecimiento del negocio a largo plazo, debido a las importantes expectativas de inversiones adicionales, que permitirán absorber un crecimiento del tráfico significativo en los próximos años.

El fondo de comercio ha sido asignado a dos unidades generadoras de caja representadas una por el grupo de aeropuertos regulados, y otra por los aeropuertos no regulados (nota 1), habiéndose asignado adicionalmente otra parte del fondo de comercio al resto de activos de la compañía que han sido o están siendo objeto de desinversión.

El valor recuperable de los aeropuertos ha sido calculado como el valor razonable menos los costes estimados de venta. El valor razonable menos

los costes de venta ha sido calculado mediante descuento de proyecciones de flujos de caja, según el plan de negocio de cada aeropuerto para cada año hasta el 2055, utilizando la metodología del Adjusted Present Value (APV). La compañía cree que este es el periodo mínimo necesario para que un modelo de descuento de flujos refleje el valor razonable de esta infraestructura con enorme potencial de crecimiento, con unas inversiones muy importantes, y además que esta metodología es la que refleja el valor razonable de este negocio. Los flujos de caja se han descontado a mitad de periodo, y el valor residual, aplicado en el último año del modelo, se ha calculado utilizando la fórmula de Gordon Shapiro con una tasa de crecimiento a perpetuidad del 1%.

El cálculo del plan de negocio para los aeropuertos Regulados se realizó utilizando la metodología aplicada por el regulador británico de aeropuertos, CAA ("Civil Aviation Authority"), y la Comisión de la Competencia de Reino Unido, CC ("Competition Commission"). La rentabilidad de estos activos regulados, utilizando esta metodología, viene determinada por el Regulated Asset Base (RAB) existente (ver Nota 1), el futuro Plan de Inversiones ("Capital Investment Programme") y la rentabilidad sobre activos para Heathrow y Gatwick, el punto de partida de las proyecciones a 50 años es la Propuesta de la CAA de Noviembre de 2007, en la que el Regulador propuso una rentabilidad sobre activos (antes de impuestos e inflación) de 6,2% para Heathrow y de 6,5% para Gatwick. Esta propuesta sólo cubre el periodo desde 2008/2009 al 2012/2013 (quinquenio 5). Desde el quinquenio 6 en adelante, se han añadido una serie de proyectos importantes de inversiones de mantenimiento y reposición, para aumentar la capacidad de la infraestructura existente con el objeto de cubrir las expectativas de crecimiento de pasajeros previstas por las autoridades aeroportuarias y, al mismo tiempo, mantener la calidad de los activos. Los planes actuales preveen una inversión de alrededor de 15.000 millones de libras en los próximos 10 años. Todos estos desarrollos son consistentes con el "White Paper 2003 & 2006" de la Departamento de Transporte, el "Stansted-G2" y con el "Adding Capacity at Heathrow Consultation Papers", así como con los "Master Plans" de los aeropuertos. La rentabilidad sobre activos de Stansted es coherente con la respuesta de la CAA a la consulta de Enero 2008. Para los tres aeropuertos Regulados, la rentabilidad sobre activos del quinquenio 5 es la que se ha utilizado para el resto de proyecciones a 50 años, sobre bases quinquenales.

El plan de negocio para los aeropuertos No-Regulados y otras actividades fue aprobado en Mayo de 2007, y refleja la visión de la gestión a largo plazo de estos activos. El crecimiento de pasajeros es el principal hilo conductor para el desarrollo de un plan de negocio sostenible y rentable. El crecimiento de pasajeros estimado en el medio plazo es de un 3,5%, habiendo sido revisado por un consultor independiente. La tasa de descuento para los aeropuertos No-Regulados se ha calculado aplicando las referencias de Mercado y asumiendo una beta desapalancada de 0,70. El importe recuperable de los activos en venta se basa en las mejores estimaciones de los gestores sobre el precio de venta. El Fondo de Comercio correspondiente a dichos activos se ha clasificado como activos mantenidos para la venta.

En el cálculo del valor recuperable de dichos aeropuertos no regulados se ha incluido el derecho a operar de los mismos, activo intangible de vida indefinida surgido en el proceso de asignación de precio posterior a la compra tal y como se detalla en el apartado 5.2 de la presente nota. Dicho activo intangible ha sido por lo tanto sometido a test de deterioro de forma conjunta con el fondo de comercio asignado a dichos aeropuertos.

Las tasas de descuento desapalancadas aplicadas para calcular el valor

recuperable de los aeropuertos regulados y no regulados y otros activos oscilan en un rango entre el 7,9% y el 8,5%.

La hipótesis clave de los modelos de flujo de caja anteriormente mencionado son: tasa de descuento, inversión en Capex y crecimiento de pasajeros.

2. Fondos de Comercio de la división de Servicios (Amey, Cespa y Swissport)

Para el fondo de comercio de estas tres áreas de negocios se usan proyecciones de flujos del proyecto en un periodo de cinco años, calculando un valor residual basado en el flujo del último año proyectado, siempre y cuando ese flujo sea representativo de un flujo normalizado, y aplicando una tasa de crecimiento que en ningún caso es superior a la estimada a largo plazo para el mercado en que opera la sociedad.

Para el descuento de los flujos se utiliza una tasa de descuento basada en el coste medio ponderado del capital para ese tipo de activos. Las tasas de descuento utilizadas para calcular el test de deterioro en estos fondos de comercio se sitúan en un rango WACC entre el 7% y el 9%.

Para todos los fondos de comercio se realizan análisis de sensibilidad, especialmente en relación a la tasa de descuento utilizada (rango 7%/9%) y a la tasa de crecimiento residual (rango entre 1% y 3%), con el objeto de asegurarse de posibles cambios en la estimación de dichas tasas, no tienen repercusión en la posible recuperación de los fondos de comercio registrados.

El resultado de dichos análisis ha llevado a la compañía a concluir que en ningún caso el valor contable de los activos sería superior a la valoración realizada.

3. Fondos de comercio Construcción

Dicho saldo corresponde a los fondos de comercio en Budimex por importe de 82 millones de euros y Webber por importe de 96 millones de euros.

En el caso de Budimex al ser una sociedad cotizada en la bolsa de Varsovia, el análisis de una posible pérdida de valor se ha realizado comprobando que el valor de cierre de cotización de la compañía es superior a su valor contable más el valor del fondo de comercio asignado.

En el caso de Webber se ha utilizado un procedimiento similar en cuanto a metodología, tasas de descuento y tasas de crecimiento al utilizado para las sociedades de servicios.

4. Fondos de comercio Autopistas y Aparcamientos

Finalmente para los fondos de Comercio asignados a Sociedades concesionarias de autopistas con una estructura financiera independiente de la estructura global del grupo y con un periodo de duración limitado (ETR 407 99 años, Ausol 55 años y R4 65 años), se realiza una valoración descontando los flujos esperados que recibiera el accionista hasta el final de la concesión conforme al plan económico financiero de la misma.

Las hipótesis utilizadas para calcular dicho descuento de flujos en los principales fondos de comercio en sociedades concesionarias de autopistas son:

- **Ke (Ke es la tasa de descuento de los flujos libres del accionista.):** Usando unas tasas de descuento que oscilan entre el 6,87% y el 9,84% (6,91% - 9,39% en el 2006).
- **Rf (Rf es la tasa libre de riesgo del Bono a 30 años en cada**

país): Usando unas tasas de descuento que oscilan entre el 4,10% y el 6,61% (4,11% - 5,80% en el 2006).

- **Beta u (Beta u es desapalancada):** Usando unas tasas de descuento que oscilan entre el 0,50 y el 0,60 (0,50 - 0,60 en el 2006).

5.2 Adquisiciones

Entre las adquisiciones realizadas en el ejercicio 2007, y que se detallan en la nota 1 de la presente memoria, no existe ninguna que tenga la consideración de combinación de negocio.

Revisión de la adquisición del grupo BAA

Según lo establecido la NIIF 3 en su párrafo 62 se ha procedido a la reexpresión de la información comparativa del ejercicio 2006 en relación con la combinación de negocios correspondiente a la adquisición del Grupo BAA. La contabilización inicial de la misma y según lo permitido en la mencionada NIIF 3, durante doce meses siguientes a la fecha de adquisición, ha sido revisada durante el ejercicio 2007 derivándose los cambios que se detallan a continuación:

(Millones de euros)	CCAA 2006	Reexpresión 2006	Diferencia
Valor Teórico Contable BAA 30 Junio 2006	8.784	9.004	220
Ajustes a Valor Razonable	-521	71	592
Inversiones en Proyectos Infraestructuras	856	1.975	1.119
Activos Fijos	711	807	96
Cont. Explotación espacios comerciales (Intangible)	145	242	97
Intangible Derecho a operar (No amortizable)	0	926	926
Deuda Financiera	-1.285	-1.285	0
Otros Pasivos	-2	-1	1
Impuestos Diferidos	-90	-617	-527
Fondo de Comercio	7.352	6.560	-792
Total Precio de Adquisición	15.615	15.636	21

Los principales cambios en el proceso de asignación del precio a los distintos activos han sido los siguientes:

Valoración y Reconocimiento del derecho a operar aeropuertos no regulados no incluidos en la asignación inicial. Derecho con vida útil indefinida dada el carácter ilimitado de la concesión de los mismos por importe de 926 millones de euros así como el reconocimiento de los impuestos diferidos asociados a dicha valoración contable sin consecuencias fiscales.

Mayor valoración sobre la inicial de los contratos de explotación de espacios comerciales en zonas aeroportuarias y de los activos fijos componentes de dichos aeropuertos por importe de 97 y 96 millones de euros respectivamente así como el reconocimiento de los impuestos diferidos asociados a dicha valoración contable sin consecuencias fiscales.

Cambio valor teórico Contable de BAA a fecha de adquisición, 30 de junio de 2006, por importe de 220 millones de euros como consecuencia de la revisión posteriormente realizada de los estados financieros de dicho grupo a la mencionada fecha.

6. Activos intangibles

Es importante destacar que dentro de este epígrafe no se incluyen los activos intangibles asignados a Proyectos de Infraestructuras ya que el valor de los mismos se incorpora dentro del epígrafe "Inversiones en Proyectos de Infraestructuras".

El movimiento de los saldos que componen el epígrafe del balance de situación consolidado durante el ejercicio 2006 y 2007 por naturalezas ha sido el siguiente:

(Millones de euros)

MOVIMIENTOS DURANTE 2007	Derechos sobre concesiones	Otros activos intangibles	TOTAL
Inversión:			
Saldo al 1.01.2007	201	47	248
Altas	22	1	23
Bajas	-4	-2	-6
Variaciones de perímetro y traspasos	-31	13	-18
Efecto Tipo de Cambio	-2	-1	-3
Saldo al 31.12.2007	186	58	244
Amortización acumulada:			
Saldo al 1.01.2007	-45	-24	-69
Dotaciones	-4	-1	-5
Bajas	7	-14	-7
Variaciones de perímetro y traspasos	2	-5	-3
Efecto Tipo de Cambio	1	-1	0
Saldo al 31.12.2007	-39	-45	-84
Valor neto contable 31.12.2007	147	13	160

Los derechos sobre concesiones que se incluyen en este epígrafe, son aquellos derechos existentes sobre los que no existe una deuda específica vinculada a esos proyectos.

Los principales movimientos en 2007 se producen en Aparcamientos, por traspasos a Inmovilizado Material por importe de 20 millones de euros y altas por importe de 10 millones de euros.

(Millones de euros)

MOVIMIENTOS DURANTE 2006	Derechos sobre concesiones	Otros activos intangibles	TOTAL
Inversión:			
Saldo al 1.01.2006	169	30	199
Altas	13	3	16
Bajas	-8	-2	-10
Variaciones de perímetro y traspasos	27	17	44
Efecto Tipo de Cambio	0	-1	-1
Saldo al 31.12.2006	201	47	248
Amortización acumulada:			
Saldo al 1.01.2006	-29	-26	-55
Dotaciones	-10	-3	-13
Bajas	-2	2	0
Variaciones de perímetro y traspasos	-4	3	-1
Efecto Tipo de Cambio	0	0	0
Saldo al 31.12.2006	-45	-24	-69
Valor neto contable 31.12.2006	156	23	179

- El único activo intangible de vida indefinida de carácter significativo es el derecho a operar determinados aeropuertos no regulados en Grupo BAA, activo que ha surgido en el proceso de combinación de negocios correspondiente a la adquisición de dicho Grupo. Dicho activo tal y como se indica en la nota 7, no figura registrado dentro de este epígrafe, sino dentro del epígrafe “inversiones en proyectos de infraestructuras”.
- Al 31 de diciembre de 2007 no existen activos intangibles significativos sujetos a restricciones de titularidad o pignorados como garantía de pasivos.
- No se han producido pérdidas o reversiones por deterioros durante el ejercicio 2007.

Los activos intangibles generados internamente provenientes de BAA se detallan de forma separada en la nota 7.

7. Inversiones en proyectos de infraestructuras

7.1 Información global Inversiones en proyectos de infraestructuras

El siguiente cuadro muestra los saldos y movimientos de la inversión en proyectos de infraestructuras con un detalle por proyecto de los años 2007 y 2006 es como sigue:

(Millones de euros)

MOVIMIENTOS DURANTE 2007	Saldo al 01/01/07	Variación perímetro	Adiciones	Retiros y traspasos	Efecto tipo de cambio	Saldo al 31/12/07
AUTOPISTAS Y APARCAM.	10.402	0	556	-2	-156	10.800
407 ETR International	2.733	0	56	0	176	2.965
Autopistas España	2.296	0	61	-1	0	2.356
Autopistas Chile	1.509	0	62	0	-49	1.522
Autopistas USA	2.876	0	111	0	-282	2.705
Resto Autopistas	988	0	266	-1	-1	1.252
AEROPUERTOS	26.450	0	1.832	-575	-2.285	25.422
BAA	26.373	0	1.831	-575	-2.279	25.350
Resto aeropuertos	77	0	1	0	-6	72
SERVICIOS	365	0	18	46	-34	395
Tube Lines	326	0	5	54	-31	354
Otros Amey	39	0	9	-9	-3	36
Otros Servicios	0	0	4	1	0	5
Total Inversión	37.217	0	2.406	-531	-2.475	36.617
Amortiz. Autopistas y Aparcamientos	-954	0	-177	0	-1	-1.132
Amortización aeropuertos	-4.216	0	-615	34	386	-4.411
Amortiz. Servicios	-54	0	-44	-55	8	-145
Total Amortización	-5.224	0	-836	-21	393	-5.688
Total Inversión Neta	31.993	0	1.570	-552	-2.082	30.929

Las principales adiciones en Autopistas corresponden a la inversión en nuevos proyectos en construcción o en obras de mejora o ampliación de las autopistas actualmente en funcionamiento. Dentro de “Resto Autopistas” destacan las inversiones realizadas en Euroscut Azores (Portugal) por

valor de 78 millones de euros, y en Eurolink Motorway (M3) (Irlanda) por 185 millones. Dentro de Autopistas USA por el mismo concepto, destaca el incremento por la SH-130 Concession Co. LLC (Texas) por un importe de 50 millones de euros.

Los movimientos relativos a BAA se explican con más detalle a continuación:

El movimiento de estos activos durante 2006 fue el siguiente:

(Millones de euros)

MOVIMIENTOS DURANTE 2006	Saldo al 01/01/06	Variación perímetro	Adiciones	Retiros y trasposos	Efecto tipo de cambio	Saldo al 31/12/06
AUTOPISTAS Y APARCAM.	8.627	2.057	465	0	-747	10.402
407 ETR Internacional	2.978	0	73	0	-318	2.733
Autopistas España	2.008	0	289	-1	0	2.296
Autopistas Chile	1.137	525	52	0	-205	1.509
Autopistas USA	1.560	1.510	30	0	-224	2.876
Resto Autopistas	944	22	21	1	0	988
AEROPUERTOS	217	27.131	1.101	-2.162	163	26.450
BAA	0	27.272	1.100	-2.162	163	26.373
Resto aeropuertos	217	-141	1	0	0	77
SERVICIOS	349	0	134	-122	4	365
Tube Lines	333	0	111	-122	4	326
Otros Amey	16	0	23	0	0	39
Total Inversión	9.193	29.188	1.700	-2.284	-580	37.217
Amortiz. Autopistas y Aparcamientos	-587	-180	-179	-62	54	-954
Amortización aeropuertos	-30	-3.760	-374	-49	-3	-4.216
Amortiz. Servicios	-20	0	-33	0	-1	-54
Total Amortización	-637	-3.940	-586	-111	50	-5.224
Total Inversión Neta (1)	8.556	25.248	1.114	-2.395	-530	31.993

(1) Excepto BAA que se encuentra en propiedad, el resto de activos se encuentran sujetos a concesión.

- En el caso de los proyectos de infraestructuras, todos los activos están garantizando la deuda existente de dicha sociedad, tal y como se comenta en la Nota 20 de la presente memoria.
- No se han producido pérdidas o reversiones por deterioros durante el ejercicio 2007.
- Los intereses activados en el año aparecen detallados en la Nota 27.

7.2 Detalle inversión en proyectos de infraestructuras BAA

A continuación se adjunta un detalle por naturaleza de activos de los proyectos incluidos en el Grupo BAA:

a) Propiedad planta y equipos

Dentro del concepto de propiedad, planta y equipos se incluye un epígrafe relativo a activos en curso que incluye determinados activos que actualmente se encuentran en construcción destacando por su importancia la nueva terminal 5 del aeropuerto de Heathrow por importe de 6.156 millones de euros, con un grado de avance de las obras del 99% y una apertura estimada al tráfico de pasajeros en marzo del 2008.

El movimiento de estos activos durante 2007 ha sido el siguiente:

(Millones de euros)

MOVIMIENTOS DURANTE 2007	Terminales	Pistas y terrenos accesorios	Plantas y equipos	Otros terrenos y construcción	Elementos Ferroviarios	Activos en curso	Total
Coste							
Saldo a 31 de Diciembre 2006	9.342	1.860	178	143	1.027	7.442	19.992
Adiciones	6	0	15	0	0	1.682	1.703
Trasposos de Propiedades de inversión	0	0	0	12	0	-26	-14
Trasposos de Activos completos	440	297	90	28	16	-871	0
Costes de Financiación capitalizados	0	0	0	0	0	378	378
Retiros	-31	0	-3	-1	0	0	-35
Otros Trasposos	-100	6	-1	-1	3	-40	-133
Diferencias de cambio	-801	-174	-16	-14	-87	-691	-1.783
Trasposos a activos disponibles para la venta	0	0	-39	0	0	-23	-62
Saldo a 31 de diciembre 2007	8.856	1.989	224	167	959	7.851	20.046
Amortización							
Saldo a 31 de Diciembre 2006	-3.276	-535	-27	-54	-241	0	-4.133
Adiciones	-383	-66	-55	-6	-23	39	-494
Retiros	8	0	4	1	0	1	14
Diferencias de cambio	296	49	4	5	21	-3	372
Trasposos a activos disponibles para la venta	0	0	12	0	0	0	12
Saldo a 31 de diciembre 2007	-3.355	-552	-62	-54	-243	37	-4.229
Valor Neto a 31 de diciembre 2007	5.501	1.437	162	113	716	7.888	15.817

El movimiento de estos activos durante 2006 fue el siguiente:

(Millones de euros)

MOVIMIENTOS DURANTE 2006	Terminales	Pistas y terrenos accesorios	Plantas y equipos	Otros terrenos y construcción	Elementos Ferroviarios	Activos en curso	Total
Coste							
Saldo a 31 de Diciembre 2005	0	0	0	0	0	0	0
Variaciones del perímetro	9.269	1.915	381	133	1.001	6.710	19.409
Adiciones	10	3	15	0	0	939	967
Trasposos de Propiedades de inversión	0	0	0	13	0	-9	4
Trasposos de Activos completos	219	34	27	0	27	-307	0
Costes de Financiación capitalizados	0	0	0	0	0	139	139
Retiros	-21	-4	-18	-2	-1	-21	-67
Otros Trasposos	0	0	0	0	0	0	0
Diferencias de cambio	12	7	22	-1	0	0	40
Trasposos a activos disponibles para la venta	-147	-95	-249	0	0	-9	-500
Saldo a 31 de Diciembre 2006	9.342	1.860	178	143	1.027	7.442	19.992
Amortización							
Saldo a 31 de Diciembre 2005	0	0	0	0	0	0	0
Adiciones	-3.290	-538	-45	-55	-241	0	-4.169
Retiros	9	3	6	1	0	0	19
Moneda Extranjera	1	0	0	0	0	0	1
Trasposos a activos disponibles para la venta	4	0	12	0	0	0	16
Saldo a 31 de Diciembre 2006	-3.276	-535	-27	-54	-241	0	-4.133
Valor Neto a 31 de diciembre de 2006	6.066	1.325	151	89	786	7.442	15.859

b) Propiedades de inversión

Dentro de la categoría propiedades de inversión, se incluyen determinados activos que caen dentro del ámbito de la NIC 40, según lo comentado en las normas de valoración de la presente memoria, siendo su valor razonable a 31 de diciembre de 2007 de 4.269 millones de euros.

El movimiento de estos activos durante el ejercicio 2007 ha sido el siguiente:

(Millones de euros)

MOVIMIENTOS DURANTE 2007	Aeropuertos	Prop. inversión en Negocios Conjuntos	Activos en curso	Total
Valoración				
Saldo a 31 de Diciembre 2006	4.285	634	128	5.047
Adiciones	63	31	0	94
Trasposos de Activos completos	114	0	-114	0
Trasposos netos de Activos operativos	15	0	0	15
Retiros	-15	-26	0	-41
Diferencias de cambio	-371	-13	-3	-387
Trasposos a activos disponibles para la venta	0	-626	0	-626
Saldo a 31 de diciembre de 2007	4.091	0	11	4.102
Amortización:				
Saldo a 31 de Diciembre de 2006	-30	0	0	-30
Adiciones	-58	0	0	-58
Diferencias de cambio	6	0	0	6
Saldo a 31 de diciembre de 2007	-82	0	0	-82
Saldo a 31 de diciembre 2007	4.009	0	11	4.020

El principal movimiento en 2007 se produce por el traspaso a Activos y Pasivos disponibles para la venta de la sociedad APP (ver Nota 12 sobre Activos y Pasivos no corrientes mantenidos para la venta).

El movimiento de estos activos durante el ejercicio 2006 fue el siguiente:

(Millones de euros)

MOVIMIENTOS DURANTE 2006	Aeropuertos	Prop. inversión en Negocios Conjuntos	Activos en curso	Total
Valoración				
Saldo a 31 de Diciembre 2005	0	0	0	0
Variaciones del perímetro	4.375	634	134	5.143
Trasposos de Activos completos	6	0	-6	0
Trasposos netos de Activos operativos	-4	0	0	-4
Diferencias de cambio	13	0	0	13
Trasposos a activos disponibles para la venta	-105	0	0	-105
Saldo a 31 de diciembre de 2006	4.285	634	128	5.047
Amortización:				
Adiciones	-30	0	0	-30
Saldo a 31 de diciembre de 2006	-30	0	0	-30
Valor Neto a 31 de Diciembre 2006	4.255	634	128	5.017

c) Activos Intangibles

(Millones de euros)

MOVIMIENTOS DURANTE 2007	Derecho a operar	Programas informáticos	Concesiones	Contratos explotación espacios comerciales	Otros	Total
Valoración						
Saldo a 31 de Diciembre 2006	926	102	53	242	10	1.333
Adiciones	0	31	4	0	0	35
Retiros	0	0	-57	0	0	-57
Traspasos	0	0	0	0	0	0
Traspasos a activos disponibles venta	0	0	0	0	0	0
Diferencias de cambio	-77	-11	0	-20	0	-108
Saldo a 31 de diciembre 2007	849	122	0	222	10	1.203
Amortización						
Saldo a 31 de Diciembre 2006	0	-3	0	-13	0	-16
Adiciones	0	-35	-2	-26	0	-63
Retiros	0	0	2	0	0	2
Traspasos a activos disponibles para la venta	0	0	0	0	0	0
Diferencias de cambio	0	3	0	2	0	5
Saldo a 31 de diciembre 2007	0	-35	0	-37	0	-72
Valor Neto a 31 diciembre 2007	849	87	0	185	10	1.131

El movimiento de estos activos durante el ejercicio 2006 fue el siguiente:

(Millones de euros)

MOVIMIENTOS DURANTE 2006	Derecho a operar	Programas informáticos	Concesiones	Contratos explotación espacios comerciales	Otros	Total
Valoración						
Saldo a 31 de diciembre de 2005	0	0	0	0	0	0
Variaciones de perímetro	926	108	1.272	242	10	2.558
Adiciones	0	21	0	0	1	22
Retiros	0	-9	0	0	-1	-10
Traspasos	0	-18	0	0	0	-18
Traspasos a activos disponibles venta	0	0	-1.333	0	0	-1.333
Diferencias de cambio	0	0	114	0	0	114
Saldo a 31 de diciembre 2006	926	102	53	242	10	1.333
Amortización						
Saldo a 31 de Diciembre 2005	0	0	0	0	0	0
Variaciones de perímetro	0	0	0	0	0	0
Adiciones	0	-12	-10	-13	0	-35
Retiros	0	9	0	0	0	9
Traspasos a activos disponibles para la venta	0	0	10	0	0	10
Diferencias de cambio	0	0	0	0	0	0
Saldo a 31 de diciembre 2006	0	-3	0	-13	0	-16
Valor Neto a 31 diciembre 2006	926	99	53	229	10	1.317

La principal variación en 2006, se produjo por el traspaso a Activos y Pasivos no corrientes mantenidos para la venta de la concesión del aeropuerto de Budapest como resultado de la decisión de realizar la enajenación de dicho aeropuerto que se materializó en junio de 2007 como se comenta en la nota 12.

En cuanto al ejercicio 2007, la principal variación se produce por la baja de la totalidad del saldo de Concesiones, debida a la venta del aeropuerto australiano de Perth en noviembre de este año.

Los dos principales activos intangibles registrados a Diciembre de 2007, corresponden al derecho a operar determinados aeropuertos no regulados (derecho de carácter indefinido) y los derechos de explotación de espacios comerciales (cuya vida útil media es de 7 años) que han surgido como consecuencia del proceso de combinación de negocios correspondiente a la adquisición del Grupo BAA, tal y como se describe en la Nota 5.2 de la presente memoria.

El derecho a operar determinados aeropuertos no regulados ha sido sometido a test de deterioro de forma conjunta con el fondo de comercio asignado a dichos aeropuertos tal y como se indica en la nota 5.1.

8. Inmovilizaciones materiales

Dentro de este epígrafe no se incluyen los activos materiales asignados a Proyectos de Infraestructuras ya que el valor de los mismos se incorpora dentro del epígrafe "Inversiones en Proyectos de Infraestructuras".

El movimiento de los saldos que componen el epígrafe de Inmovilizado material del balance de situación consolidado ha sido el siguiente:

(Millones de euros)

MOVIMIENTOS DURANTE 2007	Terrenos y Construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	TOTAL
Inversión:				
Saldo al 1.01.2007	328	865	570	1.763
Altas	47	73	101	221
Bajas	-10	-46	-23	-79
Variaciones de perímetro y traspasos	9	-61	28	-24
Efecto Tipo de Cambio	-3	-15	3	-15
Saldo al 31.12.2007	371	816	679	1.866
Amortización acumulada:				
Saldo al 1.01.2007	-213	-385	-411	-1.009
Dotaciones	-7	-74	-22	-103
Bajas	4	24	20	48
Variaciones de perímetro y traspasos	56	1	-83	-26
Efecto Tipo de Cambio	4	2	3	9
Saldo al 31.12.2007	-156	-432	-493	-1.081
Valor neto contable 31.12.2007	215	384	186	785

Variaciones de perímetro y traspasos

- Durante 2007 los principales traspasos se han producido en Servicios, donde se reclasifican instalaciones técnicas por valor de 118 millones de Euros en Swissport y por otro lado Grupo Cespa reclasifica Otras instalaciones por 63 millones de Euros.

Adiciones

- Las altas en el segmento de construcción corresponden fundamentalmente, al igual que en el ejercicio anterior, a la adquisición de maquinaria específica de obra en Ferrovial Agromán.
- Las adiciones en el segmento de Autopistas y aparcamientos se deben fundamentalmente a la activación de nuevos aparcamientos de rotación, así como a la adquisición de maquinaria para aparcamientos de superficie.
- En servicios las adiciones responden a las inversiones en tratamiento de residuos, vertederos y maquinaria para la prestación de servicios urbanos.

Retiros

- Los retiros se producen fundamentalmente en el segmento de Autopistas y Aparcamientos, corresponden a salidas de balance de activos totalmente amortizados y finalización de contratos de ORA y de rotación. Los retiros en construcción corresponden a maquinaria de obra obsoleta.

(Millones de euros)

MOVIMIENTOS DURANTE 2006	Terrenos y Construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones utillaje y mobiliario	TOTAL
Inversión:				
Saldo al 1.01.2006	323	740	524	1.587
Altas	8	170	58	236
Bajas	-8	-52	-28	-88
Variaciones de perímetro y traspasos	6	18	19	43
Efecto Tipo de Cambio	-2	-11	-1	-14
Saldo al 31.12.2006	327	865	572	1.764
Amortización acumulada:				
Saldo al 1.01.2007	-214	-259	-387	-859
Dotaciones	-13	-112	-53	-178
Bajas	1	45	20	66
Variaciones de perímetro y traspasos	7	-63	7	-49
Efecto Tipo de Cambio	5	4	2	10
Saldo al 31.12.2006	-214	-385	-411	-1.011
Valor neto contable 31.12.2006	113	480	161	754

- Dentro del inmovilizado material existen construcciones/instalaciones/maquinaria por importe de 15,9 millones de euros al 31 de diciembre de 2007 adquiridos en régimen de arrendamiento financiero (9,7 millones de euros al 31 de diciembre de 2006).
- El inmovilizado no afecto a explotación no es relevante en los saldos finales consolidados.
- No existen pérdidas por deterioro de valor reconocidas o revertidas en el ejercicio.
- El Grupo tiene formalizadas pólizas de seguros para cubrir los posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de su inmovilizado material, así como las posibles reclamaciones que se le puedan presentar por el ejercicio de su actividad, entendiéndose que dichas pólizas cubren de manera suficiente los riesgos a los que están sometidos.
- El detalle del inmovilizado en curso asciende a 56,6 millones de euros (22,6 millones de euros en 2006). Este aumento se debe fundamentalmente a las instalaciones y maquinaria técnica en montaje del Grupo Cespa en el área de servicios.
- Al 31 de diciembre de 2007 no existen inmovilizaciones materiales significativas sujetas a restricciones de titularidad o pignorados como garantía de pasivos.

9. Inversiones en asociadas

Al 31 de diciembre de 2007 el detalle de las principales inversiones en asociadas es el siguiente:

(Millones de euros)	2007	2006
Saldo inicial	82	183
Variaciones de perímetro	116	-99
Participación en el resultado	-112	29
Diferencias de cambio	0	0
Dividendos cobrados y devoluciones de fondos propios	8	-31
Traspasos	8	0
Saldo final	102	82

- La principal adición del ejercicio en este epígrafe es el desembolso de 125 millones de euros correspondiente al 20% del capital de Promociones Hábitat S.A. Dicho desembolso realizado en septiembre de 2007 corresponde al compromiso asumido en el momento de la venta del 100% de capital de Ferrovial Inmobiliaria a dicha sociedad.
- En el epígrafe participación en el resultado sociedades puestas en equivalencia, el principal impacto es el registro de una pérdida por valor de 125 millones de euros en relación con Promociones Hábitat S.A, basada en la evolución de los resultados y del patrimonio neto de la compañía a 31 de diciembre.
- La principal inversión incluida dentro del epígrafe "Participaciones puestas en equivalencia" corresponde a la participación indirecta en el 10% del capital de la sociedad Madrid Calle 30, S.A. titular de un contrato de rehabilitación y mantenimiento de la autopista urbana M30 en Madrid con una duración de 35 años, y que supone una inversión por importe de 53,9 millones de Euros a 31 de diciembre de 2007 (41,6 millones de Euros a 31 de diciembre de 2006).
- No existen sociedades en las que teniendo menos del 20% se concluya que existe influencia significativa y que teniendo más del 20% se pueda concluir que no existe influencia significativa.
- No existen limitaciones significativas a la capacidad de las asociadas para transferir fondos a la dominante en forma de dividendos o devolución de deuda o anticipos, distintas de las que pueden surgir de los contratos de financiación de dichas sociedades o de la propia situación financiera de las mismas y no existen pasivos contingentes relacionados con dichas sociedades que pudieran resultar asumidos por el Grupo.
- En el Anexo I se incluye una relación de las principales participaciones en empresas asociadas, que incluye la denominación, país de constitución y segmento de negocio al que pertenece, así como el porcentaje de participación del Grupo y la información financiera más relevante de estas sociedades, tales como el importe agregado de Activos y Pasivos, importe neto de la cifra de negocios y beneficio o pérdida del ejercicio.

10. Activos financieros no corrientes

Se detallan a continuación los movimientos al 31 de diciembre de 2007 y 2006:

(Millones de euros)

MOVIMIENTOS DURANTE 2007	Activos financieros disponibles para la venta	Préstamos y cuentas a cobrar proyectos de infraestructuras	Caja restringida	Resto de cuentas a cobrar y otras inversiones a vencimiento	TOTAL
Inversión:					
Saldo al 1.01.2007	196	1.263	329	157	1.945
Altas	1	387	58	409	854
Bajas	-44	-27	-92	-162	-325
Variaciones de perímetro y traspasos	-77	-50	0	8	-119
Provisión	-3	0	0	-8	-11
Efecto Tipo de Cambio	-6	-97	7	4	-92
Saldo al 31.12.2007	67	1.476	302	408	2.253

(Millones de euros)

MOVIMIENTOS DURANTE 2006	Activos financieros disponibles para la venta	Préstamos y cuentas a cobrar proyectos de infraestructuras	Caja restringida	Resto de cuentas a cobrar y otras inversiones a vencimiento	TOTAL
Inversión:					
Saldo al 1.01.2006	0	90	382	169	641
Altas	196	250	16	44	506
Bajas	0	0	-30	-55	-85
Variaciones de perímetro y traspasos	0	1.154	0	0	1.154
Provisión	0	-231	0	0	-231
Efecto Tipo de Cambio	0	0	-39	-1	-40
Saldo al 31.12.2006	196	1.263	329	157	1.945

- Dentro de los **activos financieros disponibles para la venta** la partida más significativa corresponde a la participación que BAA tiene en el 4,19% del capital de National Air Traffic Services Group (NATS) por importe de 63,74 millones de euros (72 millones a 31 de diciembre de 2006). Así mismo, se ha producido durante el ejercicio un traspaso por importe de 65 millones de euros correspondientes a activos financieros pertenecientes a la sociedad APP clasificada como mantenida para la venta.
- La partida **préstamos y cuentas a cobrar proyectos de infraestructuras**, corresponde a las cantidades pendientes de cobro en contratos en el Reino Unido firmados por filiales de Amey para el mantenimiento de conservación y rehabilitación de determinadas infraestructura en los que la sociedad titular del proyecto recupera la inversión realizada mediante el cobro de una serie de cantidades diferidas, siendo una parte fija y otra parte variable en función de los servicios y la disponibilidad del activo para su uso. El principal saldo 1.283 millones de euros (88% del total) corresponde a la sociedad Tubelines titular de un contrato de mantenimiento y rehabilitación de tres líneas del metro de Londres. El deudor de dicha cuenta a cobrar es London Underground, entidad pública dependiente del Ayuntamiento de Londres con un rating de AA. Dichas cuentas a cobrar devengan intereses financieros. El cálculo de dichos intereses se realiza descontando las cantidades aplazadas al tipo medio de la deuda que financia estos proyectos. Un aumento/reducción de 50 p.b en el tipo de interés de

estas cuentas a cobrar tendría un impacto en el resultado financiero de +7/-7 millones de euros. Por otra parte, incluye también los saldos de la Sociedad Concesionaria de Prisiones Lledoners asignada a la actividad de construcción, a recuperar de la administración como contrapartida de los servicios prestados o inversiones realizadas en el marco de un contrato de concesión por importe de 40 millones de euros.

El vencimiento de los préstamos y cuentas a cobrar de proyectos de infraestructuras más relevante se detalla a continuación:

	Importes	2008	2009	2010	2011	2012	A más de 5 años
Tube Lines	1.283	0	438	518	157	27	143
Otros proyectos	193	0	5	12	30	29	117
Préstamos y cuentas a cobrar	1476	0	443	530	187	56	260

- Dentro de la partida de **caja restringida** se incluyen los depósitos en garantía de emisiones de bonos por importe de 273 millones de euros (329 millones de euros en 2006), siendo el saldo principal el relativo a la autopista ETR 407 por importe de 206 millones de euros. En dicho saldo se incluyen unas inversiones por valor de 110 millones de euros (159 millones de CAD) que la sociedad 407 International Inc. mantiene en "Asset Backed Commercial Paper" (ABCPs). Los vehículos emisores de estos instrumentos de corto plazo y de calificación crediticia AAA, han invertido sus fondos en participaciones en activos a largo plazo. Dicho descuadre ha generado una situación de iliquidez, lo que ha llevado a la suspensión de su cotización el pasado agosto. Como consecuencia de la falta de negociación, se creó una Comisión que está trabajando en una propuesta de reestructuración, sin haber concluido su trabajo hasta la fecha. Del saldo mantenido por la sociedad, 149 millones de CAD (103 millones de euros) serán reestructurados. Por todo ello, la compañía ha llevado a cabo la valoración de estos activos mediante técnicas de estimación generalmente aceptadas, habiendo registrado al cierre del presente ejercicio, un menor valor de los mismos por importe de 15 millones de euros (22 millones de CAD) en el resultado financiero, lo que ha supuesto un impacto en el resultado neto consolidado de 8 millones de euros.
- Por último, la partida de **resto de cuentas a cobrar y otras inversiones a vencimiento** comprende los siguientes conceptos:

1. Cuenta a cobrar por importe de 91 millones de euros con vencimiento a 2011 por la venta del aeropuerto de Budapest clasificado a largo plazo bajo IAS 39.

2. Inversiones en Agrupaciones de Interés Económico (AIE) por la participación de Ferrovial en el capital de nueve agrupaciones de interés económico por importe de 78 millones de euros, cuya actividad es el arrendamiento de activos dirigida por otra entidad no vinculada al Grupo, que es la que retiene la mayoría de los beneficios y esta expuesta a los riesgos relacionados con dicha actividad. Estas agrupaciones se han acogido a los incentivos fiscales regulados en la legislación española, siendo los resultados de las mismas registrados en el epígrafe "Impuestos sobre beneficios" de la cuenta de resultados consolidada.

3. Crédito a largo plazo otorgado por Emesa, filial de Ferrovial Servicios, a la sociedad Madrid Calle 30, S.A. por un importe de 100 millones de

euros (50 millones de euros a 31 de diciembre de 2006).

4. Cuenta a cobrar por importe de 250 millones de euros correspondientes al precio aplazado del 20% de la plusvalía generada por la venta de la actividad inmobiliaria a Promociones Habitat, la cual se encuentra provisionada en su totalidad.

5. Préstamos por un importe de 40 millones de euros concedidos por Cespa a sus clientes.

Valores razonables de los activos

Se considera que el descuento de flujos de efectivo de los activos utilizando un tipo de interés de mercado se aproxima a su valor en libros. Por ello la diferencia entre el valor contable y el valor razonable de los mismos no es significativa.

11. Derivados financieros a valor razonable

A continuación se presenta el detalle de los derivados y sus correspondientes valores razonables a 31 de diciembre de 2007 así como el vencimiento de los noacionales con los que están vinculados. Dicha información se presenta separando los derivados que se consideran de cobertura contable de aquellos que se consideran no eficientes y dando detalles adicionales sobre el tipo de cobertura, riesgo asegurado y tipo de instrumento.

(Millones de euros)			Valor razonable		Vencimientos noacionales					
Tipo de Derivado	Riesgo asegurado	Tipo de Instrumento	Saldos al 31/12/2007	Saldos al 31/12/2006	2008	2009	2010	2011	2012 y más	Total
DERIVADOS DE ACTIVO			251	204						
Derivados Eficientes			182	107	1.114	2.335	161	-42	4.289	7.858
Derivados por coberturas de flujos de tesorería:			182	101	1.114	2.335	161	-42	4.289	7.858
	Tipo Interés		53	87	1.089	2.323	161	-42	1.973	5.504
		Swap de Tipo de Interés	51	82	1.089	2.323	283	-43	1.852	5.504
		CAP de Tipos de Interés	2	2	0	0	-122	1	121	0
		Collar	0		0	0	0	0	0	0
		Otros	0	3	0	0	0	0	0	0
	Tipo cambio		129	14	25	12	0	0	2.316	2.354
		Forward venta divisa	2	7	23	12	0	0	0	35
		Forward compra divisa	0	0	3	0	0	0	0	3
		Cross Currency Swap	127	7	0	0	0	0	2.316	2.316
Derivados por coberturas de elementos patrimoniales:			0	6	0	0	0	0	0	0
		Swap de Tipo de Interés	0	5	0	0	0	0	0	0
		Cross Currency Swap	0	1	0	0	0	0	0	0
Derivados no eficientes			69	97	154	54	48	9	1.577	1.843
		Equity Swap	37	96	0	24	46	9	0	79
		Forward Venta divisa	8	1	105	30	3	0	0	138
		Forward Compra divisa	0	0	-2	0	0	0	0	-2
		Forward de electricidad	14	0	51	0	0	0	0	51
		Swap de tipo interés	10	0	0	0	0	0	1.577	1.577
DERIVADOS DE PASIVO			841	475						
Derivados Eficientes			711	292	-67	-61	81	419	6.218	6.591
Derivados por coberturas de flujos de tesorería:			711	292	-67	-61	81	419	6.218	6.591
	Tipo Interés		552	167	-76	-67	74	410	5.951	6.292
		Collar	0	0	1	1	1	1	3	5
		Swap de Tipo de Interés	433	118	-77	-67	73	409	4.589	4.927
		Swap referenciado inflación	119	49	0	0	0	0	1.360	1.360
	Tipo cambio		159	125	9	5	7	9	267	298
		Forward venta divisa	0	1	8	0	0	0	0	8
		Forward compra divisa	0	0	1	0	0	0	0	1
		Cross Currency Swap	159	123	0	5	7	9	267	289
		Otros	0	1	0	0	0	0	0	0
Derivados por coberturas de elementos patrimoniales:			0	0	0	0	0	0	0	0
		Cross Currency Swap	0	0	0	0	0	0	0	0
Derivados no eficientes			130	183	8	0	0	102	825	935
		Equity Swap	128	0	0	0	0	102	370	472
		"SIPS"	0	110	0	0	0	0	0	0
		Swap de tipo de interés	2	57	0	0	0	0	456	456
		Forward de Electricidad	0	16	0	0	0	0	0	0
		Forward Venta Euro	0	0	8	0	0	0	0	8
		Forward Venta divisa	0	0	0	0	0	0	0	0
		Forward Compra divisa	0	0	-1	0	0	0	0	-1

* Los noacionales relacionados en esta tabla incluyen la totalidad de los mismos contratados a 31 de diciembre de 2007. De esta forma se presentan los vencimientos de los mismos con signo positivo y los aumentos futuros ya contratados en su importe con signo negativo.

a) Descripción de principales coberturas

A continuación se desglosan las principales características de los derivados contratados por el grupo. Mencionar que en la mayoría de los derivados contratados por Grupo Ferrovial tienen una calificación crediticia de AA.

Derivados de BAA

- El Grupo BAA tenía derivados para cubrir el riesgo de tipo de interés, instrumentados a través de Interest Rate Swaps por un notional de 5.428 millones de libras (7.381 millones de euros) con vencimientos entre 2008 y 2035. De este importe, un notional por valor de 1.495 millones de libras (2.033 millones de euros) se considera, que a pesar de ser una cobertura económica del riesgo de tipo de interés, no cumple las condiciones para ser calificado como cobertura contable. Adicionalmente es previsible que otro derivado por valor notional de 350 millones de libras no cumpla dichas condiciones en el ejercicio 2008.
- Por otro lado BAA tenía contratados para cubrir el riesgo de tipo de cambio libra/euro respecto a bonos emitidos en euros Cross Currency Swaps cuyo notional conjunto es de 1.703 millones de libras (2.316 millones de euros) con vencimientos entre 2012 y 2018.
- Adicionalmente BAA tenía contratados derivados para cubrir el riesgo de inflación (index linked interest rate swaps) en futuras emisiones de deuda por un notional de 1.000 millones de libras. Respecto a estos derivados, que hasta la fecha habían sido considerados cobertura contable, no es previsible que tengan dicho tratamiento en el ejercicio 2008.
- Por último destacar que BAA tiene firmado un contrato que le permite fijar el precio de compra de la electricidad a futuro para un volumen mínimo de compra, dicho contrato tiene la consideración de derivado implícito y se valora a fair value, y contratos de equity swap relacionados con los sistemas retributivos vinculados a la acción de Ferrovial que se mencionan en la nota 34.

Derivados de Autopistas

Los principales derivados a destacar son:

- Chicago Skyway ha cubierto la totalidad de su deuda mediante contratos de permuta financiera. Para los bonos de la serie A por importe de 301 millones de euros (439 millones de dólares americanos) existe un contrato de cobertura por un importe notional equivalente al 100% de su importe que asegura un tipo del 4,82% durante los primeros nueve años de vida del bono y un 5,88% en los tres últimos. Para los bonos de la serie B existe un notional cubierto de 659 millones de euros (961 millones de dólares americanos) que supone la totalidad de su deuda y que se ha instrumentalizado mediante contratos de permuta financiera, fijando un calendario de flujos ciertos a recibir a cambio de pagos de interés variable crecientes en el tiempo, que equivalen a un tipo efectivo del 5,66% (incluyendo el margen del bono). Por último, la sociedad ha contratado instrumentos de cobertura para la totalidad de la deuda de la denominada serie C por un notional contratado inicialmente de 103 millones de euros (150 millones de dólares americanos) que garantizan un tipo fijo del 4,68%.

- En Indiana Toll Road se han suscrito contratos de cobertura de tipos de interés para la totalidad de su deuda por un notional máximo de 2.907 millones (4.239 millones de dólares americanos) que equivalen a una tasa de interés efectivo de 5,82%.
- Inversora Autopista del Sur posee una cobertura sobre el 99,47 % de la deuda, a tipo de interés del Tramo A y tramo BEI (con un notional máximo en la vida de la operación de 456 millones de euros), a un tipo del 3,83 % y del Tramo B (100 millones de euros) a un tipo del 4,18 %.
- Autopista Santiago Talca. Dicha sociedad tiene contratados Cross Currency Swaps para la cobertura de la totalidad de los pagos de su financiación en dólares USA a Unidades de Fomento Chilenas por un notional de 289 millones de euros.
- A 31 de diciembre de 2007 la sociedad 407 ETR International Inc. dentro del segmento de Infraestructuras, tenía registrado una emisión de 110 millones de euros instrumentada en un producto denominado SIPS (Synthetic Inflation Protected Securities), un bono cuyo cupón está vinculado únicamente a la evolución de la inflación en Canadá. Dicha emisión contablemente tiene la calificación de derivado no eficiente y se valora a valor razonable. No obstante dado que financieramente se considera una herramienta de financiación, en el balance a diciembre de 2007 ha sido reclasificada como mayor valor de la deuda.

Por último, se incluyen también dentro del epígrafe de derivados, los contratos de permuta financiera que el grupo realiza con el objeto exclusivo de cubrir el impacto patrimonial derivado de los mencionados planes de opciones sobre acciones tal y como se indica en la nota 3.5 relativa a riesgos de mercado. Dichos contratos son considerados derivados no eficientes reconociendo el resultado de los mismos a través del epígrafe de resultados financieros. El detalle y características de los mencionados contratos de permuta financiera se encuentra desglosado en las notas 33 y 34 de la presente memoria.

b) Impactos de la valoración de Instrumentos derivados a valor razonable

Los Impactos en patrimonio ascienden a -296 millones de euros netos de impuesto que corresponden a coberturas de flujos de tesorería por la pérdida o ganancia del instrumento derivado por la parte eficiente de la misma según se comenta en la nota 16 relativa a patrimonio neto.

Los principales impactos en el resultado son los siguientes:

- Pérdidas o ganancias en instrumentos de cobertura de flujos de tesorería de intereses futuros en la parte no eficiente por importe de 75 millones de euros según comentado en la nota 27 referente al resultado financiero.
- Resultados provenientes de valoración de Equity Swap por importe de 125 millones de euros según comentado en la nota 27 de la presente memoria.
- Otros resultados principalmente correspondientes a coberturas realizadas sobre costes operativos (electricidad) en BAA por importe de 31 millones de euros.

c) Inversión neta en el extranjero

Como se indica en la nota 3.2, en el caso en los que se decida financiar parte de la inversión en el capital de determinadas sociedades extranjeras mediante deuda específica contratada por las sociedades del grupo que participan en el capital de los proyectos, dicha deuda normalmente es nominada en la misma divisa del proyecto en cuestión, actuando dichas deudas como cobertura del riesgo de tipo de cambio.

En este caso de inversiones netas en el extranjero se incluyen las diferencias de cambio surgidas de la partida monetaria que forme parte de dicha inversión como diferencias de conversión dentro del patrimonio de la empresa.

La relación de dichas coberturas existentes en Grupo Ferrovial es la siguiente:

(Millones de euros)

Año 2007	BAA (Libras)	Swissport (Francos Suizos)
Inversión en el Extranjero	2.532	1.286
Deuda Divisa (cobertura)	-1.362	-713
Inversión Neta en el extranjero	1.170	573

(Millones de euros)

Año 2006	BAA (Libras)	Swissport (Francos Suizos)
Inversión en el Extranjero	2.532	1.266
Deuda Divisa (cobertura)	-1.857	-661
Inversión Neta en el extranjero	675	605

12. Activos y pasivos no corrientes mantenidos para la venta

Los activos y pasivos no corrientes destinados para la venta corresponden a la división de aeropuertos y en concreto a las sociedades que se detallan a continuación:

(Millones de euros)	31/12/07		31/12/06	
	Activos	Pasivos	Activos	Pasivos
Aeropuerto Sydney			98	0
Aeropuerto Budapest			2.049	185
Airport Property Partnership	592	276		
World Duty Free	496	86		
Otros	8	1		
	1.096	363	2.147	185

Con fecha marzo de 2007 se enajenaron los activos y pasivos del Aeropuerto de Sydney y en junio de 2007 los de Budapest (véase Nota 28 de "Otras Pérdidas y Ganancias") pertenecientes a la división de Aeropuertos.

En esta misma división, existen a 31 de diciembre de 2007, los siguientes Activos y Pasivos mantenidos para la venta:

Airport Property Partnership, es una compañía de inversión en la que la mayor parte de los activos son propiedades de Inversión. Los pasivos son principalmente préstamos con empresas del Grupo (Lynton).

El proceso de venta, iniciado en 2007, se prevé finalizar durante 2008.

BAA se ha reconocido durante 2007 un resultado positivo de 15 millones de euros procedente de Airport Property Partnership.

Los activos incluidos en World Duty Free, incluyen Fondo de Comercio por importe de 398 millones, Activos No Corrientes por 26 millones de euros, y activos en curso de construcción por 22 millones. Además, están incluidos mercancías para la reventa por importe de 30 millones, deudores por 10 millones y caja por 5 millones. Los pasivos están compuestos por cuentas a pagar (67 millones) y Pasivos por impuestos Diferidos.

El proceso de venta, iniciado en 2007, se prevé finalizar durante 2008.

World Duty Free ha tenido durante el ejercicio 2007, un resultado de 53 millones de euros, reconocido por Grupo BAA.

Además, y en la división de Construcción, existen a final de 2007 otros activos del Grupo Budimex (8 millones de euros) de sociedades disponibles, cuyos procesos de venta se prevé finalizar en ambos casos en el primer trimestre de 2008. No se han reconocido pérdidas o ganancias en las cuentas de resultados por estas sociedades.

13. Existencias

La composición de existencias al 31 de diciembre de 2007 y 2006 es la siguiente:

(Millones de euros)

CONCEPTOS	Saldo al 31/12/07	Saldo al 31/12/06	Variación
Terrenos y solares	167	100	67
Materias Primas y otros aprovisionamientos	132	128	3
Promociones en curso y otros	194	155	39
Provisiones	3	0	3
Total	496	383	113

Del total de existencias corresponden a la división de inmobiliaria por suelos y terrenos y promociones en Polonia un importe de 240 millones de euros.

Al 31 de diciembre de 2007 existen existencias sujetas a restricciones de titularidad o pignorados como garantía de pasivos por importe neto de 131 millones de euros.

14. Clientes y otras cuentas a cobrar

La composición de los clientes y otras cuentas a cobrar al 31 de diciembre de 2007 y 2006 es la siguiente:

(Millones de euros)

CONCEPTOS	Saldo al 31/12/07	Saldo al 31/12/06	Variación
Clientes	3.487	3.276	211
Retenciones en garantía	203	140	63
Obra ejecutada pendiente de certificar	448	408	40
Total clientes por ventas y prestación de servicios	4.138	3.824	314
Otros deudores	462	1.458	-996
Deudores Administraciones Públicas	196	202	-6
Total otros deudores	658	1.660	-1.002
Prov. Para clientes de dudoso cobro	-147	-128	-19
Otras provisiones deudores	-26	-21	-5
Total Provisiones	-173	-149	-24
Total	4.623	5.335	-712

Las provisiones para insolvencias son dotadas de acuerdo con el criterio contable establecido en la Nota 2.3.7C de la memoria. La variación de la provisión de tráfico ha sido como sigue:

(Millones de euros)

Movimiento de la provisión	2007	2006	Variación
Saldo inicial	-149	-150	1
Cargos a la cuenta de resultados	-36	-6	-30
Reducciones/ Aplicaciones	13	1	12
Efecto tipo de cambio	-1	6	-7
Saldo final	-173	-149	-24

En el epígrafe "Otros deudores" se incluyen saldos a cobrar cuyo origen es distinto a la actividad habitual desarrollada por los segmentos, así como anticipos a proveedores. La disminución en este apartado, se debe principalmente a que en febrero de 2007 se ha producido el cobro de los 1.150 millones de euros relativo a la venta de Ferrovial Inmobiliaria a Promociones Hábitat, cuyo importe se encontraba recogido en este epígrafe a diciembre de 2006.

En el epígrafe "Deudores Administraciones Públicas" se incluyen los saldos a cobrar de las Administraciones Públicas por conceptos distintos a impuestos sobre las ganancias.

La Dirección del Grupo considera que el importe en libros de las cuentas de deudores comerciales se aproxima a su valor razonable.

A continuación se presenta un desglose del saldo de clientes por ventas y prestaciones de servicios desglosados por segmentos de negocio y separando administraciones públicas frente a clientes privados.

(Millones de euros)

Saldos 2007	Administraciones Públicas		Cientes privados		TOTAL
Construcción	892	42,86%	1.189	57,14%	2.081
Servicios	1.233	75,30%	405	24,30%	1.638
Aeropuertos	0	0%	223	100%	223
Autopistas y aparcamientos	11	3,90%	265	96,10%	276
Ajustes			-80		-80
Saldo Final	2.136	51,6%	2.002	48,4%	4.138

Del análisis de la anterior tabla se concluye que el 51% de los clientes del grupo son administraciones públicas. Respecto a los clientes privados destacan por su relevancia los saldos relativos a la división de construcción. Para la gestión del riesgo de crédito derivado de dicho tipo de clientes, la división de Construcción tiene establecidas medidas tanto previas a la contratación tales como consultas a registros de morosidad, ratings, estudios de solvencia, etc, como durante la ejecución de las obras (seguimiento de incidencias contractuales, impagos, etc.).

15. Otra información complementaria de contratos de construcción y otros contratos registrados por el método de grado de avance

Al 31 de diciembre de 2007 en el epígrafe Clientes se hallan deducidos 69 millones de euros (136 millones de euros al 31 de diciembre de 2006), correspondientes a contratos de método alemán a pagarés de clientes descontados con anterioridad a su vencimiento. Dichos activos han sido dados de baja de balance al considerar que cumplen las condiciones establecidas en el párrafo 20 de la NIC 39 sobre bajas de activos financieros.

Por último en lo que respecta a los contratos de construcción se presenta a continuación el detalle de los ingresos ordinarios reconocidos como tales en el periodo y de los contratos en curso a fecha de cierre:

(Millones de euros)	31/12/07	31/12/06
Ingresos ordinarios reconocidos en el periodo	5.525	5.505
Contratos en curso a fecha de cierre	-3.055	-3.133
Importe acumulado de costes incurridos	-4.681	-4.670
Importe acumulado de ganancias reconocidas	306	299
Anticipos recibidos	154	174
Retenciones	203	140
Obra ejecutada pendiente de certificar	449	408
Adelanto de certificaciones	514	516

16. Patrimonio neto

Se detallan a continuación los movimientos a 31 de diciembre de 2007 y 2006:

(Millones de euros)	MOVIMIENTO DE 2007							
	Capital Social	Prima de emisión	Acciones Propias	Otras Reservas (1)	Resultados acumulados (2)	Patrimonio neto atrib. a los accionistas	Socios Externos	Patrimonio Neto
Cambios en el Patrimonio Neto en 2007								
Saldo al 01.01.2007	140	193	-9	60	3.120	3.504	3.158	6.662
Resultado consolidado del ejercicio					734	734	104	838
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio				-172		-172	-275	-447
Dividendos pagados					-114	-114	-70	-184
Ampliaciones/reducciones capital							39	39
Variación autocartera			-12		-6	-18		-18
Variaciones de perímetro							-31	-31
Otros movimientos					-22	-22	13	-9
Saldo a 31.12.2007	140	193	-21	-112	3.712	3.912	2.936	6.848

(1) Incluyen principalmente las reservas originadas por valoración de derivados, pensiones y diferencias de conversión.

(2) Incluyen los resultados del ejercicio y las reservas de ejercicios anteriores no distribuidas.

(Millones de euros)	MOVIMIENTO DE 2006							
	Capital Social	Prima de emisión	Acciones Propias	Otras Reservas (1)	Resultados acumulados (2)	Patrimonio neto atrib. a los accionistas	Socios Externos	Patrimonio Neto
Cambios en el Patrimonio Neto en 2006								
Saldo al 01.01.2006	140	193	-4	-74	1.821	2.076	893	2.969
Resultado consolidado del ejercicio					1.426	1.426	-46	1.380
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio				134		134	8	142
Dividendos pagados					-134	-134	-66	-200
Ampliaciones/reducciones capital							197	197
Variación autocartera			-5			-5		-5
Variaciones de perímetro							2.172	2.172
Otros movimientos					7	7		7
Saldo a 31.12.2006	140	193	-9	60	3.120	3.504	3.158	6.662

(1) Incluyen principalmente las reservas originadas por valoración de derivados, pensiones y diferencias de conversión.

(2) Incluyen los resultados del ejercicio y las reservas de ejercicios anteriores no distribuidas.

a) Capital Social y prima de emisión

A 31 de diciembre de 2007, el capital social de Grupo Ferrovial, S.A. está representado por 140.264.743 acciones de un euro de valor nominal cada una, totalmente suscritas y desembolsadas y de iguales derechos. La prima de emisión asciende a 193.192 miles de euros, teniendo el carácter de reserva de libre disposición. A 31 de diciembre de 2007, el accionista que posee más de un 10% del capital social de Grupo Ferrovial, S.A. es Portman Baela, S.L. con un 58,315% (mismo % en 2006). Las acciones de la Sociedad Dominante están admitidas a cotización en el Mercado Continuo de las bolsas españolas, gozando todas ellas de iguales derechos políticos y económicos.

b) Acciones propias

A 31 de diciembre de 2007, Betonial S.A. tiene 300.000 acciones de Grupo Ferrovial con un precio medio de compra de 74,14 euros por acción (133.383 acciones propias a un precio medio de compra de 73,57 euros por acción en 2006). Se ha constituido una reserva indisponible equivalente al importe por el que figuran registradas dichas acciones propias.

c) Otras reservas

El movimiento del epígrafe de otras reservas para 2006 y 2007 es el siguiente:

(Millones de euros)						
Movimiento durante 2007	Diferencias de conversión	Operaciones de Cobertura	Planes de prestación definida	Inversiones financieras disponibles para la venta	Otros conceptos	Otras Reservas
Saldo al 01.01.2007	126	11	-69		-8	60
Altas		3	286		-13	276
Bajas	-270	-178				-448
Traspaso a la cuenta de resultados						
Saldo al 31.12.2007	-144	-164	217		-21	-112

(Millones de euros)						
Movimiento durante 2006	Diferencias de conversión	Operaciones de Cobertura	Planes de prestación definida	Inversiones financieras disponibles para la venta	Otros conceptos	Otras Reservas
Saldo al 01.01.2006	0	-30	-44			-74
Altas		81	-25		-8	174
Bajas	126	-40				-40
Traspaso a la cuenta de resultados						
Saldo al 31.12.2006	126	11	-69		-8	60

d) Resultados acumulados

El desglose de los resultados acumulados del ejercicio 2006 y 2007 es el siguiente:

(Millones de euros)			
Resultados acumulados	Saldo al 31/12/07	Saldo al 31/12/06	Variación
Pérdidas y ganancias atribuibles a la Sociedad dominante	734	1.426	-692
Reservas de libre disposición	2.945	1.661	1.283
Reservas no distribuibles	33	33	0
Total	3.712	3.120	591

La variación de 591 millones de euros en los resultados acumulados del ejercicio 2007 con respecto al ejercicio 2006 se explica fundamentalmente por el resultado del ejercicio (734 millones de euros), el reparto de dividendos (-114 millones de euros) y las operaciones con autocartera (-6 millones de euros).

El detalle de reservas no distribuibles es el siguiente:

(Millones de euros)			
Resultados no distribuibles	Saldo al 31/12/07	Saldo al 31/12/06	Variación
Reserva legal	28	28	0
Reserva para acciones propias	3	3	0
Reserva de revaloración	2	2	0
Reservas no distribuibles de la Sociedad dominante	33	33	0

El 28 de octubre de 2006 se acordó la distribución de 0,34 euros por acción a cuenta del resultado del ejercicio 2006. Este dividendo se hizo efectivo el 15 de noviembre de 2006 y ascendió a 47.690.012,62 euros, una vez excluidas las acciones existentes en autocartera a la fecha de distribución.

Adicionalmente la Junta General de Accionistas de Grupo Ferrovial, S.A. celebrada el 30 de Marzo de 2007, acordó el reparto de un dividendo complementario de 0,66 euros por acción con cargo al resultado del ejercicio 2006 que asciende a 92.574.730,38 euros, excluidas las acciones existentes en autocartera en el momento de la celebración de la citada Junta General de Accionistas. Este dividendo se ha hecho efectivo el 16 de Mayo.

De este modo el dividendo total distribuido con cargo al resultado del ejercicio 2006 ascendió a 1 euro por acción.

El Consejo de Administración de Grupo Ferrovial, S.A., en su reunión de 25 de Octubre, acordó la distribución de 0,38 euros por acción a cuenta del resultado del ejercicio 2007. Este dividendo se hizo efectivo el 15 de Noviembre de 2007.

e) Ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio. Detalle por conceptos

El desglose del movimiento en el patrimonio neto por ingresos y gastos reconocidos en los ejercicios 2006 y 2007 es el siguiente:

(Millones de euros)	Patrimonio Neto Atrib. a los Accionistas	Patrimonio Neto Atrib. a Socios Externos	Total Patrimonio Neto
Ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio 2007			
Ganancias/(Pérdidas) de instrumentos de cobertura	-175	-121	-296
Ganancias/(Pérdidas) actuariales en planes de prestación definida	286	143	429
Ganancias/(Pérdidas) por cambios de criterio	-13	0	-13
Diferencias de conversión	-270	-297	-567
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	-172	-275	-447
Resultado consolidado del ejercicio	734	104	838
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio 2007	562	-171	391

(Millones de euros)	Patrimonio Neto Atrib. a los Accionistas	Patrimonio Neto Atrib. a Socios Externos	Total Patrimonio Neto
Ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio 2006			
Ganancias/(Pérdidas) de instrumentos de cobertura	41	6	47
Ganancias/(Pérdidas) actuariales en planes de prestación definida	-25	-34	-59
Ganancias/(Pérdidas) por cambios de criterio	-8	0	-8
Diferencias de conversión	126	36	162
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	134	8	142
Resultado consolidado del ejercicio	1.426	-46	1.380
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio 2006	1.560	-38	1.522

Principales variaciones 2007

En el epígrafe "Ganancias/(Pérdidas) de instrumentos de cobertura" se recoge el impacto en el patrimonio neto del reconocimiento de las diferencias de valor de los instrumentos derivados designados como coberturas, que el grupo tiene contratados, en su parte eficiente según se comenta en nota 11 de la presente memoria por importe de -296 millones de euros.

Asimismo en el epígrafe "Ganancias/(Pérdidas) actuariales en planes de prestación definida" se recoge el impacto en el patrimonio neto de las pérdidas y ganancias actuariales, que surgen de ajustes y cambios en las hipótesis de los planes de prestación definida que tiene el grupo constituidos (ver detalle en nota 18).

Por último, respecto a las diferencias de conversión la principal variación en el ejercicio 2007 se ha producido por una apreciación del euro respecto a la libra esterlina de un 9,1%, pasando de un tipo de cambio a diciembre de 2006 de 0,6739 a 0,7354 en diciembre de 2007. Tal y como se comenta en la nota 3.2 de exposición a variaciones de tipo de cambio, la principal inversión en libras esterlinas que el Grupo mantiene es debida a la adquisición del Grupo BAA en 2006. El efecto en las diferencias de conversión de esta inversión, neta de la deuda específica asociada en dicha divisa (ver nota 11, apartado Inversión Neta en el extranjero), ha

sido de -335 millones de euros en 2007 que añadidas a la cancelación de diferencias de conversión positivas por importe de 148 millones de euros realizada con la venta del aeropuerto de Budapest comentada en la nota 28 de la presente memoria ha supuesto una disminución en las diferencias de conversión de dicho Grupo de -483 millones de euros.

Además, el Grupo mantiene en libra esterlina, inversiones en Reino Unido por el Grupo Amey, cuyo impacto en diferencias de conversión ha sido en 2007 de -38 millones de euros.

Otras inversiones significativas en divisa son las referidas a dólar americano, cuya devaluación pasando de un tipo de cambio de 1,2650 en diciembre de 2006 a 1,4583 en diciembre de 2007, ha provocado también variación negativa en las diferencias de conversión, principalmente por las inversiones de la autopista de Chicago e Indiana (-19 millones y -12 millones respectivamente).

f) Sociedades ajenas al Grupo con participaciones significativas en filiales

A 31 de diciembre de 2007, las sociedades más significativas con participación de otros socios igual o superior al 10% en el capital suscrito de las sociedades del Grupo, son las siguientes:

Filial del Grupo	% Ajeno	Socio Ajeno
Construcción		
Budimex S.A.	41,0%	Cotiza en Bolsa
Autopistas y Aparcamientos		
407 International Inc.	30,0%	Macquarie Infrastructure (Toll Route) S.A.
	16,8%	SNC Lavalin
Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A.	35,0%	Cotiza en Bolsa.
Autopista del Sol	20,0%	Unicaja
Autopista Terrassa-Manresa	22,3%	Acesa
Autopista Trados (M-45)	50,0%	Abertis - Iberpistas
M-45 Conservación	50,0%	Concesiones Madrid S.A.
Ruta de los Ríos Sociedad Concesionaria S.A.	25,0%	Fondo Las Américas
Talca Chillán S.A.	23,6%	Sodeia
Eurolink	34,0%	SIAC
Inversora de Autopistas del Sur S.L.	25,0%	Europistas
	10,0%	ENA
	10,0%	Caja Castilla-La Mancha
Inversora Autopista de Levante	40,0%	Europistas
Skyway Concession Company (Chicago)	45,0%	Macquarie Infrastructure Group
Statewide Mobility Partners LLC (Indiana Toll Road)	50,0%	Macquarie Infrastructure Group
Cintra Zachry GP Llc (Texas)	15,0%	Zachry Investments Inc
Cintra Zachry LP	14,9%	Zachry Developments Llc
SH 130 CC, Llc	35,0%	Zachry Toll Road
Central Greece	33,3%	GEK Holding Real State Construction S.A.
	32,0%	Dragados
Nea Odos	33,3%	GEK Holding Real State Construction S.A.
	23,0%	Dragados

Filial del Grupo	% Ajeno	Socio Ajeno
Aeropuertos		
FGP Topco Ltd (Cabecera Grupo BAA)	28,9%	Britannia Airport Partners L.P. (CDPO)
	10,0%	Baker Street Investment Pte Ltd (GIC)

Filial del Grupo	% Ajeno	Socio Ajeno
Servicios		
Gesmat, S.A.	40,0%	Consorcio de Servicios Públicos Medioambientales de la provincia de Toledo
Ingeniería Ambiental Granadina S.A.	19,0%	Ayuntamiento de Granada
Empresa de Mantenimiento y Explotación M-30	33,0%	Dragados
	17,0%	API Conservación
Tubelines (Holding) Limited	33,0%	UIC Transport (JNP) Limited (Bechtel)

17. Ingresos a distribuir en varios ejercicios

El movimiento de este epígrafe durante el ejercicio 2007 ha sido:

(Millones de euros)

Movimiento de 2007	Saldo a 01/01/07	Variac. Perímetro	Adiciones	Retiros	Efecto tipo de cambio	Saldo al 31/12/07
Subvenciones	173	0	18	-11	0	180
Otros ingresos a distribuir	131	0	27	-13	-3	142
Total	304	0	45	-24	-3	322

(Millones de euros)

Movimiento de 2006	Saldo a 01/01/06	Variac. Perímetro	Adiciones	Retiros	Efecto tipo de cambio	Saldo al 31/12/06
Subvenciones	179	0	0	-6	0	173
Otros ingresos a distribuir	77	22	49	-13	-4	131
Total	256	22	49	-19	-4	304

- Las subvenciones se reconocen por su valor razonable cuando hay una seguridad razonable de que la subvención se cobrará, según se detalla en la nota 2.3.14.
- Las principales variaciones durante 2007 se producen en el segmento de autopistas, en la concesionaria griega Nea Odos por la obtención de una subvención de 18 millones de Euros.
- En cuanto a Otros Ingresos a distribuir, se recogen fundamentalmente cánones de áreas de servicio e ingresos correspondientes a residentes en aparcamientos mixtos.
- El retiro es debido fundamentalmente a las diferencias de cambio producidas por las coberturas en la autopista 407 ETR de Canadá.

18. Provisiones y superávit por pensiones

Planes de prestación definida

El hecho más significativo durante 2007, ha sido la reducción del déficit por pensiones tanto en Grupo Amey, que pasa de un pasivo reconocido de 241 millones de euros en 2006, a 92 millones en 2007 como en Grupo BAA, llegando en este caso a generarse un superávit por planes de pensiones reconocido en el Activo por importe de 165 millones de euros frente a una provisión en 2006 de 332 millones. Esto es debido, a la revisión de las hipótesis actuariales realizadas en el ejercicio que ha conllevado una disminución de las obligaciones contraídas de 3.478 millones de euros en 2006 a 2.918 millones de euros en 2007 motivado fundamentalmente por el aumento de las tasas de descuento (5,20% en 2006 al 5,80% en 2007).

Por su parte los activos afectos aumentan en su valor en moneda local (libra) debido al aumento en la rentabilidad esperada de los activos (5%-8% en 2006 al 5,5%-8,2%) pero esto se ve prácticamente compensado por el

impacto de las diferencias de tipo de cambio del euro frente a la libra.

Además, en Grupo Cespa, existen una serie de premios de jubilación y gratificación de aniversarios que se instrumenta a través de una prima única y fija anual por servicios prestados por importe para 2007 de 0,6 millones de euros.

Las cuantías reconocidas contra patrimonio correspondientes a las pérdidas y ganancias actuariales del año 2007 han sido de 98 millones de euros para Grupo Amey (49 millones en 2006) y 508 millones de euros para Grupo BAA (-123 millones en 2006).

El detalle de las características y evolución de estos Planes de pensiones correspondientes al ejercicio 2006 y 2007 son los siguientes:

(Millones de euros)	31/12/2007		31/12/2006	
PLANES DE PRESTACIÓN DEFINIDA	Amey Ltd Group	BAA	Amey Ltd Group	BAA
Principales hipótesis				
Incremento salarial	3,8%-4,8%	4,90%	4,70%	4,60%
Tasa de descuento	5,90%	5,80%	5,20%	5,20%
Tasa de inflación esperada	3,30%	3,40%	3,20%	3,20%
Rentabilidad esperada de activos	4,5%-8,4%	5,5%-8,2%	5,00%-8,30%	5,00%-8,00%
Movimiento de la obligación				
Obligación al inicio del ejercicio	913	3.478	824	3.150
Efecto tipo de cambio	-82	-311	18	9
Pasivos Adquiridos	0	0	49	0
Coste de los servicios del ejercicio	37	129	38	96
Coste por intereses	46	180	40	83
Ganancias / pérdidas actuariales	-103	-514	-26	189
Beneficios pagados y otros	-64	-44	-30	-49
Obligación al cierre del ejercicio	747	2.918	913	3.478
Pasivo / Activo reconocido en balance				
Obligación al cierre del ejercicio	-747	-2.918	-913	-3.478
Valor razonable de activos afectos al final del ejercicio	658	3.083	653	3.146
Subtotal	-89	165	-260	-332
Otros	-3	0	19	0
Total	-92	165	-241	-332
Movimiento Activos afectos al plan				
Valor razonable al inicio del ejercicio	653	3.146	517	2.967
Efecto tipo de cambio	-58	-276	11	0
Rendimiento de los activos afectos y activos adquiridos	49	196	90	96
Ganancias / pérdidas actuariales	-5	-6	23	66
Contribuciones de la empresa	42	97	38	64
Beneficios pagados y otros	-23	-74	-26	-47
Valor razonable al final del ejercicio	658	3.083	653	3.146
Activos afectos al plan (valor razonable)				
Instrumentos de Capital	446	1.518	477	2.242
Activos financieros	148	0	85	847
Deuda financiera	0	1.440	67	0
Inmuebles	20	0	20	0
Efectivo	44	125	4	56
Total activos afectos al plan	658	3.083	653	3.146
Impacto en resultados				
Coste de los servicios del ejercicio corriente	37	129	38	96
Coste por intereses	46	180	40	83
Rendimiento activos afectos	-49	-196	-90	-96
Otros	-22	-18	44	-10
Total incluido en cuenta de resultados	12	95	32	73

Además de los Planes de Prestación Definida detallados anteriormente, existen unos planes en el Grupo Swissport, cuyos principales datos se mencionan a continuación:

(Millones de euros)	
Gastos Personal	10
Pérdidas y Ganancias Actuariales	-3
Pasivo Reconocido en Balance	1

En cuanto a las hipótesis de mortalidad, para el Grupo BAA el cálculo de las obligaciones por pensiones está basado en las Tablas Actuariales de Mortalidad, y viene a ser el equivalente a estimar una esperanza de vida de entre 84,8 y 85,9 años. En el caso de Grupo Amey dicha esperanza de vida a efectos de sus planes de pensiones se estima entre 82 y 87 años.

En cuanto al análisis de sensibilidades, se adjunta el impacto en resultados y Fondos Propios, de una variación en la Tasa de Descuento de 50 puntos básicos.

(Millones de euros)				
Análisis de sensibilidad Tasa de Descuento (+ / - 50 p.b.)	Impacto anual en pérdidas y ganancias		Impacto anual Fondos Propios	
	Antes impuestos	Después impuestos	Antes impuestos	Después impuestos
+ 50 p.b.	17	12	301	217
- 50 p.b.	-17	-13	-328	-236

Planes de aportación definida

El Grupo mantiene en Grupo BAA, 3 planes de aportación definida, para un total de 754 trabajadores y con un impacto en la cuenta de resultados de 2 millones de euros (2 millones de euros para el total Grupo en 2006).

19. Otras provisiones

A continuación se detalla el saldo de otras provisiones a largo y corto plazo:

(Millones de euros)				
MOVIMIENTOS	Provisión Vertederos	Provisión por responsabilidades	Otras provisiones	Total
Al 1 de enero de 2007	48	304	425	777
Cargo/(abono) a la cuenta de resultados:				
- Dotaciones	8	117	294	418
- Reversiones		-58	-159	-217
- Adición del descuento		6	-33	-28
Traspaso			7	7
Aplicado durante el ejercicio			-12	-12
Diferencias de cambio		-8	-10	-18
Al 31 de diciembre de 2007	56	361	510	927
Análisis del total de provisiones por clasificación:				
- No corriente			417	352
- Corriente			510	425
			927	777

Provisión vertederos

Dentro de este epígrafe se recogen las estimaciones realizadas de los costes de clausura y post-clausura de los vertederos explotados por el Grupo Cespa. La citada provisión se efectúa en función de una estimación técnica relativa a la cobertura de la capacidad total de los correspondientes vertederos cubierta o completada a la fecha. A 31 de diciembre de 2007 se ha producido una dotación por importe de 8 millones de euros por este concepto.

Otras provisiones

Los principales saldos dentro de este epígrafe se encuentran dentro de la División de Construcción por provisiones para terminación de obra por importe de 354 millones de euros y en la división de aeropuertos en concreto en el Grupo BAA por importe de 129 millones de euros.

En dicho Grupo BAA los principales movimientos corresponden a la dotación neta de 77 millones de euros referentes al plan de reestructuración y simplificación organizativa acometida por dicho Grupo.

20. Posición neta de tesorería

Con el objeto de mostrar un análisis de la situación de endeudamiento neto del Grupo, se presenta en el siguiente cuadro un desglose por segmentos de la Posición Neta de Tesorería. Por Posición Neta de Tesorería se entiende el saldo de las partidas incluidas en tesorería y equivalentes (incluida la caja restringida a corto plazo) y la caja restringida a largo plazo, minorado por el importe de las deudas financieras (deuda bancaria y obligaciones) tanto a corto como a largo plazo.

Dicha posición de tesorería se desglosa a su vez entre proyectos de infraestructuras y resto de sociedades del grupo.

(Millones de euros)	Saldo 31/12/2007	Saldo 31/12/2006	Variación
Construcción	1.876	1.892	-15
Servicios	-1.329	-1.180	-149
Aeropuertos	-2.182	-2.843	662
Autopistas y Aparcamientos	173	182	-9
Corporación y resto	-478	-1.115	637
Posición neta de tesorería sin proyectos de infraestructuras	-1.938	-3.064	1.126
BAA	-17.807	-19.914	2.108
Resto de aeropuertos	-28	-31	2
Autopistas y Aparcamientos	-8.743	-8.253	-490
Servicios	-1.748	-1.556	-192
Posición neta de tesorería de proyectos de infraestructuras	-28.326	-29.754	1.428
POSICIÓN NETA TOTAL	-30.264	-32.818	2.554

20.1. Proyectos de infraestructuras

a) Desglose de la posición neta de tesorería de proyectos de infraestructuras

El detalle de la posición neta de tesorería para el ejercicio 2007 de proyectos de infraestructuras es como sigue:

(Millones de euros)	Caja Restringida Largo Plazo	Caja Restringida Corto Plazo	Resto de Tesorería y Equivalentes	Deuda Financiera	Operaciones Intragruppo	Posición Neta Total
BAA	0	0	191	17.998	0	-17.807
Resto de aeropuertos	0	0	23	51	0	-28
Autopistas	302	206	282	9.532	0	-8.742
Tubelines y otros proyectos Amey	0	277	1	1.943	-84	-1.749
Posición Neta de tesorería de proyectos de infraestructuras	302	483	497	29.524	-84	-28.326

b) Tesorería y equivalentes y caja restringida

Como ya se ha indicado en la nota relativa riesgos financieros, los contratos de financiación de los proyectos de infraestructuras establecen en ocasiones la obligación de constituir determinadas cuentas restringidas cuya disponibilidad está limitada para hacer frente a determinadas obligaciones en el corto o en el largo plazo relativas al pago del principal o intereses de la deuda así como al mantenimiento y operación de la infraestructura.

Dicha caja restringida se clasifica a corto o a largo plazo en función de si la misma se debe de mantener restringida por un periodo inferior o superior a un año. En todo caso, dichos fondos son invertidos en productos financieros de alta liquidez y que devengan intereses variables. El tipo de producto financiero en el que los que hay que invertir dichos fondos también está limitado en base a los requisitos de los contratos de financiación.

Los saldos a corto plazo se incluyen en el balance dentro de la partida de tesorería y equivalentes, mientras que los saldos a largo plazo se incluyen dentro de la partida de activos financieros.

El detalle de los saldos a corto y a largo plazo por proyecto es el siguiente:

(Millones de euros)	Saldo 31/12/2007
407 ETR	206
Chicago	40
ITR	27
Autopista del Maipo (Santiago Talca)	28
Autopista Talca Chillán	1
Caja restringida a largo plazo	302
407 ETR	95
Chicago	8
ITR	1
Autopista del Maipo (Santiago Talca)	48
Autopista Talca Chillán	20
Autopista del Bosque	11
Ruta de los Rios (Temuco Rio Bueno)	16
Ruta de la Araucanía (Collipulli Temuco)	7
Tubelines y otros proyectos Amey	277
Caja restringida a corto plazo	483
Total Caja Restringida	785

En cuanto a la partida de resto de tesorería y equivalentes corresponde a cuentas bancarias y a inversiones de alta liquidez sujetas a riesgo de tipo de interés.

c) Desglose de la deuda de proyectos de infraestructuras

El detalle de los saldos a corto y a largo plazo por proyecto es el siguiente:

(Millones de euros)	31/12/2007			31/12/2006			Variación		
	Obligaciones	Deudas	Total	Obligaciones	Deudas	Total	Obligaciones	Deudas	Total
LARGO PLAZO	13.628	14.977	28.605	12.046	16.887	28.933	1.582	-1.910	-328
BAA	6.774	10.759	17.533	6.672	12.741	19.413	102	-1.982	-1.880
Resto de Aeropuertos	0	51	51	0	56	56	0	-5	-5
407 ETR	3.180	0	3.180	2.195	0	2.195	985	0	985
Skyway Concession Co. LLC	933	100	1.033	1.072	118	1.190	-139	-18	-157
ITR Concession Company	0	1.143	1.143	0	1.226	1.226	0	-83	-83
Autopistas Españolas	0	1.618	1.618	0	1.261	1.261	0	358	358
Autopistas Chile	1.052	153	1.205	1.067	156	1.223	-15	-3	-17
Resto de Autopistas	117	856	973	126	615	741	-9	241	231
Tubelines y otros proy. Amey	1.572	297	1.869	914	714	1.628	658	-418	240
CORTO PLAZO	107	812	919	982	1.140	2.122	-875	-329	-1.203
BAA	0	465	465	297	350	647	-297	115	-182
Resto de Aeropuertos	0	0	0	0	1	1	0	-1	-1
407 ETR	47	0	47	618	0	618	-571	0	-571
Skyway Concession Co. LLC	0	4	4	0	4	4	0	0	0
ITR Concession Company	0	0	0	0	16	16	0	-16	-16
Autopistas Españolas	0	271	271	0	591	591	0	-320	-320
Autopistas Chile	27	13	40	67	10	77	-40	2	-38
Resto de Autopistas	5	13	18	0	10	10	5	3	8
Tubelines y otros proy. Amey	28	46	74	0	158	158	28	-112	-83
TOTAL	13.735	15.789	29.524	13.028	18.027	31.055	707	-2.239	-1.531

A continuación se detallan los vencimientos por divisa para los diferentes componentes de la deuda financiera de proyectos de infraestructuras que comprenden la posición neta de tesorería. Se indica también por divisa el valor razonable de la deuda.

(Millones de euros)

Deuda financiera	Divisa	Valor Razonable	Saldo 31/12/07	2008	2009	2010	2011	2012 o más
Obligaciones proyectos infraestructuras		13.075	13.735	107	50	759	87	12.732
BAA		5.784	6.774	0	30	31	43	6.670
	GBP	3.724	4.279	0	30	31	33	4.185
	EUR	2.060	2.495	0	0	0	10	2.485
Resto aeropuertos	-	0	0	0	0	0	0	0
Autopistas		5.691	5.361	79	13	721	7	4.541
	CAD	3.557	3.227	47	6	712	7	2.455
	USD	1.221	1.221	0	0	0	0	1.221
	UF	759	759	0	0	0	0	759
	EUR	154	154	32	7	9	0	106
Tubelines y otros proyectos Amey	GBP	1.600	1.600	28	7	7	37	1.521
Deudas con entidades de crédito proyectos infraestructuras		15.957	15.789	812	324	599	8.961	5.093
BAA	GBP	11.224	11.224	465	53	45	8.819	1.842
Resto aeropuertos	GBP	51	51	0	0	0	51	0
Autopistas		4.171	4.171	301	242	521	51	3.056
	USD	1.247	1.247	4	0	0	0	1.243
	EUR	2.378	2.378	297	242	521	48	1.270
	UF	546	546	0	0	0	3	543
Tubelines y otros proyectos Amey	GBP	511	343	46	29	33	40	195
Total deuda financiera proyectos de infraestructuras		29.032	29.524	919	374	1.358	9.048	17.825

El valor razonable recogido en la tabla anterior es calculado como sigue:

- Para la deuda contratada a tipo de interés fijo: como descuento de los flujos futuros de la misma a una tasa de interés de mercado equivalente.
- Para la deuda cotizada en mercado activo: se incluye su valoración en dicho mercado.
- Por último, para la deuda contratada a un tipo de interés variable: se considera que no existen diferencias significativas entre el valor razonable de esta y su valor contable por lo que se incluye este último.

Con el objeto de completar la información sobre exposición al riesgo de tipo de interés presentado en la Nota 3 de la presente memoria, a continuación se detallan los diferentes componentes de la deuda desglosando la parte sujeta a tipo fijo, la parte cubierta con derivados y la parte sujeta a tipo variable.

(Millones de euros)	Tipo deuda	Saldo 31/12/07	%
Aeropuertos		18.049	
BAA		17.998	
	Fijo	6.628	36,83%
	Cubierto	7.381	41,01%
	Variable	3.989	22,16%
Resto aeropuertos	Variable	51	100%
Autopistas		9.532	
407 - ETR		3.227	
	Fijo	1.890	58,57%
	Variable	330	10,23%
	Variable indexado a la inflación	1.007	31,21%
Chicago	Cubierto	1.037	100%
ITR		1.143	
	Cubierto	1.102	96,41%
	Variable	41	3,59%
Resto autopista		4.125	
	Fijo	1.330	32,24%
	Cubierto	1.651	40,02%
	Variable	1.144	27,73%
Tubelines y otros proyectos Amey		1.943	
	Fijo	1.736	89,37%
	Cubierto	201	10,33%
	Variable	6	0,30%
Total deuda financiera proyectos de infraestructuras		29.524	
	Fijo	11.585	39,24%
	Cubierto	11.371	38,51%
	Variable	6.568	18,84%
	Variable indexado a la inflación	1.007	3,41%

Respecto a la tabla anterior, hay que considerar que dentro de la parte cubierta relativa a BAA, se incluyen derivados por valor nominal de 1.495 millones de libras (2.033 millones de euros) que aunque se consideran cobertura económica, no cumplen las condiciones establecidas para su consideración como cobertura contable. A continuación se desglosa un cuadro comparativo que permite analizar el importe de deuda financiera no dispuesta al cierre del ejercicio:

(Millones de euros)	2.007			2.006		
	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible
Aeropuertos	19.777	18.049	1.728	20.117	20.117	0
BAA	19.726	17.998	1.728	20.060	20.060	0
Resto de aeropuertos	51	51	0	57	57	0
Autopistas	10.466	9.532	934	9.594	9.153	441
407 ETR	3.227	3.227	0	2.813	2.813	0
Skyway Concession Company LLC	1.040	1.037	3	1.195	1.195	0
ITR Concession Company	1.393	1.143	250	1.540	1.242	298
Autopistas Españolas	1.947	1.889	58	1.909	1.852	57
Autopistas Chile	1.428	1.245	183	1.311	1.300	11
Resto de autopistas	1.431	991	440	826	751	75
Tubelines y otros proyectos Amey	2.644	1.943	701	1.786	1.786	0
Total deuda financiera proyectos de infraestructuras	32.887	29.524	3.363	31.497	31.056	441

De los 3.363 millones disponibles, 1.728 corresponden a BAA fundamentalmente por líneas de crédito para la financiación de necesidades de inversión. En el caso de Autopistas, el principal importe igualmente corresponde a deudas no dispuestas para financiar autopistas en construcción.

A continuación se presenta una descripción más detallada de las condiciones de tipo de interés, vencimiento y covenants de los principales componentes de la deuda de proyectos de infraestructuras.

Deuda de BAA:

El saldo total de deuda financiera de BAA a 31 de diciembre de 2007, alcanza un importe de 17.998 millones de euros representando el 60% del total de la deuda de proyectos de infraestructuras de Ferrovial. Dicha deuda se desglosa en los siguientes tramos:

(Millones de euros)	Saldo 31/12/2007	Saldo 31/12/2006
Deuda previa a la adquisición	7.344	8.028
Bonos	6.716	7.128
Otros	628	900
Deuda de la adquisición	10.257	11.593
Senior acquisition facility	4.389	6.773
Senior loan notes	101	166
Senior capex/revolving facility	1.333	297
Senior bond bridging facility	272	-
Subordinated acquisition facility	2.648	2.922
Toggle note facility	893	864
PIK	621	571
Intereses devengados no pagados	397	439
TOTAL DEUDA BAA	17.998	20.060

Respecto a la evolución del volumen de deuda respecto al ejercicio anterior hay que tener en cuenta que una parte importante de la variación tiene su origen en la evolución del tipo de cambio (1 libra = 0,7354 euros a diciembre 2007, frente 1 libra = 0,6739 euros a diciembre de 2006).

- **Respecto a la deuda previa a la adquisición de la compañía**, que se sitúa en la sociedad BAA Ltd. (propietaria de las acciones de los diferentes aeropuertos y otras áreas de negocio) el principal importe

son diferentes bonos emitidos a tipo fijo con vencimientos entre 2012 y 2031 (6.716 millones de euros). Aunque parte de dichos bonos están emitidos en Euros (2.436 millones) sin embargo están cubiertos frente al tipo de cambio de la libra mediante derivados. El tipo de interés efectivo reconocido en la cuenta de resultados en el ejercicio 2007 ha oscilado entre un 4,80% y un 5,90%. El valor razonable de dichos bonos en base a sus cotizaciones alcanza un importe de 5.784 millones de euros. Adicionalmente se incluye dentro de "Otros" un importe de 411 millones de libras (559 millones de euros) correspondiente a préstamos del Banco Europeo de Inversiones (BEI). La mayor parte de esta deuda es a tipo de interés variable y tiene vencimiento en 2019.

- **Respecto a la deuda de adquisición**, corresponde a deuda contratada por las sociedades que adquirieron BAA (ADIL y FGP Topco fundamentalmente) y a su vez se divide en los siguientes tramos:
 - **Senior acquisition facility**. Deuda dispuesta en Julio de 2006 por importe de 4.608 millones de libras, siendo su saldo a 31 de diciembre de 2007 de 3.228 millones de libras (4.389 millones de euros). A lo largo del ejercicio 2007 se ha producido un repago del principal por importe aproximado de 1.380 millones de libras cuyo origen está en las ventas de activos realizadas por la compañía. Dicha deuda tiene su vencimiento en Abril de 2011. Conforme a las condiciones contractuales establecidas, el tipo de interés de la misma se fija con referencia al LIBOR más un margen. Dicho margen se fijó inicialmente en 100 p.b, pero en octubre de 2007 se aumentó en 100 p.b. adicionales al no haberse obtenido rating para este tramo de deuda a dicha fecha, de acuerdo con las condiciones previstas en el contrato de la deuda senior. El contrato establece incrementos adicionales del margen de la deuda conforme al siguiente calendario: Enero de 2008 +12,5 p.b, Julio de 2008 +15 p.b, Enero de 2009 +20 p.b, Julio de 2009 +20 p.b. El margen por lo tanto que está pagando la compañía a partir de Enero de 2008 es de 212,5 p.b.. El 100% del saldo de esta deuda está asegurado mediante swaps de tipo de interés ante variaciones en el Libor.
 - **Senior loan notes**, corresponde a loan notes emitidas entre Julio y Septiembre 2006 por un importe de 112 millones de libras e intercambiadas por las acciones de BAA de determinados accionistas. Tienen vencimiento en 2009 y son materializables cada Junio y

Diciembre. Durante el ejercicio 2007, 38 millones de libras han sido canjeados siendo el saldo al 31 de diciembre de 2007 de 74 millones de libras (101 millones de euros). El tipo de interés fijado es de un LIBOR menos 50 p.b. Estas loan notes están garantizadas por instituciones financieras. El coste de dicha garantía asciende a 1% del saldo de loan notes existentes.

- **Senior capex facility y revolving facility.** Dentro de la contratación de la deuda senior la sociedad contrató dos tramos adicionales de hasta un importe de 2.250 millones de libras para asegurar la financiación de inversiones futuras y necesidades operativas de caja, de los cuales había dispuesto a 31 de diciembre de 2007 un importe de 980 millones de libras (1.333 millones de euros). Dicha deuda tiene las mismas condiciones de vencimiento y plazo que la senior acquisition facility. Según las previsiones de la compañía, el importe no dispuesto será consumido a lo largo de 2008 y principios de 2009 para financiar los nuevos proyectos de inversión previstos. Actualmente la compañía está en proceso de negociación para la obtención de líneas de capex adicionales.
- **Senior bond bridging facility.** Corresponde a deuda senior adicional contratada en febrero de 2007 para hacer frente a la amortización de un bono de BAA que vencía en dicha fecha por importe de 200 millones de libras (272 millones de euros). Dicha deuda tiene las mismas condiciones de vencimiento que la deuda senior y un tipo de interés que se fija con referencia al LIBOR más un margen fijado inicialmente en 75 p.b. incrementándose a 90 p.b. en Diciembre de 2007 y a 100 p.b. en Febrero de 2008.
- **Subordinated acquisition facility.** Como complemento a la deuda senior, la compañía dispuso en Julio de 2006 una deuda subordinada por valor de 2.000 millones de libras, siendo el saldo actual de 1.972 millones de libras (2.681 millones de euros). Dicho préstamo también tiene su vencimiento en 2011. El tipo de interés se fija igualmente por referencia al LIBOR + un margen, dicho margen fue inicialmente fijado en 475 p.b y que ha sido reducido durante 2007 hasta 400 p.b. El contrato establece que el margen variará entre 375 p.b y 475 p.b. en función del rating que obtenga dicha deuda. El 100% del saldo de esta deuda está asegurado mediante swaps de tipo de interés ante variaciones en el Libor.
- **Toggle note facility.** Deuda contratada también para financiar la adquisición de BAA. Dicha deuda tiene un carácter super-subordinado por lo tanto por detrás de la deuda subordinada a efectos de prelación. El importe contratado fue de 600 millones de libras siendo el saldo actual de 657 millones de libras (894 millones de euros) que incluye la capitalización de los intereses devengados. Dicha deuda soporta un interés de Libor más un margen del 689 p.b, lo que representa un interés efectivo del 13,05 % a diciembre de 2007. Dicho margen se incrementará en 100 p.b. adicionales cada año a partir del vigésimo año de vigencia del contrato.
- **Deuda PIK.** El último tramo de financiación para la adquisición en términos de prelación es una deuda otorgada por GIC (accionista de FGP Topco) por valor de 385 millones de libras (524 millones de euros). El saldo actual es de 457 millones de libras (621 millones de euros) que incluye los intereses capitalizados. Esta deuda tiene un vencimiento de 10 años y devenga un tipo de interés fijo del 13% hasta junio de 2013, incrementándose anualmente en 100 p.b. hasta un máximo de un 16% desde junio de 2015.

- **Respecto a las garantías otorgadas en relación con estos diferentes tramos de deuda de adquisición,** es de destacar que tanto la senior acquisition facility, la senior acquisition bridge facility y la senior capex facility y revolving facility, están garantizadas por BAA y algunas de sus filiales hasta un importe aproximado de 2.400 millones de libras. Dicho importe está determinado en función de un límite que evite un posible incumplimiento de los covenants de los bonos preexistentes de BAA.

Los principales covenants de las Senior y Subordinated Facilities son una cobertura de cash flow por el que el cash flow libre para el servicio de la deuda dividido por los intereses debe ser superior a los límites fijados en el contrato en cada medición anual y un ratio de cobertura de deuda por el que el ratio de la deuda neta sobre el valor ajustado de los activos regulados debe ser inferior a los límites marcados por el contrato en cada medición anual. Adicionalmente la deuda senior establece un máximo de inversiones en activos regulado durante un quinquenio del 100% de la estimación de dichos activos acordada con el regulador al inicio del quinquenio.

Los bonos a largo plazo contienen covenants que establecen restricciones en cuanto a distribuciones a determinados accionistas, disposiciones, y en cuanto al nivel de deuda total y asegurada. La deuda neta de BAA y sus filiales no puede superar el importe correspondiente a 1,75 veces el capital y las reservas ajustadas de acuerdo a la definición recogida en la documentación correspondiente a la emisión.

La deuda por importe de 411 millones de libras con el Banco Europeo de Inversiones esta igualmente sujeta a determinados covenants que establecen restricciones al cambio de control así como al nivel de deuda total y asegurada. Esta entidad financiera ha autorizado el cambio de control en BAA y ha permitido temporalmente alinear sus covenants a aquellos correspondientes a los bonos a largo plazo hasta el 15 de marzo de 2008.

Al 31 de diciembre de 2007 la totalidad de los covenants se cumplen.

En la actualidad BAA está trabajando en el proceso global de refinanciación de su deuda. A pesar de que dicho proceso se inició tras la adquisición de BAA, su materialización no es posible hasta que concluya el proceso de determinación de las tarifas aeronáuticas de los aeropuertos regulados para el próximo quinquenio por parte de la autoridad regulatoria (CAA). Dicho proceso de refinanciación se basa en la separación de la compañía entre los aeropuertos regulados y los no regulados estableciendo estructuras financieras distintas para ambas áreas. Ambas partes emitirán deuda a largo plazo combinando el mercado bancario con el mercado de bonos para los aeropuertos regulados y a través de deuda bancaria para los aeropuertos no regulados.

Deuda de Autopistas:

- **ETR 407.** La autopista 407 posee una Deuda de 4.604,00 millones de dólares canadienses (3.227 millones de euros) representando un 10,9 % del total de la Deuda de proyectos de infraestructuras del Grupo. Esta Deuda está estructurada en diferentes tramos de Bonos Senior, por importe de 3.663 millones de dólares canadienses y con diversos vencimientos entre los años 2008 y 2039. De estos bonos un saldo de 3.487 millones de dólares canadienses está sujeto a un tipo de interés fijo, entre un 4,90% y un 6,75%, y un saldo de 175 millones de dólares

canadienses está sujeto a un tipo de interés indexado a la inflación (BA + 0,12% – BA + 0,05%). Adicionalmente existen otros tramos de naturaleza Junior y Subordinada, por importes de 164 millones de dólares canadienses y 777 millones de dólares canadienses respectivamente, con vencimiento en el año 2010 en el caso de los primeros y vencimientos 2008 y 2036 en el caso del tramo subordinado.

- **Chicago Skyway.** La deuda de Chicago Skyway que alcanza el importe de 1.037 millones de euros, y que representa un 3,5% del total de la deuda de proyectos de Infraestructuras está estructurada mediante una emisión de bonos senior garantizados por FSA. consistente en: (i) una serie A por importe de 439 millones de dólares americanos y fecha de vencimiento en el año 2017, (ii) una serie B por importe de 961 millones de dólares americanos con vencimiento final en el año 2026. Adicionalmente posee financiación sindicada bancaria subordinada por un importe dispuesto de 150 millones de dólares americanos cuya duración está vigente hasta el año 2011. Toda esta deuda está sujeta a tipo variable pero está cubierta mediante derivados en un 99%.
- **Indiana Toll Road.** La autopista de Indiana (1.143 millones de euros, 3,8% de la deuda de proyectos de infraestructuras) tiene una financiación bancaria sindicada en tres tramos, todos ellos con vencimiento final en el año 2015. Como en el caso de Chicago aunque es a tipo variable está cubierta en un 95,4% mediante derivados. El tipo de interés se fija con referencia al LIBOR + 0,95%.
- **Autopistas Españolas.** El saldo total de la deuda de Autopistas Españolas era a 31 de diciembre de 2007 1.889 millones de euros, representando un 6,38% de la deuda de proyectos de infraestructuras. En general las financiaciones de autopistas españolas se han suscrito a tipo variable pero se han contratado coberturas por el valor del 54% del saldo vivo. Dicha deuda se desglosa en los siguientes proyectos:
 - **Ausol** - Financiada mediante un mismo préstamo bancario estructurado dentro de una operación sindicada por un importe total de 488 millones de euros y con vencimiento final en el año 2010. El tipo de interés se fija con referencia al EURIBOR + margen que oscila entre un 0,30% y un 0,40%.
 - **Autema** - Financiación bancaria bajo la modalidad de líneas de crédito bilaterales, cuyo importe dispuesto a 31/12/2007 es de 305 millones de euros, facilitadas por diversas entidades bancarias y cuyos vencimientos se producirán a lo largo de los años 2008 y 2009. El tipo de interés se fija con referencia al EURIBOR + margen que oscila entre un 0,30% y un 0,40%.
 - **Inversora de Autopistas del Sur** - Mantiene deuda proveniente de una operación sindicada, por importe vivo a 31/12/2007 de 555 millones de euros, cuya estructuración consta de tres tramos con vencimientos entre 2009 y 2033. El tipo de interés se fija con referencia al EURIBOR + 1,30%.
 - **Inversora de Autopistas del Levante** - Tiene financiación bancaria con estructuración sindicada cuyo importe de deuda vivo es de 472 millones de euros y vencimiento final en el año 2012. Dicha financiación representa un 5% del total del Grupo. Operación estructurada bajo modalidad mini-perm y cuyo objeto será la refinanciación a largo plazo. El tipo de interés se fija con referencia al EURIBOR + 1,10%.
 - **M-45** - Financiación bancaria por un importe total de 140 millones de euros (50% por integración proporcional), proporcionada por un sindicato de bancos y estructurada mediante tres tramos con vencimientos finales entre 2021 y 2024. El tipo de interés se fija con referencia al EURIBOR + margen que oscila entre un 0,19% y un 1,10%.
- **Autopistas Chilenas.** El saldo total de la deuda de Autopistas Chilenas era a 31 de diciembre de 2007 1.889 millones de euros, representando un 4,2% de la deuda de proyectos de infraestructuras. En general dicha deuda está materializada en bonos a tipo fijo. Dicha deuda se desglosa en los siguientes proyectos:
 - **Autopista del Maipo** - Financiación basada en tres series de bonos garantizados por MBIA. La primera serie por importe de 421 millones de dólares americanos a un tipo fijo del 7,37%, y la segunda y tercera serie por 5,80 y 6,10 millones de unidades fomento, todas ellas con vencimiento final en el año 2022 y un tipo de interés fijo entre el 3,2% y el 4,85%.
 - **Autopista Talca- Chillán** - La autopista chilena Ruta 5 se estructura en dos series de bonos garantizados por MBIA, por importes de 5,6 y 1,2 millones de unidades de fomento, vigentes hasta el año 2019 y 2021 respectivamente. El tipo de interés es fijo entre un 2,75% y un 3,50%.
 - **Autopista Chillán – Collipulli** - La autopista Ruta del Bosque se financia mediante dos emisiones de bonos garantizados por XLCA por importe vivo de 7,5 y 1,55 millones de unidades fomento, en vigor hasta los años 2021 y 2024, respectivamente. El tipo de interés es fijo entre un 3,40% y un 6,30%.
 - **Autopista Collipulli- Temuco** - La concesión Ruta de Arcauña tiene una financiación mediante bono garantizado por XL Capital por importe de 6,95 millones de unidades fomento y plazo vigente hasta el 2020. El tipo de interés está fijado en el 7,30%.
 - **Autopista Temuco- Río Bueno** - La Ruta de los Ríos estructura su financiación mediante un préstamo sindicado cuyo importe vivo a 31/12/2007 es de 6,01 millones de unidades fomento, vigente hasta el año 2021. El tipo de interés está fijado en el 7,30%.
- **Resto de Autopistas.** Corresponde fundamentalmente a la deuda de proyectos en Irlanda y Portugal con el siguiente detalle:
 - **Eurolink M3** - Sindicato bancario cuyo importe dispuesto a 31/12/2007 es de 205 millones de euros y cuya estructura financiera esta basada en un préstamo puente y una financiación a término cuyos vencimientos finales se producirán en los años 2010 y 2025 respectivamente. Asimismo, existen facilidades crediticias, no dispuestas en la actualidad, para cubrir los pagos por concepto IVA, costes operativos y pago de intereses. El tipo de interés se fija con referencia al EURIBOR + margen que oscila entre un 0,34% y un 0,95%.
 - **N4/N6 Eurolink** - Su financiación se estructura en un préstamo del BEI con vencimiento final en el año 2027, así como una financiación bancaria. Tiene otorgadas diversas líneas para afrontar pagos de IVA, costes operativos y pago de intereses, no dispuestas en la actualidad. El tipo de interés se fija con referencia al EURIBOR + margen que oscila entre un 0,19% y un 1,375%.
 - **Euroscut Algarve** - Operación estructurada en dos tramos garantizados por XL Capital; bonos por importe de 122 millones de euros a un plazo de 27 años y un tipo de interés del 6,65%, y un tramo de deuda BEI por importe de 128 millones de euros a 25 años y un tipo de interés del 6,25%.

- **Euroscut Azores** - Financiación bancaria sindicada por importe de 348 millones de euros hasta el año 2034, además de una línea de liquidez y una línea IVA por importes de 11 y 5 millones de euros, y vencimientos finales en los años 2014 y 2012, respectivamente. El tipo de interés se fija con referencia al EURIBOR + 0,85%.
- **Euroscut Norte Litoral** - Estructura financiera basada en un préstamo sindicado por un importe vivo de 322 millones de euros, con vencimiento final en el año 2026. El tipo de interés se fija con referencia al EURIBOR + 1,35%.

En general, las financiaciones en la actividad de Autopistas incluyen, como paquete de garantías para los prestamistas, la pignoración de los activos de la Sociedad Concesionaria (derechos de créditos sobre contratos de seguro, cuentas corrientes, derechos de crédito derivados del contrato de concesión, etc). En algunos casos se incluye como garantía, la prenda sobre las acciones de la Sociedad Concesionaria.

Deuda de Tubelines:

La deuda financiera de Tubelines a 31 de diciembre de 2007 asciende a 1.681,2 millones de euros (5,7% del total.), clasificándose 1.630,8 millones de euros con vencimiento a largo plazo y 50,4 millones de euros a corto plazo.

De esta deuda financiera, 1.339,9 millones (1.307,9 millones a largo plazo y 32 millones a corto plazo) corresponde a préstamos bancarios y fundamentalmente a bonos emitidos en 2004 para la refinanciación de la deuda inicial de Tubelines.

Dichos bonos vencen en diferentes tramos, en su mayor parte desde el 31 de diciembre de 2007 hasta el 30 de septiembre de 2027 y están sujetos a un tipo de interés fijo que oscila entre el 5,54% y el 7,45% anual, pagadero trimestralmente. Para aquellos supuestos en los que el tipo deviene variable a partir de una fecha determinada Tubelines tiene contratados instrumentos de cobertura de riesgo de tipo de interés.

Además de la deuda bancaria y los bonos, también figura como deuda financiera de Tubelines un importe de 259,2 millones de euros correspondiente a leasing financiero (241,2 millones a largo plazo y 18 millones a corto plazo). Dicho leasing fue constituido por la administración pública inglesa con anterioridad a la adjudicación a Tubelines, y su objeto fue financiar la renovación de vagones y trenes de la línea Northern. Tubelines tiene reconocido un activo financiero con London Underground por el mismo importe, ya que cobra de éste las cuotas de principal e intereses que devenga el leasing financiero.

Por último, Tubelines tiene como deuda financiera a largo plazo un importe de 81,6 millones de euros, correspondiente a deuda subordinada prestada por los accionistas (Amey y Bechtel). Dicha deuda subordinada fue aportada en diciembre de 2007, y junto al capital desembolsado en el mismo momento (41 millones de euros), ha sustituido el equity bridge loan que Tubelines tenía hasta la fecha. La deuda subordinada devenga un interés fijo del 16%, y su vencimiento en distintos importes se produce desde 2018 a 2025.

20.2. Resto de sociedades

a) Desglose de la posición neta de tesorería del resto de sociedades

El detalle de la posición neta de tesorería para el ejercicio 2007 del resto de sociedades es como sigue:

(Millones de euros)	Caja Restringida Largo Plazo	Caja Restringida Corto Plazo	Resto Tesorería y Equivalentes	Deuda Financiera	Operaciones Intragruppo	Posición Neta Total
Construcción	0	0	869	85	1.092	1.876
Servicios	0	3	167	515	-984	-1.329
Aeropuertos	0	0	52	1.955	-279	-2.182
Autopistas y aparcamientos	0	0	212	40	1	173
Corporación y resto	0	0	11	741	254	-476
Posición neta de tesorería resto de sociedades	0	3	1.311	3.336	84	-1.938

Las principales variaciones que se producen en la posición neta de tesorería de resto de sociedades se explican en la nota 31 de Flujo de Caja.

A este respecto hay que tener en cuenta que el saldo de la columna "Operaciones Intragruppo" es un préstamo subordinado otorgado en el presente ejercicio por Amey a Tubelines. Dicho préstamo, cuyo vencimiento es a largo plazo, se ha considerado como un flujo de inversión por lo que la posición neta de tesorería que se explica en la nota 31 de la presente memoria excluye este saldo.

b) Desglose de la deuda del resto de sociedades

El siguiente cuadro muestra la distribución de las deudas con entidades de crédito del resto de sociedades por préstamos y líneas de crédito por segmentos:

(Millones de euros)	Saldo 31/12/07			Saldo 31/12/06			Variación
	Largo plazo	Corto plazo	TOTAL	Largo plazo	Corto plazo	TOTAL	
Construcción	39	46	85	40	54	94	-9
Servicios	395	120	515	283	63	346	169
Aeropuertos	1.921	34	1.955	2.681	282	2.963	-1.008
Autopistas y aparcamientos	37	3	40	74	1	75	-34
Corporación y resto	636	105	741	697	316	1.014	-272
Total deudas financiera resto de sociedades	3.028	308	3.336	3.775	716	4.492	-1.154

A continuación se detallan los vencimientos de los componentes de la deuda por divisa. Se indica también, en cada caso, el valor razonable de la deuda.

(Millones de euros)	Divisa	Valor razonable	Saldo 31/12/07	2008	2009	2010	2011	2012 o más
Construcción		109	85	46	28	19	1	-9
	EUR	32	8	17	0	0	0	-9
	PLZ	54	54	29	5	19	1	0
	USD	23	23	0	23	0	0	0
Servicios		986	515	120	177	74	16	128
	EUR	544	74	57	13	28	15	-39
	GBP	143	143	27	116	0	0	0
	USD	84	84	0	43	41	0	0
	CHF	194	193	35	0	0	0	158
	OTRAS	21	21	1	5	5	1	9
Aeropuertos		1.955	1.955	34	0	0	0	1.921
	CHF	1.955	1.955	34	0	0	0	1.921
	EUR	0	0	0	0	0	0	0
Autopistas y aparcamientos		40	40	3	2	2	2	31
	EUR	40	40	3	2	2	2	31
Corporación y resto		647	741	105	200	130	130	176
	GBP	574	668	105	200	103	103	157
	EUR	73	73	0	0	27	27	19
Total deuda financiera resto de sociedades		3.737	3.336	308	407	225	149	2.247

Con el objeto de completar la información sobre exposición al riesgo de tipo de interés recogida en la Nota 3 de la presente memoria, a continuación se adjunta un detalle de los diferentes componentes de la deuda desglosando la parte sujeta a tipo fijo, la parte cubierta con derivados, y la parte sujeta a tipo variable.

(Millones de euros)	Tipo deuda	Saldo 31/12/07	Deuda expuesta a riesgo
Construcción		85	
	Cubierto	17	19,65%
	Variable	68	80,35%
Servicios		515	
	Cubierto	81	15,73%
	Variable	434	84,27%
Aeropuertos		1.955	
	Cubierto	1.359	69,51%
	Variable	596	30,49%
Autopistas y aparcamientos		40	
	Fijo	4	10,03%
	Cubierto	3	6,83%
	Variable	33	83,14%
Corporación y resto		741	
	Variable	741	100,00%
Total deuda financiera resto de sociedades		3.336	
	Fijo	4	0,12%
	Cubierto	1.460	43,76%
	Variable	1.872	56,12%

A continuación se presenta un cuadro comparativo que permite analizar el importe de deuda financiera no dispuesta al cierre del ejercicio:

(Millones de euros)	2.007			2.006		
Deudas	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible	Límite de deuda	Dispuesto	Disponible
Construcción	391	85	306	353	94	259
Servicios	758	515	243	780	346	434
Aeropuertos	2.082	1.955	127	2.963	2.963	0
Autopistas y aparcamientos	400	40	360	131	75	56
Corporación y resto	1.114	741	373	1.114	1.013	101
Total deuda financiera resto de sociedades	4.745	3.336	1.409	5.341	4.491	850

A continuación se presenta una descripción más detallada de las condiciones de tipo de interés, vencimiento y covenants de los principales componentes de la deuda de proyectos de resto de sociedades:

Aeropuertos: Deuda de Ferrovial Infraestructuras S.A.

Con el objeto de financiar el desembolso de capital a realizar en FGPTopco para a su vez financiar la adquisición de BAA, Ferrovial Infraestructuras S.A. contrató en Abril de 2006 un préstamo en libras por un importe máximo de 1.850 millones de libras de los cuales dispuso inicialmente de 1800 millones de libras. Dicha deuda tiene un vencimiento a 8 años con una obligación de cancelación anticipada de 200 millones de libras antes de los 3 años (ya amortizados de forma anticipada a esa fecha) y de 540 antes de los 5 años desde la firma de la operación. A 31 de diciembre de 2007 el saldo de dicha deuda era de 1.410 millones de libras (de estos, el equivalente a 118 millones de libras está denominado en euros) habiéndose producido una cancelación de 345 millones de libras en el ejercicio 2007 con motivo de la venta de las acciones del Aeropuerto de Sidney y del Aeropuerto de Bristol. Por tanto quedarían pendientes de la amortización al 5º año 195 millones de libras. Dicho préstamo representa el 61% sobre el total de la deuda del resto de sociedades del grupo excluyendo deuda de proyectos.

El préstamo está sujeto a un tipo de interés variable sobre LIBOR con un margen creciente según el siguiente calendario: años 1 y 2 0,65%, años 3 y 4 0,80%, años 5 y 6 0,95% y años 7 y 8 1,10%, dicho margen creciente ha sido considerado a la hora de calcular el tipo de interés para el cálculo del gasto financiero contable. Del saldo al cierre de 2007 de esta deuda, el 71% está asegurado mediante swaps de tipo de interés, lo que elimina el riesgo ante variaciones en el LIBOR.

Como garantía del préstamo Ferrovial Infraestructuras pignoró el 62% del capital de Cintra S.A. y el 100% del capital de Ferrovial Aeropuertos (titular de participaciones en los aeropuertos de Belfast y Antofagasta). Los derechos económicos y políticos de dichas acciones siguen correspondiendo a Ferrovial Infraestructuras como propietario de las mismas. Dicho préstamo está sujeto adicionalmente a un ratio de garantía mediante el cual el valor de mercado de los activos pignorados debe ser, al menos, el 130% del importe dispuesto del préstamo (más intereses, comisiones y gastos devengados y no pagados) (ratio de cobertura de la deuda). En caso de que no se alcance dicho porcentaje, Ferrovial Infraestructuras S.A. deberá aportar, a su elección, bien una garantía de su matriz, Grupo Ferrovial, S.A., bien una garantía bancaria por la cuantía necesaria hasta alcanzar dicho porcentaje. El valor de mercado de las acciones de Cintra a estos efectos es la media aritmética del valor de cotización de la acción al cierre diario durante los noventa días naturales previos a la fecha de cálculo del citado ratio de cobertura de la deuda, que se realiza trimestralmente. En el último cálculo realizado el 6 de enero de 2.008, dicho

ratio alcanzó un valor de 194,4%. Adicionalmente Ferrovial Infraestructuras está obligada a realizar mediciones semestrales durante la vida del contrato del ratio de cobertura del servicio de la deuda (flujo de caja libre/ servicio de la deuda de la prestataria), teniendo que mantener un valor en dichas mediciones por encima de 1,05.

Corporación: Deuda de Grupo Ferrovial S.A.

La deuda financiera de Grupo Ferrovial S.A. a 31 de diciembre de 2007 asciende a 699 millones de euros, de los cuales 594 millones vencen a largo plazo y los 105 millones restantes a corto.

La deuda financiera de Grupo Ferrovial devenga un tipo de interés variable que se fija con referencia al EURIBOR más un margen, no existiendo en ningún caso garantías reales otorgadas por la sociedad sobre la misma.

El detalle de las principales deudas bancarias existentes es el siguiente en miles de euros:

	2008	2009	2010	2011	2012	Total
Contrato de financiación 2004	100.606	200.000				300.606
Contrato de financiación 2006			150.000	150.000	95.114	395.114
TOTAL	100.606	200.000	150.000	150.000	95.114	695.720

El importe de los intereses devengados y no pagados asciende al 31 de diciembre de 2007 a 2.028 miles de euros.

Servicios:

La deuda financiera corresponde a:

- Préstamos y deuda a largo plazo con entidades de crédito (379 millones de euros). Las principales características de esta deuda, clasificándola por la sociedad en que figura, son:
 - **Swissport** (162 millones de euros). Crédito bancario con vencimiento en 2010. Tipo de interés variable referenciado al LIBOR.
 - **Amey** (115 millones de euros). Crédito bancario con vencimiento en 2009. Tipo de interés variable referenciado al LIBOR.
- Leasing financiero a largo plazo (16 millones de euros). Numerosos contratos de arrendamiento financiero, principalmente en Swissport (13 millones de euros), con varios vencimientos a partir de 2009, y tipo de interés fijo.
- Préstamos y deudas con entidades de crédito a corto plazo (113 millones de euros); importes dispuestos de varias líneas de crédito en distintas sociedades de la división de Servicios, con vencimiento inferior a un año, a tipo de interés variable.
- Leasing financiero a corto plazo (7 millones de euros). Cuotas e interés con vencimiento inferior a un año de los contratos a largo plazo.

21. Deudas a largo plazo no financieras

El detalle de las deudas a largo plazo no financieras es el siguiente:

(Millones de euros)

CONCEPTOS	Saldo al 31/12/07	Saldo al 31/12/06	Variación
Otros acreedores a Largo Plazo	141	154	-13
Otras deudas no financieras	37	46	-9
Total	178	200	-22

En la línea de "Otros acreedores a Largo plazo" se recogen los importes de acreedores de inmovilizado a largo plazo por importe de 34 millones de euros al 31 de diciembre de 2007 (59 millones de euros al 31 de diciembre de 2006). Dichos saldos incorporan un tipo de interés implícito y no se considera que sea significativa la diferencia entre el valor contable de los mismos y su valor razonable. En este epígrafe también se recoge el préstamo participativo concedido por el Estado a la concesionaria Autopista del Sol para la construcción del tramo Estepona - Guadiaro por importe de 69 millones de euros al 31 de diciembre de 2007 (69 millones de euros al 31 de diciembre de 2006).

22. Deudas por operaciones de tráfico

A continuación se presenta el desglose del resto de deudas a corto plazo de carácter no financiero:

(Millones de euros)

CONCEPTO	Saldo 31/12/07	Saldo 31/12/06	Variación
Acreedores comerciales	4.770	5.524	-754
Pasivos por impuestos sobre ganancias corrientes	309	414	-105
Otras deudas no comerciales	938	620	318
Total	6.017	6.558	-541

En el epígrafe "Otras deudas no comerciales" se incluyen las deudas con Administraciones Públicas distintas a las derivadas de impuestos sobre las ganancias, con un saldo al 31 de diciembre de 2007 y 2006 de 126 millones de euros y 276 millones de euros respectivamente.

23. Situación fiscal

A. Grupo fiscal consolidado

Grupo Ferrovial, S.A. está acogida al régimen de consolidación fiscal desde el ejercicio 1993. Las sociedades que integran el grupo consolidado fiscal junto con Grupo Ferrovial, S.A. para el ejercicio 2007 son las que se indican en el Anexo I. Por otro lado, también tributan en régimen de declaración consolidada, las sociedades Cintra, S.A., Inversora de Autopistas del Sur, S.L., e Inversora de Autopistas de Levante, S.L., constituyendo grupos fiscales distintos, en los que estas entidades figuran respectivamente como sociedades dominantes.

B. Explicación de la tasa efectiva de gravamen

Tipos de gravamen

El gasto por Impuesto de Sociedades se calcula a los tipos de gravamen vigente en cada uno de los países: España 32,5%, Portugal 27,5%, Canadá 36,12%, Estados Unidos 40,5%, Chile 17%, Polonia 19%, Irlanda 12,5%, Italia 37,25% y Reino Unido 30%. De acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera y la práctica habitual en España también se registra el impuesto derivado de la repatriación de los resultados generados en el exterior, en la medida en que exista previsión de efectuar dicha repatriación en un futuro razonable.

Tasa efectiva de gravamen

El Impuesto sobre Sociedades registrado por el Grupo Ferrovial en los ejercicios 2006 y 2007 representa un gasto de 171 millones de euros y un ingreso de 172 millones de euros respectivamente.

La justificación de por qué resulta un crédito fiscal de 172 millones de euros, a pesar de haber obtenido un resultado positivo similar al ejercicio precedente, obedece a los siguientes hechos:

- El Grupo Ferrovial ha registrado dentro del gasto por el Impuesto de Sociedades del ejercicio 2007 el impacto del cambio del tipo del gravamen del Impuesto sobre Sociedades en los impuestos diferidos de activo y de pasivo, principalmente el correspondiente a Reino Unido, que pasa del 30% en 2007 al 28% a partir de 2008. Esto ha supuesto la actualización a una tasa del 28% de los impuestos diferidos de activo y de pasivo que se estiman se recuperarán a partir del 31 de diciembre del 2007, lo que ha generado un ingreso de 206 millones de euros (126 millones de euros para la sociedad dominante).
- El Grupo Ferrovial ha registrado igualmente dentro del gasto por el Impuesto de Sociedades del ejercicio 2007 un gasto por importe de 11 millones de euros por la regularización del Impuesto sobre Sociedades de ejercicios anteriores, y un ingreso por cambio en la estimación de los impuestos diferidos recuperables a diciembre de 2007 de 67 millones de euros.

Aislado del ingreso total por el Impuesto sobre Sociedades (172 millones de euros) los dos impactos anteriores, resultaría un gasto por Im-

puesto de Sociedades propio del ejercicio 2007 de 87 millones de euros, lo que representa un tipo efectivo del 13,08%. Este tipo efectivo resulta sensiblemente inferior al tipo de gravamen vigente en el conjunto de los países en los que el Grupo opera como consecuencia de las siguientes circunstancias:

- Tributación de las plusvalías derivadas de la venta de las participaciones en los aeropuertos australianos: El Grupo ha obtenido unas plusvalías de 633 millones de euros como consecuencia de la venta de la participación en el aeropuerto de Sydney y de la venta de determinadas participaciones minoritarias que tenía el Grupo BAA en otros aeropuertos australianos. Estas plusvalías resultan gravadas en su conjunto con un impuesto estimado en 129 millones de euros, lo que representa una tasa efectiva del 20,4%, provocando una rebaja significativa del tipo efectivo del Grupo.
- Tributación de las plusvalías derivadas de la venta de la participación en el aeropuerto de Budapest: El Grupo ha obtenido una plusvalía de 174 millones de euros como consecuencia de la venta de la participación que tenía el Grupo BAA en el aeropuerto de Budapest. Esta plusvalía obedece fundamentalmente a la variación del tipo de cambio de la moneda oficial húngara respecto al euro, que no se encuentra sujeta a tributación, lo que también representa una rebaja significativa del tipo efectivo del Grupo.

Considerando todos los impactos significativos anteriores, la conciliación entre el beneficio antes de impuestos y el ingreso por Impuesto sobre Sociedades registrado en 2007, sería la siguiente:

(Millones de euros)

Beneficio antes de impuestos	666
Tasa impositiva media	31,87%
Gasto por impuesto a la tasa media	212
Ajuste impuestos diferidos por cambio de tasa	-206
Cambio de estimaciones de impuestos diferidos y regularización de ejercicios anteriores	-56
Tributación plusvalías de Australia a un tipo impositivo reducido (diferencia respecto al gasto que resultaría de aplicar la tasa media)	-73
No tributación de la plusvalía del aeropuerto de Budapest (diferencia respecto al gasto que resultaría de aplicar la tasa media)	-55
Otros impactos	6
Ingreso por Impuesto de Sociedades	-172

Debido a la importancia de la actividad del Grupo en Reino Unido y Estados Unidos se detalla a continuación la conciliación entre el beneficio antes de impuestos y el ingreso por Impuesto sobre Sociedades registrado en 2007 por países:

(Millones de euros)	2007					2006
	España	Reino Unido	EEUU	Resto Países	Total	Total
Tipo impositivo del país (a)	32,50%	30%	40,31%	37,53%	31,87%	
Beneficio antes de impuestos	477	303	-98	-16	666	678
Impuesto calculado al tipo impositivo del país	155	91	-39	6	212	237
Ajustes de consolidación	9	-12	-23	0	-26	-49
Diferencias permanentes (b)	-151	70	2	6	-73	0
Créditos fiscales (c)	0	-3	-4	-17	-24	-73
Otros	-2	-1	0	0	-2	6
Gasto por impuesto (ingreso)	11	146	-65	-5	87	121
Tipo efectivo	2,31%	48,20%	66,29%	31,48%	13,08%	
Cambio de estimaciones impuestos diferidos	-41	0	0	-26	-67	0
Actualización tipo impositivo	3	-206		0	-203	
Regularización de impuesto ej. anteriores	8	0	5	-2	11	50
Gasto por impuesto total (ingreso)	-18	-60	-60	-33	-172	171
Porcentaje gasto IS sobre resultado contable					-25,76%	25,27%

a) Para EEUU y Resto de Países se ha utilizado el tipo de gravamen medio ponderado que resulta de la agregación de los distintos tipos impositivos que aplica cada uno de los Países (o Estados para el caso de EEUU), en proporción al resultado antes de impuestos generado en cada uno de ellos.

b) Las diferencias permanentes se corresponde principalmente con ajustes fiscales derivados de la transmisión de los aeropuertos.

c) Corresponde a la utilización de bases imponibles negativas generadas por la entidad 407 International Inc que no se encontraban previamente activadas, al seguir esta entidad el criterio previsto en las Normas Internacionales de Información Financiera de activar los impuestos diferidos de activo sólo hasta el importe de impuestos diferidos de pasivo.

C. Conciliación del resultado contable y la base imponible fiscal

A efectos de cumplir con lo establecido en la legislación mercantil se expone a continuación la conciliación del resultado contable con la base imponible del Impuesto sobre Sociedades. Dado que el Grupo genera su resultado en diferentes países que se encuentran sujetos a distintos tipos de gravamen, esta conciliación incluye el detalle de las diferencias permanentes y temporales en base imponible homogeneizadas al tipo de gravamen del 32,5%, que es el vigente en España. (Nota: en el cálculo de 2006 se incluye el efecto de actividades continuada y discontinuadas conjuntamente, desglosándose el efecto de esta última en la Nota 31):

(Millones de euros)	2007			2006		
	Aumento	Disminución	TOTAL	Aumento	Disminución	TOTAL
Resultado contable consolidado del ejercicio antes de impuestos			666			678
Diferencias permanentes:						
De las sociedades individuales (España)	29	-472	-443	103	-31	72
De las sociedades individuales (Extranjero)	265	-26	239	9	-12	-3
De los Ajustes Consolidación Netos			-80			-139
Diferencias Temporales:						
Con origen en el ejercicio	1.441	-628	813	330	-185	145
Con origen en ejercicios anteriores	230	-530	-300	208	-106	102
Compensación de bases imponibles negativas de ejercicios anteriores			-76			-62
Base imponible (resultado fiscal)			818			792

D. Movimiento de impuestos diferidos

(Millones de euros)

Saldo según balance	Ejercicio 2007	Ejercicio 2006
Impuestos diferidos de pasivo	3.138	3.486
Impuestos diferidos de activo	1.034	739

Los impuestos diferidos reflejados en la tabla anterior que corresponden al Grupo BAA se han incorporado al balance siguiendo el criterio utilizado por el Grupo BAA de reflejar los impuestos diferidos de pasivo netos de sus impuestos diferidos de activo (379 millones en 2007 y 417 en 2006). Sin considerar esta simplificación los saldos de impuestos diferidos de pasivo y activo serían los siguientes:

(Millones de euros)

Saldo	Ejercicio 2007	Ejercicio 2006
Impuestos diferidos de pasivo	3.517	3.903
Impuestos diferidos de activo	1.413	1.156

El movimiento de los impuestos diferidos de activo y de pasivo en el ejercicio 2007 y 2006 es el siguiente:

(Millones de euros)

Ejercicio 2007	Activo	Pasivo
Saldo 31.12.06	1.156	3.903
Traspasos y otros	-262	-415
Creación	468	204
Recuperación	-172	-75
Impacto actualización tipo impositivo en resultado	-25	-225
Impacto patrimonio neto	248	125
Saldo 31.12.07	1.413	3.517

Ejercicio 2006	Activo	Pasivo
Saldo 31.12.05	530	339
Incorporación nuevas sds perímetro y otros	582	3.302
Creación	116	65
Recuperación	-37	-73
Impacto actualización tipo impositivo en resultado	-36	8
Impacto patrimonio neto	1	20
Saldo 31.12.06	1.156	3.661

La diferencia entre el impuesto diferido de pasivo a final del ejercicio 2006 y el saldo de esta partida a principios de 2007 (242 millones) obedece al impacto fiscal derivado de la reexpresión de la información del ejercicio 2006 en relación con la combinación de negocios correspondiente a la adquisición del Grupo BAA (527 millones correspondientes a los impuestos diferidos por ajustes a valor razonable y -285 millones por regularización del saldo de impuestos diferidos en el balance de compra).

A continuación se presentan los principales activos y pasivos por impuestos diferidos reconocidos por el Grupo y las variaciones habidas durante el ejercicio 2007 (durante el ejercicio 2007, el Grupo Ferrovial ha realizado una reestructuración de sus impuestos diferidos con el fin de separar dichos impuestos por naturalezas, ampliando el número de éstas, con el fin de ofrecer un mayor detalle de la composición de este saldo. El efecto de esta reestructuración se recoge en la columna "Traspasos y otros"):

(Millones de euros)	Saldo 01/01/07	Trasposos y otros	Cargo/ abono cuenta rds	Actualización t. impositivo	Cargo/ abono patrimonio	Saldo 31/12/07
Impuestos diferidos de pasivo						
Fondo de comercio	46	21	28	-3	0	92
Derivados	74	-22	31	0	-17	65
Amortizaciones aceleradas	1.460	32	31	-108	0	1.415
Plusvalías	151	1.424	-15	-96	0	1.464
Asignación precio de compra	1.929	-1.929	0	0	0	0
Planes de pensiones	0	-68	-9	-10	142	55
Otros conceptos	243	128	63	-8	0	426
Total	3.903	-415	130	-225	125	3.517
Impuestos diferidos de activo						
Amortización de concesiones	121	-62	-1	0	0	57
Gastos financ. Capitalizados	111	-95	5	0	0	20
Derivados	99	-121	27	0	143	148
Créditos fiscales (a)	162	47	191	-3	0	397
Provisiones	185	-32	-10	-5	0	137
Planes de pensiones	185	-119	-10	1	-31	26
Asignación precio de compra	152	-152	0	0	0	0
Plusvalías	0	164	0	-10	0	154
Otros conceptos	141	108	95	-6	135	472
Total	1.156	-262	296	-25	248	1.413

(a) En el caso de las sociedades concesionarias de autopistas que generan de forma continuada resultados negativos, al encontrarse en las primeras fases del proyecto, el saldo de los créditos fiscales se reduce en el importe de los impuestos diferidos de pasivo.

El Grupo ha registrado el correspondiente impuesto diferido de pasivo derivado de la amortización de fondos de comercio generados por las combinaciones de negocio realizadas.

Los impuestos diferidos de pasivos existentes a 31 de diciembre de 2007 provienen fundamentalmente del Grupo BAA (2.971 millones), y los principales responden a los siguientes conceptos:

- Amortización acelerada de activos (1.376 millones). Este pasivo refleja la diferencia entre el criterio contable y fiscal de amortización de los activos afectos a la actividad de aeropuertos de BAA.
- Revalorización contable de las propiedades de inversión del Grupo BAA realizada a su valor razonable hasta la fecha de compra por parte de Grupo Ferrovial (897 millones). Este pasivo surge por diferencia entre el valor contable y fiscal de estos activos y sólo se materializará en el caso de que fueran transmitidos a terceros.
- Reconocimiento de activos intangibles (derechos de explotación de espacios comerciales y el derecho a operar aeropuertos no regulados) y tangibles del Grupo BAA a valor de mercado (287 y 216 millones, respectivamente) en el proceso de combinación de negocios derivado de la adquisición de dicho Grupo según se comenta en la nota 5 de la presente memoria. Este pasivo surge por diferencia entre el valor contable y fiscal de estos activos y sólo se materializará en el caso de que fueran transmitidos a terceros.

Los impuestos diferidos de activo existentes a 31 de diciembre de 2007 provienen fundamentalmente de:

- Reconocimiento de créditos fiscales por la generación de bases imponibles negativas, siendo los más relevantes los existentes en Grupo BAA (186 millones) y en la división de autopistas y aparcamientos (177 millones).
- Reconocimiento a valor razonable de la deuda financiera existente en el Grupo BAA como consecuencia del proceso de combinación de negocios comentado anteriormente (119 millones).
- La valoración de los instrumentos derivados y por la diferencia entre el criterio contable y fiscal de amortización de los activos afectos a la actividad de Autopistas y Aparcamientos (145 y 52 millones, respectivamente) y también en esa división 238 millones de euros correspondientes fundamentalmente a provisiones y otros conceptos no deducibles fiscalmente.

E. Créditos fiscales

Al 31 de diciembre de 2007, las sociedades del Grupo Ferrovial tienen bases imponibles negativas susceptibles de compensación con resultados futuros por un importe de 3.143 millones de euros, lo que supone un crédito fiscal calculado a la tasa impositiva aplicable en cada uno de los países de 632 millones de euros, habiéndose reconocido un activo por este concepto por importe de 211 millones de euros.

Al 31 de diciembre de 2007, el detalle de las bases imponibles negativas de ejercicios anteriores susceptibles de compensación con resultados futuros y el crédito fiscal calculado a la tasa impositiva vigente en cada uno de ellos es el siguiente:

(Millones de euros)

País	Base imponible negativa	Periodo de prescripción	Crédito fiscal
Chile	1.276	No prescriben	198
UK	602	No prescriben	182
Suiza	320	No prescriben	2,37
Canada	270	2010-2026	12
España	199	2016-2022	55
Estados Unidos	439	2025-2027	178
Irlanda	17	No prescriben	2
Polonia	12	2008-2012	2
Portugal	6	2008-2013	0
Holanda	1	2016	0
Total	3.143		632

Además, el Grupo tiene acreditadas deducciones por inversión y otros conceptos pendientes de aplicar al 31 de diciembre de 2007 por importe de 186 millones de euros (131 en 2006).

F. Ejercicios sujetos a comprobación fiscal

Con fecha 16 de julio de 2007 se comunicó a la sociedad Grupo Ferrovial, S.A., como sociedad dominante del grupo fiscal, el inicio de actuaciones inspectoras para el Impuesto sobre Sociedades, ejercicios 2002-2005.

Igualmente con fecha 14 de enero de 2008 se comunicó a la sociedad Cintra, S.A., como sociedad dominante de su propio grupo fiscal, el inicio de actuaciones inspectoras para el Impuesto sobre Sociedades, ejercicios 2003-2005.

Así mismo varias sociedades del Grupo Ferrovial están siendo objeto de inspección con carácter general durante el ejercicio 2007 por el Impuesto sobre el Valor Añadido (2003 - 2005) y el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (2003 - 2005).

De los criterios que las autoridades fiscales pudieran adoptar en relación con los ejercicios abiertos a inspección, podrían derivarse pasivos fiscales de carácter contingente no susceptibles de cuantificación objetiva. No obstante, los Administradores de la Sociedad dominante estiman que los pasivos resultantes de esta situación no serán significativos.

24. Pasivos contingentes, activos contingentes y compromisos

Pasivos contingentes

a) Litigios

El Grupo tiene pasivos contingentes por litigios surgidos en el curso normal del negocio de los que no se prevé que surjan pasivos significativos distintos de aquellos que ya están provisionados. A estos efectos, los litigios más relevantes, que responden a pasivos de carácter contingente, son los siguientes:

Riesgo de incremento de coste de las expropiaciones en la Autopista R-4 y otras autopistas en España

El Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJ Madrid) ha notificado durante el año 2007 diferentes sentencias en relación con la valoración del suelo en las expropiaciones de autopistas con suelo en la Comunidad de Madrid.

En términos generales, por lo que se refiere al suelo expropiado para la ejecución de las autopistas Radiales, las sentencias consideran que el suelo debe valorarse en función de su clasificación y, en consecuencia, consideran que el suelo clasificado como no urbanizable debe valorarse como tal y no como sistema general; no obstante, elevan significativamente la valoración del suelo no urbanizable inicialmente previsto introduciendo, en ocasiones, otros elementos como expectativas y una indemnización por vía de hecho. Por otra parte, respecto al suelo expropiado para la ejecución de las circunvalaciones a Madrid (M-45 o M-50), las sentencias del TSJ Madrid consideran el suelo expropiado por dónde discurren como integrante de un sistema general; por ello, según su criterio, debe valorarse como suelo urbanizable independientemente de la clasificación que tuviera dicho suelo.

De todo lo anterior se desprende un riesgo de que se eleve muy significativamente la valoración del suelo respecto al inicialmente pagado, principalmente el no urbanizable.

Aunque estas sentencias marcan una tendencia, por el momento es difícil valorar qué incidencia tendrán, máxime teniendo en cuenta que muchas sentencias están recurridas ante el Tribunal Supremo.

En cualquier caso, y de confirmarse la tendencia apuntada, la Sociedad considera que las sociedades concesionarias participadas por esta Sociedad razonablemente tendrían derecho a obtener el reequilibrio económico financiero de la concesión.

Reclamaciones de Promociones Habitat S.A, en relación con el contrato de compraventa de Ferrovial Inmobiliaria S.A

A lo largo del ejercicio 2007, se han recibido diversas reclamaciones por parte de Promociones Habitat S.A en relación con las garantías otorgadas con motivo del contrato de compraventa de Ferrovial Inmobiliaria S.A. Dichas reclamaciones versan fundamentalmente sobre la existencia de ciertas cargas y gravámenes sobre distintos suelos propiedad de Ferrovial

Inmobiliaria, así como en relación a determinadas contingencias fiscales.

La mayoría de dichas reclamaciones están siendo o han sido objeto de discusión entre Habitat y Ferrovial de manera extrajudicial, salvo dos que están siendo objeto de arbitraje.

Otros litigios

Además de los litigios indicados anteriormente, las diferentes sociedades del grupo tienen abiertos diferentes litigios relacionados con el curso normal de los negocios y que responden fundamentalmente a las siguientes naturalezas:

- Reclamaciones relativas a defectos en la construcción de obras realizadas o en la prestación de servicios.
- Reclamaciones por responsabilidad Civil en relación con el uso de los activos del grupo o de la actuación de personal del grupo, destacando las reclamaciones relacionadas con accidentes de tráfico en las autopistas gestionadas por el grupo.
- Reclamaciones de carácter laboral.
- Reclamaciones de carácter medioambiental.
- Reclamaciones de carácter fiscal.

Parte de los riesgos mencionados anteriormente están cubiertos mediante contratos de seguro (responsabilidad civil, vicios de construcción etc.).

b) Aavales

A 31 de diciembre de 2007 las sociedades del grupo tenían prestados aavales por un importe total de 4.834 millones de euros (4.493 millones de euros en 2006).

A continuación se presenta una tabla del desglose de dicha cifra por áreas de negocio. La partida más significativa es la relativa a la división de construcción 3.569 millones de euros que corresponde fundamentalmente a aavales relativos a la responsabilidad de las empresas constructoras por la ejecución y terminación de sus contratos de obras requeridos en los procesos de adjudicación.

(Millones de euros)	2007	2006
Construcción	3.569	3.242
Autopistas y aparcamientos	627	491
Servicios	578	325
Aeropuertos	34	286
Resto	26	149
Total	4.834	4.493

c) Otros pasivos contingentes

Garantías sobre Financiación

A este respecto es de destacar las garantías que Cintra S.A como matriz tiene prestadas garantías en relación con la financiación de los proyectos que se detallan a continuación de los que es titular:

- Talca-Chillán.- Garantías limitadas al incremento de costes de operación y mantenimiento en caso de desviaciones sobre los costes estimados a tal efecto.
- Santiago Talca.- Garantía sobre la terminación de la obra pendiente en

caso de que ésta se extendiera más allá de 31 de diciembre de 2011.

- Norte Litoral.- Garantía limitada al sobre coste de expropiaciones durante el período de expropiaciones.
- R4 Madrid Sur.- Limitación a 49 millones de euros por todos los conceptos durante la vida de la deuda para garantizar el pago del servicio de la deuda, refinanciación, bajada de ratios y penalidades.
- OLR (Madrid Levante).- Limitada a 4 millones de euros para garantizar el servicio de la deuda durante la vida de la deuda.
- Azores.- Garantía limitada a 10 millones de euros hasta 2017 como consecuencia del cumplimiento del art 35 de la Ley de Sociedades Comerciales portuguesa.

En el caso de la división de Servicios Amey tiene contratadas Garantías y Cartas de Crédito por importe de 49 millones de euros por la inversión y deuda subordinada comprometida en proyectos de infraestructuras desarrollados por dicha sociedad.

Igualmente respecto a garantías de los contratos de financiación, es de destacar las dos siguientes garantías mencionadas en la nota 20 de la presente memoria:

- En relación a la deuda de Ferrovial Infraestructuras S.A vinculada a la adquisición de BAA en la que Grupo Ferrovial S.A podría que tener que aportar garantías si se incumpliesen determinados ratios (nota 20 sobre posición neta de tesorería y nota 3 sobre riesgos financieros).
- Respecto a la deuda de adquisición de BAA otorgada a ADIL también es de destacar las garantías otorgadas por la propia BAA a favor de ADIL que también se mencionan en la nota 20.

Reforma fiscal en el Reino Unido

La legislación fiscal del Reino Unido establece la deducibilidad fiscal del coste de los "edificios industriales" permitiendo un gasto por amortización en los beneficios sujetos al Impuesto sobre Sociedades. La amortización se denomina "Industrial Building Allowance" (IBA) y supone un 4% anual del coste durante un periodo de 25 años. La amortización se aplica principalmente por entidades incardinadas en los sectores de transporte y comunicaciones, suministro de energía y agua, así como prestadores de servicios a empresas.

El Gobierno del Reino Unido anunció en el presupuesto de Marzo de 2007 que el IBA sería eliminado en un plazo de tres años a contar desde el 1 de abril de 2008. BAA y otras compañías afectadas han protestado energicamente contra esta eliminación, pero en un anuncio posterior de fecha 17 de diciembre de 2007 el Gobierno afirmó que su intención continúa siendo acabar con el IBA. Durante el periodo transitorio previo a la supresión, el porcentaje anual de amortización, siempre de acuerdo con el anuncio anteriormente mencionado, será del 3% en 2008/09, del 2% en 2009/2010 y del 1% en 2010/11. A partir del 1 de abril de 2011, el IBA quedará eliminado. El impacto de la eliminación propuesta del IBA en la caja de BAA /ADI durante el Q51 no es significativo en razón del régimen transitorio aplicable hasta 2011 y de la reducida base imponible por rentas de BAA / ADI. El impacto de la eliminación propuesta en periodos posteriores es incierto debido a un eventual cambio en el criterio regulatorio hacia una fijación del retorno autorizado después de impuestos, como es el caso de otros sectores regulados, a la vista de los comentarios de la CC en su informe a la CCA del pasado 28 de septiembre de 2007.

En el actual marco regulatorio y asumiendo que no se producen cambios en el futuro, el valor presente de la minoración de los flujos de caja

para los activos contabilizados sería de aproximadamente 500 millones de libras impacto contable que la derogación de la Amortización fiscal por Edificios Industriales ("Industrial Building Allowance"), si finalmente se aprueba, pudiera tener en el ejercicio 2008 es actualmente objeto de análisis y discusión. 1 Quinto periodo regulatorio de cinco años. En concreto, en una aplicación literal de los párrafos 15 y 5 de la norma IAS 12, BAA podría resultar obligada a reconocer una pérdida contable excepcional con abono al Impuesto diferido sobre Sociedades ("Corporation Tax") en el año de derogación del IBA. Este impacto contable será neutro a largo plazo ya que la pérdida será compensada durante los años siguientes en concepto de ingreso tributario de la sociedad.

Esta pérdida tendría su origen en la supuesta obligación de reconocer un pasivo en concepto de impuestos diferidos en la cuantía correspondiente a la diferencia entre el valor en libras de los activos generadores de IBA existentes a la fecha (aproximadamente 5.000 millones de libras) y el valor fiscal de dichos activos (base impositiva) a efectos de la amortización fiscal (que tras la supresión del IBA será cero debido a la que la amortización de los activos no será fiscalmente deducible), multiplicado por el tipo impositivo vigente $[(5.000-0)*28\%=1.400]$. Este pasivo se reducirá reconociendo un ingreso en los ejercicios siguientes por la disminución de la diferencia entre el valor en libras y las reducciones del valor fiscal ocasionadas por la depreciación contable del activo. Es también necesario tener en cuenta que, pese a que la base fiscal de los activos a efectos de amortización será cero, a efectos de plusvalías la base continuará siendo el precio inicial de adquisición debidamente actualizado. El impacto contable en BAA, siempre considerando la interpretación precedente, sería de aproximadamente 1.400 millones de libras por impuestos diferidos y el impacto en el beneficio neto de Ferrovial sería de aproximadamente 1.230 millones de euros en 2008. Este impacto no implica ningún pago en efectivo.

El tratamiento contable anteriormente referido es controvertido y la compañía considera que hay sólidos argumentos para defender una interpretación contable alternativa que no supondría el reconocimiento de una pérdida. En particular, es necesario considerar si es posible la aplicación bajo NIIF del actual enfoque US GAAP. Este permitiría no reconocer la pérdida y el pasivo teniendo en cuenta que la base impositiva a efectos de plusvalías continuaría siendo el coste de adquisición actualizado. Esta solución es la que se ha propuesto que sea aplicada por IASB y FASB en el proyecto de convergencia actualmente en curso entre los dos GAAPs. En todo caso, el tratamiento contable definitivo quedará determinado cuando esté disponible la versión final de la reforma fiscal y concluya el análisis y las discusiones sobre la normativa contable aplicable. La supresión del Industrial Building Allowance (IBA) ya ha sido tenida en cuenta dentro del proceso de refinanciación de la deuda de BAA.

Activos contingentes

No existen avales significativos otorgados a terceros a 31 de diciembre 2007 y 2006.

Compromisos de inversión

El compromiso de inversión contratado en la fecha del balance pero no reconocido en las cuentas anuales consolidadas es como sigue:

(Millones de euros)	Construcción	Autopistas y aparcamientos	Aeropuertos	Servicios	Total
Inmovilizado material	2				2
Inversiones en proyectos de infraestructuras		1.806	246	1.244	3.296

Destacan dentro de este importe, la cifra relativa a Autopistas y Aparcamientos, que corresponde con el compromiso de inversión en obra contratado en la fecha del balance pero todavía no ejecutadas y que asciende a 1.806 millones de euros, destacando los importes comprometidos en los siguientes proyectos la SH-130 Concession Company Texas (635 millones de euros), Nea Odos Grecia (400 millones de euros), Eurolink Motorway M3 (265 millones de euros) y Euroscut Azores (247 millones de euros). En aparcamientos existen compromisos por importe de 80 millones de euros.

Los compromisos de inversión de obra se financiarán con los fondos provenientes de las financiaciones otorgadas a cada concesionaria que se mencionan en la nota 20 de la presente memoria, en el caso de la concesionaria SH-130 la financiación está en una fase avanzada previa a su cierre.

La cifra relativa a Aeropuertos incluye los compromisos de inversiones actualmente contratados por BAA pendiente de ejecución.

Adicionalmente y en el marco de la regulación para el quinquenio que va de los ejercicios 2008 al 2013, BAA ha presentado a la Autoridad reguladora de aeropuertos británica (CAA) un plan de inversiones previsto de 3.877 millones de libras para Heathrow y 174 millones de libras para Gatwick. El marco regulatorio relativo a dicho periodo aún no ha sido aprobado estando prevista su aprobación el mes de marzo de 2008. En relación a dicho plan, las inversiones previstas en 2008 alcanzan un importe de 683 millones de libras y 181 millones de libras para Heathrow y Gatwick respectivamente.

De acuerdo con los términos de la regulación el incumplimiento de determinados puntos en los planes de inversión puede implicar la imposición por parte de la entidad reguladora de penalidades para los aeropuertos.

En la división de servicios existen 1.244 millones de euros de compromisos de inversión correspondientes a la sociedad Tubelines participada por Amey en un 66%. Dichos compromisos de inversión corresponden a los existentes en el primer periodo de revisión del contrato que mantiene esta para el mantenimiento de determinadas líneas del metro de Londres (año 2010), si se consideran las inversiones comprometidas en la totalidad de dicho contrato (año 2032) éstas ascenderían a 3.974 millones de euros. Dichas inversiones se materializarán contablemente en el epígrafe de inmovilizado financiero "cuentas a cobrar proyectos de infraestructuras".

Compromisos por arrendamiento operativo y financiero

El gasto reconocido en la cuenta de resultados durante el ejercicio 2007 correspondiente a arrendamientos operativos asciende a 293 millones de euros (454 millones de euros para 2006).

Los pagos mínimos totales futuros por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

(Millones de euros)	2007	2006
Menos de un año	349	421
Entre uno y cinco años	426	573
Más de cinco años (*)	4.020	4.276
TOTAL	4.795	5.270

(*) Incluye compromisos de los aeropuertos de Heathrow, Gatwick y Stansted por arrendamientos con vencimiento marzo de 2083.

Compromisos medioambientales

Se considera actividad medioambiental cualquier operación cuyo propósito principal sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medio ambiente.

Las inversiones derivadas de actividades medioambientales son valoradas a su coste de adquisición y activadas como mayor coste del inmovilizado en el ejercicio en el que se incurren siguiendo los criterios descritos en la nota 2 sobre Normas contables aplicadas.

Los gastos derivados de la protección y mejora del medio ambiente se imputan a resultados en el ejercicio en que se incurren, con independencia del momento en el que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada de naturaleza medioambiental, no cubiertas por las pólizas de seguros suscritas, se constituyen en el momento del nacimiento de la responsabilidad o de la obligación que determina la indemnización o pago.

25. Ingresos de explotación

El detalle de los ingresos de explotación del grupo se desglosa a continuación:

(Millones de euros)	2007	2006
Cifra de ventas	14.630	12.355
Ventas	14.489	12.247
Otros ingresos	141	108
Otros ingresos de explotación	27	16
Total ingresos de explotación	14.657	12.371

26. Gastos de Personal

La composición de los gastos de personal es la siguiente:

(Millones de euros)	2007	2006
Sueldos y salarios	3.203	2.645
Seguridad Social	411	346
Aportaciones a planes de pensiones	136	121
Pagos basados en entrega de opciones sobre acciones	15	10
Otros gastos sociales	28	19
TOTAL	3.793	3.141

La evolución del número de trabajadores a 31 de diciembre de 2007 por categoría profesional y separando entre hombres y mujeres es la siguiente:

	AÑO 2007			AÑO 2006			VARIACIÓN
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	
Consejeros	9	1	10	10	1	11	-9,09%
Alta dirección	12		12	12		12	0,00%
Directivos	1.599	450	2.049	1.469	409	1.878	9,11%
Titulados Sup. y de grado medio	5.825	2.404	8.229	5.807	2.396	8.203	0,32%
Administrativos	3.511	3.967	7.478	3.497	3.930	7.427	0,69%
Operarios y técnicos no titulados	62.870	24.308	87.178	59.261	23.381	82.642	5,49%
Total	73.826	31.130	104.956	70.056	30.117	100.173	4,77%

La plantilla media por divisiones de negocio es la siguiente:

	AÑO 2007			AÑO 2006		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Construcción	13.355	1.949	15.304	13.549	2.057	15.606
Corporación	185	117	302	151	96	247
Inmobiliaria	106	50	155	662	283	945
Servicios	45.452	23.042	68.494	42.492	18.981	61.473
Concesiones	2.185	1.926	4.110	2.213	1.612	3.825
Aeropuertos	10.721	3.361	14.081	3.940	2.866	6.806
Total	72.004	30.445	102.446	63.007	25.895	88.902

27. Resultado financiero

La siguiente tabla muestra en detalle la variación existente entre la relación de ingresos y gastos que componen el resultado financiero por conceptos:

(Millones de euros)	Año 2007	Año 2006	Variación %
Ingresos por intereses de activos financieros	54	45	20,00%
Gastos por intereses de pasivos financieros	-1.786	-1.287	38,77%
Ganancias en el valor razonable de derivados financieros	70	7	900,00%
Pérdidas en el valor razonable de derivados financieros	-59	-3	1.866,67%
Diferencias de cambio	1	-1	-200,00%
Fianzas	-1	-1	0,00%
Resto	51	103	-50,49%
Total resultado financiero proyectos de infraestructuras	-1.670	-1.137	46,88%
Ingresos por intereses de activos financieros	80	41	95,12%
Gastos por intereses de pasivos financieros	-229	-154	48,70%
Ganancias en el valor razonable de derivados financieros	5	18	-72,22%
Pérdidas en el valor razonable de derivados financieros	-66	-1	6.500,00%
Diferencias de cambio	0	-4	-100,00%
Intereses demora y otros gastos cargados al cliente	15	20	-25,00%
Resto	-36	-15	140,00%
Total resultado financiero resto de sociedades	-231	-96	143,16%
Resultado financiero	-1.901	-1.233	54,30%

Las ganancias o pérdidas presentadas en el cuadro anterior relativa a oscilaciones en el valor razonable de derivados corresponden a aquellos derivados considerados no eficientes, la imputación a resultados de la parte eficiente de dicho valor se registra con la materialización de la partida cubierta con la misma naturaleza que esta es registrada según el detalle que aparece en la nota 11 relativa a Derivados financieros a valor razonable.

En cuanto a las Ganancias en el valor razonable de derivados financieros reconocida en 2007, el principal impacto se produce en BAA (dentro de proyectos de infraestructuras), por los derivados ineficientes, con un importe reconocido contra Pérdidas y Ganancias de 65 millones de euros según lo indicado en la mencionada nota 11 de la presente memoria.

El principal impacto en pérdidas en el valor razonable de derivados financieros en 2007, se produce por la dotación de provisiones por Equity Swaps, por importe de 59 millones de euros para resultado de proyectos de infraestructuras y 66 millones para resto de sociedades (ver Nota 3.5 de exposición a riesgo de mercado).

Respecto al Resultado financiero de proyectos de infraestructuras, el siguiente cuadro muestra el desglose por proyecto. En la tabla se indica qué parte del resultado financiero se activa como mayor valor del inmovilizado en aquellos proyectos que se encuentran en fase de construcción.

(Millones de euros)	2007			2006		
	Gasto e ingreso activado en periodo de construcción	Gasto e ingreso financiero en PyG	Gasto e ingreso financiero devengado	Gasto e ingreso activado en periodo de construcción	Gasto e ingreso financiero en PyG	Gasto e ingreso financiero devengado
Resultado financiero proyectos de infraestructuras						
BAA	-354	-1.022	-1.376	-137	-654	-791
Resto de aeropuertos	0	-3	-3	0	-21	-21
407 ETR Internacional	0	-189	-189	0	-160	-160
Skyway Concession	-1	-74	-75	0	-64	-64
Indiana Toll Road	-2	-86	-88	0	-39	-39
Autopistas Españolas	0	-107	-107	-10	-84	-94
Autopistas Chile	-7	-163	-170	-4	-85	-89
Resto de autopistas	-15	-35	-50	-12	-37	-49
Tubelines y otros Amey	0	9	9	0	7	7
Total	-379	-1.670	-2.049	-163	-1.137	-1.300

28. Otras pérdidas y ganancias

Resultados reconocidos en 2007

- La principal operación en la línea de otras pérdidas y ganancias ha sido la plusvalía por la venta de la participación en el aeropuerto de Sydney, operación que ha generado un impacto en la línea de otras pérdidas y ganancias y en el resultado neto de 475 millones de euros.
- Venta de filiales en el Grupo BAA en concreto Venta del aeropuerto de Budapest, operación que ha generado un impacto en otras pérdidas y ganancias de 174 millones de euros (106 millones de euros en el beneficio neto) y de determinadas participaciones minoritarias en aeropuertos australianos con una plusvalía de 158 millones de euros (20 millones en el resultado neto).
- Respecto a Promociones Hábitat S.A, adicionalmente a la pérdida de 125 millones de euros registrada en el epígrafe participación en el resultado sociedades puestas en equivalencia, se ha registrado con la línea otras pérdidas y ganancias una provisión por importe de 35 millones de euros para cubrir la parte pendiente de provisionar del préstamo otorgado por valor de 250 millones, así como posibles contingencias relativas a garantías otorgadas en el contrato de compraventa de Ferrovial Inmobiliaria S.A.

Resultados reconocidos en 2006

- Venta de participación en Europistas CESA por parte de Cintra, S.A. de la totalidad de su participación en Europistas C.E.S.A. (32,48%), operación que ha generado un beneficio consolidado de 200 millones de euros.
- Venta de participación en Aeropuerto de Bristol: En diciembre de 2006, Macquarie Airports ejerció su opción de compra sobre la participación del 50% que Ferrovial Aeropuertos ostenta en el capital del mencionado del aeropuerto de Bristol en virtud del acuerdo que había alcanzado con Ferrovial Infraestructuras el pasado 29 de marzo de 2006. Dicha operación ha generado un resultado de 221 millones de euros.

29. Resultado neto de actividades discontinuadas

Durante el ejercicio 2007 no ha habido ni resultados ni flujos derivados de actividades discontinuadas.

(Millones de euros)	2007	2006
Ingresos	0	887
Gastos	0	(733)
Resultado antes de impuestos	0	154
Gasto por impuestos	0	(46)
Resultado neto atribuible actividades discontinuadas	0	108
Resultado antes de impuestos	0	909
Impuestos	0	(144)
Resultado por enajenación actividades discontinuadas	0	765
Resultado por enajenación actividades discontinuadas	0	874
Flujos de efectivo de operaciones	0	100
Flujos de efectivo de inversión	0	576
Flujos de efectivo de financiación	0	(748)
Total flujos de efectivo	0	(72)

30. Ganancias por acción

A. Beneficio básico por acción

El beneficio básico por acción se determina dividiendo el resultado neto atribuido al Grupo en un ejercicio entre el número medio ponderado de las acciones en circulación durante ese ejercicio, excluido el número medio de las acciones propias mantenidas a lo largo del mismo. Se presenta a continuación el cálculo del beneficio básico por acción tanto de actividades continuadas como de actividades continuadas y discontinuadas.

Beneficio básico de actividades continuadas:

(Millones de euros)	2007	2006
Resultado procedente de actividades continuadas atribuido a la sociedad dominante	838	506
Número medio ponderado de acciones en circulación (miles acciones)	140.265	140.265
Menos número medio acciones propias (miles de acciones)	-200	-197
Número medio de acciones para determinar el beneficio básico por acción	140.065	140.068
Beneficio básico por acción (euros)	5,98	3,61

Beneficio básico de actividades discontinuadas:

(Millones de euros)	2007	2006
Resultado neto de operaciones discontinuadas atribuible a la sociedad dominante	-	873
Número medio ponderado de acciones en circulación (miles acciones)	140.265	140.265
Menos número medio acciones propias (miles de acciones)	-200	-197
Número medio de acciones para determinar el beneficio básico por acción	140.065	140.068
Beneficio básico por acción (euros)	-	6,23

Beneficio básico del ejercicio atribuido a la sociedad dominante:

(Millones de euros)	2007	2006
Resultado neto atribuible a la sociedad dominante	734	1.426
Número medio ponderado de acciones en circulación (miles acciones)	140.265	140.265
Menos número medio acciones propias (miles de acciones)	-200	-197
Número medio de acciones para determinar el beneficio básico por acción	140.065	140.068
Beneficio básico por acción (euros)	5,24	10,18

B. Beneficio diluido por acción

El beneficio por acción diluido se calcula ajustando el número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación para reflejar la conversión de todas las acciones ordinarias potenciales dilusivas. A estos efectos se considera que la conversión tiene lugar al comienzo del período o en el momento de la emisión de las acciones ordinarias potenciales, si éstas se hubiesen puesto en circulación durante el propio período.

Al 31 de diciembre de 2007 y a 31 de diciembre de 2006, en el Grupo no existen acciones ordinarias potencialmente dilutivas ya que no ha existido emisión de deuda convertible y los sistemas retributivos vinculados a la acción o establecidos mediante entrega de opciones sobre acciones comentados en las Notas 37 y 38 respectivamente de la presente memoria, no van a suponer ampliación de capital alguna para el Grupo debido al funcionamiento de estos descrito en dichas Notas, y por lo tanto en ningún caso se prevé la existencia de efectos dilusivos debidos a dichos sistemas en el momento de su ejercicio por los empleados.

31. Flujo de caja

El estado financiero de flujo de caja ha sido elaborado conforme a los criterios establecidos en la NIC 7. En la presente nota se realiza un análisis detallado del flujo de caja conforme a los criterios internos establecidos por la compañía a efectos de la evolución de sus negocios, que en algunos casos difieren de los criterios establecidos en la NIC 7. Los principales criterios aplicados son:

- El Grupo separa, con el objeto de poder dar una explicación más apropiada de la tesorería generada el flujo de caja entre los “flujos de caja excluidos los proyectos de infraestructuras” que consideran las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras como una participación financiera, consignando por lo tanto como flujo de inversiones las inversiones en capital de dichas sociedades y como flujo de operaciones los retornos obtenidos de dichas inversiones (dividendos y devoluciones de capital) y el “flujo de caja de proyectos de infraestructuras” donde se recogen los flujos de actividad y financiación derivados de las operaciones de dichas sociedades (en la nota 1 de la presente Memoria se describe detalladamente qué se entiende por proyectos de infraestructuras).
- Adicionalmente y tal y como se indica en la nota 4 relativa a información por segmentos, se incluye un desglose por segmentos tanto del flujo de caja excluidos los proyectos de infraestructuras como del flujo de caja de los proyectos de infraestructuras.
- Igualmente con el objeto de analizar de forma más precisa la evolución del flujo de operaciones, a efectos de su cálculo se parte del resultado bruto de explotación, entendido como resultado de explotación más dotación de amortizaciones y se intentan explicar las diferencias entre el mismo y el flujo de operaciones.
- Por otro lado el tratamiento que se da a los intereses recibidos de la tesorería y equivalentes es distinto al del estado financiero de flujo de caja realizado conforme a NIC 7, ya que se incluyen dentro del flujo de financiación, minorando el importe de intereses pagados en la partida “flujo de intereses”.
- Por último dicho flujo intenta explicar la evolución de la posición neta de tesorería tal y como viene definida en la nota 20 de esta memoria, como saldo neto de deuda financiera y tesorería y equivalentes y caja restringida. Este criterio, también difiere del establecido en la NIC 7, que explica la variación de la tesorería y equivalentes.

Ejercicio 2007

(Millones de euros)	Flujo de caja excluidos proyectos Infraestructuras	Flujo de caja proyectos Infraestructuras	Eliminaciones	Flujo de Caja consolidado
Ejercicio 2007				
Resultado bruto de explotación	709	2.335		3.044
Cobro dividendos	209		-189	20
Pago de impuestos	-218	-78		-296
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros	-190	117		-73
Flujo de operaciones	510	2.374	-189	2.695
Inversión	-1.030	-2.734	280	-3.484
Desinversión	1.713	2.355		4.068
Flujo de inversión	683	-379	280	584
Flujo antes de financiación	1.193	1.995	90	3.279
Flujo de intereses	-115	-1.711		-1.826
Flujo de capital y socios externos		216	-195	21
Pago de dividendos accionista sociedad matriz	-149			-149
Pago de dividendos minoritarios sociedades participadas	-19	-244	189	-74
Variación tipo de cambio	137	1.870		2.007
Otros movimientos de deuda (no flujo)	-5	-700		-705
Variación posición neta de tesorería	1.042	1.426	85	2.553
Posición neta al inicio del periodo	-3.064	-29.754		-32.818
Posición neta al final del periodo	-2.022	-28.328	85	-30.264

A continuación se presenta una tabla donde se intenta conciliar el estado financiero de flujo de caja elaborado bajo NIC 7 y el estado de flujo de caja elaborado conforme a criterios de reporting interno:

(Millones de euros)	Estado financiero	Análisis interno	Diferencias
Flujo de operaciones	2.694	2.694	0
Flujo de inversiones (1)	786	584	202
Flujo antes de financiación	3.480	3.278	202
Flujo de capital y socios externos	21	21	0
Pago de dividendos accionista sociedad matriz	-149	-149	0
Pago de dividendos minoritarios sociedades participadas	-74	-74	0
Flujo financiación propia	-202	-202	0
Intereses pagados (1)	-2.028	-1.825	-202
Aumento endeudamiento bancario (2)	3.610	n.a.	n.a.
Disminución endeudamiento bancario (2)	-4.931	n.a.	n.a.
Variación tipo de cambio (no caja) (2)	n.a.	2.008	n.a.
Otros movimientos de deuda (no caja) (2)	n.a.	-705	n.a.
Variación tesorería y equivalentes / posición neta de tesorería (2)	-71	2.553	n.a.

Explicación diferencias:

- (1) En el estado financiero se incluyen los intereses recibidos como flujo de inversión, mientras que en el análisis interno se incluyen en el flujo de intereses, neteando los intereses pagados.
- (2) En el estado financiero se explica la variación de la tesorería y equivalentes, mientras que en el análisis interno se explica la variación de la posición neta de tesorería contable que se desprende del balance consolidado del Grupo. Al explicar la variación de la posición neta de tesorería contable, es necesario ajustar aquellas partidas que, si bien generan movimiento en dicha posición contable, no implican movimiento de efectivo tal y como lo define la NIC 7. Dichas partidas se incluyen en el análisis interno en las líneas de "variación tipo de cambio" y "otros movimientos de deuda". De esta forma, se puede comprobar que la suma de la variación de la posición neta de tesorería y los ajustes a la misma $(-2.553 - 705 + 2.008 = -1.250)$ es exactamente igual a la suma del aumento y disminución de endeudamiento bancario y la variación de tesorería y equivalentes del estado financiero $(3.610 - 4.931 + 71 = -1.250)$.

Ejercicio 2006

(Millones de euros)	Flujo de caja excluidos proyectos Infraestructuras	Flujo de caja proyectos Infraestructuras	Eliminaciones	Flujo de Caja consolidado
Ejercicio 2006				
Resultado bruto de explotación	783	1.541		2.324
Cobro dividendos	188		-151	38
Pago de impuestos	-60	-64		-124
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros	-104	-155		-259
Flujo de operaciones	807	1.323	-151	1.979
Inversión	-4.426	-18.061	4.109	-18.378
Desinversión	1.186			1.186
Flujo de inversión	-3.240	-18.061	4.109	-17.192
Flujo antes de financiación	-2.433	-16.738	3.958	-15.212
Flujo de intereses	-131	-867		-998
Flujo de capital y socios externos		6.734	-4.109	2.626
Pago de dividendos accionista sociedad matriz	-133			-133
Pago de dividendos minoritarios sociedades participadas	-14	-228	151	-92
Variación tipo de cambio	-85	552		467
Incorporación deuda BAA		-10.621		-10.621
Otros movimientos de deuda (no flujo)	5	-372		-367
Variación posición neta de tesorería	-2.792	-21.539		-24.332
Posición neta al inicio del periodo	-272	-8.215		-8.486
Posición neta al final del periodo	-3.064	-29.754		-32.818

31.1 Flujo de caja excluidos proyectos de infraestructuras

a) Flujo de Operaciones:

La evolución del flujo de operaciones excluidos los proyectos de Infraestructuras por segmentos de negocio en 2007 respecto a 2006 se muestra en la siguiente tabla:

(Millones de euros)	Flujo de operaciones	
	31.12.07	31.12.06
Construcción	178	174
Servicios	248	216
Autopistas y Aparcamientos	269	239
Aeropuertos	50	12
Resto	-235	166
Total Grupo	510	807

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

(Millones de euros)	Construcción
Flujo de operaciones	
Resultado bruto de explotación	351
Pago de impuestos	-110
Variación Fondo Maniobra	-63
Flujo de Operaciones	178

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

(Millones de euros)	Urbanos y Residuos	Amey (*)	Swissport	Resto Servicios	Servicios
Resultado bruto de explotación	159	94	58	41	352
Pago de impuestos	-11	3	0	10	2
Pago dividendo Tube Lines	0	8	0	0	8
Variación Fondo Maniobra	-27	-36	-25	-26	-114
Flujo de Operaciones	121	69	33	25	248

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

En **Autopistas y Aparcamientos**, y tal y como se ha indicado al inicio de esta nota, se incluye dentro del flujo de operaciones un importe de 183 millones de euros procedente de dividendos y devoluciones de fondos propios de las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras de autopistas y aeropuertos, cuyo detalle queda reflejado en la tabla adjunta. El resto del flujo corresponde principalmente al aportado por la actividad de aparcamientos (aproximadamente 52 millones de euros), a cobros netos por impuestos (40 millones de euros) y a otros cobros y pagos correspondientes a las sociedades matrices de la División.

(Millones de euros)

Dividendos y devoluciones de Capital Cintra		
	2007	2006
ETR-407	44	4
Europistas		4
Autema	13	11
Ausol	19	37
Autopistas españolas	32	52
Temuco Río Bueno	3	10
Talca Chillán	2	
Maipo	67	
Bosque	8	
Autopistas chilenas	80	10
Algarve	3	3
M-45	3	3
Resto autopistas	6	6
Total dividendos	160	73
ETR-407	1	43
Chicago	9	
Indiana	11	
M-45	0	
Autopistas españolas	0	0
Temuco Río Bueno		25
Talca Chillán		7
Autopistas chilenas	0	32
Total devoluciones de fondos	21	75
TOTAL	183	148

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

En la partida "resto" se incluye el flujo correspondiente a Corporación, que asciende a -143 millones de euros, motivado por el importante pago de impuestos realizado en 2007 como consecuencia del impuesto de la plusvalía de la venta de la División Inmobiliaria en 2006. Adicionalmente se incluye el flujo generado por las operaciones de la actividad Inmobiliaria en Polonia (-94 millones de euros), cuyo concepto más significativo es el pago de suelo, que en 2007 asciende a -70 millones de euros.

b) Flujo de inversión

La siguiente tabla muestra un detalle por segmentos de negocio del **flujo de inversión sin incluir proyectos de Infraestructuras** separando en cada una los desembolsos por inversiones acometidas y los cobros por desinversiones producidas.

(Millones de euros)

Flujo de Inversión	Inversión	Desinversión	Flujo de Inversión
Construcción	-44	0	-44
Servicios	-424	5	-419
Autopistas y Aparcamientos	-234	0	-234
Aeropuertos	0	557	557
Resto	-328	1.151	823
Total	-1.030	1.713	683

Las inversiones más significativas se producen en **Servicios**. Cabe destacar el importante volumen de inversión realizada en inmovilizado financiero en las áreas de Mantenimiento y Conservación y Amey (266 millones de euros). El resto de la inversión (158 millones de euros) corresponde a inversión realizada en inmovilizado. Se muestra a continuación una tabla con mayor desglose de las inversiones realizadas en inmovilizado financiero:

(Millones de euros)

Inversión Inmovilizado Financiero	2007
Calle 30	135
Resto	3
Total Mantenimiento y Conservación	138
Tubelines	122
Resto	5
Total Amey	127
Total Servicios	265

En **Autopistas y Aparcamientos**, por su parte, se incluye dentro del flujo de inversión la inversión realizada en sociedades concesionarias de proyectos de infraestructuras (187 millones de euros). El resto de la inversión (47 millones de euros), corresponde a inversión en inmovilizado del área de Aparcamientos). Se muestra a continuación una tabla con el desglose de la inversión realizada en capital de proyectos de Infraestructuras:

(Millones de euros)

Flujo de Inversión en capital de proyectos de Infraestructuras	2007
R-4	34
Madrid Levante	3
M-203	21
Autopistas España	58
Bosque	8
Autopistas Chile	8
Euroscut Azores	15
SH-130	52
M3 Clonee to Keels	34
Ionian Roads	18
Central Greece	2
Resto autopistas	121
TOTAL	187

Por último, en la partida de "resto" se incluye principalmente el desembolso por la compra de la participación del 20% de Promociones Habitat (125 millones de euros), la compra por parte de Grupo Ferroviario de acciones de Cintra (179 millones de euros), así como inversiones adicionales en el capital de interés económico que se mencionan en la nota 10 de la presente Memoria (22 millones de euros).

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

c) Flujo de financiación

Dentro del flujo de financiación, se consignan como flujo de dividendos los pagos por este concepto tanto aquellos dividendos pagados a los accionistas de Grupo Ferroviario, S.A., que en 2007 han ascendido a -149

millones de euros, como los correspondientes a los accionistas minoritarios de Cintra, que han ascendido a -19 millones de euros.

Adicionalmente, se incluye en el flujo de financiación el pago de los intereses del año (-149 millones de euros), así como el impacto que la variación del tipo de cambio ha tenido en la deuda nominada en moneda extranjera, que en 2007 ha sido positivo por 137 millones de euros, derivado de la depreciación de la libra respecto al euro.

31.2 Flujo de proyectos de Infraestructuras

a) Flujo de Operaciones

En cuanto al **flujo de operaciones de las sociedades titulares de proyectos de Infraestructuras** concesionarias recoge básicamente la entrada de fondos de aquellas sociedades que se encuentran en explotación, si bien incluye también las devoluciones y pagos de IVA correspondientes a aquéllas que se encuentran en fase de construcción. A continuación se muestra un cuadro en el que se desglosa el flujo de operaciones de proyectos de Infraestructuras:

(Millones de euros)

Flujo de Operaciones Proyectos Infraestructuras	BAA	Resto Aero-puertos	Autopis-tas	Servicios (*)	TOTAL
Resultado bruto de explotación	1.543	9	665	118	2.335
Pago de impuestos	-10	0	-43	-25	-78
Variación Fondo Maniobra	14	-3	73	31	116
Flujo de Operaciones	1.547	6	696	124	2.373

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

b) Flujo de Inversiones

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

(Millones de euros)

Flujo de Inversión	Inversión	Desinversión	Flujo de Inversión
ETR 407	-150		-150
Indiana	-30	13	-17
Chicago	-25	24	-1
Aurtopistas España	-66		-66
Autopistas Chile	-86		-86
Resto Autopistas	-401		-401
Total Autopistas	-758	37	-721
BAA	-1.582	2.318	736
Resto Aeropuertos	0		0
Servicios	-394		-394
Total	-2.734	2.355	-379

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

c) Flujo de Financiación

En el flujo de financiación se recogen los pagos de dividendos y devoluciones de fondos propios realizados por las sociedades concesionarias a sus accionistas, así como los desembolsos de ampliaciones de capital recibidos por estas sociedades. Estos importes corresponden en el caso de concesionarias que consolidan en Grupo por integración global, al 100% de las cantidades desembolsadas y recibidas por las sociedades concesionarias, independientemente de cuál sea el porcentaje de participación que el Grupo mantiene sobre las mismas. No se incluye ningún dividendo o devolución de Fondos Propios de las sociedades que se integran por puesta en equivalencia.

El flujo de intereses corresponde a los intereses pagados por las sociedades concesionarias, así como otras comisiones y costes en estrecha relación con la obtención de financiación. El flujo por estos conceptos se corresponde con el gasto por intereses relativos al periodo, así como cualquier otro concepto que supone una variación directa de la deuda neta del periodo. Este importe no coincide con el resultado por financiación que aparece en la cuenta de pérdidas y ganancias, fundamentalmente por las diferencias existentes entre el devengo y el pago de intereses. Se muestra a continuación una tabla con un mayor desglose:

(Millones de euros)

Flujo de Intereses	2007
ETR 407	-139
Indiana	-46
Chicago	-20
Aurtopistas España	-103
Autopistas Chile	-62
Resto Autopistas	-30
Total Autopistas	-400
BAA	-1.223
Resto Aeropuertos	-4
Servicios	-84
Total	-1.711

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

32. Retribuciones al consejo de administración

En relación con el ejercicio 2007, el Consejo de Administración de Grupo Ferrovial S.A. ha formulado un "Informe sobre Retribuciones", en el que aborda exclusivamente cuestiones relativas a dicha materia. En concreto describe aspectos relativos a:

- La aprobación de la política retributiva.
- Los criterios de la política vigente.
- Las cláusulas estatutarias y reglamentarias sobre la retribución del Consejo de Administración.
- El proceso para el establecimiento de la retribución.
- El régimen retributivo del ejercicio 2007.
- Las novedades en la política respecto a ejercicios precedentes.
- La política prevista para el ejercicio 2008 y siguientes.
- Y otra información de interés.

1. Régimen Retributivo del Consejo de Administración para el ejercicio 2007

Retribución estatutaria (dietas y atenciones)

La retribución estatutaria del Consejo no ha sufrido modificación, en lo que a su estructura se refiere, desde 2004. Consiste en el establecimiento de una cantidad fija y total como retribución anual correspondiente a dietas y atenciones estatutarias de todos los consejeros, siempre y cuando tenga cabida en el límite máximo del 3% respecto de los resultados consolidados del ejercicio atribuibles a la sociedad (conforme a lo establecido en el artículo 25 de los Estatutos) una vez se aprueben las cuentas anuales.

Para 2007, el fijo anual y total quedó establecido en 1.300.000 euros, siendo la primera vez que se revisa su importe desde que se implantó este régimen en 2004.

Esta cantidad fija y total se liquida conforme a los siguientes pasos:

- **DIETAS:** Se abonan dietas por asistencia a reuniones del Consejo de Administración y de sus Comisiones delegadas o asesoras, según los importes siguientes, que no han sufrido variación desde el ejercicio 2004:
 - 3.250 euros brutos por reunión por asistencia al Consejo de Administración;
 - 2.000 euros brutos por reunión por asistencia a la Comisión Ejecutiva;
 - 1.500 euros brutos por reunión por asistencia a las Comisiones de Auditoría y Control y Nombramientos y Retribuciones.
 - El importe de las dietas devengadas por los Presidentes de las tres Comisiones, Ejecutiva, Auditoría y Control y Nombramientos y Retribuciones duplican los importes indicados.

La cantidad total correspondiente a 2007 en concepto de dietas ha sido de 562 miles de euros (596 miles € en 2006).

- **DISTRIBUCIÓN DEL REMANENTE.** De la cantidad fija acordada para el ejercicio 2007, esto es, 1.300.000 euros se han minorado los importes abonados en concepto de dietas, de lo que resulta un remanente de 738 miles de euros. El importe resultante se divide entre 13 aplicando al cociente los siguientes factores en la asignación de importes individualizados: Presidente del Consejo: *2; Vicepresidente Primero *1,75; Vicepresidente Segundo *1,25 y resto de miembros del Consejo *1. El cuadro siguiente muestra, de manera individualizada, la retribución estatutaria de los miembros del Consejo de Administración devengada durante el ejercicio 2007 (*):

	2007			2006		
	Dietas Consejo, Comisión Ejecutiva y Comisiones Asesoras	Asignaciones del remanente	Total	Dietas Consejo, Comisión Ejecutiva y Comisiones Asesoras	Asignaciones del remanente	Total
(Euros)						
D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	67.750,00	118.269,23	186.019,23	67.000,00	92.961,54	159.961,54
D. Santiago Bergareche Busquet	59.250,00	103.485,58	162.735,58	63.750,00	81.341,35	145.091,35
D. Jaime Carvajal Urquijo	59.500,00	73.918,27	133.418,27	65.000,00	58.100,96	123.100,96
D. Joaquín Ayuso García	51.750,00	59.134,62	110.884,62	53.000,00	46.480,77	99.480,77
D. Fernando del Pino y Calvo-Sotelo (**)	13.000,00	28.384,62	41.384,62	42.500,00	46.480,77	88.980,77
PORTMAN BAELA S.L., representada por D. Eduardo Trueba Cortés	44.750,00	59.134,62	103.884,62	38.750,00	46.480,77	85.230,77
D. Santiago Eguidazu Mayor	56.750,00	59.134,62	115.884,62	58.750,00	46.480,77	105.230,77
D. Juan Arena de la Mora	44.500,00	59.134,62	103.634,62	46.000,00	46.480,77	92.480,77
D. Gabriele Burgio	61.250,00	59.134,62	120.384,62	57.000,00	46.480,77	103.480,77
D ^a . María del Pino y Calvo-Sotelo	51.750,00	59.134,62	110.884,62	20.250,00	11.620,19	31.870,19
D. José María Pérez Tremps	51.750,00	59.134,58	110.884,58	55.000,00	46.480,77	101.480,77
Casa Grande de Cartagena, S.L.				28.750,00	34.860,58	63.610,58
TOTAL	562.000,00	738.000,00	1.300.000,00	595.750,00	604.250,00	1.200.000,00

(*) Atendiendo a un criterio de pago efectivo, la retribución estatutaria bruta del Consejo de Administración durante el ejercicio 2007 fue de 1.126 miles de euros.

(**) D. Fernando del Pino y Calvo-Sotelo recibe del remanente la parte proporcional a los meses del año durante los que han ejercido su cargo (6 meses). El resto se distribuye entre los restantes miembros del Consejo de nuevo conforme a la fórmula anteriormente citada, si bien se ajusta el divisor al número de Consejeros existente tras su salida.

La suma de las retribuciones por dietas y atenciones estatutarias del conjunto de los miembros del Consejo de Administración representa un 0,18% del beneficio atribuido a la sociedad dominante.

- **DESTINO DE LA RETRIBUCION A LA COMPRA DE ACCIONES DE LA SOCIEDAD:** Continúa vigente en 2007 la obligación de destinar la retribución (dietas y atenciones estatutarias) de los Consejeros a la adquisición de acciones de la propia compañía. Las acciones adquiridas en un mismo año natural sólo pueden ser desinvertidas por el interesado una vez transcurridos tres ejercicios completos después del de su adquisición.

Retribución de los Consejeros Ejecutivos

Los Consejeros Ejecutivos, en número de tres, han devengado conjuntamente, además de las dietas y atenciones estatutarias que les corresponden en su calidad de Consejeros, las siguientes remuneraciones en 2007:

(Miles de euros)	2007	2006
Retribución fija	2.128	1.712
Retribución variable	3.829	3.248
Ejercicio de planes retributivos monetarios vinculados al valor de la acción [ver descripción]		12.777
Ejercicio de planes de opciones sobre acciones y/o otros instrumentos financieros [ver descripción]	1.843	

Retribución de los miembros del Consejo de Administración por pertenencia a otros órganos de administración del grupo, multigrupo o asociadas

Los Consejeros de Grupo Ferrovial S.A., tanto Ejecutivos como Externos, que a su vez son miembros de los órganos de administración de otras sociedades del grupo, multigrupo o asociadas, no han devengado en 2007 ninguna retribución por este concepto (se devengaron 52 miles € en 2006).

Fondos y Planes de Pensiones o primas de seguros de vida

Al igual que en 2006, durante el ejercicio 2007, no se ha realizado aportación alguna en concepto de fondos o planes de pensiones a favor de antiguos o actuales miembros del Consejo de Administración de la Sociedad. De la misma forma, no se han contraído obligaciones por estos conceptos durante el año.

Por lo que se refiere al pago de primas de seguros de vida, la Sociedad tiene suscritas pólizas de seguro en cobertura del riesgo de fallecimiento, que supusieron en 2007 el pago de 8,2 miles de euros, de las que resultan beneficiarios los Consejeros Ejecutivos (7,2 miles € en 2006).

Por la pertenencia de los Consejeros de Grupo Ferrovial S.A. a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de sociedades del grupo, multigrupo y asociadas no se han efectuado aportaciones ni contraído obligaciones en concepto de Fondos y Planes de Pensiones. Tampoco se han satisfecho primas de seguros de vida. La situación fue idéntica en el ejercicio 2006.

Anticipos y créditos

A 31 de diciembre de 2007 no existían anticipos o créditos a los

Consejeros por parte de la Sociedad o por la pertenencia de éstos a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de entidades del grupo, multigrupo y asociadas. No existían, tampoco, a 31 de diciembre de 2006.

Retribuciones de la Alta Dirección

Los miembros de la Alta Dirección de la Sociedad, con dependencia inmediata del Presidente o del Consejero Delegado, han devengado conjuntamente durante el ejercicio 2007 la siguiente retribución:

(Miles de euros)	2007	2006
Retribución fija	2.941	1.966
Retribución variable	2.333	1.833
Ejercicio de planes retributivos monetarios vinculados al valor de la acción [ver descripción]	0	428
Ejercicio de planes retributivos de planes de opciones sobre acciones y/o otros instrumentos financieros [ver descripción]	2.890	3.504
Retribución en tanto que miembros de órganos de administración de otras sociedades del grupo, multigrupo o asociadas	25	11
Aportaciones a fondos o planes de pensiones u obligaciones contraídas por estos conceptos.	0	0
Primas de seguro	12	11

Durante 2007, la Sociedad no concedió préstamos a los integrantes de la Alta Dirección. Se ha producido durante el ejercicio amortizaciones por importe de 222 miles €. El saldo de dichos préstamos a 31 de diciembre de 2007 era de 265 miles de euros. En 2006 se concedieron préstamos por importe de 30 miles de euros.

Las retribuciones expresadas corresponden a las personas titulares de los cargos siguientes:

- Director General Económico-Financiero
- Director General de Recursos Humanos
- Director General de Construcción
- Director General Adjunto al Consejero Delegado.
- Director General de Servicios, si bien su titular cambió en mayo de 2007
- Director General de Aeropuertos, cargo creado en mayo de 2007.
- Director de Auditoría
- Director de Calidad y Medio Ambiente
- Director de Comunicación
- Director de Sistemas de Información, desde mayo de 2007.
- Director de Estudios y Análisis de Mercados, desde julio de 2007.

No se incluye la retribución de los miembros de la Alta Dirección que son al tiempo Consejeros Ejecutivos por haber quedado indicada con anterioridad.

Por último, señalar que personas que durante alguna parte del año 2007 han sido miembros de la Alta Dirección han percibido retribuciones derivadas del ejercicio de derechos de opción sobre acciones por importe de 7.495 miles de euros.

Sistema retributivo mediante planes referenciados al valor de las acciones (2000/2001)

Este sistema retributivo, cancelado en 2006, se estableció para la Alta Dirección de la Sociedad, incluyendo los miembros del Consejo de Administración con funciones ejecutivas y consistía en la concesión del derecho

a percibir el importe de la revalorización de la acción de la sociedad en el mercado bursátil entre la fecha de concesión del derecho y la de su ejercicio, el cual sólo podía producirse transcurridos tres años y antes de que se cumplieren seis desde su concesión. El derecho así como el importe concreto que correspondiese percibir dependía de la obtención de unas tasas mínimas de rentabilidad sobre los recursos propios consolidados.

Durante el ejercicio 2006, el referido sistema dio lugar al abono las sumas indicadas en el epígrafe "Ejercicio de planes retributivos vinculados al valor de la acción y de planes de opciones sobre acciones" del cuadro comprensivo de las retribuciones de los Consejeros Ejecutivos y de la Alta Dirección.

La Memoria correspondiente a dicho ejercicio incluía detallada información sobre este sistema.

Planes de opciones sobre acciones (2004 y 2006)

La Junta General Ordinaria de Accionistas el 26 de marzo de 2004 autorizó la aplicación de un sistema retributivo consistente en un Plan de Opciones sobre Acciones aplicable a aquellos miembros del Consejo de Administración que desempeñan funciones ejecutivas y a quienes ejercen funciones de alta dirección bajo la dependencia directa del mismo o de sus órganos delegados,

El 31 de marzo de 2006, la Junta General de Accionistas aprobó un nuevo Plan de Opciones con el mismo ámbito de beneficiarios.

De ambos Planes se proporciona detallada información en las Notas 33 y 34 de la presente Memoria.

Otra información sobre la retribución

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

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

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

Para la cobertura de tal incentivo, la compañía anualmente realiza aportaciones a un seguro colectivo de ahorro, del que la propia Sociedad resulta ser tomador y beneficiario, cuantificadas según un determinado porcentaje de la retribución total dineraria de cada Alto Directivo. La cantidad total aportada por este concepto correspondiente al ejercicio 2007 ha ascendido a 1.965 miles de euros (1.619 miles de euros en 2006).

33. Sistema retributivo referenciado al valor de la acción

La retribución extraordinaria referenciada al valor de la acción que incluía a un total de noventa y cuatro directivos del grupo de empresas del que Grupo Ferrovial, S.A. es compañía cabecera ha vencido durante el ejercicio ejercitándose en el mismo la totalidad de los derechos pendientes.

	Número de derechos	
	2007	2006
Número de derechos al inicio del ejercicio	47.000	151.500
Derechos concedidos	-	-
Renuncias y Otros	-	11.000
Derechos ejercitados	(47.000)	(115.500)
Número de derechos al final del ejercicio	0	47.000

Dichos sistemas retributivos son valorados y reconocidos en la cuenta de pérdidas y ganancias conforme a lo indicado en la Nota 2.3.17.

Al igual que en el caso de los sistemas retributivos mediante entrega de opciones sobre acciones comentados en la nota siguiente, la sociedad ha contratado en el momento de su otorgamiento contratos de permuta financiera, con las mismas características que los comentados en dicha Nota.

Durante los ejercicios 2007 y 2006, se han producido las siguientes transacciones y/o imputaciones en relación con los sistemas retributivos vigentes según las normas de valoración comentadas para los mismos en la Nota 2 de la presente memoria:

(Millones de euros)	2007	2006
Retribuciones dinerarias abonadas	3	5
Costes de personal incurridos	-	1
Pasivos con empleados	-	1

34. Sistema retributivo mediante entrega de opciones sobre acciones

Actualmente existen los siguientes planes de opciones sobre acciones de la sociedad Grupo Ferrovial, S.A. cuyas características se detallan a continuación:

Plan de Opciones sobre acciones (Participes /Fecha Otorgamiento)	Numero de opciones concedidas	Precio de Ejercicio (Euros)
Personal Directivo Grupo Ferrovial / Julio 2003	1.800.000	24,23
Personal Alta Dirección Grupo Ferrovial / Abril 2004	1.583.000	33,65
Personal Directivo Amey-Cespa / Junio 2004	130.000	34,04
Personal Directivo Grupo Ferrovial / Octubre 2005	1.606.360	63,54
Personal Directivo Cintra / Octubre 2005	93.640	63,54
Personal Alta Dirección Grupo Ferrovial / Mayo 2006	898.000	65,92
Personal Directivo BAA/Febrero 2007	1.276.203	73,19
Personal Directivo BAA/ Julio 2007	1.127.768	73,80
Personal Directivo BAA/ Noviembre 2007	84.294	61,14
Personal Directivo Grupo Ferrovial/Noviembre 2007	2.000.000	59,96
Ampliaciones Planes Personal Directivo G. Ferrovial	254.300	33,65-73,53

Todos los planes de opciones sobre acciones tienen un plazo para su ejercicio de 3 años desde la fecha de concesión de las mismas y un periodo de ejercicio durante un plazo de 3 años siempre que se cumplan unas tasas mínimas de rentabilidad sobre fondos propios consolidados de Grupo Ferrovial, excepto los planes concedido en Noviembre de 2007 en el cual el mencionado periodo de ejercicio tiene un plazo de 5 años.

El precio de ejercicio se calcula como la media aritmética de cambios medios ponderados de las veinte sesiones bursátiles anteriores siendo equivalente cada opción al ejercicio de una opción al mencionado precio.

El resumen del movimiento de los planes de opciones sobre acciones de la sociedad de 2007 y 2006 se detalla a continuación:

	Número de opciones	
	2007	2006
Número de opciones al inicio del ejercicio	5.502.233	5.087.000
Opciones concedidas	4.548.265	996.300
Renuncias y Otros	(143.457)	(139.835)
Opciones ejercitadas	(539.378)	(441.232)
Número de opciones al final del ejercicio	9.367.663	5.502.233

Las principales hipótesis contempladas para la valoración de los planes concedidos en 2007 y 2006 son las siguientes:

	2007	2006
Hipótesis contempladas y valoración de las opciones		
Hipótesis de valoración:		
Tiempo estimado para el ejercicio	5 años	5 años
Tasa de bajas antes y después de periodo de ejercicio	7%	7%
Tasa libre de riesgo	4,26%-4,73%	3,60%
Dividendo Esperado	1,93%	1,54%
Volatilidad esperada	25,53% - 6,95%	26,07%

Con el objeto de cubrir el posible quebranto patrimonial que para la sociedad puede significar el ejercicio de estos sistemas retributivos, Grupo Ferrovial contrató en el momento de su otorgamiento contratos de Permuta Financiera. Mediante dichos contratos Grupo Ferrovial se asegura, en el momento en que se ejecuten las opciones por lo empleados se perciba una cantidad igual a la revalorización experimentada por las acciones.

Se articulan mediante un contrato de Permuta Financiera por el que la entidad se compromete al pago en metálico a Grupo Ferrovial de cantidades equivalentes al rendimiento de acciones de Grupo Ferrovial, y Grupo Ferrovial se compromete al pago de una contraprestación. Las características principales de este contrato son las siguientes:

- El Número de acciones para la base de cálculo de ambos rendimientos es igual al número de opciones otorgadas en cada plan.
- El Precio por acción para la base de cálculo de ambos rendimientos coincide con el de ejercicio utilizado como base para la revalorización de la acción.
- Grupo Ferrovial pagará a la entidad un rendimiento basado en EURIBOR más un margen a aplicar sobre el resultado de multiplicar el número de acciones por el precio de ejercicio.
- La entidad financiera pagará a Grupo Ferrovial el equivalente a todos los dividendos generados por dichas acciones.

Grupo Ferrovial puede decidir rescindir parcial o totalmente el contrato y en ese caso:

- a. Si la cotización de la acción está por debajo del Precio de ejercicio por el que se otorgó el contrato, Grupo Ferrovial deberá de abonar a la entidad financiera concedente dicha diferencia.
- b. En el caso de que el precio de cotización en dicho momento esté por encima del de Ejercicio, Grupo Ferrovial percibirá la diferencia entre ambos importes.

Dichos contratos tienen la consideración a efectos contables de derivados, siendo un tratamiento el establecido en general para este tipo de productos financieros, Nota 2.3.8. Durante el ejercicio 2007 se ha registrado un pérdida de 125 millones de euros en relación con dichos contratos según se explica en la nota 3.5 relativa al riesgo de mercado y en la nota 27 relativa a resultado financiero.

Las cantidades recibidas, relativas a los dividendos generados por dichas acciones, y abonadas, por el pago del rendimiento a la entidad financiera correspondiente, relacionadas con dichos contratos de permuta financiera según lo comentado anteriormente (tanto para estos sistemas como para los mencionados en la Nota anterior) asciende a 7 millones de euros (6 millones de euros en 2006) y a 14 millones de euros (9 millones de euros en 2006) respectivamente.

Así mismo, y tal y como se comenta en la nota 27 relativa al resultado financiero durante el ejercicio se ha reconocido una provisión por tales contratos de permuta financiera de 125 millones de euros (124 millones relativos a planes opciones sobre acciones de Grupo Ferrovial, S.A. y 1 millón de euros relativo a los planes de opciones sobre acciones de Cintra, S.A. mencionados posteriormente).

Los gastos de personal existentes en Grupo Ferrovial relativos a estos sistemas retributivos de la acción se detallan en la nota 26.

B. Sistemas retributivos mediante entrega de opciones sobre acciones de Cintra, S.A.

Adicionalmente existen los planes de opciones sobre acciones de la sociedad Cintra, S.A. que se enumeran a continuación, con las mismas características en cuanto a plazo y condiciones para ejercicio de los derechos relacionados que los comentados anteriormente para los planes de Grupo Ferrovial, S.A.

Participes	Fecha de otorgamiento	Número de opciones concedidas	Precio de Ejercicio (Euros)
Personal Directivo y Alta Dirección	Octubre 2005	962.646	9,43
	Julio 2007	37.697	11,43
Consejero Delegado	Noviembre 2006	64.495	11,06
Consejero Delegado	Julio 2007	51.996	11,43
Personal Directivo y Alta Dirección	Noviembre 2007	1.119.250	11,26

El resumen del movimiento de los planes de opciones sobre acciones de la sociedad de 2007 y 2006 se detalla a continuación:

	Número de opciones	
	2007	2006
Número de opciones al inicio del ejercicio	1.253.178	864.080
Opciones concedidas	1.204.672	329.423
Renuncias y Otros	(221.766)	59.675
Opciones ejercitadas	-	-
Número de opciones al final del ejercicio	2.236.084	1.253.178

Las principales hipótesis contempladas para la valoración de los planes concedidos en 2007 y 2006 son las siguientes:

	2007	2006
Hipótesis contempladas y valoración de las opciones		
Hipótesis de valoración:		
Tiempo estimado para el ejercicio	5 años	5 años
Tasa de bajas antes y después de periodo de ejercicio	7%	7%
Tasa libre de riesgo	4,54%	3,60%
Dividendo Esperado	0,71%	0,74%
Volatilidad esperada	22,80%	20,98%

Al igual que en el caso de los sistemas retributivos de Grupo Ferrovial, Cintra ha contratado en el momento de su otorgamiento contratos de permuta financiera con las mismas características que los comentados anteriormente en el caso de Grupo Ferrovial.

Los gastos de personal existentes en Cintra, S.A. relativos a estos sistemas retributivos de la acción han sido a 31 de diciembre de 2007 y 31 de diciembre de 2006 de 1 millón de euros y 0,1 millones de euros respectivamente.

35. Información sobre operaciones con vinculadas

Aprobación de transacciones

Conforme al Reglamento del Consejo de Administración, toda transacción profesional o comercial con Grupo Ferrovial S.A. o sus sociedades filiales de las personas que luego se citan, requiere la autorización del Consejo, previo informe de la Comisión de Auditoría y Control. Tratándose de transacciones ordinarias con Ferrovial, bastará que el Consejo de Administración apruebe, de forma genérica, la línea de operaciones. La autorización no es precisa, sin embargo, en aquellas transacciones que cumplan simultáneamente estas tres condiciones:

- Que se realicen en virtud de contratos cuyas condiciones estén estandarizadas y se apliquen en masa a muchos clientes.
- Que se realicen a precios o tarifas establecidos con carácter general por quien actúe como suministrador del bien o servicio de que se trate.
- Que su cuantía no supere el 1% de los ingresos anuales de la Sociedad. A este régimen se encuentran sometidos:

- Los Consejeros de Grupo Ferrovial S.A. El solicitante de la autorización deberá ausentarse de la sala de reuniones mientras el Consejo delibera y vota sobre ella y no podrá ejercer ni delegar su derecho de voto.
- Los accionistas de control.
- Las personas físicas que representen a aquellos Consejeros que sean personas jurídicas.
- Los integrantes de la Alta Dirección.
- Otros directivos que el Consejo de Administración pueda designar individualmente.
- Y las Personas Vinculadas a todas las personas encuadradas en las categorías antes enunciadas, conforme éstas se definen en el propio Reglamento.

Operaciones Vinculadas

A continuación se detallan las operaciones más relevantes que, dentro del tráfico o giro de la Sociedad y de su Grupo y en condiciones de mercado, se han efectuado en 2007 con las distintas partes vinculadas.

La Sociedad proporciona en este documento la información sobre estas operaciones de conformidad con las definiciones y los criterios de la Orden EHA/3050/2004, de 15 de Septiembre, del Ministerio de Economía y Hacienda y la Circular 1/2005, de 1 de abril, de la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

En aquellos casos en que no es posible indicar el beneficio o pérdida de la transacción, por corresponder a la entidad o persona prestadora, se ha indicado esta circunstancia con un asterisco (*).

Accionistas significativos

Se señalan, de forma individualizada, las transacciones que se han efectuado en el ejercicio 2007 con los accionistas significativos, con miembros del «grupo familiar de control» (excepto aquellas personas físicas integrantes del mismo que son al tiempo Consejeros de la Sociedad, respecto de los cuales la información figura en el epígrafe siguiente) o entidades que guardan vinculación accionarial con personas pertenecientes a dicho «grupo familiar de control» (1):

Nombre/ Denominación	Entidad del Grupo Ferrovial	Naturaleza de la operación	Tipo de la operación	2007		2006	
				Importe	Beneficio o pérdida	Importe	Beneficio o pérdida
				(Miles de €)		(Miles de €)	
Miembros del "grupo familiar de control"/ entidades vinculadas a ellos	Ferrovial Servicios S.A. /filiales	Comercial	Prestación de la gestión integral de servicios en edificio de Madrid y actividades de conservación, mantenimiento y reparación	183	23	480	67
	Ferrovial Servicios S.A. / filiales	Comercial	Prestación de la gestión integral de servicios en oficinas de Madrid	180	55	342	91
	Ferrovial Conservación S.A.	Comercial	Arrendamiento a Ferrovial de locales de oficinas en Madrid propiedad de accionistas	180	(*)	176	(*)
	Ferrovial Agromán S.A. / Filiales	Comercial	Ejecución de obras de construcción	3.138	157	2.699	145
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de la gestión integral de servicios en oficinas de Madrid	315	39	181	15
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Actividades de mantenimiento, conservación y reparación	135	6		

(1) Según comunicación remitida a la CNMV y a la sociedad el 8 de noviembre de 2007, el «Grupo Familiar concertado» formado por D. Rafael del Pino y Moreno y sus hijos D^a María, D. Rafael y D. Leopoldo controla indirectamente, a través de la sociedad Portman Baela, S.L. el 58,316% del capital social de Grupo Ferrovial S.A.

(*) No se indica beneficio o pérdida por corresponder a la entidad o persona prestadora.

Además de las operaciones individualizadas señaladas, han tenido lugar dos transacciones de escasa relevancia con los accionistas significativos, consistentes en ejecución de obras menores y actividades de mantenimiento en domicilios o sedes sociales de cuantía o duración poco significativa y en condiciones de mercado, cuyo importe total es de 15 miles de euros (43 miles € en 2006), y que han supuesto en conjunto un beneficio de 0,01 miles (1,3 miles €).

Operaciones con Consejeros y Alta Dirección

En 2007 se han registrado las operaciones con Consejeros y miembros de la Alta Dirección de la Sociedad que a continuación se indican. Adicionalmente, se señalan las transacciones concluidas con Banesto, NH Hoteles, Bankinter, Ericsson, Lafarge Asland, Asea Brown Boveri y Aviva en atención a lo dispuesto en el Apartado Segundo de la Orden EHA/3050/2004, dado que determinados consejeros de la Sociedad son o han sido en algún momento del año 2007 miembros del Consejo de Administración de las indicadas compañías:

Nombre/ denominación	Entidad del Grupo Ferrovial	Naturaleza de la operación	Tipo de la operación	2007		2006	
				Importe	Beneficio o pérdida	Importe	Beneficio o pérdida
				(Miles de €)		(Miles de €)	
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Ferrovial Agromán S.A. / Filiales	Comercial	Asesoramiento en Gestión de obras	80	4	17	0,9
Santiago Eguidazu Mayor	Grupo Ferrovial / Filiales	Comercial	Anticipos por compras de inmuebles	66	(#)	-	-
Banesto	Sociedades del Grupo Ferrovial	"	Cobro de comisiones por negocio y liquidaciones de operaciones de derivados cobradas	28.254	28.254(*)	25.315	25.315 (*)
		"	Pago de comisiones por operaciones de derivados	8.431	(*)	14.753	(*)
		"	Intereses abonados	4.261	4.261 (*)	4.398	4.398 (*)
		"	Pago de Intereses	22.934	(*)	10.380	(*)
		"	Saldo dispuesto de líneas de aval	288.100	(*)	323.900	(*)
		"	Saldo dispuesto de líneas de confirming y crédito documentario	27.500	(*)	47.800	(*)
		"	Saldo dispuesto de líneas de crédito	336.400	(*)	518.200	(*)
Ericsson	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	"	Prestación de gestión integral de servicios	6.421	1.755	6.611	1.438
Aviva	Sociedades del Grupo Ferrovial	"	Contratación de pólizas de seguros	2.266	(*)	1.729	(*)
Bankinter	Sociedades del Grupo Ferrovial	"	Pago de comisiones varias	9	(*)	173	(*)
		"	Intereses abonados	1.284	1.284 (*)	1.730	1.730(*)
		"	Intereses pagados	828	(*)	1.490	(*)
		"	Saldo dispuesto de líneas de crédito	18.700	(*)	38.600	(*)
		"	Confirming dispuesto	55.900	(*)	62.100	
		"	Líneas de avales dispuestas	1.600	(*)	40.200	(*)
NH Hoteles y sociedades de su grupo	Sociedades del Grupo Ferrovial	"	Servicios de Hostelería proporcionados por NH Hoteles y sociedades de su grupo	103	(*)	111	(*)
Almirall	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	"	Prestación de servicios de gestión integral	106	-0,1	8	1
Lafarge Asland	Sociedades del Grupo Ferrovial	"	Compras de bienes	128	(*)	5.186	(*)
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	"	Prestación de servicios de recogida de residuos	388	39	223	20
Asea Brown Boveri	Ferrovial Agromán S.A. / Filiales	"	Recepción de servicios de reparación y conservación de equipos	709	(*)	-	-

(#) Corresponde a anticipos que no generan resultado.

(*) No se indica beneficio o pérdida por corresponder a la entidad o persona prestadora.

(†) En este tipo de partidas (comisiones e intereses abonados) se considera que el importe íntegro de la operación es beneficio.

Además de las operaciones anteriores se registraron en 2007 nueve operaciones con Consejeros y Alta Dirección, directamente o a través de personas vinculadas, que de forma total y conjunta ascienden a la suma de 108 miles de euros (66 miles € en 2006) por el cobro y/o la ejecución de obras menores en domicilios o sedes; la prestación de servicios de montaje, reparación, mantenimiento de instalaciones y la prestación de servicios de recogida de residuos, de duración y cuantía poco significativas y en condiciones de mercado. El beneficio total obtenido en dichas operaciones fue de 21 miles de euros (2 miles € en 2006).

La información sobre remuneraciones y operaciones de préstamos con Consejeros y Alta Dirección puede consultarse en el epígrafe sobre "Retribución del Consejo de Administración y de la Alta Dirección".

Operaciones entre compañías del grupo

Se mencionan a continuación operaciones efectuadas entre sociedades del Grupo Ferrovial que, pertenecientes en todo caso al tráfico habitual en cuanto a su objeto y condiciones, no han sido eliminadas en el proceso de elaboración de los estados financieros consolidados de la Sociedad por la razón siguiente.

Como se explica detalladamente en la Nota 2.2.d), los saldos y transacciones relativos a obras de construcción realizadas por el área de construcción a favor de sociedades concesionarias de infraestructuras no son eliminadas en dicho proceso de elaboración de los estados financieros.

ros consolidados puesto que, a nivel consolidado, este tipo de contratos se califican como contratos de construcción en los que las obras se entienden realizadas, a medida que estas obras están siendo ejecutadas, frente a terceros, ya que se considera que el titular final de la obra tanto desde un punto de vista económico como jurídico es la administración concedente.

En el ejercicio 2007, el área de construcción de Grupo Ferrovial ha facturado a dichas sociedades, por las obras realizadas y por anticipos relacionados con las mismas, la suma de 451.595 miles de euros (383.911 miles de euros en 2006), reconociendo como ventas por dichas obras un importe de 229.206 miles de euros (en 2006, 490.036 miles de euros).

El beneficio no eliminado en el proceso de consolidación derivado de estas operaciones asignables al porcentaje que el Grupo Ferrovial ostenta en las sociedades concesionarias receptoras de las obras y neto de impuestos y de intereses de minoritarios ha sido, en 2007 de 8.476 miles de euros. En 2006 supuso 32.568 miles de euros.

36. Participaciones de los miembros del consejo de administración en sociedades con el mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituye el objeto social de grupo ferroviario, cargos o funciones

El artículo 127 ter, párrafo 4 de la Ley de Sociedades Anónimas, redactado por la Ley 26/2003, de 18 de julio, de modificación de la Ley del Mercado de Valores y de la Ley de Sociedades Anónimas para reforzar la transparencia de las sociedades cotizadas, impone a los Consejeros el deber de comunicar a la Sociedad la participación que puedan tener en el capital de una sociedad con el mismo, análogo o complementario género de actividad al que constituya el objeto social, así como los cargos o funciones que en ella ejerzan y la realización por cuenta propia o ajena del mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituya el objeto social.

A este respecto, procede señalar la siguiente información facilitada a la Sociedad por los Consejeros que a 31 de diciembre de 2007 ocupaban cargos en el Consejo de Administración de Grupo Ferrovial S.A.:

Participaciones en el capital

- En la filial, Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A., las siguientes participaciones (participación conjunta directa e indirecta):

• D. Joaquín Ayuso García:	0,002%
• D. Santiago Eguidazu Mayor:	0,002%
• D. José María Pérez Tremps:	0,001%
- Los miembros del "grupo familiar de control" y/o entidades vinculadas a ellos (ver información al respecto en el apartado "ESTRUCTURA DE PROPIEDAD DE LA SOCIEDAD" del Informe Anual de Gobierno Corporativo) participan en la entidad POLÁN S.A. (actividad inmobiliaria).

Cargos o funciones

- D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo: Presidente de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A. y de Ferrovial Infraestructuras. Asimismo, D. Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo, Persona Vinculada conforme a lo dispuesto en el artículo 127 ter.5 LSA, ocupa los siguientes cargos o funciones: Director para España de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A., Consejero de Sociedad Municipal de Aparcamientos y Servicios S.A., Aparcament Escaldes Centre S.A., Autopistas Tarrasa Manresa S.A., Autopista Madrid Sur S.A., y de Inversora de Autopistas del Sur S.L., Presidente de Autopista del Sol S.A.; Autopista Madrid Levante S.A.; de Inversora de autopistas de Levante S.L., y Autopista Alcalá O'Donell; Administrador Mancomunado de Cintra Aparcamientos S.A., Dornier S.A.; Vicepresidente de Estacionamientos Urbanos de León S.A. y Autopista Trados M-45.

- D. Joaquín Ayuso García: Presidente de Ferrovial Agromán, S.A., Ferrovial Aeropuertos S.A., Ferrovial Servicios S.A., Ferrovial FISA S.L., Presidente y Consejero Delegado de Ferrovial Telecomunicaciones S.A.; Vicepresidente de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A.; Consejero Delegado de Ferrovial Infraestructuras.
- D. José María Pérez Tremps: Consejero de BAA Plc., Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. , Ferrovial AGromán S.A.; Ferrovial Infraestructuras S.A., Ferrovial Aeropuertos S.A., Ferrovial FISA S.L., Ferrovial Servicios S.A., Ferrovial Telecomunicaciones S.A., Swissport International AG; Administrador Mancomunado de Ferrovial Inversiones S.A.
- D^a. María del Pino y Calvo-Sotelo es Presidenta de Polán S.A.

Ejercicio por cuenta propia o ajena

No se ha recibido información al respecto.

37. Honorarios auditores

En cumplimiento de lo establecido en la Disposición adicional decimocuarta de la Ley 44/2002 de 22 de noviembre, de Medidas de Reforma del Sistema financiero, se informa del total de honorarios relativos a la auditoría de los estados financieros de los ejercicios 2006 y 2005 por los auditores correspondientes a Grupo Ferrovial S.A. y todas sus sociedades participadas integradas por global y proporcional, tanto en España como en Exterior. Adicionalmente, se proporciona un detalle de los honorarios facturados en dichos ejercicios a todas las sociedades dependientes y asociadas del Grupo Ferrovial por otros servicios distintos al de auditoría:

(Millones de euros)	Año 2007	Año 2006
Honorarios por servicio de Auditoria	6,3	5,9
Auditor Principal	4,1	3,7
Otros auditores	2,2	2,2
Honorarios por otros servicios	9,7	1,9
Auditor Principal	8,9	1,3
Otros auditores	0,8	0,6

Los honorarios del auditor principal representan aproximadamente un 0,03% del total de su facturación global (0,03% para 2006).

38. Acontecimientos posteriores al cierre

No existen acontecimientos posteriores a la fecha de cierre dignos de mención.

39. Comentarios a los anexos

Anexo I

En el Anexo I se presenta una relación de las sociedades del grupo distinguiendo aquellas consolidadas por integración global, proporcional y las empresas asociadas integradas por el método de puesta en equivalencia. Dicha relación se presenta por segmento también se indica por quien son auditadas y aquellas sociedades incluidas en el consolidado fiscal.

Grupo Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Anexo I

Empresas Dependientes (sociedades consolidadas por integración global y proporcional)

Información Individual

Millones de euros

CORPORACIÓN					
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Domicilio
ESPAÑA					
Grupo Ferrovial, S.A.(a)	Price Waterhouse Coopers				Madrid
Can-Am, S.A, Sociedad Unipersonal (a)	Price Waterhouse Coopers	Grupo Ferrovial, S.A.	100%	0	Madrid
Ferrovial Inversiones, S.A. (a)	Price Waterhouse Coopers	Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99,98%	1	Madrid
Baroslia, S.A. (a)		Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99%	0	Madrid
Betonial, S.A.(a)	Price Waterhouse Coopers	Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99%	36	Madrid
Burety, S.L. (a)	Price Waterhouse Coopers	Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99%	0	Madrid
Frin Gold, S.A.(a)	Price Waterhouse Coopers	Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99%	0	Madrid
Inversiones Trenza, S.A. (a)	Price Waterhouse Coopers	Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99%	0	Madrid
Lernamara, S.L. (a)	Price Waterhouse Coopers	Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99%	0	Madrid
Promotora Ibérica de Negocios, S.A.(a)	Price Waterhouse Coopers	Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99%	0	Madrid
Remtecolex, S.A.(a)		Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99%	0	Madrid
Sotaverd, S.A.(L)		Grupo Ferrovial, S.A. (ii)	49%	0	Barcelona
Triconitex, S.L. (a)		Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99%	0	Madrid
<i>(L) en proceso de liquidación</i>		<i>(i) Resto participación a través de Can-am, S.A. S.U.</i>			
		<i>(ii) Ferrovial Inversiones, S.A. 28,47%</i>			
CONSTRUCCIÓN					
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Domicilio
ESPAÑA					
Ferrovial Agromán, S.A. (a)		Grupo Ferrovial, S.A.	99,9%	317	Madrid
Aplicación Recursos Naturales, S.A. (a)	N/A	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	99,97%	0	Barcelona
Cadagua, S.A. (a)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	99,95%	79	Bilbao
Boremer, S.A.	Price Waterhouse Coopers	Cadagua, S.A. (a)	50%	2	Madrid
Compañía de Obras Castillejos (a)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	99,95%	5	Madrid
Encofrados Deslizantes y Técnicas Especiales, S.A. (a)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	99%	2	Madrid
Ditepresa, S.A.(a)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	99,95%	1	Madrid
Ferrovial Conservación, S.A.(a)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	99%	3	Madrid
Urbaoeste, S.A. (a)	N/A	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	99%	0	Cartagena
Ferrovial Medio Ambiente y Energía, S.A (a)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	99%	1	Madrid
Discota XXI, S.L., S.Unipersonal (a)	N/A	Ferrovial Agromán, S.A.	100%	83	Madrid
Norvarem, S.A.U. (a)	N/A	Ferrovial Agromán, S.A.	100%	0	Madrid
Ferrovial Financiera A.I.E.		Ferrovial Agromán, S.A.(ii)	88,33%	265	Madrid
Tecnológica Lena, S.L.	Attest Consulting	Ferrovial Agromán, S.A.	50%	0	Asturias
Técnicas del Pretensado y Servicios Auxiliares, S.L (a)	Price Waterhouse Coopers	Edytesa, S.A.(i) (a)	99,99%	3	Madrid
Sociedad Concesionaria de Prisiones Lledoners, S.A.(a)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.	100%	16	Cataluña
POLONIA					
Budimex, S.A.	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Valivala Holdings B.V.	59,06%	79	Varsovia
Budimex Dromex, S.A.	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Budimex, S.A.	100%	131	Varsovia
Budimex Inwestycje Sp. z o.o.	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Budimex, S.A.	100%	27	Varsovia
Budimex Dromex ComputerLand s.j.	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Budimex Dromex, S.A.	67%	0	Varsovia
Unibud Sp z o.o.	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Budimex Dromex, S.A.	100%	6	Bielsk Podlaski
Mostostal Kraków S.A.	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Budimex Dromex, S.A.	100%	3	Cracovia
Sprzet Transport Sp. z o.o.	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Budimex Dromex, S.A.	100%	7	Cracovia
Budchem Sp. z o.o.	Bur Sp. z o.o.	Budimex Dromex, S.A.	51,04%	0	Police
Centrum Konferencyjne Budimex Sp. z o.o.	not audited	Budimex Inwestycje Sp. z o.o.	100%	0	Licheń
Autopark Bydgoszcz Sp. z o.o.	not yet selected	Budimex Inwestycje Sp. z o.o.	100%	2	Bydgoszcz
Budimex Nieruchomości Sp. z o.o. (IP)	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Budimex Inwestycje Sp. z o.o. (i)	50%	44	Varsovia
Zarat S.A.	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Budimex Inwestycje Sp. z o.o.	100%	1	Varsovia
<i>(i) El 50% restante a través de Grimaldi Investment BV</i>					
CHILE					
Ferrovial Agromán Chile, S.A.	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.	13,38%	4	Chile
Ferrovial Agromán Empresa Constructora Ltda.	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.(iii)	99%	0	Chile

Constructora Agromán Ferrovial Limitada	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.(v)	56,57%	0	Chile
Ferrovial Agromán Compañía Constructora Ltda.	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A. (vii)	99,95%	0	Chile
Ferrovial Agromán Chile, S.A.	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán Empresa Constructora Ltda.	86,62%	10	Chile
Ferrovial Agromán Latinoamérica, Ltda.	Price Waterhouse Coopers	Constructora Agromán Ferrovial Limitada (vi)	50,00%	0	Chile

CANADA					
Ferrovial Agromán Canadá, Inc		Ferrovial Agromán, S.A.	100%	0	Canada

HOLANDA					
Valivala Holdings B.V.	Price Waterhouse Coopers	Discota XXI, S.L., S.Unipersonal (a)	100%	75	Holanda

RUSIA					
ZAO Budimex	not audited	Budimex, S.A.	100%	0	Kaliningrad

BIELORRUSIA					
Ost Wood	not audited	Unibud Sp. Z.o.o.	51%	0	Grodno

ESTADOS UNIDOS					
Ferrovial Agromán US Corp.		Ferrovial Agromán, S.A.	100%	0	EEUU
Ferrovial Agromán Indiana, LLC		Ferrovial Agromán US Corp.	100%	0	EEUU
Indiana Toll-Roads Contractors, LLC		Ferrovial Agromán Indiana, LLC	75,00%	0	EEUU
Ferrovial Agromán Texas, LLC		Ferrovial Agromán US Corp.	100%	0	EEUU
Ferrovial Agromán 56, LLC		Ferrovial Agromán Texas, LLC	100%	0	EEUU
Ferrovial Zachry Contractors, LLC		Ferrovial Agromán 56, LLC	50,00%	0	EEUU
W.W.Webber, LLC	BDO	Norvarem	100%	49	EEUU
Webber Management Group, INC	BDO	Norvarem	100%	41	EEUU
Southern Crushed Concrete, INC	BDO	Norvarem	100%	87	EEUU

IRLANDA					
Ferrovial Agromán Ireland Ltda.	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.	100%	0	Irlanda

REINO UNIDO					
Ferrovial Agromán UK, Ltda		Ferrovial Agromán, S.A.	100%	4	Reino Unido
Ferrovial Agromán Airports UK, Ltda		Ferrovial Agromán, S.A.	100%		Reino Unido

ALEMANIA					
PKZ Budimex	not audited	Budimex, S.A.	50%	0	Colonia
Budimex Bau	not audited	Budimex, S.A.	100%	0	Walluf
		(i) Resto a través de Can-Am, S.A.			
		(ii) 5% Ferrovial Servicios, 6,67% Grupo Ferrovial, S.A.			
		(iii) Resto de Ferrovial Agromán Chile			
		(iv) 41,1% a través de Budimex Dromex, S.A.			
		(v) 2,75% Ferrovial Agromán Chile, 40,37% Ferrovial Agromán Empresa Constructora Limitada			
		(vi) 50% restante Ferrovial Agromán Empresa Constructora Limitada			
		(vii) 1% a través de Ferrovial Agromán Chile			

AEROPUERTOS

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Domicilio
REINO UNIDO					
FGP Topco Limited	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Infraestructuras, S.A. (xix)	56,01%	4.551	Reino Unido
ADI Finance 1 Ltd	Price Waterhouse Coopers	FGP Topco Limited	100%	6	Reino Unido
ADI Finance 2 Ltd	Price Waterhouse Coopers	ADI Finance 1 Ltd	100%	6	Reino Unido
Airport Development and Investment Limited	Price Waterhouse Coopers	ADI Finance 2 Ltd	100%	6	Reino Unido
BAA PLC Ltd.	Price Waterhouse Coopers	Airport Development and Investment Limited	100%	16.054	Reino Unido
Grupo BAA (*)	Price Waterhouse Coopers	BAA Ltd.			

ESPAÑA					
Ferrovial Infraestructuras, S.A. (a)	Price Waterhouse Coopers	Grupo Ferrovial, S.A.	100%	970	Madrid
Ferrovial Aeropuertos, S.A. (a)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Infraestructuras, S.A. (xvii)	100%	166	Madrid
Aeropuerto de Belfast, S.A.(a)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Aeropuertos, S.A. (a)	100%	0	Madrid

CHILE					
Aeropuerto Cerro Moreno Sociedad Concesionaria, S.A	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Aeropuertos, S.A. (xiv) (a)	99,00%	2	Chile

AUSTRALIA					
Ferrovial Sidney, Airport Investment Trust	Deloitte	Ferrovial Aeropuertos, S.A. (a)	100%	129	Sidney
Ferrovial Aeropuertos Australia Manag Ltd		Ferrovial Aeropuertos, S.A. (a)	100%	0	Sidney

(*) Al final del Anexo se incluye una relación de las sociedades de BAA

AUTOPISTAS Y APARCAMIENTOS

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Domicilio
ESPAÑA					
Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A (b)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Infraestructuras, S.A (i)	62,03%	1.364	Madrid
Autopista del Sol, C.E.S.A (b)	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	80,00%	187	Madrid
Autopista Terrasa Manresa, S.A (b)	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	76,28%	33	Barcelona
Autopista Trados M-45, S.A (IP)	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	50,00%	13	Madrid
Autopista de Toronto S.L (b)	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	100%	9	Madrid
Inversora de Autopistas del Sur, S.L (c)	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	55,00%	160	Madrid
Autopista Madrid Sur C.E.S.A (c)	Price Waterhouse Coopers	Inversora de Autopistas del Sur, S.L	55,00%	644	Madrid
Inversora de Autopistas del Levante, S.L (d)	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	51,84%	48	Madrid
Autopista Madrid Levante, C.E.S.A.(d)	Price Waterhouse Coopers	Inversora de Autopistas del Levante, S.L	100%	510	Madrid
Laertida, S.L.Sociedad Unipersonal (b)	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	100%	7	Madrid

Cintra Autopistas Integradas, S.A. Sociedad Unipersonal (b)	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A (i)	100%	3	Madrid
Autopista M-203 Alcalá-O'Donnell, S.A. (b)	Price Waterhouse Coopers	Cintra Autopistas Integradas, S.A.	100%	65	Madrid
Cintra Aparcamientos, S.A (b)	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	99,92%	63	Madrid
Dornier, S.A Sociedad Unipersonal (b)	Price Waterhouse Coopers	Cintra Aparcamientos, S.A	100%	21	Madrid
Femet, S.A (b)	Price Waterhouse Coopers	Dornier, S.A (ii)	99,50%	1	Madrid
Guadianapark, S.A.		Cintra Aparcamientos, S.A	75,00%	1	Madrid
Balsol 2001, S.A. (b)		Cintra Aparcamientos, S.A (iii)	50,00%	3	Gerona
Estacionamientos Alhóndiga, S.A (IP)	Deloitte	Cintra Aparcamientos, S.A	50,00%	1	Bilbao
Aparcamientos de Bilbao		Cintra Aparcamientos, S.A	75,00%	1	Bilbao
Aparcamientos Guipuzcoanos, S.L.		Estacionamientos Guipuzcoanos S.A	100%	0	San Sebastián
Estacionamientos Guipuzcoanos S.A	Price Waterhouse Coopers	Cintra Aparcamientos, S.A	100%	40	San Sebastián
Estacionamiento y Galería Comercial Indaustu, S.A.		Cintra Aparcamientos, S.A	100%	0	Bilbao
Guipuzcoa Parking Siglo XXI		Estacionamientos Guipuzcoanos S.A	60,00%	1	San Sebastián

PORTUGAL

Euroscut Norte Litoral, S.A	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A (viii)	75,54%	76	Portugal
Euroscut - Sociedade Concessionaria da Scut do Algarve, S.A	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A (ix)	77,00%	35	Portugal
Cintra sucursal Portugal	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	100%	0	Portugal
Eurosut Açores	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Infraestructuras, S.A. (xviii)	89,02%	15	Portugal

HOLANDA

Algarve International B.V.	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A (ix)	77,00%	0	Holanda
407 Toronto Highway B.V.		Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	100%	369	Holanda

CHILE

Cintra Chile Limitada	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	100%	305	Chile
Ruta de la Araucanía S.C, S.A. (Collipulli Temuco, S.A.)	Price Waterhouse Coopers	Cintra Chile Limitada	100%	80	Chile
Ruta de los Ríos S.C, S.A. (Temuco Rio Bueno, S.A)	Price Waterhouse Coopers	Cintra Chile Limitada	75,00%	13	Chile
Talca-Chillán, sociedad concesionaria S.A	Price Waterhouse Coopers	Cintra Chile Limitada (xv)	67,61%	15	Chile
Autopista del Bosque, S.A.	Price Waterhouse Coopers	Cintra Chile Limitada (xiii)	99,90%	8	Chile
Autopista del Maipo, S.A	Price Waterhouse Coopers	Cintra Chile Limitada	99,90%	124	Chile
Cintra Inversiones Asesoría Chile Limitada	Price Waterhouse Coopers	Cintra Chile Limitada (xx)	99,90%	0	Chile

POLONIA

Autostrada Poludnie, S.A		Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A (xi)	50,00%	1	Polonia
--------------------------	--	---	--------	---	---------

CANADÁ

407 International Inc.	Price Waterhouse Coopers/ Deloitte	Cintra Canada Inc.	53,23%	286	Canadá
Cintra Canada Inc.	Price Waterhouse Coopers/ Deloitte	407 Toronto Highway B.V.	100%	0	Canadá

IRLANDA

Eurolink Motorway Operation, Ltd.	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	66,00%	3	Reino Unido
Financinfraestructuras	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	100%	59	Reino Unido
Eurolink Motorway Operations (M3) Ltd	Price Waterhouse Coopers	Financinfraestructuras	95,00%	0	Reino Unido

ITALIA

Autostrade Lombardia SPA	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	68,00%	0	Italia
--------------------------	--------------------------	--	--------	---	--------

ESTADOS UNIDOS

Cintra Zachry, LP		Cintra Texas Corp	85,00%	2	Estados Unidos
Cintra Zachry, GP		Cintra Texas Corp	85,00%	0	Estados Unidos
Cintra Texas Corp		Cintra US Corp	100%	2	Estados Unidos
Cintra Developments, LLC		Cintra Texas Corp	100%	0	Estados Unidos
Cintra Skyway LLC	Price Waterhouse Coopers	Cintra US Corp	100%	183	Estados Unidos
Cintra US Corp		Laertida	100%	553	Estados Unidos
SCC Holding LLC	Price Waterhouse Coopers	Cintra Skyway LLC	55,00%	183	Estados Unidos
Skyway Concession Co.LLC	Price Waterhouse Coopers	SCC Holding LLC	55,00%	419	Estados Unidos
Cintra ITR LLC	Price Waterhouse Coopers	Cintra US Corp	100%	251	Estados Unidos
Statewide Mbility Partners LLC (IP)	Price Waterhouse Coopers	Cintra ITR LLC	50,00%	251	Estados Unidos
ITR Concession Company Holdings	Price Waterhouse Coopers	Statewide Mbility Partners LLC	50,00%	502	Estados Unidos
ITR Concession Company	Price Waterhouse Coopers	ITR Concession Company Holdings	50,00%	502	Estados Unidos
Cintra Texas 56, LLC	Price Waterhouse Coopers	Cintra US Corp	100%	50	Estados Unidos
SH-130 Concession Company, LLC		Cintra Texas 56, LLC	65,00%	50	Estados Unidos

ANDORRA

Aparcamientos Escaldes Centre, S.A.(c)		Cintra Aparcamientos, S.A	100%	11	Andorra
--	--	---------------------------	------	----	---------

GRECIA

Nea Odos Sociedad Anónima Concesionaria (IP)		Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transportes, S.A	33,34%	19	Grecia
Central Greece Motorway (E65)		Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transportes, S.A	33,34%	2	Grecia

PUERTO RICO

Estacionamientos Río Piedras Inc.	Deloitte	Cintra Aparcamientos, S.A	75,00%	0	Puerto Rico
-----------------------------------	----------	---------------------------	--------	---	-------------

(i) El resto del capital está en Bolsa
(ii) El resto del capital pertenece a Cintra Aparcamientos (0,5%)
(iii) El resto del capital pertenece en 50% a Dornier, S.A.
(iv) El resto del capital pertenece en 10% a Dornier, S.A.
(v) El resto del capital pertenece en 24% a Dornier, S.A.
(viii) 8,51% de Ferrovial Agromán, S.A.
(ix) 8% de Ferrovial Agromán, S.A.
(x) 8% de Ferrovial Agromán, S.A.
(xi) Ferrovial Agromán 12,5%, Budimex 37,5%

(xiii) Cintra Inversiones y Asesoría Chile Limitada 0,1%
(xiv) Ferrovial Agromán Chile 0,1%
(xv) Ferrodell 0,53%, 0,29% Ferrovial Agromán Empresa Constructora
(xvii) Resto a través de Can-am, S.A. 1%
(xviii) Ferrovial Agromán, S.A. 0,2%
(xix) Lermamara, S.L., 5%
(XX) Cintra 0,1%

SERVICIOS					
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Domicilio
ESPAÑA					
Ferrovial Servicios, S.A (a)	BDO	Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99,88%	572	Madrid
Euroлимп, S.A (a)	BDO	Ferrovial Servicios S.A (i)	99%	8	Madrid
Grupisa Infraestructuras, S.A (a)	BDO	Ferrovial Servicios S.A (i)	99,97%	18	Madrid
Viales de Castilla y León, S.A S.U.(a)	BDO	Grupisa Infraestructuras, S.A.	100%	0	Ávila
Andaluz de Señalizaciones, S.A Soc. Unipersonal (a)	BDO	Grupisa Infraestructuras, S.A.	100%	0	Málaga
Empresa Mantenimiento y Explotación M-30 S.A (IP)	Deloitte	Ferrovial Servicios S.A	50%	0	Madrid
Oñeder S.A	Deloitte	Cespa Conten S.A	51,61%	1	Guipúzcoa
Contenedores Reus S.A (a)	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	75,5%	1	Reus
Cespa Gestión Tratamientos de Residuos, S.A.(a)	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	100%	21	Madrid
Econenergia Can Mata AIE	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	70%	0	Barcelona
Tratamiento de Residuos y Energías Valencianas S.A	No tiene obligación de auditarse	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	55,00%	3	Valencia
Cespa Inversiones Ambientales S.A	No tiene obligación de auditarse	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A (ii)	60,00%	6	Bilbao
Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A (a)	Deloitte	Ferrovial Servicios S.A (i)	99,99%	1	Barcelona
Servicios Generales del Medio Ambiente S.A	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	100%	8	Bilbao
Cespa Gestion Residuos S.A (a)	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	100%	86	Barcelona
Cespa Conten S.A	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	100%	13	Bilbao
Ecocat S.L (IP)	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	50%	31	Barcelona
Sitkol, S.A.(a)	No tiene obligación de auditarse	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A (i)	99%	5	Madrid
Emp.Mixta Almodralejo, S.A.	No tiene obligación de auditarse	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	51%	0	Badajoz
Sogarisa S.A (IP)	Deloitte	Ecocat S.L	50%	2	La Coruña
Ecocem S.A (IP)	No tiene obligación de auditarse	Ecocat S.L	51%	0	Barcelona
Gestó de Residuos Especiales de Catalunya S.A (IP)	Deloitte	Ecocat S.L	33,33%	1	Barcelona
Ingeniería Ambiental Granadina S.A (a)	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	80%	3	Granada
Gestión Medioambiental de Toledo, S.A.	Almagro Auditores, S.L	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	55%	6	Toledo
CTR Fogars		Cespa Gestion Residuos S.A (a)	55%	0	
Autovía de Aragón, Sociedad Concesionaria, S.A.(a)		Grupisa Infraestructuras, S.A.	60%	8	
Swissport Handling S.A.		Swissport International AG	100%	5	
SUIZA					
Swissport International AG	PWC	Ferrovial Servicios, S.A.	100%	0	Suiza
Swissport Baggage Sorting AG	PWC	Swissport International AG	100%	1	Suiza
Checkpoint Schweiz AG	PWC	Swissport International AG	85%	2	Suiza
PrivatPort SA	PWC	Swissport International AG	51%	0	Suiza
SP Investements AG (Holding)	PWC	Swissport Lux, S.A.	100%		Suiza
ESTADOS UNIDOS					
Swissport North America Inc.	PWC	Swissport International AG	100%	64	EEUU
Swissport Cargo Holdings Inc.		Swissport International AG	100%	incl. In SP North America Inc.	EEUU
Swissport Cargo Services LP Inc.		Swissport International AG	100%	incl. In SP North America Inc.	EEUU
Swissport Corporation (USA) Inc.		Swissport International AG	100%	incl. In SP North America Inc.	EEUU
Swissport Fueling of Nevada Inc.		Swissport International AG	100%	incl. In SP North America Inc.	EEUU
Swissport Holdings Inc.		Swissport International AG	100%	incl. In SP North America Inc.	EEUU
Dapso Inc.		Swissport International AG	100%	incl. In SP North America Inc.	EEUU
Swissport USA Inc.		Swissport International AG	100%	incl. In SP North America Inc.	EEUU
Swissport CFE Inc.		Swissport International AG	100%	incl. In SP North America Inc.	EEUU
Swissport Cargo Services Inc.		Swissport International AG	100%	incl. In SP North America Inc.	EEUU
Swissport Fueling Inc.		Swissport International AG	100%	incl. In SP North America Inc.	EEUU
Hallmark Aviation Services Inc.		Swissport International AG	51%	incl. In SP North America Inc.	EEUU
ALEMANIA					
Swissport Cargo Services Deutschland GmbH	PWC	Swissport International AG	100%	1	Alemania
Swissport Deutschland GmbH		Swissport International AG	100%	4	Alemania
Swissport Ground Handling GmbH	PWC	Swissport International AG	100%	0	Alemania
Swissport Services GmbH		Swissport International AG	100%	0	Alemania
Swissport Travel Center GmbH		Swissport International AG	100%	0	Alemania
PORTUGAL					
Cespa Portugal S.A	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	100%	12	Oporto
Citrup Lda	Deloitte	Cespa Portugal S.A	70%	0	Oporto
Novipav Investimentos SGES S.A	Navalho, Martins & Asociados	Grupisa Infraestructuras, S.A	100%	0	Portugal
Sopovico Soc. Port. Vías de com S.A	Navalho, Martins & Asociados	Novipav Investimentos SGES, S.A	100%	0	Portugal
Ferrovial Construccoes Gestao e Manutencao, S.A	BDO	Ferrovial Servicios S.A (iv)	97,5%	0	Portugal
Valor-Rib Industrial Residuos		Cespa Portugal S.A	45,0%	0	

ANTILLAS HOLANDEASAS					
Aerocargo N.V.		Swissport International AG	100%	0	Antillas Holandesas
Cargo Services Center International N.V.	PWC	Swissport International AG	100%	0	Antillas Holandesas
Swissport Curacao		Swissport International AG	100%	0	Antillas Holandesas
FRANCIA					
Swissport France	PWC	Swissport International AG	100%	0	Francia
Airport Services France	PWC	Swissport International AG	100%	0	Francia
Swissport Cargo Services France	PWC	Swissport International AG	100%	3	Francia
Swissport Nice SAS		Swissport International AG	100%	0	Francia
KENIA					
Airside Ltd. (Swissport Kenya)	PWC	Swissport International AG	85%	0	Kenia
Swissport Cargo Services Center East Africa B.V.	PWC	Swissport International AG	100%	0	Kenia
TANZANIA					
Swissport Tanzania Ltd.	PWC	Swissport International AG	51%	2	Tanzania
IRLANDA					
Amey Business Services (Ireland) Ltd	BDO Ireland	Amey Business Services Ltd	100%		Limerick
Landmille Ltd		Ferrovial Servicios, S.A.	100%	0	Reino Unido
CAMERUN					
Campport S.A.		Swissport International AG	47%	0	Camerun
REPUBLICA DOMINICANA					
Carribbean Jets		Swissport International AG	34%	incl. In SP Dominicana	República Dominicana
Swissport Dominicana		Swissport International AG	34%	0	República Dominicana
MARRUECOS					
Cespa Nadafa	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A (iii)	98,76%	0	Tanger
NIGERIA					
Checkpoint Nigeria Ltd		Swissport International AG	43%	0	Nigeria
SUDAFRICA					
Checkpoint South Africa Ltd.		Swissport International AG	43%	0	Sudafrica
Swissport South Africa (PTY) Ltd.	PWC	Swissport International AG	51%	0	Sudafrica
CHILE					
Grupisa Chile, S.A		Inversiones Grupisa Chile, S.A (v)	60%		Chile
Inversiones Grupisa Chile, S.A		Grupisa Infraestructuras, S.A	100%		Chile
LUXEMBURGO					
Swissport Lux S.A	PWC	Ferrovial Servicios, S.A.	100%		Luxemburgo
Swissport Cargo Services Lux Sarl	PWC	Swissport International AG	75%	0	Luxemburgo
ARGENTINA					
Swissport Argentina S.A.	PWC	Swissport International AG	100%	0	Argentina
AUSTRIA					
Swissport Austria GmbH		Swissport International AG	100%	0	Austria
Swissport Cargo Services GmbH		Swissport International AG	100%		
MEJICO					
Swissport Aviation Services de Mexico S.A. de C.V.	PWC	Swissport International AG	70%	7	Mejico
Swissport Cargo Services de Mexico S.A. de C.V.		Swissport International AG	100%	3	Mejico
BRASIL					
Swissport Brasil Ltda.	PWC	Swissport International AG	99%	23	Brasil
Swissport Cargo Services Brazil Logistica Ltda.	PWC	Swissport International AG	51%	0	Brasil
CANADA					
Swissport Canada Handling Inc.		Swissport International AG	100%	0	Canada
NORUEGA					
Swissport Cargo Service Holding B.V.		Swissport International AG	100%	21	Noruega
Swissport Nederland B.V.		Swissport International AG	100%	3	Noruega
Swissport Cargo Services The Netherlands B.V.		Swissport International AG	100%	1	Noruega
Swissport Greek Participation B.V.		Swissport International AG	0%	0	Noruega
BELGICA					
Swissport Cargo Services Belgium N.V.		Swissport International AG	100%	0	Belgica
ISRAEL					
Swissport Cargo Services Israel Ltd.		Swissport International AG	51%	0	Israel
ITALIA					
Swissport Cargo Services Italy S.R.L.		Swissport International AG	100%	1	Italia
Swissport Italy S.R.L.		Swissport International AG	100%	0	Italia

HUNGRIA					
Swissport Cargo Services Magyarorszag Kft.		Swissport International AG	100%	0	Hungria
RUSIA					
Swissport Cargo Services St. Petersburg		Swissport International AG	51%	0	Rusia
VENEZUELA					
Swissport Cargo Services Venezuela S.A.		Swissport International AG	88%	0	Venezuela
Tramitaven C.A.		Swissport International AG	60%	0	Venezuela
CHIPRE					
Swissport G.A.P. Vassilopoulos		Swissport International AG	51%	0	Chipre
GRECIA					
Swissport Hellas Cargo S.A.		Swissport International AG	41%	0	Grecia
Swissport Hellas S.A.		Swissport International AG	51%	2	Grecia
JAPON					
Swissport Japan Ltd.		Swissport International AG	51%	0	Japón
COREA					
Swissport Korea Ltd.		Swissport International AG	51%	3	Korea
POLONIA					
Swissport Poland Ltd.		Swissport International AG	100%	0	Polonia
SINGAPUR					
Swissport Singapore Pte Ltd.	PWC	Swissport International AG	100%	5	Singapur
UCRANIA					
Swissport Ukraine		Swissport International AG	51%	0	Ucrania
BULGARIA					
Swissport Bulgaria		Swissport International AG	100%	0	Bulgaria
ARGELIA					
Swissport Argerie Ltd.		Swissport International AG	51%	0	Argelia
REINO UNIDO					
Amey UK Plc (a)	BDO	Ferrovial Servicios (iv)	99,9%	0	Oxford
AHL Holdings (Manchester) Limited	Grant Thornton	Amey Ventures Investments Limited	50%	0	London
AHL Holdings (Wakefield) Limited	Grant Thornton	Amey Ventures Investments Limited	50%	0	London
ALC (FMC) Limited	KPMG	ALC (Holdco) Limited	100%	0	Oxford
ALC (Holdco) Limited	KPMG	ALC (Superholdco) Limited	100%	0	Oxford
ALC (SPC) Limited	KPMG	ALC (Holdco) Limited	100%	0	Oxford
ALC (Superholdco) Limited	KPMG	Amey Ventures Investments Limited	50%	0	Oxford
Amcroft Limited	BDO	Amey plc	33%	0	Oxford
Amey 1321 Ltd	BDO	Amey plc	100%	3	Oxford
Amey Building Ltd	BDO	Amey plc	100%	31	Oxford
Amey Business Services (Ireland) Ltd	BDO Ireland	Amey Business Services Ltd	100%	0	Limerick
Amey Business Services Ltd	BDO	Amey plc	100%	74	Oxford
Amey Construction Ltd	BDO	Amey plc	100%	82	Oxford
Amey Datel Group Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Datel Ltd	BDO	Amey Infra Structure Services Ltd	100%	0	Oxford
Amey Datel Security And Communications Ltd	BDO	Amey Datel Group Ltd	100%	0	Oxford
Amey Datel Technology Ltd	BDO	Amey Datel Group Ltd	100%	0	Oxford
Amey Fleet Services Ltd	BDO	Amey Infra Structure Services Ltd	100%	0	Oxford
Amey Group Information Services Ltd	BDO	Amey plc	100%	18	Oxford
Amey Group Services Ltd	BDO	Amey plc	100%	44	Oxford
Amey Highways Lighting (Manchester) Limited	Grant Thornton	AHL Holdings (Manchester) Ltd	100%	0	London
Amey Highways Lighting (Wakefield) Limited	Grant Thornton	AHL Holdings (Wakefield) Ltd	100%	0	London
Amey Information Services Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Infrastructure Services Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Insurance Company PCC Limited	BDO Guernsey	Amey plc	100%	0	Guernsey
Amey IT Services Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey LUL 2 Limited	BDO	Amey Tube Limited	100%	0	Oxford
Amey LUL Limited	N/A Dormant	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey plc (c.3)	BDO	Amey UK plc	100%	0	Oxford
Amey Procurement Solutions Ltd	BDO	Amey plc	100%	5	Oxford
Amey Programme Management Limited	BDO	Amey plc	100%	48	Oxford
Amey Properties Ltd	BDO	Amey plc	100%	9	Oxford
Amey Rail Ltd	BDO	Amey Infrastructure Services Ltd	100%	0	Oxford
Amey Railtech Limited	N/A Dormant	Amey Infrastructure Services Ltd	100%	0	Oxford
Amey Railways Holding Ltd	BDO	Amey plc	100%	18	Oxford
Amey Roads (North Lanarkshire) Ltd	BDO	Amey Infra Structure Services Ltd	67%	0	Oxford
Amey Services Ltd	BDO	Amey plc	100%	7	Oxford
Amey Technology Services Ltd	BDO	Amey plc	100%	9	Oxford
Amey Tramlink Ltd	BDO	Treasurepark Limited	100%	0	Oxford
Amey Tube Limited	BDO	JNP Ventures Ltd	100%	0	Oxford
Amey Ventures Investments Limited	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Ventures Ltd	BDO	Amey plc	100%	7	Oxford
BCN Data Systems Limited (IP)	PWC	Amey Information Services Ltd	50%	0	London

BCN Data Systems LLC	PWC	BCN Holdings Inc	100%	0	London
BCN Holdings Inc	PWC	BCN Data Systems Limited (IP)	100%	0	London
Bushclose Ltd	BDO	Treasurepark Limited	100%	0	Oxford
Comax Holdings Ltd	BDO	Amey plc	100%	142	Oxford
Comax Secure Business Services Ltd	N/A Dormant	Comax Holdings Ltd	100%	0	Oxford
Amey Facilities Partners	BDO	Comax Holdings Ltd	100%	0	Oxford
EduAction (Waltham Forest) Limited (IP)	PKF (UK)	Amey plc	50%	0	London
Integrated Bradford Hold Co One Limited	To Be Appointed	Amey Ventures Investments Limited	8,77%	0	Oxford
Integrated Bradford Hold Co One Limited	To Be Appointed	Integrated Bradford LEP Limited	51%	0	Oxford
Integrated Bradford LEP Fin Co One Limited	To Be Appointed	Integrated Bradford LEP Limited	100%	0	Oxford
Integrated Bradford LEP Limited	To Be Appointed	Integrated Bradford PSP limited	80%	0	Oxford
Integrated Bradford PSP Limited (IP)	To Be Appointed	Amey Ventures Investments Limited	50%	0	Oxford
Integrated Bradford SPV One Limited	To Be Appointed	Integrated Bradford Hold Co One Limited	100%	0	Oxford
JNP Ventures 2 Limited	BDO	Amey Tube Limited	100%	0	Oxford
JNP Ventures Limited	BDO	Amey Ventures Ltd	100%	0	Oxford
Jubilee Rail Ltd	RSM Robson Rhodes	Amey LUL Ltd	50%	0	York
Owen Williams Group Limited	BDO	Amey UK plc	100%	0	Oxford
Owen Williams Limited	BDO	Owen Williams Group Limited	100%	0	Oxford
Owen Williams Railways Limited	BDO	Owen Williams Group Limited	100%	0	Oxford
Amey Mech & Elec Services Ltd	BDO	Owen Williams Group Limited	100%	0	Oxford
R T James & Partners Limited	N/A Dormant	Owen Williams Group Limited	100%	0	Oxford
RSP (Holdings) Ltd	KPMG	Amey Ventures Investments Limited	35%	0	
Services Support (Avon & Somerset) Holdings Limited	Deloitte and Touche	Amey Ventures Investments Limited	20%	0	London
Services Support (Avon & Somerset) Limited	Deloitte and Touche	Services Support (Avon & Somerset) Holdings Ltd	100%	0	London
Sherard Secretariat Services Limited	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
The Renfrewshire Schools Partnership Ltd	KPMG	RSP (Holdings) Ltd	100%	0	Scotland
Tramtrack Croydon Limited	Mazars	Amey Tralink Ltd	50%	0	Croydon
Tramtrack Lease Financing Limited	Mazars	Tramtrack Croydon Limited	100%	0	Croydon
Tramtrack Leasing Limited	Mazars	Tramtrack Croydon Limited	100%	0	Croydon
Treasurepark Ltd	BDO	Amey Ventures Investments Limited	100%	0	Oxford
Tube Lines (Finance) plc	Deloitte and Touche	Tube Lines (Holdings) Limited	100%	0	London
Tube Lines (Holdings) Limited (IP)	Deloitte and Touche	JNP Ventures 2 Limited	67%	0	London
Tube Lines Limited	Deloitte and Touche	Tube Lines (Holdings) Limited	100%	0	London
Tube Lines Pension Scheme Trustees Limited	Deloitte and Touche	Tube Lines Limited	100%	0	London
Unity City Academy Trust		Company limited by guarantee		0	Middlesbrough
Williams Trustees Limited	N/A Dormant	Owen Williams Group Limited	100%	0	Oxford
Amey Airports Limited	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Lighting (Norfolk) Holdings Limited	To Be Appointed	Amey Ventures Investments Limited	100%	0	Oxford
Amey Lighting (Norfolk) Limited	To Be Appointed	Amey Lighting (Norfolk) Holdings Limited	100%	0	Oxford
Amey Lagan Roads Holdings Limited	To Be Appointed	Amey Ventures Investments Limited	50%	0	Belfast
Amey Lagan Roads Limited	To Be Appointed	Amey Lagan Roads Holdings Limited	100%	0	Belfast
Amey Lagan Roads Financial plc	To Be Appointed	Amey Lagan Roads Holdings Limited	100%	0	Belfast
E4D & G Holdco Limited	To Be Appointed	Amey Ventures Investments Limited	85%	0	Oxford
E4D & G Project Co Limited	To Be Appointed	E4D & G Holdco Limited	100%	0	Oxford
Amey Wye Valley Limited	BDO	Amey Infrastructure Services Ltd	80%	0	Oxford
Swissport Cargo Services Center (UK) Ltd.	PWC	Swissport International AG	100%	0	Reino Unido
Groundstar Ltd.	PWC	Swissport International AG	100%	20	Reino Unido
Groundstar Stansted Ltd.		Swissport International AG	100%	incl.in Groundstar	Reino Unido
Swissport Fueling UK		Swissport International AG	100%	incl. in Groundstar	Reino Unido

(IP) Integración Proporcional
(i) El porcentaje restante pertenece a Can-am, S.A.
(ii) 40% a través de Cespa Contem, S.A.
(iii) 0,74% a través de Cespa GR, S.A.
(iv) El porcentaje restante pertenece a Grupo Ferrovial, S.A.
(v) 9,23% a través de Ferrovial Servicios, S.A.

INMOBILIARIA					
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Domicilio
POLONIA					
Budimex Nieruchomosci Sp. z o.o. (B.N.)	Deloitte Audyt Sp. z o.o.	Grimaldi Investment (1) <i>(1) 50% restante a través de Budimex Inwestycje</i>	50%	52	Warsaw
HOLANDA					
Grimaldi Investment BV		Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99,5%	289	Amsterdam
ESPAÑA					
Ferrovial FISA, S.L. (a)		Grupo Ferrovial, S.A. (i) <i>(i) Resto participación a través de Can-am, S.A. S.U.</i>	99%		Madrid
RESTO					
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Domicilio
Ferrovial Telecomunicaciones, S.A.(a)		Grupo Ferrovial, S.A.(i)	99%	34	Madrid

(a) Forman parte del Perímetro Fiscal de Grupo Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes
(b) Forman parte del Perímetro Fiscal de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A.
(c) Forman parte del Perímetro Fiscal de Inversora de Autopistas del Sur, S.L.
(d) Forman parte del Perímetro Fiscal de Inversora de Autopistas de Levante, S.L.
(IP) Integración proporcional
(i) Porcentaje restante a través de Can-am, S.A.

(*) Detalle de la relación de las sociedades del Grupo BAA

Empresa	Auditor	% Participación	Domicilio	Coste Neto Participación
9G Rail Limited		100%	Reino Unido	Inactiva
Aberdeen Airport Limited	PWC	100%	Reino Unido	129
Airport Express Rail Limited		100%	Reino Unido	
Airport Hotels General Partner Limited		100%	Reino Unido	
Airport Hotels Trust Manager Limited		100%	Jersey	
Airport Industrial Limited Partnership		50%	Reino Unido	
Airport Property GP (No.1) Limited		100%	Reino Unido	
Airport Property GP (No.2) Limited		50%	Reino Unido	
Airport Property Partnership		50%	Reino Unido	
Airports International Limited		100%	Reino Unido	Inactiva
Airports Limited		100%	Reino Unido	Inactiva
Airports UK Limited		100%	Reino Unido	2
AirportSmart Limited		42%	Reino Unido	
BAA (Hong Kong) Limited		100%	Reino Unido	
BAA (JFK), Inc.		100%	Estados Unidos	En proceso de disolución
BAA (Newco1) Limited		100%	Reino Unido	
BAA (Newco2) Limited		100%	Reino Unido	
BAA (Newco3) Limited		100%	Reino Unido	
BAA (Newco4) Limited		100%	Reino Unido	
BAA Air Terminals, Inc.		100%	Estados Unidos	En proceso de disolución
BAA Boston Inc		100%	Estados Unidos	
BAA Building Control Services Limited		100%	Reino Unido	
BAA Business Support Centre Limited		100%	Reino Unido	
BAA Enterprises Limited		100%	Reino Unido	116
BAA Funding Limited		100%	Jersey	
BAA General Partner Limited		100%	Reino Unido	0
BAA Harrisburg, Inc.		100%	Estados Unidos	
BAA Hotels Limited		100%	Reino Unido	Inactiva
BAA Indianapolis LLC		100%	Estados Unidos	5
BAA Insurance Services Limited		100%	Isla de man	10
BAA International Limited		100%	Reino Unido	31
BAA Italia S.p.A.		100%	Italia	54
BAA Limited		100%	Reino Unido	
BAA Lynton Developments Limited		100%	Reino Unido	
BAA Lynton Holdings Limited		100%	Reino Unido	126
BAA Lynton Management Limited		100%	Reino Unido	
BAA Lynton plc		100%	Reino Unido	542
BAA Maryland Inc		100%	Estados Unidos	
BAA Partnership Limited		100%	Reino Unido	
BAA Pension Trust Company Limited		100%	Reino Unido	Inactiva
BAA Pittsburgh, Inc.		100%	Estados Unidos	
BAA Properties Limited		100%	Reino Unido	40
BAA QUEST Trustee Limited		100%	Reino Unido	Inactiva
BAA Trust Company Limited		100%	Reino Unido	Inactiva
BAA USA (Holdings), Inc.		100%	Estados Unidos	10
BAA USA, Inc.		100%	Estados Unidos	0
Best of the Best plc		14%	Reino Unido	
BMG (Ashford) General Partner Limited		100%	Reino Unido	0
BMG (Ashford) Limited		100%	Reino Unido	0
BMG (Ashford) Partnership Trustco Limited		100%	Reino Unido	0
BMG (Bridgend Phases II and III) General Partner Limited		100%	Reino Unido	0
BMG (Bridgend) Limited		75%	Reino Unido	0
BMG (Cheshire Oaks) Limited		100%	Reino Unido	0
BMG (CO Phase IV) General Partner Limited		100%	Reino Unido	0
BMG (CO2) Limited		100%	Reino Unido	0
BMG (Swindon Phase III Trustco) Limited		100%	Reino Unido	0
BMG (Swindon Phases II and III) General Partner Limited		100%	Reino Unido	0
BMG (Swindon) Limited		79%	Reino Unido	0
BMG Europe Limited		100%	Jersey	9
British Airports Services Limited		100%	Reino Unido	5
Central Land Investments (Holdings) Limited		75%	Reino Unido	Inactiva
City Place Gatwick Management Company Limited		58%	Reino Unido	
Devon Nominees (No.1) Limited		100%	Reino Unido	
Devon Nominees (No.2) Limited		100%	Reino Unido	
Devon Nominees (No.3) Limited		100%	Reino Unido	
Devon Nominees Limited		100%	Reino Unido	
Eastleigh Airport Limited		100%	Reino Unido	Inactiva
Edinburgh Airport Limited	PWC	100%	Reino Unido	147
Gatwick Airport Limited	PWC	100%	Reino Unido	1.361
Gesac Engineering SRL		100%	Italia	0
Glasgow Airport Limited	PWC	100%	Reino Unido	346
Global Airport Services Limited		50%	Jersey	En proceso de disolución
Heathrow 2004 Limited		100%	Reino Unido	
Heathrow Airport Community Board Insulation Limited		100%	Reino Unido	

Heathrow Airport Limited	PWC	100%	Reino Unido	2.833
Heathrow Express Operating Company Limited		100%	Reino Unido	47
London Airports 1992 Limited		100%	Reino Unido	
London Airports 1993 Limited		100%	Reino Unido	2.552
London Airports Limited		100%	Reino Unido	123
Lynton Estates Limited		100%	Reino Unido	Inactiva
Lynton Holdings Limited		100%	Reino Unido	Inactiva
Lynton Investments Limited		100%	Reino Unido	Inactiva
Lynton MHA Limited		100%	Reino Unido	Inactiva
Lynton Netherlands B.V.		100%	Holanda	
Lynton Properties Limited		100%	Reino Unido	Inactiva
Lynton Unlimited		100%	Reino Unido	Inactiva
Marlyn Ventures Limited		50%	Reino Unido	Inactiva
Midhurst Investments Limited		100%	Reino Unido	Inactiva
Newlynton Limited		100%	Reino Unido	
Precis (2204) Limited		100%	Reino Unido	
Precis (2206) Limited		100%	Reino Unido	
Precis (2207) Orbital Park Limited		100%	Reino Unido	
Sanfield Lynton Limited		50%	Reino Unido	Inactiva
Scottish Airports Limited		100%	Reino Unido	13
Societa Gestione Servizi Aeroporti Campani S.p.A.	PWC	65%	Italia	
Software Design S.p.A.		49%	Italia	
Southampton Airport Limited		100%	Reino Unido	Inactiva
Southampton Handling Limited		100%	Reino Unido	Inactiva
Southampton International Airport Limited	PWC	100%	Reino Unido	132
Stansted Airport Limited	PWC	100%	Reino Unido	1.412
Stansted Site Number 6 Limited		100%	Reino Unido	
Summerbridge Properties Limited		100%	Reino Unido	
The Airport Hotels Partnership		10%	Reino Unido	
The BMG (Ashford) Limited Partnership		100%	Reino Unido	Inactiva
The BMG (Bridgend Phases II and III) Limited Partnership		61%	Reino Unido	
The BMG (CO Phase IV) Limited Partnership		100%	Reino Unido	
The BMG (Swindon Phases II and III) Limited Partnership		73%	Reino Unido	
The Outlet Company Limited		100%	Reino Unido	
The Swindon Limited Partnership		11%	Reino Unido	
UK Outlet Center 1 Limited		100%	Jersey	
WDF (Mauritius) Limited		100%	Islas Mauricio	Inactiva
World Business Centre Management Company Limited		67%	Reino Unido	
World Duty Free Europe Limited		100%	Reino Unido	45
World Duty Free Inflight (Europe) Limited		100%	Reino Unido	
World Duty Free Limited		100%	Reino Unido	
World Duty Free Shanghai Limited		100%	China	Inactiva

Empresas Asociadas (sociedades integradas por el procedimiento de Puesta en Equivalencia)

CONSTRUCCIÓN										
Empresa	Auditor	Empresa matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado	
ESPAÑA										
Urbs Iudex et Causidicus, S.A.		Ferrovial Agromán, S.A.	22%	8	Cataluña	269	232	133	1	
POLONIA										
Elektromontaż Poznań S.A.	Deloitte & Touche	Budimex, S.A.	30,78%	4	Poznań	26	9	33	1	
PPHU PROMOS Sp. z o.o.		Budimex Dromex, S.A.(i)	21,28%	0	Cracovia	2	1	2	0	
ZRE Kraków Sp. z o.o.		Budimex Dromex, S.A.	26,61%	0	Cracovia	5	2	11	0	
<i>(i) 4,25% a través de Sprzgt Transport Sp z.o.o.</i>										
SERVICIOS										
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado	
ESPAÑA										
Madrid Calle-30, S.A.	KPMG	Empresa Mantenimiento y Explotación M-30, S.A	20%	0	Madrid	3.354	2.815	1.645	22	
Asoc.Estudio Tecnologías Equipamientos de Carreteras, S.A	No tiene obligación de auditarse	Grupisa S.A	9,23%	0	Madrid	1	0	0	0	
Necrópolis de Valladolid	BDO Audiberia	Sitkol S.A	49%	2	Valladolid	16	9	4	1	
Ecoparc del Mediterrani, S.A	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	40%	2	Barcelona	19	19	2	-4	
Valdedominguez 2000, S.A.	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	20%	1	Madrid	14	12	8	0	
Ingeniería Urbana S.A.	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	35%	4	Alicante	62	48	50	2	
Recollida de Residuos D'Osona S.L	No tiene obligación de auditarse	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	45%	0	Barcelona	2	1	4	0	
Reciclados y Compostaje Piedra Negra, S.A	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	45%	2	Alicante	18	12	10	1	
Companya Especial de Recuperacions i Recondicionaments. S.L	No tiene obligación de auditarse	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	42,11%	1	Barcelona	3	4	0	0	
AD Biotec		Cespa Conten	28%	0	Bilbao	1	2	0	-1	
PORTUGAL										
Valorhospital S.A	No tiene obligación de auditarse	Cespa Portugal, S.A.	35,13%	0	Oporto	1	0	0	0	
Ecoberio		Cespa Portugal, S.A.	29%	0	Oporto	10	10	0	0	
ANDORRA										
Centre de Tractament de Residus d'Andorra	GM Consultors	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	29%	2	Andorra la Vella	40	34	0	0	
FRANCIA										
Swissport Executive	PWC	Swissport International AG	50,01%	0	Francia	5	2	11	2	
ISRAEL										
Quality Airport Services Israel Ltd.		Swissport International AG	50%	0	Israel	6	4	16	1	
FILIPINAS										
Miascor Ground Handling Corp.		Swissport International AG	40%	3	Filipinas	5	1	1	0	
Visayas Airport Services Corp.		Swissport International AG	40%	0	Filipinas					
Mindanao Airport Services Corp.		Swissport International AG	40%	0	Filipinas					
Swissport Philippines Inc.		Swissport International AG	40%	0	Filipinas					
PERU										
Swissport GBH Peru S.A.		Swissport International AG	41%	2	Peru	12	7	13	1	
HONDURAS										
Swissport GBH Honduras S.A.		Swissport International AG	41%	incl. In Swissport Peru	Honduras					
GRECIA										
WSW Hellas Services S.A.,		Swissport International AG	21,25%	0	Grecia	1	1	2	0	
AUTOPISTAS Y APARCAMIENTOS										
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado	
ESPAÑA										
Sociedad Municipal de Aparcamientos y Servicios, S.A.	Deloitte	Cintra Aparcamientos S.A	24,50%	4	Málaga	139	116	16	3	
Estacionamientos y Servicios Extremeños, S.A	Deloitte	Cintra Aparcamientos S.A	25,00%	0	Badajoz	2	1	0	0	
Infofer Estacionamientos A.I.E.		Dornier, S.A	33,33%	0	Madrid	2	1	1	0	
Estacionamientos Urbanos de León, S.A	Deloitte	Dornier, S.A	43,00%	0	León	4	0	3	1	
INMOBILIARIA										
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado	
ESPAÑA										
Promociones Hábitat		Ferrovial FISA	20,00%	0	Barcelona	3.319	3.168	-	-328	

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

A los Accionistas de Grupo Ferrovial, S.A.

1. Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de Grupo Ferrovial, S.A. (la sociedad dominante) y sociedades dependientes (el Grupo) que comprenden el balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2007, la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, el estado consolidado de ingresos y gastos reconocidos, el estado de flujos de efectivo consolidado y la memoria de las cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, cuya formulación es responsabilidad de los administradores de la sociedad dominante. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales consolidadas en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas en España, que requieren el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales consolidadas y la evaluación de su presentación, de los principios contables aplicados y de las estimaciones realizadas. Según se indica en el Anexo 1 de la memoria consolidada adjunta, nuestro trabajo no ha incluido el examen de las cuentas anuales de 2007 de algunas sociedades del Grupo consolidado, cuyos activos y resultados netos representan respectivamente un 12% y 22% de las correspondientes cifras consolidadas. Las mencionadas cuentas anuales han sido examinadas por otros auditores y nuestra opinión expresada en este informe sobre las cuentas anuales consolidadas de Grupo Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes se basa, en lo relativo a dichas sociedades, únicamente en el informe de los otros auditores.
2. De acuerdo con la legislación mercantil, los administradores de la Sociedad dominante presentan, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance de situación consolidado, de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, del estado consolidado de ingresos y gastos reconocidos, del estado de flujos de efectivo consolidado y de la memoria de las cuentas anuales consolidadas, además de las cifras del ejercicio 2007, las correspondientes al ejercicio anterior. Las cifras correspondientes al ejercicio anterior difieren de las contenidas en las cuentas anuales consolidadas aprobadas de dicho ejercicio, detallándose en la nota 5.2 de la memoria integrante de las cuentas anuales consolidadas adjuntas las diferencias existentes. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2007. Con fecha 23 de febrero de 2007 emitimos nuestro informe de auditoría acerca de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2006 en el que expresamos una opinión favorable.
3. En nuestra opinión, basada en nuestra auditoría y en el informe de otros auditores, las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2007 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada de Grupo Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes al 31 de diciembre de 2007 y de los resultados consolidados de sus operaciones, de los cambios en los ingresos y gastos consolidados reconocidos y de sus flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuada, de conformidad con las normas internacionales de información financiera adoptadas por la Unión Europea que guardan uniformidad con las aplicadas en la preparación de las cifras correspondientes al ejercicio anterior presentadas a efectos comparativos.

4. El informe de gestión consolidado adjunto del ejercicio 2007 contiene las explicaciones que los administradores de la sociedad dominante consideran oportunas sobre la situación del Grupo Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2007. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del Informe de gestión consolidado con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de Grupo Ferrovial, S.A. y sus sociedades dependientes.

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L.



Gonzalo Sanjurjo Pose
Socio - Auditor de Cuentas

26 de febrero de 2008





El Gobierno Corporativo en Grupo Ferrovial Ejercicio 2007

.....

Informe Anual de
Gobierno Corporativo 2007 166

Informe sobre
Retribuciones 202

Grupo Ferrovial S.A.

Informe Anual de Gobierno Corporativo correspondiente al Ejercicio 2007

Introducción

Ferrovial dispone de un Reglamento del Consejo de Administración, de un Reglamento Interno de Conducta y, desde 2004, de un Reglamento de la Junta General, que han sido modificados cuando ha sido preciso para adecuar su contenido a las sucesivas normas legales o recomendaciones sobre gobierno corporativo.

A través de estos Reglamentos, Ferrovial regula internamente su gobierno corporativo; los principios de actuación, organización y funcionamiento de su Consejo de Administración y el establecimiento de medidas encaminadas a garantizar un alto nivel de transparencia respecto del mercado y a introducir normas de conducta que aseguren que no haya interferencias en el comportamiento del capital de la compañía en los mercados de valores.

El 23 de febrero de 2007 el Consejo de Administración aprobó un nuevo texto de su Reglamento y acordó someter a la Junta General de Accionistas la Sociedad, que así lo aprobó en su reunión de 30 de marzo de 2007 una modificación de sus Estatutos Sociales y del Reglamento de la Junta General de Accionistas, todo ello con objeto de adaptar la redacción de estas normas a las recomendaciones establecidas en el Código Unificado de Buen Gobierno aprobado por acuerdo del Consejo de la Comisión Nacional del Mercado de Valores de 22 de mayo de 2006 (en adelante, "CUBG"), y tras efectuar durante el año 2006 trabajos de análisis encaminados a la asunción interna de dichas recomendaciones.

Con objeto de detallar a sus accionistas, inversores y mercado en general los aspectos relativos a su gobierno corporativo, Ferrovial ha venido publicando desde su admisión a cotización y con carácter anual un documento específico sobre estas materias:

En relación con los ejercicios 1999 a 2001, el documento entonces producido comentó de forma pormenorizada el grado de asunción interna

de las recomendaciones contenidas en "Informe Anual de la Comisión Especial para el estudio de un Código Ético de los Consejos de Administración", el conocido como Informe Olivencia.

En 2003 se explicó el cumplimiento en el ejercicio 2002 de las recomendaciones del "Informe de la Comisión Especial para el fomento de la transparencia y seguridad en los mercados y en las sociedades cotizadas" ("Informe Aldama") mediante la publicación del Informe Anual de Gobierno Corporativo.

- En 2004 se publicó un Informe Anual sobre Gobierno Corporativo correspondiente al ejercicio 2003 explicando el cumplimiento de la Ley 26/2003, de 17 de julio, por la que se modifica la Ley del Mercado de Valores y la Ley de Sociedades Anónimas con el fin de reforzar la transparencia de las sociedades anónimas cotizadas, y su normativa de desarrollo.
- En relación con los ejercicios 2004 al 2006, la Sociedad publicó el Informe Anual de Gobierno Corporativo ajustado al modelo oficial proporcionado por la Comisión Nacional del Mercado de Valores.
- En relación con el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2007, el Consejo de Administración ha aprobado el Informe Anual de Gobierno Corporativo de acuerdo con el formato aprobado por la Circular 4/2007, de 27 de diciembre, de la Comisión Nacional del Mercado de Valores que se ha modificado a fin de adaptarlo a las recomendaciones del Código Unificado de Buen Gobierno. Este Informe, tras su comunicación a la CNMV, ha sido publicado y está disponible en la página web corporativa: www.ferrovial.com.

El modelo oficial recoge, de forma detallada, información sobre las materias referidas en los capítulos que siguen a continuación.

A. Estructura de propiedad de la Sociedad

I. Capital social

El capital social de Grupo Ferrovial S.A. es de 140.264.743 euros, dividido en 140.264.743 acciones de un (1) euro de valor nominal cada una. Todas las acciones son de la misma clase y serie y confieren a su titular los mismos derechos.

La última modificación que afectó al capital social fue su reducción en la suma de 1.867.404 euros mediante la amortización de 1.867.404 acciones propias de un (1) euro de valor nominal cada una, según acordó la Junta General de Accionistas de 31 de marzo de 2000.

II. Participaciones significativas y control

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

	Nº ACCIONES	% CAPITAL SOCIAL
Portman Baela, S.L.	81.796.280	58,316%

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

No ha habido movimientos significativos en la estructura accionarial de la Sociedad.

III. Participación accionarial del consejo de administración

A 31 de diciembre de 2007, la participación accionarial agregada de los Consejeros, incluyendo la que corresponde a los accionistas significativos, ascendía a 84.775.039 acciones, lo que representa un 60,439% del capital social.

De forma individualizada, la anterior participación se distribuía así entre los miembros del Consejo de Administración:

	ACCIONES		% CAPITAL
	DIRECTAS	INDIRECTAS	
D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo (*)	8.471	2.283.177	1,634%
D. Santiago Bergareche Busquet	608.978		0,434%
D. Jaime Carvajal Urquijo	12.969	390	0,010%
D. Joaquín Ayuso García	17.366		0,012%
PORTMAN BAELA, S.L., representada por D. Eduardo Trueba Cortés	81.796.280		58,316%
D. Juan Arena de la Mora	6.736		0,005%
D. Santiago Eguidazu Mayor	6.521	19.991	0,019%
D. Gabriele Burgio	6.462		0,005%
D ^a María del Pino y Calvo-Sotelo (*)	777		0,001%
D. José María Pérez Tremps (*)	6.921		0,005%
TOTAL			60,439%

(*) Como se ha mencionado en el apartado anterior, estos consejeros forman parte del "grupo familiar" que controla indirectamente el 58,316% del capital social, a través de la participación de que es titular Portman Baela, S.L.

La participación accionarial del Consejo de Administración, excluyendo la que corresponde a los accionistas significativos, era del 2,124% del capital social, lo cual supone un total de 2.978.759 acciones.

IV. Opciones sobre Acciones

A continuación se indica el número de opciones sobre acciones de las que resultan titulares los Consejeros Ejecutivos de la Sociedad a 31 de diciembre de 2007. Dichas opciones sobre acciones les fueron asignadas en aplicación de los sistemas retributivos de los que se facilita información en el Apartado B (Estructura de Administración de la Sociedad).

	OPCIONES SOBRE ACCIONES	Nº DE ACCIONES EQUIVALENTES	% CAPITAL SOCIAL
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Plan 2004: 300.000	300.000	0,214
	Plan 2006: 196.600	196.600	0,140
Joaquín Ayuso García	Plan 2004: 260.000	260.000	0,185
	Plan 2006: 196.600	196.600	0,140
José María Pérez Tremps	Plan 2004: 130.000	130.000	0,093
	Plan 2006: 70.000	70.000	0,050

V. Pactos parasociales y acciones concertadas

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

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

Por otro lado, como antes se ha indicado, según comunicación remitida a la Comisión Nacional del Mercado de Valores y a la propia Sociedad el 8 de noviembre de 2007, el "Grupo familiar concertado" formado por D. Rafael del Pino y Moreno y sus hijos D^a. María, D. Rafael y D. Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo, controla indirectamente, a través de Portman Baela S.L., el 58,316% del capital social de Grupo Ferrovial S.A.

VI. Relaciones entre los titulares de participaciones significativas y la Sociedad o entre los titulares de las mismas entre sí

Además de las relaciones de índole familiar mencionadas en el apartado II precedente, debemos indicar que Portman Baela S.L. es miembro del Consejo de Administración de Grupo Ferrovial S.A.

Don Rafael del Pino y Moreno, fundador de la compañía, ostenta la Presidencia de Honor de la Sociedad.

Por lo demás, D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo, es actualmente, y desde el año 2000, el Presidente Ejecutivo de Grupo Ferrovial S.A., de cuyo Consejo de Administración forma parte, además, D^a María del Pino y Calvo-Sotelo,

D. Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo ocupa el cargo de Director de Cintra en España .

VII. Autocartera

1. Acciones propias

El porcentaje de autocartera respecto del capital social ha pasado del 0,095% a 31 de diciembre de 2006 al 0,214% existente al cierre del ejercicio 2007.

Durante el ejercicio, no ha habido variaciones significativas de la autocartera de acuerdo con el significado atribuido a éstas por lo dispuesto en el Real Decreto 1362/2007.

El indicado porcentaje a 31 de diciembre de 2007 equivale a la titularidad indirecta de 300.000 acciones propias. El coste medio de adquisición se sitúa en los 74,14 euros por acción.

El resultado neto obtenido durante el ejercicio por operaciones de autocartera ha sido de 854 miles de euros.

2. Autorización de la Junta General de Accionistas

A la fecha de redacción del presente Informe, la autorización vigente para la adquisición de autocartera fue otorgada por la Junta General de Accionistas celebrada el 30 de marzo de 2007. Su redacción íntegra puede consultarse en la página web corporativa www.ferrovial.com

3. Política y normas de funcionamiento en materia de autocartera

De acuerdo con el artículo 8 del Reglamento del Consejo, corresponde al Consejo de Administración aprobar la política de autocartera, y en especial sus límites, al amparo de las habilitaciones obtenidas en la Junta General.

El Reglamento Interno de Conducta de Grupo Ferrovial S.A. y su Grupo de sociedades en materias relativas a los mercados de valores establece que la política de autocartera, que debe ser determinada, como se ha señalado, por el Consejo de Administración, se orientará a evitar que la compraventa de acciones propias impida la correcta formación de precios en el mercado y regula de forma pormenorizada las normas de actuación para su ejecución.

Se atribuye al Director General Económico Financiero la función de ejecutar los planes específicos de adquisiciones y la supervisión de las transacciones ordinarias sobre acciones de la Sociedad.

Las operaciones de adquisición de acciones propias para su posterior transmisión a los beneficiarios de planes que supongan la entrega de acciones y de planes de opciones sobre acciones aprobados por el Consejo de Administración, se realizarán atendiendo a las particulares características de este tipo de operaciones y en la forma y con las peculiaridades establecidas en la aprobación de dichos planes.

4. Información sobre autocartera

En la página web puede hallarse información sobre el saldo de acciones propias y el coste medio de adquisición, datos que se actualizan mensualmente.

VIII. Restricciones Legales y estatutarias al voto y la adquisición o Transmisión de Acciones

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

IX. Medidas de neutralización frente a una oferta pública de adquisición

La Junta General de la Sociedad celebrada el 30 de marzo de 2007 no adoptó ninguna medida de neutralización frente a una oferta pública de adquisición.

B. Estructura de Administración de la Sociedad

I. Composición del Consejo de Administración

1. Miembros del Consejo de Administración

La Junta General de Accionistas celebrada el 30 de marzo de 2007 acordó modificar los Estatutos Sociales para adecuar el número mínimo de miembros del Consejo y a las recomendaciones del Código Unificado de Buen Gobierno.

Así, conforme a los Estatutos Sociales, el Consejo estará compuesto un mínimo de cinco (5) y un máximo de quince (15) miembros. Durante 2007, ha contado con once miembros, si bien desde el mes de julio, los miembros del Consejo son diez (10).

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

La única variación experimentada en la composición del Consejo de Administración de Grupo Ferrovial S.A. ha consistido en la renuncia de D. Fernando del Pino y Calvo-Sotelo, quien comunicó su dimisión mediante escrito en el que ponía de manifiesto que la misma obedecía a su desvinculación en términos económicos del "grupo familiar" que controla indirectamente el capital de Grupo Ferrovial S.A.

En definitiva, el Consejo de Administración de Grupo Ferrovial, S.A., a 31 de diciembre de 2007, está compuesto por los siguientes Consejeros:

Presidente y Consejero-Delegado: D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Ejecutivo y dominical
Vicepresidente Primero: D. Santiago Bergareche Busquet	Independiente
Vicepresidente Segundo y Consejero Coordinador ("Lead Director") D. Jaime Carvajal Urquijo	Independiente
Consejero-Delegado: D. Joaquín Ayuso García	Ejecutivo
Consejeros:	
PORTMAN BAELA S.L. Representada por Don Eduardo Trueba Cortés	Dominical
D. Juan Arena de la Mora	Independiente
D. Santiago Eguidazu Mayor	Independiente
D. Gabriele Burgio	Independiente
D ^a . María del Pino y Calvo-Sotelo	Dominical
Consejero Secretario: D. José María Pérez Tremps	Ejecutivo

Junto al nombre de cada Consejero se ha indicado la condición que a cada uno de ellos se atribuye, calificación que se corresponde con las definiciones que contiene el Reglamento del Consejo respetando el

significado que el Código Unificado de Buen Gobierno dispone para cada una de ellas.

El cuadro siguiente muestra el porcentaje que cada categoría de Consejeros representa sobre el total de sus miembros. Nuevamente de conformidad con lo establecido en el CUBG, los Consejeros que simultáneamente desempeñan funciones ejecutivas y representan a un accionista significativo representado en el Consejo se han considerado Ejecutivos:

	Nº	% SOBRE EL TOTAL
Consejeros Ejecutivos	3	30%
Consejeros Dominicales	2	20%
Consejeros Independientes	5	50%

El Reglamento del Consejo de Administración establece que con ocasión de la redacción y aprobación del Informe Anual de Gobierno Corporativo, y, previa verificación de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, se confirmará o en su caso, revisará la condición atribuida a los Consejeros. Efectuada esta verificación, no se han producido revisiones en la condición de ninguno de ellos.

2. Perfil de los Consejeros Independientes

D. Santiago Bergareche Busquet

- Miembro del Consejo de Administración desde 1999.
- Licenciado Ciencias Económicas y Derecho por la Universidad Comercial de Deusto.
- Presidente no ejecutivo de Dinamia Capital Privado.
- Consejero de Vocento y Gamesa Corporación Tecnológica S.A.
- Fue Consejero Delegado de Grupo Ferrovial S.A. hasta enero de 2002 y Presidente de Agromán S.A.

D. Jaime Carvajal Urquijo

- Miembro del Consejo de Administración desde 1999.
- Licenciado en Derecho (Madrid) y Master en Economía por la Universidad de Cambridge (Reino Unido).
- Presidente de Advent Internacional (España); Ericsson España; ABB, S.A. Consejero de Aviva y Solvay Ibérica.
- Ha sido Presidente de Ford España S.A. y Consejero de Telefónica, Repsol y Unión Fenosa.

Juan Arena de la Mora

- Miembro del Consejo de Administración desde 2000.
- Doctor Ingeniero ICAI, Licenciado en Ciencias Empresariales, Graduado en Psicología, Diplomado en Estudios Tributarios y AMP Harvard Business School.
- Consejero de Dinamia y Laboratorios Almirall.
- Ha sido Consejero Delegado y Presidente de Bankinter y Consejero de TPI.

Santiago Eguidazu Mayor

- Miembro del Consejo de Administración desde 2001.
- Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales.
- Economista y Técnico Comercial del Estado.
- Presidente del Grupo Nmás1.

Gabriele Burgio

- Miembro del Consejo de Administración desde junio de 2002.
- Licenciado en Derecho y MBA por INSEAD en Fontainebleau.
- Presidente Ejecutivo de NH Hoteles desde 1999.
- Consejero Delegado de Jolly Hotels SpA desde 2006.
- Con anterioridad, ha sido Consejero Delegado de Cofir y trabajó para Bankers Trust en Nueva York y para Manufacturers Hannover en Italia.

3. Cargos en el Consejo de Administración

Presidente

Desde 1992, el primer ejecutivo de la sociedad es D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo. Por acuerdo del Consejo de Administración de 29 de junio de 2000, ostenta la condición de Presidente del Consejo de Administración, manteniendo la condición de primer ejecutivo.

Vicepresidentes

Los dos Vicepresidentes del Consejo de Administración tienen en la actualidad la condición de independientes.

Consejero Coordinador ("Lead Director")

El artículo 15 del Reglamento del Consejo establece que, cuando el Presidente sea también el primer ejecutivo de la Sociedad, uno de los Consejeros Independientes asumirá la coordinación de los Consejeros Externos. En particular, canalizará todas aquellas cuestiones y preocupaciones que le transmitan los Consejeros Externos y podrá solicitar la convocatoria del Consejo y la inclusión de puntos en el orden del día.

El Consejero Coordinador debe ser un Consejero Independiente.

Su nombramiento corresponde al Consejo de Administración a propuesta de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones.

El Consejo de Administración, en su reunión de 29 de junio de 2007, a propuesta de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, designó Consejero Coordinador a D. Jaime Carvajal Urquijo.

Consejero-Delegado

La sociedad, además, cuenta con un Consejero-Delegado desde febrero de 1.999, en quien se delegan todas las facultades salvo aquellas que resulten indelegables por ley o por los Estatutos.

Consejero Secretario

El Secretario del Consejo es, a su vez, Consejero. Asume la función de cuidar de la legalidad formal y material de las actuaciones del Consejo, y garantizar que sus procedimientos y reglas de gobierno sean respetadas y regularmente revisadas.

4. Cargos de los miembros del Consejo de Administración en otras compañías del Grupo Ferrovial

CONSEJERO	CARGO	SOCIEDAD
D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo, Presidente	Presidente	Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A
		Ferrovial Infraestructuras S.A.
D. Joaquín Ayuso García, Consejero Delegado	Presidente	Ferrovial-Agroman, S.A.
		Ferrovial Aeropuertos S.A.
		Ferrovial Servicios S.A.
		Ferrovial FISA S.L.
	Presidente y Consejero Delegado	Ferrovial Telecomunicaciones S.A.
Consejero Delegado	Vicepresidente	Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A.
	Consejero Delegado	Ferrovial Infraestructuras S.A.
D. José María Pérez Tremps, Consejero Secretario	Consejero	BAA Plc
		Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A.
		Ferrovial-Agroman, S.A.
		Ferrovial Infraestructuras S.A.
		Ferrovial Aeropuertos S.A.
		Ferrovial FISA S.L.
		Ferrovial Servicios S.A.
		Ferrovial Telecomunicaciones S.A.
		Swissport International AG
	Administrador Mancomunado	Ferrovial Inversiones S.A.

5. Cargos de los miembros del Consejo de Administración en otras compañías cotizadas en España no integradas en el Grupo Ferrovial

D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo:

- Consejero de Banco Español de Crédito (Banesto).

D. Santiago Bergareche Busquet:

- Presidente no Ejecutivo de Dinamia S.A.
- Consejero de Gamesa Corporación Tecnológica S.A.
- Consejero de Vocento S.A.

D. Juan Arena de la Mora:

- Consejero de Dinamia S.A.
- Consejero de Laboratorios Almirall S.A.

D. Gabriele Burgio:

- Presidente Ejecutivo de NH Hoteles S.A.
- Consejero de Sotogrande S.A.

6. Miembros del Consejo de Administración que son, a su vez, miembros del consejo o directivos de sociedades que ostenten participaciones significativas en la Sociedad

D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo

- Consejero Delegado de Portman Baela S.L.

María del Pino y Calvo-Sotelo

- Vicepresidenta de Portman Baela S.L.

7. Participaciones de los miembros del Consejo de Administración en sociedades con el mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituye el objeto social de Grupo Ferrovial. Cargos o funciones

El artículo 127 ter, párrafo 4 de la Ley de Sociedades Anónimas impone a los Consejeros el deber de comunicar a la Sociedad la participación que puedan tener en el capital de una sociedad con el mismo, análogo o complementario género de actividad al que constituya el objeto social, así como los cargos o funciones que en ella ejerzan y la realización por cuenta propia o ajena del mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituya el objeto social.

A este respecto, procede señalar la siguiente información facilitada a la Sociedad por los Consejeros que a 31 de diciembre de 2007 ocupaban cargos en el Consejo de Administración de Grupo Ferrovial S.A.:

Participaciones en el capital:

- En la filial, Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A.
 - D. Joaquín Ayuso García: 0,002 %
 - D. Santiago Eguidazu Mayor: 0,002 %
 - D. José María Pérez Tremps: 0,001 %
- Los miembros del "grupo familiar de control" y/o entidades vinculadas a ellos (ver ESTRUCTURA DE PROPIEDAD DE LA SOCIEDAD) participan en la entidad POLÁN S.A. (actividad inmobiliaria).

Cargos o funciones (no se incluyen los cargos o funciones en compañías del Grupo Ferrovial, que han quedado indicados anteriormente):

- **D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo:** Presidente de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A. y de Ferrovial Infraestructuras. Asimismo, D. Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo, Persona Vinculada conforme a lo dispuesto en el artículo 127 ter.5 LSA, ocupa los siguientes cargos o funciones: Director para España de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A., Consejero de Sociedad Municipal de Aparcamientos y Servicios S.A., Autopista del Sol S.A., Aparcamient Escaldes Centre S.A., Autopistas Tarrasa Manresa S.A., Autopista Madrid Sur S.A., y de Inversora de Autopistas del Sur S.L., Presidente de Autopista Madrid Levante S.A.; de Inversora de autopistas de Levante S.L., y Autopista Alcalá O'Donell; Administrador Mancomunado de Cintra Aparcamientos S.A., Dornier S.A.; Vicepresidente de Estacionamientos Urbanos de León S.A. y Autopista Trados M-45.

- **D. Joaquín Ayuso García:** Presidente de Ferrovial Agromán, S.A., Ferrovial Aeropuertos S.A., Ferrovial Servicios S.A., Ferrovial FISA S.L., Presidente y Consejero Delegado de Ferrovial Telecomunicaciones S.A.; Vicepresidente de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A.; Consejero Delegado de Ferrovial Infraestructuras.

- **D. José María Pérez Tremps:** Consejero de BAA Plc., Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A., Ferrovial Agromán S.A.; Ferrovial Infraestructuras S.A., Ferrovial Aeropuertos S.A., Ferrovial FISA S.L., Ferrovial Servicios S.A., Ferrovial Telecomunicaciones S.A., Swissport International AG; Administrador Mancomunado de Ferrovial Inversiones S.A.

- **D^a. María del Pino y Calvo-Sotelo** es Presidenta de Polán S.A.

Ejercicio por cuenta propia o ajena

No se ha recibido información al respecto.

8. Otras informaciones

En el ejercicio 2003, la Sociedad fue informada, y así se hizo constar en el Informe Anual de Gobierno Corporativo correspondiente a dicho ejercicio y en los de los ejercicios siguientes, de la inversión por parte de Casa Grande de Cartagena S.L., sociedad que guarda vinculación accionarial con miembros del "grupo familiar de control", en una sociedad de inversión promovida por N más Uno Agencia de Valores. El Sr. Eguidazu es Presidente de la firma N más Uno IBG S.A., sociedad matriz del grupo. El Consejo de Administración, a la vista de la naturaleza de los servicios de agencia de valores prestados por Nmás1 así como del importe que los honorarios obtenidos previsiblemente puede llegar a representar en los ingresos de esta firma, concluyó, previo informe de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, que la operación no alteraba las condiciones de independencia que, de acuerdo con el Reglamento entonces vigente, debían reunir los Consejeros con ese carácter. Las votaciones se produjeron con la abstención del interesado, Don Santiago Eguidazu Mayor.

En 2007, el Sr. Eguidazu puso en conocimiento de la Sociedad la existencia de nuevas relaciones de índole profesional a través de la compañía Nmás Uno Agencia de Valores con el "grupo familiar de control" de la Sociedad y con entidades vinculadas con éste. El Consejero Sr. Eguidazu es Presidente de la firma N más Uno IBG S.A., sociedad matriz del grupo. La operación en este caso consistió en el asesoramiento previo a la toma de participaciones en diversas sociedades. La Comisión de Nombramientos y Retribuciones examinó los detalles de relación de negocios y determinó que la misma no era lo suficientemente relevante como para condicionar la independencia del Sr. Eguidazu, de acuerdo con la definición vinculante del Código Unificado de Buen Gobierno incluida en el Reglamento del Consejo de Administración aprobado el 23 de febrero de 2007.

II. Retribución del Consejo de Administración y de la Alta Dirección

1. Formulación de Informe sobre Retribuciones

En relación con el ejercicio 2007, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 34.5 de su Reglamento, el Consejo de Administración, previo examen de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, ha formulado un Informe sobre Retribuciones en el que se describen detalladamente, entre otras cuestiones:

- Aspectos relativos a la política sobre retribuciones: aprobación; criterios que la integran; cláusulas estatutarias y reglamentarias que regulan la remuneración del Consejo.
- Régimen retributivo del Consejo para el ejercicio 2007, con separación de las distintas partidas que componen la remuneración de los Consejeros Ejecutivos.
- Novedades en la política respecto a ejercicios precedentes.
- Política para el ejercicio 2008 y siguientes.
- Y otra información de interés.

El Informe sobre Retribuciones se ha puesto a disposición de los accionistas con ocasión de la convocatoria de la Junta General y puede consultarse en el capítulo dedicado al Gobierno Corporativo del Informe Anual de la Sociedad, así como en la página web (www.ferrovial.com)

También la Memoria integrada en las cuentas anuales de la Sociedad proporciona información en relación con la remuneración del Consejo de Administración y de la Alta Dirección.

2. Régimen retributivo del Consejo de Administración en el ejercicio 2007

El régimen retributivo del ejercicio 2007 continúa siendo, en su estructura y aplicación, el mismo que se configuró y ha venido aplicándose desde el año 2004.

Descripción

El régimen retributivo del Consejo de Administración consiste en establecer anualmente una cantidad fija y total como retribución correspondiente a dietas y atenciones estatutarias de todos los consejeros, siempre y cuando tenga cabida en el límite máximo del 3% respecto de los resultados consolidados del ejercicio atribuibles a la sociedad (conforme a lo establecido en el artículo 25 de los Estatutos) una vez se aprueben las cuentas anuales.

Para el ejercicio 2007, este fijo ha quedado establecido en 1.300.000 euros, siendo la primera vez que se revisa su cuantía desde 2004.

Liquidación

La liquidación de esta cantidad se efectúa del siguiente modo:

- Se abonan dietas por asistencia a reuniones del Consejo de Administración y de sus Comisiones delegadas o asesoras, según los importes siguientes, que no han sufrido variación desde el ejercicio 2004:

Por asistencia al Consejo de Administración	3.250 €/reunión
Por asistencia a la Comisión Ejecutiva	2.000 €/reunión
Por asistencia a la Comisión de Auditoría y Control	1.500 €/reunión
Por asistencia a la Comisión de Nombramientos y Retribuciones	1.500 €/reunión

El importe de las dietas devengadas por los Presidentes de las tres Comisiones, Ejecutiva, Auditoría y Control y Nombramientos y Retribuciones duplican los importes indicados.

La cantidad total correspondiente a 2007 en concepto de dietas ha sido de 562 miles de euros.

- De la cantidad fija acordada para el ejercicio 2007, esto es, 1.300.000 euros se han minorado los importes abonados en concepto de dietas, de lo que resulta un remanente 738 miles de euros. El importe resultante se divide entre 13 aplicando al cociente los siguientes factores en la asignación de importes individualizados: Presidente del Consejo: *2; Vicepresidente Primero *1,75; Vicepresidente Segundo *1,25 y resto de miembros del Consejo *1.
- El cuadro siguiente muestra, de manera individualizada, la retribución estatutaria de los miembros del Consejo de Administración devengada durante el ejercicio 2007(*):

	2007			2006		
	DIETAS CONSEJO, COMISIÓN EJECUTIVA Y COMISIONES ASESORAS	ASIGNACIONES DEL REMANENTE	TOTAL	DIETAS CONSEJO, COMISIÓN EJECUTIVA Y COMISIONES ASESORAS	ASIGNACIONES DEL REMANENTE	TOTAL
D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	67.750,00	118.269,23	186.019,23	67.000,00	92.961,54	159.961,54
D. Santiago Bergareche Busquet	59.250,00	103.485,58	162.735,58	63.750,00	81.341,35	145.091,35
D. Jaime Carvajal Urquijo	59.500,00	73.918,27	133.418,27	65.000,00	58.100,96	123.100,96
D. Joaquín Ayuso García	51.750,00	59.134,62	110.884,62	53.000,00	46.480,77	99.480,77
D. Fernando del Pino y Calvo-Sotelo (**)	13.000,00	28.384,62	41.384,62	42.500,00	46.480,77	88.980,77
PORTMAN BAELA S.L., representada por D. Eduardo Trueba Cortés	44.750,00	59.134,62	103.884,62	38.750,00	46.480,77	85.230,77
D. Santiago Eguidazu Mayor	56.750,00	59.134,62	115.884,62	58.750,00	46.480,77	105.230,77
D. Juan Arena de la Mora	44.500,00	59.134,62	103.634,62	46.000,00	46.480,77	92.480,77
D. Gabriele Burgio	61.250,00	59.134,62	120.384,62	57.000,00	46.480,77	103.480,77
D ^a . María del Pino y Calvo-Sotelo	51.750,00	59.134,62	110.884,62	20.250,00	11.620,19	31.870,19
D. José María Pérez Tremps	51.750,00	59.134,58	110.884,58	55.000,00	46.480,77	101.480,77
Casa Grande de Cartagena, S.L.				28.750,00	34.860,58	63.610,58
TOTAL	562.000,00	738.000,00	1.300.000,00	595.750,00	604.250,00	1.200.000,00

(*)Atendiendo a un criterio de pago efectivo, la retribución estatutaria bruta del Consejo de Administración durante el ejercicio 2007 fue de 1.126 miles de euros.

(**) Recibe del remanente la parte proporcional a los meses del año durante los que han ejercido su cargo (6 meses). El resto se distribuye entre los restantes miembros del Consejo de nuevo conforme a la fórmula anteriormente citada, si bien se ajusta el divisor al número de Consejeros existente tras su salida.

La suma de las retribuciones por dietas y atenciones estatutarias del conjunto de los miembros del Consejo de Administración representa un 0,18% del beneficio atribuido a la sociedad dominante.

Inversión obligatoria en acciones de la sociedad

Desde el año 2003, la totalidad de los Consejeros tienen la obligación de destinar la retribución (dietas y atenciones estatutarias) a la adquisición de acciones de la propia compañía. Las adquisiciones se realizan mediante compras en el mercado en fechas preestablecidas, en concreto, en la primera sesión bursátil hábil inmediatamente siguiente a cada fecha establecida por la CNMV como límite para la remisión de la información económica periódica. Las acciones adquiridas en un mismo año natural sólo pueden ser desinvertidas por el interesado una vez transcurridos tres ejercicios completos después del de su adquisición, según acordó el Consejo de Administración en 2004.

Retribución de los Consejeros Ejecutivos

La retribución devengada por el conjunto de los Consejeros Ejecutivos, en número de tres, además de las dietas y atenciones estatutarias que les corresponden en su calidad de Consejeros, ha sido en 2007 la siguiente:

Miles de euros	2007	2006
Retribución fija	2.128	1.712
Retribución variable	3.829	3.248
Ejercicio de planes retributivos monetarios vinculados al valor de la acción		12.777
Ejercicio de opciones sobre acciones y/o otros instrumentos financieros.	1.843	

Retribución por pertenencia a otros órganos de administración del grupo, multigrupo o asociadas

Los Consejeros de Grupo Ferroviario S.A., tanto Ejecutivos como Externos, que a su vez son miembros de los órganos de administración de otras sociedades del grupo, multigrupo o asociadas, no han devengado en 2007 ninguna retribución por este concepto (en 2006, 52 miles €).

Fondos y Planes de Pensiones o primas de seguros de vida

En 2007 (tampoco en 2006) no se ha realizado aportación alguna en concepto de fondos o planes de pensiones a favor de antiguos o actuales miembros del Consejo de Administración de la Sociedad ni se han contraído obligaciones por estos conceptos durante el año.

Por lo que se refiere al pago de primas de seguros de vida, la Sociedad tiene suscritas pólizas de seguro en cobertura del riesgo de fallecimiento, que supusieron en 2007 el pago de 8,2 miles de euros, de las que resultan beneficiarios los Consejeros Ejecutivos (7,2 miles € en 2006).

Por la pertenencia de los Consejeros de Grupo Ferroviario S.A. a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de sociedades del grupo, multigrupo y asociadas no se han efectuado aportaciones ni contraído obligaciones en concepto de Fondos y Planes de Pensiones. Tampoco se han satisfecho primas de seguros de vida.

Anticipos y créditos

A 31 de diciembre de 2007 no existían anticipos o créditos a los Consejeros por parte de la Sociedad o por la pertenencia de éstos a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de entidades del grupo, multigrupo y asociadas.

Opciones sobre acciones

A continuación se indica el número de opciones sobre acciones de las que resultan titulares los Consejeros Ejecutivos de la Sociedad a 31 de diciembre de 2007, asignadas en aplicación de dos planes retributivos aprobados en 2004 y 2006 y de los que en apartados posteriores se proporciona información.

	Opciones sobre acciones	Nº de acciones equivalentes	% Capital social
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Plan 2004: 300.000	300.000	0,214
	Plan 2006: 196.600	196.600	0,140
Joaquín Ayuso García	Plan 2004: 300.000	300.000	0,214
	Plan 2006: 196.600	196.600	0,140
José María Pérez Tremps	Plan 2004: 130.000	130.000	0,093
	Plan 2006: 70.000	70.000	0,050

3. Retribuciones de la Alta Dirección

Los miembros de la Alta Dirección de la Sociedad, con dependencia inmediata del Presidente o del Consejero Delegado, han devengado conjuntamente durante el ejercicio 2007 la siguiente retribución:

Miles de euros	2007	2006
Retribución fija	2.941	1.966
Retribución variable	2.333	1.833
Ejercicio de planes retributivos monetarios vinculados al valor de la acción		428
Ejercicio de planes de opciones sobre acciones y/o otros instrumentos financieros [ver descripción en epígrafe posterior]	2.890	3.504
Retribución en tanto que miembros de órganos de administración de otras sociedades del grupo, multigrupo o asociadas	25	11
Aportaciones a fondos o planes de pensiones u obligaciones contraídas por estos conceptos.	0	0
Primas de seguro	12	11

Durante 2007, la Sociedad no concedió préstamos a los integrantes de la Alta Dirección y se produjeron amortizaciones por importe de 222 miles €. El saldo de dichos préstamos a 31 de diciembre de 2007 era de 265 miles de euros.

Las retribuciones expresadas corresponden a las personas titulares de los cargos siguientes:

- Director General Económico-Financiero.
- Director General de Recursos Humanos.
- Director General de Construcción.
- Director General Adjunto al Consejero Delegado .
- Director General de Servicios, si bien su titular cambió en mayo de 2007.
- Director General de Aeropuertos, cargo creado en mayo de 2007.
- Director de Auditoría.
- Director de Calidad y Medio Ambiente.
- Director de Comunicación.
- Director de Sistemas de Información, desde mayo de 2007.
- Director de Estudios y Análisis de Mercados, desde julio de 2007.

No se incluye la retribución de los miembros de la Alta Dirección que son al tiempo Consejeros Ejecutivos por haber quedado indicada con anterioridad.

4. Plan de opciones sobre acciones (2004)

La Junta General de Accionistas de 26 de marzo de 2004 autorizó la aplicación de un sistema retributivo consistente en un Plan de Opciones sobre Acciones aplicable a aquellos miembros del Consejo de Administración que desempeñan funciones ejecutivas y a quienes ejercen funciones de alta dirección bajo la dependencia directa del mismo o de sus órganos delegados.

El sistema consiste en la concesión de opciones de compra sobre acciones de Grupo Ferrovial, S.A., cuyo ejercicio sólo podrá producirse transcurridos tres años y antes de que se cumplan seis de su concesión, por lo que será susceptible de ejercicio a partir del año 2007. Este derecho dependerá de la obtención de unas tasas de rentabilidad sobre los recursos propios consolidados. A cada opción le corresponde una acción.

Para determinar el precio de ejercicio de la opción, el valor de las acciones de la Sociedad que se toma como referencia es el precio de cotización entendido como la media aritmética de los cambios medios ponderados de las veinte sesiones bursátiles anteriores a la fecha de concesión de las opciones. En concreto, quedó fijado en 33,65€.

El sistema conlleva una prima de un (1) euro por acción a cargo del beneficiario.

Al objeto de cubrir las futuras apreciaciones del valor de las acciones de la Sociedad, se formalizó la correspondiente cobertura con una entidad financiera.

De este sistema y de las asignaciones individuales se informó a la Comisión Nacional del Mercado de Valores con fechas 26 y 31 de marzo y 7 de mayo de 2004.

5. Plan de opciones sobre acciones (2006)

La Junta General de Accionistas celebrada el 31 de marzo de 2006 autorizó la aplicación de un sistema retributivo consistente en un Plan de Opciones sobre Acciones a favor de los Consejeros Ejecutivos y los integrantes de la Alta Dirección, en términos prácticamente idénticos a los del Plan de Opciones aprobado en el año 2004 que se ha detallado en el apartado anterior.

Así, el sistema consiste en la concesión de opciones de compra sobre acciones de Grupo Ferrovial, S.A., cuyo ejercicio sólo podrá producirse transcurridos tres años y antes de que se cumplan seis de su concesión, por lo que no serán susceptibles de ejercicio hasta el año 2009. Este derecho dependerá de la obtención de unas tasas de rentabilidad sobre los recursos propios consolidados. A cada opción le corresponderá una acción.

A los efectos de determinar el precio de ejercicio de la opción, el valor de las acciones de la Sociedad que se tomará como referencia será el precio de cotización entendido como la media aritmética de los cambios medios ponderados de las veinte sesiones bursátiles anteriores a la fecha de concesión de las opciones. En concreto, quedó fijado en 65,92€.

Este Plan conlleva una prima de dos (2) euros por acción a cargo del beneficiario.

Al objeto de cubrir las futuras apreciaciones del valor de las acciones de la Sociedad, se formalizó también la correspondiente cobertura con una entidad financiera.

De este sistema y de las asignaciones individuales se informó a la Comisión Nacional del Mercado de Valores con fechas 31 de marzo; 10 y 12 de mayo y 3 de noviembre de 2006.

6. Otra información sobre la retribución

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

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

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

Para la cobertura de tal incentivo, la compañía anualmente realiza aportaciones a un seguro colectivo de ahorro, del que la propia Sociedad resulta ser tomador y beneficiario, cuantificadas según un determinado porcentaje de la retribución total dineraria de cada Alto Directivo. La cantidad total aportada por este concepto correspondiente al ejercicio 2007 ha ascendido a 1.965 (en 2006, 1.619 miles €).

III. Composición de las Comisiones del consejo

1. Comisión Ejecutiva

Existe una Comisión Ejecutiva del Consejo, de conformidad con lo dispuesto en los Estatutos Sociales, en la que están delegadas de forma expresa todas las facultades que corresponden al Consejo de Administración, excepto las indelegables legal o estatutariamente.

La composición de la Comisión Ejecutiva, que no ha sufrido variación durante el año 2007, era la siguiente:

D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Ejecutivo y dominical
D. Santiago Bergareche Busquet	Independiente
D. Jaime Carvajal Urquijo	Independiente
D. Joaquín Ayuso García	Ejecutivo
D. Santiago Eguidazu Mayor	Independiente
D ^a . María del Pino y Calvo-Sotelo	Dominical
D. José María Pérez Tremps	Ejecutivo

Preside la Comisión Ejecutiva el Presidente del Consejo de Administración, y actúa como Secretario quien ostenta el mismo cargo en el Consejo de Administración.

2. Comisión de Auditoría y Control

Durante la totalidad del año 2007 la composición de esta Comisión ha sido la siguiente:

D. Gabriele Burgio Presidente	Independiente
D. Santiago Eguidazu Mayor	Independiente
PORTMAN BAELA S.L. representada por D Eduardo Trueba Cortés	Dominical
D. Juan Arena de la Mora	Independiente

En consecuencia, todos los miembros de la Comisión continúan son Consejeros Externos y la presidencia recae en un Consejero Independiente, conforme requiere el Reglamento del Consejo de Administración.

3. Comisión de Nombramientos y Retribuciones

La composición de esta Comisión, que no ha experimentado ningún cambio durante el año 2007, es la siguiente:

D. Jaime Carvajal Urquijo Presidente	Independiente
D. Santiago Bergareche Busquet	Independiente
D. Juan Arena de la Mora	Independiente
D. Gabriele Burgio	Independiente

Todos sus integrantes, de acuerdo con lo establecido en este sentido en el Reglamento del Consejo, continúan teniendo la condición de Consejeros Independientes.

IV. Procedimiento de selección, nombramiento y remoción de Consejeros y evaluación del Consejo de administración

1. Selección de Consejeros

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

Entre las competencias de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones se encuentra la de formular los criterios en función de los cuales se seleccionará al candidato. Los nombramientos (o las reelecciones) de los Consejeros, según el artículo 26 del Reglamento, deben estar precedidos:

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

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

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

El Reglamento del Consejo no establece ningún requisito específico para ser nombrado Presidente del Consejo.

Según establece el Reglamento del Consejo, la Sociedad establecerá un programa de orientación para los Consejeros que se incorporen, con el objeto de proporcionarles una visión general y suficiente de Ferrovial, incluyendo sus reglas de gobierno corporativo.

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

2. Duración del cargo

Conforme establecen los Estatutos y el Reglamento del Consejo, el cargo de Consejero tendrá una duración de tres años, con posibilidad de reelección.

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

3. Nombramiento de Consejero Delegado, Secretario del Consejo y miembros de las Comisiones del Consejo

La Comisión de Nombramientos y Retribuciones debe:

- Informar previamente sobre el nombramiento y cese del Consejero Delegado, así como, a propuesta del Presidente, del Secretario del Consejo.
- Proponer a los miembros que hayan de formar parte de las distintas Comisiones.

4. Cese de Consejeros

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

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

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

Igualmente podrá proponerse el cese de Consejeros Independientes si como resultado de ofertas públicas de adquisición, fusiones u otras

operaciones de esta índole se produjera un cambio en la estructura de capital de la Sociedad que aconsejen revisar los criterios de proporcionalidad que establecen en las recomendaciones de buen gobierno.

5. Evaluación del Consejo de Administración

Conforme establece el nuevo Reglamento del Consejo de Administración, el Consejo evaluará una vez al año:

- Su funcionamiento y la calidad y eficiencia de sus trabajos.
- El desempeño del Presidente y del Consejero Delegado de la Sociedad, previo informe de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones.
- El funcionamiento de sus Comisiones, partiendo el informe que éstas le eleven.

En el ejercicio 2007 han culminado los trabajos iniciados en 2006 para efectuar una evaluación como órgano colectivo, analizando su organización y funcionamiento a la luz de las recomendaciones y prácticas más extendidas en el mercado, así como una evaluación individualizada respecto de cada uno de sus miembros, y una valoración del desempeño por el Presidente y el Consejero Delegado.

En este proceso, como en otras ocasiones, se ha contado con el asesoramiento de una firma externa especializada que compareció ante el Consejo para dar cuenta del resultado de sus trabajos.

Además, el Consejo de Administración ha realizado una evaluación del funcionamiento de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones y de la Comisión de Auditoría y Control, partiendo del informe formulado por cada una de ellas. En ambos casos, el resultado de la evaluación es que el funcionamiento es correcto y que las dos Comisiones cumplen satisfactoriamente con las funciones asignadas

V. Responsabilidades, Organización y Funcionamiento del Consejo de Administración

1. Responsabilidades

a) Atribuciones generales

El Consejo de Administración de Grupo Ferrovial S.A. tiene atribuida la realización de los actos de gestión, representación y supervisión que sean necesarios para velar por la consecución del objeto social, guiado por el interés de la Sociedad, que se entenderá como hacer máximo, de forma sostenida, su valor económico, dispensando el mismo trato a todos los accionistas.

Además de las competencias que la ley determina, y sin perjuicio de las delegaciones que tiene conferidas, el Consejo se reserva, directamente o a través de sus Comisiones, el conocimiento de una serie de materias sobre las que deberá pronunciarse. Entre ellas, las siguientes:

- La aprobación de las directrices estratégicas; los objetivos de gestión y el presupuesto anual de Ferrovial.
- El control y la evaluación de la gestión de los directivos.

- La aprobación de la retribución de los Consejeros y de la remuneración adicional correspondiente a las funciones ejecutivas de los Consejeros que las desempeñen.
- La constitución de nuevas sociedades y las adquisiciones o ventas de participaciones en sociedades ya existentes, en los casos que supongan tomas o pérdidas de mayoría, superen determinados porcentajes de participación o representen iniciación o abandono de líneas de negocio.
- Las operaciones de fusión, escisión o concentración en las que intervenga la sociedad o alguna compañía directamente participada por ésta.
- Las inversiones u operaciones que tengan carácter estratégico y la realización de operaciones de inversión, desinversión, financiación o garantía que tengan por objeto activos sustanciales del Grupo o alcancen un importe superior a determinados umbrales.
- La aprobación de la constitución y de las operaciones de adquisición (u análogas) de participaciones en sociedades domiciliadas en paraísos fiscales, así como en entidades de propósito especial, estas últimas cuando por su naturaleza, objeto, tratamiento contable o financiero o cualquier otra circunstancia pudieran menoscabar la transparencia del grupo.
- La política de información y comunicación con los accionistas, los mercados y la opinión pública.

b) Fijación de políticas

Además de las funciones anteriores, el nuevo Reglamento atribuye al Consejo la función de aprobar la política de la Sociedad en las siguientes materias:

- Inversiones y financiación.
- Estructura del grupo de sociedades.
- Gobierno Corporativo.
- Responsabilidad social corporativa.
- Retribuciones.
- Control y gestión de riesgos, y el seguimiento periódico de los sistemas internos de información y control.
- Retribución al accionista.
- Autocartera.

c) Función específica relativa a la Información Financiera y Cuentas Anuales

Competencias del Consejo y de la Comisión de Auditoría y Control
Constituye una función del Consejo de Administración específicamente regulada la de realizar un seguimiento, al menos, con carácter trimestral, de la evolución de los estados financieros de la Sociedad, así como supervisar la información que periódicamente se deba facilitar a los mercados o autoridades supervisoras, comprobando que la misma se elabore con arreglo a los mismos principios que las cuentas anuales y que goce de la misma fiabilidad que éstas.

A este fin, podrá recabar la colaboración de los auditores externos o de cualquier Directivo de Ferrovial.

Por otro lado, la Comisión de Auditoría y Control tiene atribuidas las siguientes funciones en relación con la información financiera y las cuentas anuales:

- Conocer el proceso de información financiera y los sistemas de control interno de la Sociedad, vigilando el cumplimiento de los requerimientos legales y la correcta aplicación de los principios de contabilidad generalmente aceptados. Asimismo, informar al Consejo de los cambios de criterios contables, así como de los riesgos que, en su caso, existan.
- Supervisar la información que el Consejo de Administración ha de aprobar e incluir en la información pública anual de la Sociedad.
- Auxiliar al Consejo de Administración en su labor de velar por la corrección y fiabilidad de la información financiera que la Sociedad deba suministrar periódicamente a los mercados, inversores o autoridades, de conformidad con la normativa aplicable e informar al respecto con carácter previo a su aprobación por el Consejo.

A tal fin, el Reglamento establece que la Comisión de Auditoría y Control podrá recabar, en los términos regulados en el propio Reglamento, el auxilio de expertos cuando estime que por razones de independencia o especialización no puede servirse de manera suficiente de los medios técnicos del Ferrovial. Asimismo, la Comisión podrá recabar la colaboración de cualquier miembro de la Alta Dirección.

El informe de la Comisión de Auditoría y Control, incluido dentro del Informe de gestión de la Sociedad, hace mención a las reuniones mantenidas con el auditor externo.

Certificación de las cuentas anuales

Las cuentas anuales se certifican, previamente a su formulación por el Consejo, por el Presidente, el Consejero Delegado y el Director General Económico Financiero de la Sociedad.

Respecto de las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2007, serán certificadas por D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo, Presidente del Consejo de Administración; D. Joaquín Ayuso García, Consejero Delegado y D. Nicolás Villén Jiménez, Director General Económico Financiero.

Disposiciones específicas sobre el informe de auditoría

En cuanto a la competencia de formulación de cuentas, el Reglamento del Consejo dispone lo siguiente:

- Se procurará que no haya lugar a salvedades por parte del auditor.
- No obstante, cuando planteada una salvedad, el Consejo considere que debe mantener su criterio, tanto el Presidente de la Comisión de Auditoría y Control como, si así fuera requerido, el auditor externo, explicará públicamente el contenido y el alcance de la discrepancia.

2. Organización y funcionamiento

a) Convocatoria

El Consejo se reúne ordinariamente, una vez al mes. Su Presidente dispone de iniciativa para convocarlo cuando lo estime oportuno para el eficaz desempeño de sus funciones y el buen funcionamiento de la Sociedad.

Además, deberá hacerlo cuando se solicite por el Consejero Coordinador o al menos dos de sus componentes.

La convocatoria se efectúa por escrito dirigido personalmente a cada

Consejero y con envío de la documentación necesaria para poder conocer las materias incluidas en el orden del día previsto, con una antelación de, al menos, un día respecto de la fecha de la reunión, salvo circunstancias extraordinarias.

El Consejo elabora un plan anual de fechas y asuntos para las sesiones ordinarias.

En 2007, el Consejo mantuvo once (11) reuniones, y a todas ellas asistió su Presidente.

b) Información y asesoramiento externo del Consejo

El Reglamento del Consejo de Administración permite a los Consejeros solicitar información libremente a la Alta Dirección, informando de ello al Presidente de la Sociedad, y requerir aquella otra adicional que razonablemente pueda necesitar al Presidente, el Consejero Delegado o el Secretario del Consejo.

También el Reglamento del Consejo regula que los Consejeros, con el fin de ser auxiliados en el ejercicio de sus funciones, pueden solicitar la contratación con cargo a la Sociedad de asesores legales, contables, financieros u otros expertos sobre problemas concretos de cierto relieve y complejidad. La solicitud de contratación debe formularse al Presidente de la Sociedad, estando limitadas las causas por las que el Consejo de Administración podrá rechazar la solicitud.

Por último, existe una previsión reglamentaria específica para que los miembros de la Comisión de Auditoría y Control puedan recabar, de acuerdo con ciertos términos, la colaboración de expertos en el ejercicio de sus funciones.

c) Representación

En caso de no poder asistir personalmente, el Consejero, según los Estatutos y el Reglamento del Consejo de Administración, procurará conferir su representación por escrito, a favor de otro miembro del Consejo, representación que se otorgará por escrito y con carácter especial, incluyendo, siempre que la formulación del orden del día lo permita, las oportunas instrucciones.

d) Constitución y adopción de acuerdos

El Consejo queda válidamente constituido cuando concurren al menos la mitad de sus miembros, presentes o representados.

Salvo que por disposición legal o reglamentaria se establezca otros quórum, los acuerdos se adoptan por mayoría absoluta de los concurrentes.

Respecto de cualquier materia, en caso de empate, el voto del Presidente será dirimente.

e) Desarrollo de las reuniones y acta de la sesión

El Reglamento del Consejo atribuye a su Presidente la labor de estimular el debate y la participación activa de los miembros del Consejo en el curso de sus reuniones, salvaguardando su libre toma de posición y expresión de opinión.

Por su parte, el Secretario del Consejo, en la elaboración de las actas, dejará constancia de las preocupaciones sobre alguna propuesta concreta o sobre la marcha de la Sociedad manifestadas por los Consejeros o por

el propio Secretario y que no hubieran quedado resueltas en la reunión.

f) Seguro de responsabilidad civil

Existe en la Sociedad un seguro de responsabilidad civil a favor de los Consejeros de la Sociedad, entre otros asegurados.

VI. Responsabilidades, organización y funcionamiento de las comisiones del consejo

1. Regulación de las Comisiones del Consejo

La Comisión Ejecutiva se regula en el artículo 18.1 del Reglamento del Consejo, rigiéndose, en cuanto sean de aplicación, por las reglas establecidas respecto del Consejo de Administración.

La composición, cargos, normas de funcionamiento y competencias de la Comisión de Auditoría y Control están reguladas en los Estatutos Sociales.

Además, el Reglamento del Consejo de Administración establece que las Comisiones Asesoras regularán su propio funcionamiento, y en lo no previsto especialmente, se aplicarán las normas de funcionamiento establecidas para el Consejo en el citado reglamento, siempre y cuando sean compatibles con la naturaleza y función de la comisión.

2. Comisión Ejecutiva

En la Comisión Ejecutiva, como antes se indicó, se han delegado todas las facultades que corresponden al Consejo de Administración, salvo las indelegables legal o estatutariamente. Tiene encomendada la propuesta y el seguimiento de la estrategia financiera, comercial e inversora de Ferrovial.

No obstante, el artículo 18.1 del Reglamento del Consejo establece que se procurará que las decisiones allí enumeradas se adopten por la Comisión Ejecutiva sólo en casos de urgencia y que en tal caso se ratifiquen con posterioridad por el Consejo.

Las reglas de composición y funcionamiento de esta Comisión siguen los mismos principios que las que afectan al Consejo de Administración y, según se señaló con anterioridad, están incluidas en el correspondiente Reglamento.

De las reuniones de la Comisión Ejecutiva se levanta la correspondiente acta, que se remitirá a todos los miembros del Consejo, a fin de que tengan conocimiento de los asuntos tratados y de las decisiones adoptadas en ellas.

En 2007 se celebraron ocho (8) sesiones de la Comisión Ejecutiva.

3. Comisiones Asesoras

Las Comisiones Asesoras del Consejo de Administración son la Comisión de Auditoría y Control, y la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, creadas en 1999.

Ambas Comisiones están integradas exclusivamente por Consejeros Externos, según establece el Reglamento del Consejo de Administración, y tienen facultades de información, asesoramiento, supervisión y pro-

puesta en las materias de sus respectivas competencias. Las facultades de propuesta no excluyen que el propio Consejo pueda decidir sobre estos asuntos a iniciativa propia, recabando el informe de la Comisión correspondiente.

Según el Reglamento del Consejo, no podrá adoptarse una decisión contra el criterio de una Comisión más que con acuerdo del Consejo de Administración.

Los Presidentes de ambas Comisiones son, conforme al Reglamento del Consejo, Consejeros Independientes. También es común a ambas el número mínimo y máximo de componentes, fijado asimismo en el Reglamento del Consejo, que deberá estar entre cuatro y seis.

Las actas de las reuniones de las Comisiones Asesoras se reparten a todos los Consejeros. Además, se informa de los asuntos tratados en el primer Consejo posterior a cada sesión.

a) Responsabilidades de la Comisión de Auditoría y Control.

Las funciones más destacadas de esta Comisión son las siguientes:

En relación con los auditores externos:

- Proponer al Consejo de Administración, para su sometimiento a la Junta General, el nombramiento del auditor externo, así como las condiciones de su contratación.
- Resolver sobre el ámbito de las empresas del grupo de la Sociedad en relación al cual el auditor deberá asumir la responsabilidad de las revisiones de cuentas.
- Servir de canal de comunicación entre el Consejo de Administración y los auditores externos, y evaluar los resultados de cada auditoría. Recibir de éstos información regular sobre sus trabajos, verificando que la Alta Dirección asume las recomendaciones del auditor. Llevar las relaciones con los auditores externos para recibir información de éstos sobre aquellas cuestiones que puedan poner en riesgo la independencia de éstos.
- Establecer medidas para controlar la prestación de servicios de asesoramiento y consultoría por parte de las firmas de auditoría externa.

En relación la información financiera:

- Conocer el proceso de información financiera y los sistemas de control interno. Informar al Consejo de los cambios de criterios contables.
- Supervisar la información que el Consejo de Administración ha de aprobar e incluir dentro de la documentación pública anual de la compañía.
- Auxiliar al Consejo en su labor de velar por la corrección y fiabilidad de la información financiera periódica.

En relación con la auditoría interna:

- Proponer la selección, nombramiento, reelección o sustitución del director de auditoría interna, así como su presupuesto.
- Supervisar los servicios de auditoría interna, aprobar y verificar el cumplimiento del plan de auditoría. Conocer el grado de cumplimiento de medidas correctoras recomendadas por la auditoría interna a la Alta Dirección.

Otras competencias:

- Analizar y evaluar los principales riesgos de los negocios y los sistemas

establecidos para su gestión y su control.

- Establecer y supervisar un sistema que permita a cualquier empleado, de forma confidencial, y si así lo desea, anónima, comunicar situaciones ineficientes, comportamientos inadecuados o eventuales incumplimientos de especial trascendencia.
- Supervisar el cumplimiento de la normativa interna de gobierno corporativo y de conducta en los mercados de valores. En particular, informar sobre las dispensas y autorizaciones en materia de deberes de los Consejeros, así como sobre las transacciones de la Sociedad con accionistas, Consejeros y Alta Dirección sujetas a aprobación del Consejo.

La Comisión de Auditoría y Control elabora anualmente un informe sobre sus actividades que se incluye en el Informe de Gestión de la compañía.

Su Presidente, además, informa a la Junta General de las actividades de esta Comisión.

La Comisión de Auditoría y Control celebró en 2007 seis (6) reuniones.

b) Responsabilidades de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones.

Entre sus funciones más destacadas están:

- Efectuar propuestas para el nombramiento de Consejeros Independientes e informar sobre las propuestas de nombramientos de los restantes Consejeros.
- Informar sobre el nombramiento del Consejero Delegado y del Secretario del Consejo.
- Proponer los miembros que deben formar parte de cada una de las Comisiones.
- Proponer el Consejero Coordinador.
- Proponer el sistema y la cuantía de las retribuciones anuales de los consejeros e informar sobre la retribución anual de los Consejeros Ejecutivos y demás condiciones de sus contratos.
- Informar sobre el nombramiento o destitución de los directivos con dependencia inmediata del Consejero-Delegado.
- Informar sobre los contratos y la retribución de los altos directivos.
- Analizar el proceso que permita la sucesión ordenada del Presidente y del Consejero Delegado.

Durante el ejercicio 2007, la Comisión de Nombramientos y Retribuciones se reunió en cinco (5) ocasiones.

VII. Reglamento del Consejo

El Reglamento del Consejo de Administración puede consultarse en la página web corporativa www.ferrovial.com.

El 23 de febrero de 2007, el Consejo de Administración aprobó un nuevo texto del Reglamento con objeto de adecuar su redacción a las recomendaciones del CUBG asumidas por la compañía y que precisaban ser incluidas en la normativa interna.

De la aprobación de este nuevo Reglamento se informó a los accionistas en la Junta General celebrada el 30 de marzo de 2007.

VIII. Relaciones del Consejo de Administración con los mercados y con los auditores externos y analistas financieros

1. Difusión de información sobre la Sociedad

a) Actuación del Consejo de Administración

Conforme establece su Reglamento, el Consejo de Administración ha adoptado las medidas necesarias para difundir entre los accionistas, inversores y mercado en general la información relativa a la sociedad, utilizando para ello los medios más eficientes para que la misma llegue por igual y de forma inmediata y fluida a sus destinatarios.

Además, entre sus funciones, está la de establecer mecanismos de intercambio de información regulares con los inversores institucionales, pero sin que en ningún caso, tal y como establece el Reglamento del Consejo, éstos puedan tener acceso a información que les pudiera proporcionar una situación de privilegio o ventaja respecto de los demás accionistas.

b) Regulación de la Información Relevante

Por otra parte, el Reglamento Interno de Conducta de Grupo Ferrovial S.A. establece la obligación de poner en conocimiento de la CNMV la Información Relevante (definida por la Ley del Mercado de Valores) antes de difundirse por cualquier otro medio e inmediatamente después de que se cumplan las circunstancias establecidas para que dicha comunicación sea obligatoria.

Cuando es posible, la comunicación de Información Relevante se realiza con el mercado cerrado, a fin de evitar distorsiones en la negociación de valores.

Se atribuye al Presidente, el Consejero Delegado, el Secretario del Consejo de Administración, el Director General Económico Financiero y el Director de Comunicación la función de confirmar o denegar las informaciones públicas sobre circunstancias que tengan la consideración de Información Relevante.

c) Procedimiento Interno sobre control de la información relativa a Operaciones Relevantes

Con objeto de dar cumplimiento a las obligaciones establecidas en el artículo 83 Bis de la Ley del Mercado de Valores, introducido por la Ley 44/2002 de 22 de noviembre, de medidas de reforma del sistema financiero, la Sociedad se ha dotado de un procedimiento interno en el que se establecen las medidas de control que se deberán implantar en el ámbito organizativo que tenga la responsabilidad de gestionar la Operación Relevante, en coordinación con Secretaría General. Tales medidas se refieren a limitaciones de acceso a la información; llevanza de registros; normas sobre archivo, reproducción y distribución de la información; y vigilancia de la cotización, entre otras.

2. Relaciones con auditores y analistas

Entre las funciones y competencias de la Comisión de Auditoría y Control, además de las señaladas, está la de proponer la designación del

auditor, las condiciones de contratación, el alcance del mandato profesional y, en su caso, la renovación o no renovación.

La Comisión en ningún caso podrá proponer al Consejo de Administración la contratación de aquellas firmas de auditoría a las que se prevea satisfacer, por todos los conceptos, honorarios superiores al cinco por ciento de sus ingresos totales durante el último ejercicio.

3. Procedimientos internos

Según los procedimientos internos de la Sociedad, la Dirección General Económico Financiera será la responsable de proponer la contratación de auditores externos para revisiones en el caso de adquisición de nuevas empresas ("due diligence") o de otros trabajos especiales que requieran la intervención de auditores externos.

Además, la Sociedad cuenta con un procedimiento interno, modificado en el año 2007, en virtud del cual la contratación de cualquier servicio profesional de consultoría o asesoramiento a cualesquiera firmas de auditoría y a entidades vinculadas con ellas, con independencia de que en cada momento tengan encomendadas o no la revisión de las cuentas anuales consolidadas e individuales de Grupo Ferrovial S.A. o empresas de su grupo, requerirá la previa autorización, bien de la Comisión de Auditoría y Control, bien de la Dirección General Económico Financiera, según el importe de los servicios supere o no determinados importes. Además, la Comisión de Auditoría y Control recibirá semestralmente un resumen de las contrataciones de esta índole efectivamente comprometidas.

4. Honorarios de la firma auditora

La actual firma auditora de la Sociedad y de su grupo consolidado, que lleva cinco años ininterrumpidamente efectuando la revisión de sus cuentas anuales (de los diecinueve que Grupo Ferrovial lleva estando obligada a auditar sus cuentas), ha realizado asimismo otro tipo de trabajos.

El siguiente cuadro muestra los honorarios de la firma auditora en el ejercicio 2007:

	2007		
	Sociedad	Grupo	Total
Importe de otros trabajos distintos de los de auditoría (miles de euros)	212	8.709	8.921
Importe trabajos distintos de los de auditoría / importe total facturado por la firma de auditoría (%)	1,63%	67,09%	68,72%

5. Restricciones a la contratación de analistas

Por lo que respecta a analistas, la Comisión de Nombramientos y Retribuciones es responsable de establecer medidas para verificar que Ferrovial no contrata como empleados ni cargos de alta dirección a aquellos que hayan desempeñado labores de análisis que hayan tenido por objeto a la Sociedad en agencias de calificación o rating, durante un plazo de dos años desde la separación del analista de la agencia. En 2007, la Sociedad, por iniciativa de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, ha procedido a la implantación de nuevas medidas con este propósito.

C. Operaciones vinculadas

I. Aprobación de transacciones

Conforme al Reglamento del Consejo de Administración, toda transacción profesional o comercial con Grupo Ferrovial S.A. o sus sociedades filiales de las personas que luego se citan, requiere la autorización del Consejo, previo informe de la Comisión de Auditoría y Control. Tratándose de transacciones ordinarias con Ferrovial, bastará que el Consejo de Administración apruebe, de forma genérica, la línea de operaciones. La autorización no es precisa, sin embargo, en aquellas transacciones que cumplan simultáneamente estas tres condiciones:

- 1) Que se realicen en virtud de contratos cuyas condiciones estén estandarizadas y se apliquen en masa a muchos clientes.
- 2) Que se realicen a precios o tarifas establecidos con carácter general por quien actúe como suministrador del bien o servicio de que se trate.
- 3) Que su cuantía no supere el 1% de los ingresos anuales de la Sociedad.

A este régimen se encuentran sometidos:

- Los Consejeros de Grupo Ferrovial S.A. El solicitante de la autorización deberá ausentarse de la sala de reuniones mientras el Consejo delibera y vota sobre ella y no podrá ejercer ni delegar su derecho de voto.
- Los accionistas de control.
- Las personas físicas que representen a aquellos Consejeros que sean personas jurídicas.
- Los integrantes de la Alta Dirección.
- Otros directivos que el Consejo de Administración pueda designar individualmente.
- Y las Personas Vinculadas a todas las personas encuadradas en las categorías antes enunciadas, conforme éstas se definen en el propio Reglamento.

II. Operaciones Vinculadas

A continuación se detallan las operaciones que, dentro del tráfico o giro de la Sociedad y de su Grupo y en condiciones de mercado, se han efectuado en 2007 con las distintas partes vinculadas.

La Sociedad proporciona en este documento la información sobre estas operaciones de conformidad con las definiciones y los criterios de la Orden EHA/3050/2004, de 15 de Septiembre, del Ministerio de Economía y Hacienda y la Circular 1/2005, de 1 de abril, de la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

En aquellos casos en que no es posible indicar el beneficio o pérdida de la transacción, por corresponder a la entidad o persona prestadora, se ha indicado esta circunstancia con un asterisco (*).

1. Accionistas significativos

Se señalan, de forma individualizada, las transacciones más relevantes que se han efectuado en el ejercicio 2007 con los accionistas significativos, con miembros del "grupo familiar de control" (excepto aquellas personas físicas integrantes del mismo que son al tiempo Consejeros de la Sociedad, respecto de los cuales la información figura en el epígrafe siguiente) o entidades que guardan vinculación accionarial con personas pertenecientes a dicho "grupo familiar de control", según lo indicado en el capítulo ESTRUCTURA DE PROPIEDAD DE LA SOCIEDAD:

NOMBRE/ DENOMINACIÓN	ENTIDAD DEL GRUPO FERROVIAL	NATURALEZA DE LA OPERACIÓN	TIPO DE LA OPERACIÓN	2007		2006	
				IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA
				(MILES DE €)		(MILES DE €)	
Miembros del "grupo familiar de control"/ entidades vinculadas a ellos	Ferrovial Servicios S.A. /filiales	Comercial	Prestación de la gestión integral de servicios en edificio de Madrid y actividades de conservación, mantenimiento y reparación	183	23	480	67
	Ferrovial Servicios S.A. / filiales	Comercial	Prestación de la gestión integral de servicios en oficinas de Madrid	180	55	342	91
	Ferrovial Conservación S.A.	Comercial	Arrendamiento a Ferrovial de locales de oficinas en Madrid propiedad de accionistas	180	(*)	176	(*)
	Ferrovial Agromán S.A. / Filiales	Comercial	Ejecución de obras de construcción	3.138	157	2.699	145
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de la gestión integral de servicios en oficinas de Madrid	315	39	181	15
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Actividades de mantenimiento, conservación y reparación	135	6		

(*) No se indica beneficio o pérdida por corresponder a la entidad o persona prestadora.

Además de las operaciones individualizadas señaladas, han tenido lugar dos transacciones de escasa relevancia con los accionistas significativos, consistentes en ejecución de obras menores y actividades de mantenimiento en domicilios o sedes sociales de cuantía o duración poco significativa y en condiciones de mercado, cuyo importe total es de 15 miles de euros, y que han supuesto en conjunto un beneficio de 0,01 miles de euros. En 2006, estas transacciones fueron por importe de 43 miles de euros y el beneficio total, de 1,3 miles de euros.

2. Operaciones con Consejeros y Alta Dirección

En 2007 se han registrado las operaciones con Consejeros y miembros de la Alta Dirección de la Sociedad que a continuación se indican. Adicionalmente, se señalan las transacciones concluidas con Banesto, NH Hoteles, Bankinter, Ericsson, Lafarge Asland, Asea Brown Bover y Aviva en atención a lo dispuesto en el Apartado Segundo de la Orden EHA/3050/2004, dado que determinados consejeros de la Sociedad son o han sido en algún momento del año 2007 miembros del Consejo de Administración de las indicadas compañías:

NOMBRE / DENOMINACIÓN	ENTIDAD DEL GRUPO FERROVIAL	NATURALEZA DE LA OPERACIÓN	TIPO DE LA OPERACIÓN	2007		2006	
				IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA	IMPORTE	BENEFICIO O PÉRDIDA
				(MILES DE €)		(MILES DE €)	
Rafael del Pino y Calvo - Sotelo	Ferrovia Agromán S.A. / Filiales	Comercial	Asesoramiento en Gestión de obras	80	4	17	0,9
Santiago Eguidazu Mayor	Grupo Ferrovial / Filiales	Comercial	Anticipos por compras de inmuebles	66	(#)	-	-
Banesto	Sociedades del Grupo Ferrovial	“	Cobro de comisiones por negocio y liquidaciones de operaciones de derivados cobradas	28.254	28.254(‘)	25.315	25.315 (‘)
		“	Pago de comisiones por operaciones de derivados	8.431	(*)	14.753	(*)
		“	Intereses abonados	4.261	4.261 (‘)	4.398	4.398 (‘)
		“	Pago de Intereses	22.934	(*)	10.380	(*)
		“	Saldo dispuesto de líneas de aval	288.100	(*)	323.900	(*)
		“	Saldo dispuesto de líneas de confirming y crédito documentario	27.500	(*)	47.800	(*)
		“	Saldo dispuesto de líneas de crédito	336.400	(*)	518.200	(*)
Ericsson	Ferrovia Servicios S.A. / Filiales	“	Prestación de gestión integral de servicios	6.421	1.755	6.611	1.438
Aviva	Sociedades del Grupo Ferrovial	“	Contratación de pólizas de seguros	2.266	(*)	1.729	(*)
Bankinter	Sociedades del Grupo Ferrovial	“	Pago de comisiones varias	9	(*)	173	(*)
		“	Intereses abonados	1.284	1.284 (‘)	1.730	1.730(‘)
		“	Intereses pagados	828	(*)	1.490	(*)
		“	Saldo dispuesto de líneas de crédito	18.700	(*)	38.600	(*)
		“	Confirming dispuesto	55.900	(*)	62.100	(*)
		“	Líneas de avales dispuestas	1.600	(*)	40.200	(*)
NH Hoteles y sociedades de su grupo	Sociedades del Grupo Ferrovial	“	Servicios de Hostelería proporcionados por NH Hoteles y sociedades de su grupo	103	(*)	111	(*)
Almirall	Ferrovia Servicios S.A. / Filiales	“	Prestación de servicios de gestión integral	106	-0,1	8	1
Lafarge Asland	Sociedades del Grupo Ferrovial	“	Compras de bienes	128	(*)	5.186	(*)
	Ferrovia Servicios S.A. / Filiales	“	Prestación de servicios de recogida de residuos	388	39	223	20
Asea Brown Boverly	Ferrovia Agromán S.A. / Filiales	“	Recepción de servicios de reparación y conservación de equipos	709	(*)	-	-

(#) Corresponde a anticipos que no generan resultado.

(*) No se indica beneficio o pérdida por corresponder a la entidad o persona prestadora.

(‘) En este tipo de partidas (comisiones e intereses abonados) se considera que el importe íntegro de la operación es beneficio.

Además de las operaciones anteriores se registraron en 2007 nueve operaciones con Consejeros y Alta Dirección, directamente o a través de personas vinculadas, que de forma total y conjunta ascienden a la suma de 108 miles de euros por el cobro y/o la ejecución de obras menores en domicilios o sedes; la prestación de servicios de montaje, reparación, mantenimiento de instalaciones y la prestación de servicios de recogida de residuos, de duración y cuantía poco significativas y en condiciones de mercado. El beneficio total obtenido en dichas operaciones fue de 21 miles de euros. En 2006, las operaciones de este tipo ascendieron a 66 miles de euros y su resultado fue de 2 miles de euros de beneficio.

La información sobre remuneraciones y operaciones de préstamos con Consejeros y Alta Dirección puede consultarse en el epígrafe sobre "Retribución del Consejo de Administración y de la Alta Dirección".

3. Operaciones entre compañías del grupo

Se mencionan a continuación operaciones efectuadas entre sociedades del Grupo Ferrovial que, pertenecientes en todo caso al tráfico habitual en cuanto a su objeto y condiciones, no han sido eliminadas en el proceso de elaboración de los estados financieros consolidados de la Sociedad por la razón siguiente.

Como se explica detalladamente en la Nota 2.2.d) de la Memoria de la Sociedad, los saldos y transacciones relativos a obras de construcción realizadas por el área de construcción a favor de sociedades concesionarias de infraestructuras no son eliminadas en dicho proceso de elaboración de los estados financieros consolidados puesto que, a nivel consolidado, este tipo de contratos se califican como contratos de construcción en los que las obras se entienden realizadas, a medida que estas obras están siendo ejecutadas, frente a terceros, ya que se considera que el titular final de la obra tanto desde un punto de vista económico como jurídico es la administración concedente.

En el ejercicio 2007, el área de construcción de Grupo Ferrovial ha facturado a dichas sociedades, por las obras realizadas y por anticipos relacionados con las mismas, la suma de 451.595 miles de euros (383.911 miles de euros en 2006), reconociendo como ventas por dichas obras un importe de 229.206 miles de euros (en 2006, 490.036 miles de euros).

El beneficio no eliminado en el proceso de consolidación derivado de estas operaciones asignables al porcentaje que el Grupo Ferrovial ostenta en las sociedades concesionarias receptoras de las obras y neto de impuestos y de intereses de minoritarios ha sido, en 2007 de 8.476 miles de euros. En 2006 supuso 32.568 miles de euros.

III. Situaciones de conflicto de intereses

El Reglamento del Consejo de Administración establece entre las obligaciones de los Consejeros la de procurar evitar toda situación de conflicto de intereses, existiendo la obligación de informar de estas situaciones al Secretario del Consejo con la debida antelación.

Si el asunto lo requiere, se traslada al Consejo de Administración.

En todo caso, el Consejero se abstendrá de asistir e intervenir en las deliberaciones que afecten a asuntos en los que pueda hallarse interesado personalmente.

Estas obligaciones son extensivas a accionistas de control, Alta Direc-

ción y personas vinculadas a todos ellos.

En particular, el Reglamento establece que los Consejeros Dominicales deben comunicar a la Sociedad las situaciones que puedan suponer un conflicto de intereses entre los accionistas que hayan propuesto su nombramiento y Ferrovial. También en estos casos, se establece la obligación de abstenerse en participar en la adopción de los correspondientes acuerdos.

En 2007 el Consejero D. Santiago Eguidazu Mayor comunicó a la Sociedad la existencia de un conflicto de intereses potencial con motivo de la contratación de la firma N más Uno Corporate Finance por Promociones Habitat, S.A. para la reorganización de la deuda de dicha entidad, en la que Grupo Ferrovial S.A. participa accionarialmente. El Sr. Eguidazu es Presidente de la firma N más Uno IBG S.A., sociedad matriz del grupo. Al igual que ya hiciera en 2006 cuando N más Uno Corporate Finance prestó asesoramiento a una de las entidades que entonces presentaron ofertas para la adquisición de la división Inmobiliaria del Grupo Ferrovial, el Sr. Eguidazu se ha ausentado de las reuniones del Consejo y de la Comisión Ejecutiva en las que se han producido deliberaciones o informes sobre la inversión de Ferrovial en Habitat.

IV. Relaciones con filiales españolas cuyos valores cotizan en los mercados de valores

Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A. (en adelante, Cintra), filial participada indirectamente por Grupo Ferrovial S.A., tiene admitidas a cotización sus acciones en los mercados de valores españoles.

Con motivo de su admisión a cotización en 2004, Grupo Ferrovial S.A. y Ferrovial Agromán S.A. (filial que desarrolla el negocio de construcción), de una parte, y Cintra, de otra, suscribieron e hicieron público un Contrato Marco con objeto de regular las relaciones entre Grupo Ferrovial y sus sociedades dependientes, de un lado y Cintra y sus sociedades dependientes, de otro, en relación con las siguientes dos materias:

Desarrollo de proyectos de infraestructuras de transporte por carretera y aparcamientos

En este sentido, el Contrato Marco regula los cometidos y obligaciones de Cintra y de las empresas del Grupo Ferrovial en relación con cualquier licitación para la concesión de la construcción y explotación, mantenimiento y/o explotación de infraestructuras de transporte por carretera y aparcamientos. En relación con estos proyectos, con carácter general, y con ciertas excepciones, Cintra se ocupará de su explotación y las empresas del Grupo Ferrovial de su construcción.

Prestación de servicios intragrupo.

El Contrato Marco establece asimismo la regulación general aplicable a los servicios que presten sociedades del Grupo Ferrovial a Cintra y viceversa.

En relación con ambas materias, el Contrato Marco prevé que la Comisión de Operaciones Vinculadas de Cintra ejerza determinadas funciones de supervisión e información, prestando especial atención a las materias relativas al gobierno corporativo de Cintra y a la prevención de situaciones de conflictos de intereses. En particular, corresponde a dicha Comisión de Operaciones vinculadas supervisar el cumplimiento del Contrato Marco.

D. Sistemas de control de riesgos

I. Política de riesgos de la Sociedad y riesgos cubiertos por el sistema

Introducción

Ferrovial tiene implantado desde 2003 un sistema de gestión global del riesgo (GRM, "Global Risk Management") que abarca todas sus actividades de negocio en el mundo, incluyendo la de las sociedades participadas sobre las que tiene capacidad de gestión.

En un entorno dinámico y muy competitivo, este sistema constituye un instrumento importante para la gestión estratégica de los negocios, contribuyendo a tratar adecuadamente los factores que pueden condicionar la consecución de los objetivos económicos y operativos en el medio y largo plazo. Ferrovial considera que una gestión de riesgos solvente y activa, concebida desde una perspectiva global, contribuye a crear valor tanto para los accionistas como para el resto de los grupos de interés relevantes para las actividades de la empresa.

La política de riesgos y el sistema de gestión que emana de ella se rigen por los siguientes principios:

- El objetivo final de la gestión de riesgos es contribuir a la generación de un beneficio sostenible en todas las áreas y actividades de negocio.
- El sistema de gestión se concibe desde una perspectiva global, esto es, integrando todos los factores estratégicos y operativos que conforman el perfil de riesgos de Ferrovial, incluyendo los económicos, reguladores y legales, sociopolíticos, laborales y medioambientales.
- La gestión de riesgos implica a todos los niveles de la organización con capacidad para la toma de decisiones, incluyendo la Alta Dirección y las comisiones del Consejo de Administración.
- Las funciones derivadas del mantenimiento del sistema y el reporte de riesgos son independientes de las líneas de negocio, si bien éstas aportan sus conocimientos para el análisis de los riesgos y la determinación de los modelos más adecuados de gestión en cada caso.
- El sistema contribuye a facilitar la toma de decisiones desde una perspectiva equilibrada y multicriterio, al mantener unidades de medida homogéneas y comparables con independencia de la naturaleza del riesgo evaluado.

Principales riesgos de la Sociedad

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

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

En particular, los riesgos más significativos objeto de gestión por el sistema son los siguientes:

1. Riesgos de calidad, relacionados con las deficiencias o retrasos con ocasión de la ejecución de obras o la prestación de servicios suministrados a clientes y usuarios

Todas las áreas de negocio tienen implantados sistemas de gestión de la calidad, que se describen detalladamente más adelante. Los sistemas llevan a cabo un seguimiento continuo de los indicadores clave, que miden los niveles de calidad de la obra entregada (Construcción), o del servicio prestado al usuario (Servicios, Autopistas y Aparcamientos y Aeropuertos), con el objeto de establecer medidas preventivas y actuaciones tempranas que reduzcan la probabilidad de que se materialice el riesgo.

Asimismo, se llevan a cabo encuestas de satisfacción por expertos independientes, con el fin de identificar los puntos críticos de insatisfacción de clientes y usuarios y poner en marcha las medidas dirigidas a resolver tales deficiencias.

2. Riesgos medioambientales

- a) Riesgos derivados de prácticas que pudieran generar un impacto significativo en el medio ambiente, principalmente como efecto de la ejecución de obras, la gestión o tratamiento de residuos, la operación de infraestructuras de transporte y la prestación de otros servicios.
- b) Riesgo de incumplimiento de la normativa vigente, y, en concreto, los vinculados a la adaptación de las nuevas actividades del grupo a la reciente legislación medioambiental o urbanística.
- c) Riesgos de contaminación y daños ambientales vinculados al nuevo régimen europeo de responsabilidad (Directiva 2004/35/CE). Aunque en alguna de las áreas de negocio estas responsabilidades son limitadas (Construcción), se considera un riesgo relevante en las actividades de Servicios (fundamentalmente en las instalaciones de gestión de residuos) y, en menor medida en Aeropuertos y en Autopistas y Aparcamientos (por ejemplo, vertidos procedentes de depósitos de combustibles y otras sustancias ecotóxicas).

Existen procedimientos de gestión del riesgo ambiental implantados en estas áreas de negocio. Asimismo, según se establece en el nuevo régimen de responsabilidad ambiental, los estados miembros de la Unión Europea podrán exigir garantías financieras a los operadores para responder por este tipo de riesgos, como muy tarde a partir de 2012. Por este motivo, Ferrovial ha tomado la decisión de anticiparse y ha suscrito en 2007 una póliza de seguros para cubrir estos riesgos en los términos establecidos en la normativa europea.

Asimismo, con el objeto de asegurar el conocimiento adecuado de normativa ambiental, Ferrovial tiene implantado desde 2005 un sistema de información on-line (denominado SIGMA), que puede consultarse en la intranet corporativa.

Por otra parte, la Dirección de Calidad y Medio Ambiente hace un seguimiento continuo de la legislación medioambiental en elaboración, manteniendo estrechos contactos con los legisladores y participando en los grupos consultivos para la puesta en práctica de las nuevas disposiciones, con el objeto de anticipar los cambios normativos que pudieran afectar a las actividades de Grupo Ferrovial.

Asimismo, las áreas de negocio con un mayor nivel de riesgo medioambiental (Construcción y Servicios), tienen implantados y certificados

sistemas de gestión medioambiental que se describen en el apartado II. 1. b). El área de Autopistas y Aparcamientos ha avanzado durante 2007 en la implantación de un sistema de gestión medioambiental normalizado (ISO 14001) cuya certificación está prevista a principios de 2008, tanto en las concesionarias españolas y portuguesas de autopistas como en la actividad de Aparcamientos.

3. Riesgos regulatorios y sociopolíticos, especialmente en la actividad de Aeropuertos y de Autopistas y Aparcamientos

a) Riesgos de modificaciones del marco regulador, que pudieran afectar negativamente a los ingresos previstos o a los márgenes de beneficios, principalmente en el negocio aeroportuario.

La filial británica de aeropuertos (BAA) mantiene permanentes relaciones con las autoridades reguladoras (Regulation Steering Group), con el objeto de adelantarse a los posibles cambios en la regulación.

b) Riesgo de rescate de la concesión sin pago de indemnización (vinculado al denominado "riesgo país").

c) Movimientos sociales contrarios a la construcción o ampliación de infraestructuras de transporte, así como movimientos organizados de grupos de interés que aboguen por la supresión de tarifas de peaje o cualesquiera otras ligadas a contratos concesionales.

Con respecto a la actuación de estos grupos de interés, las Direcciones corporativas y de las áreas de negocio mantienen permanentes contactos con éstos al objeto de atender sus expectativas y anticipar posibles impactos en la compañía.

En lo que se refiere a otros riesgos sociopolíticos, la inversión de Ferrovial se centra principalmente en países del área OCDE, donde se consideran estables y solventes las condiciones políticas y socioeconómicas, así como las garantías jurídicas. En este marco, los riesgos de rescate de las concesiones por parte de la Administración están suficientemente cubiertos mediante cláusulas que garantizan la indemnización y compensación al concesionario.

En cualquier caso, los departamentos Económico Financiero y de Asesoría Jurídica hacen un seguimiento constante de la evolución de estos riesgos sociopolíticos y regulatorios.

4. Riesgos de carácter financiero, destacando como más relevantes los siguientes

a) Variación de tipos de interés, así como de tipos de cambio en actividades en el exterior.

b) Impago o morosidad de clientes.

5. Riesgos por la causación de daños

a) Responsabilidades derivadas de producción de daños a terceros durante la prestación de servicios.

1. Daños a terceros por el mal estado de la carretera en la actividad de Autopistas: Responsabilidades derivadas de accidentes de tráfico e incidentes provocados por un estado deficiente de conservación de la carretera.

El sistema de calidad implantado lleva a cabo un seguimiento continuo del nivel de servicio de la carretera que permita acometer las oportu-

nas medidas de prevención.

Asimismo, el Departamento Corporativo de Seguros mantiene un programa de Responsabilidad Civil con coberturas y límites indemnizatorios adecuados a la evaluación de este riesgo.

2. Incidentes o accidentes de aeronaves en aeropuertos gestionados por Ferrovial.

3. Incidentes que pudieran afectar a la seguridad de los usuarios de los aeropuertos, incluidos los derivados de amenazas terroristas.

La filial británica de aeropuertos (BAA) lleva a cabo un seguimiento sistemático del cumplimiento de todas las normas de seguridad aeroportuaria promulgadas por CAA (autoridad británica) e ICAO (organismo internacional). Asimismo, los aeropuertos gestionados por Ferrovial han implantado las mejores prácticas del proceso MATRA (Multi-Agency Threat and Risk Assessment), mecanismo amparado por las instituciones públicas (programa TRANSEC), basado en la colaboración e intercambio de información entre distintas agencias (departamentos gubernamentales, autoridades locales, servicios de emergencia, policía...).

Además, BAA tiene implantados sistemas de gestión en los niveles corporativos y de negocio, que incluyen procesos de auditoría a través de los cuales se hace un seguimiento técnico del nivel de cumplimiento de estas materias.

Por último, el Departamento Corporativo de Seguros mantiene programas de Responsabilidad Civil y Daños que incluyen los supuestos de amenaza terrorista, con coberturas y límites indemnizatorios adecuados a la evaluación de este riesgo.

b) Daños físicos en infraestructuras promovidas o gestionadas por Grupo Ferrovial, fundamentalmente debidas a catástrofes naturales.

Existen coberturas de Daños a las Infraestructuras y de Pérdida de Beneficios que cubren los impactos causados por catástrofes naturales u otros riesgos de menor intensidad.

6. Otros riesgos

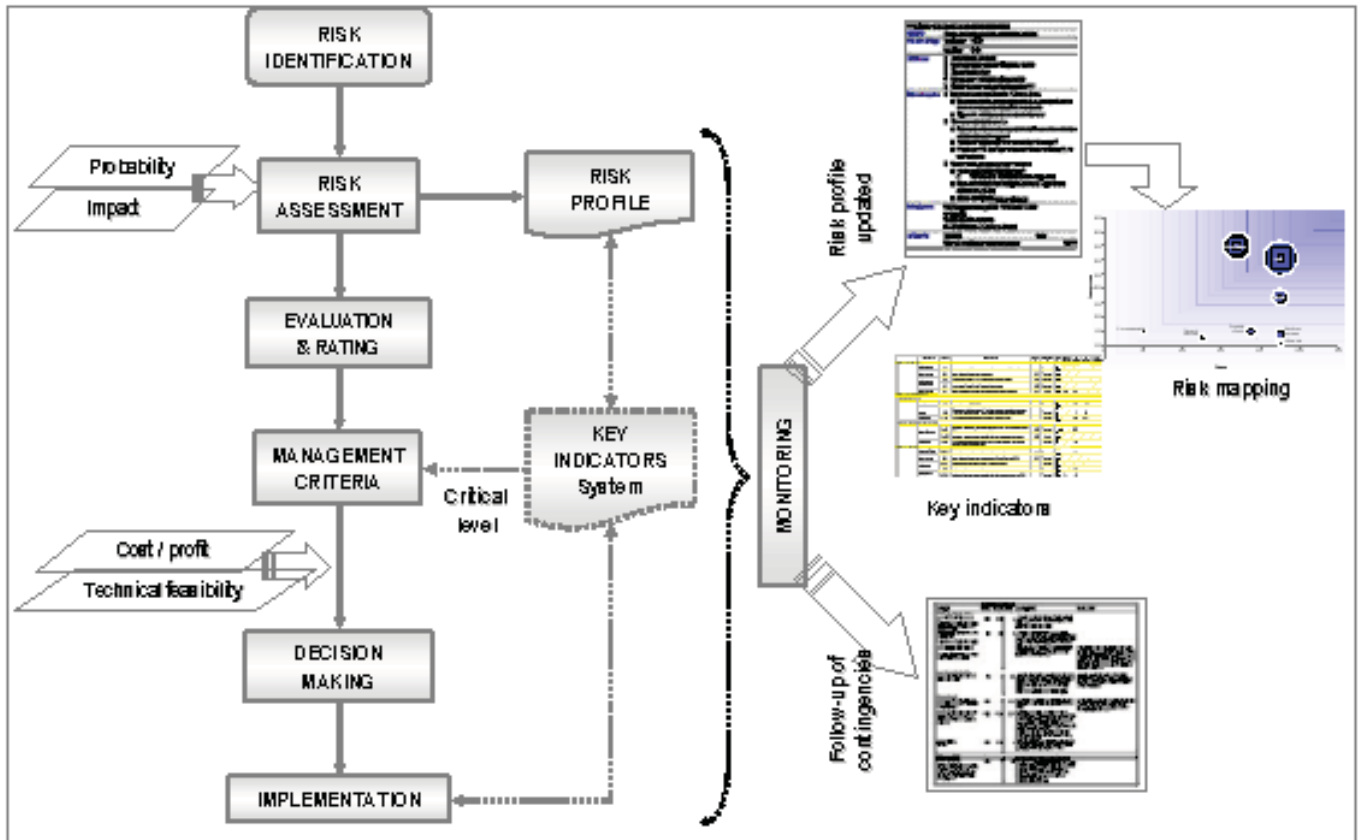
Además de los anteriores, son riesgos también gestionados por el sistema, aunque más genéricos o de carácter menos específico los laborales y, en particular, los vinculados a la seguridad y salud de los trabajadores (especialmente relevantes en la actividad de Construcción) y los de otros daños en bienes y activos de las empresas del grupo.

Con independencia de las particularidades descritas en este apartado, los sistemas de gestión, descritos en el epígrafe II siguiente, se han concebido bajo la perspectiva de la gestión integral de riesgos ("Global risk management") y afectan a todas las áreas de actividad de Grupo Ferrovial y a todos los ámbitos corporativos.

Los sistemas de control se han concebido para la efectiva identificación, medición, evaluación y priorización de los riesgos. Estos sistemas generan información suficiente y fiable para que las distintas unidades y órganos con competencias en la gestión de riesgos decidan en cada caso si éstos son asumidos en condiciones controladas, o son mitigados o evitados.

II. Sistemas de control

La identificación de los riesgos y el establecimiento de medidas de control en todos los ámbitos corporativo y de negocio, se desarrolla mediante un sistema que puede representarse gráficamente de la manera siguiente:



El procedimiento se ha diseñado con arreglo a los estándares internacionales en materia de gestión global del riesgo (IRM, AIMC, ALARM. 2002).

La información que utiliza el sistema se genera a través de un reducido equipo de trabajo en el que participan los responsables de los departamentos Económico-Financiero, de Calidad y Medio Ambiente, Recursos Humanos y la Asesoría Jurídica, supervisados directamente por el Director General. Todos los miembros del equipo de trabajo pertenecen al nivel directivo.

Los riesgos detectados se evalúan y priorizan mediante un procedimiento homogéneo de carácter semicualitativo apoyado en un sistema de indicadores relevantes y fiables, describiendo en cada caso las medidas de control y gestión establecidas. Esta información se transmite periódicamente al nivel corporativo, donde se integra y contrasta antes de ser informada a la Comisión de Auditoría y Control del Consejo. Para facilitar la identificación de las principales tendencias y la toma de decisiones, el sistema dispone de una salida gráfica que integra toda la información en un formato comparable ("mapa de riesgos").

1. Sistemas de gestión de la calidad

Todas las áreas de negocio tienen implantados sistemas de gestión de la calidad acordes con la norma ISO 9001, certificados en su caso por organismos acreditados. En todos los casos, estos sistemas se implantan en el nivel del centro de producción mediante Planes de Calidad desarrollados específicamente para cada uno de ellos, que aseguran (a) la planificación previa de los procesos relevantes para la calidad del producto o servicio, (b) el control sistemático y documentado de tales procesos, y (c) el retorno de información suficiente para detectar errores sistemáticos y diseñar medidas correctoras o preventivas para evitar aquéllos o atenuarlos en el futuro.

Las variables más relevantes de los sistemas de calidad de los distintos negocios se agrupan en indicadores, sobre cuya evolución se informa periódicamente al Comité de Dirección de Ferrovial.

2. Sistemas de gestión medioambiental

Las áreas de negocio tienen implantados sistemas de gestión medioambiental que cumplen como mínimo la norma ISO 14001 y se cuenta con las certificaciones de sistema expedidas por organismos acreditados. En el área de Autopistas y Aparcamientos el sistema se encuentra implan-

tado y se certificará a principios de 2008. En el centro de producción, estos sistemas se adaptan a la realidad del emplazamiento mediante un plan de gestión medioambiental que contempla la planificación y control sistemático de los procesos que implican riesgo para el medio ambiente, los requisitos legales aplicables y el establecimiento de objetivos cuantificados para la mejora del comportamiento medioambiental del centro de producción.

Asimismo, las actividades son sometidas a un continuo sistema de evaluación y auditoría medioambiental de los procesos, las prácticas medioambientales aplicables y el nivel de cumplimiento de la legislación. Este seguimiento es responsabilidad de un departamento técnico independiente de la línea de producción.

Ferrovial dispone de una innovadora herramienta de control y seguimiento del riesgo ambiental, denominada ICM (acrónimo de "índice de comportamiento medioambiental"), que ha sido validada por un centro público de investigación (Universidad Rey Juan Carlos de Madrid), y reconocida por la Cátedra UNESCO de Medio Ambiente. El ICM se encuentra implantado y validado en las áreas de Construcción y Servicios. De esta manera, las actividades con mayor riesgo medioambiental disponen en su totalidad de un indicador integrado de su comportamiento en esta materia, de cuya evolución se informa periódicamente tanto al Comité de Dirección como a la Comisión de Auditoría y Control.

En el área de Servicios se ha implantado durante 2007 un procedimiento de análisis y gestión del riesgo ambiental que se basa en el seguimiento continuo de las actividades de negocio, con especial énfasis en las instalaciones industriales sujetas al régimen de responsabilidad citado con anterioridad. Los procedimientos para la evaluación de los riesgos ambientales y su posterior gestión se basan en la norma UNE 150008.

Finalmente, y como anteriormente se mencionó, con el objeto de asegurar el conocimiento adecuado, de la normativa vigente en la materia, Ferrovial dispone desde 2005 de un sistema de información on-line (denominado SIGMA), que puede consultarse en la intranet corporativa, que resume los requisitos legales de carácter medioambiental a todos los centros de producción de forma particularizada, sencilla y permanentemente actualizada.

3. Otros procedimientos de carácter preventivo

Sistemas de prevención de riesgos laborales

En todas las áreas, así como en el ámbito corporativo, se han implantado sistemas de prevención de riesgos laborales acordes con los requisitos de la Ley 31/1995 y la normativa promulgada para su desarrollo. Los sistemas de prevención son periódicamente auditados por organismos externos acreditados para ello.

Las áreas con riesgos laborales más relevantes, en particular Construcción, disponen de planes de seguridad y salud específicamente diseñados para cada una de las obras, que son objeto de un seguimiento continuado por parte de los servicios centrales. Tales visitas de seguimiento contemplan la evaluación de las medidas de seguridad de la obra, incluyendo todas las actividades desarrolladas por las subcontratas. El sistema ha sido desarrollado en colaboración con el Instituto de Seguridad e Higiene en el Trabajo, en el marco de un convenio suscrito entre Ferrovial-Agromán y este organismo en 2004.

Mecanismos de control de riesgos financieros

Exposición a variaciones de tipo de cambio:

Con carácter general, la gestión de este riesgo se lleva a cabo de manera centralizada a través de la Dirección General Económico-Financiera, empleando mecanismos de cobertura.

Para que los flujos de caja previsible no se vean afectados por las variaciones del tipo de cambio, existen coberturas destinadas a las siguientes operaciones:

- Proyectos multidivisa (adjudicados o en licitación).
- Beneficios obtenidos en filiales extranjeras, así como dividendos o devoluciones de capital que se prevén recibir de dichas filiales.
- Préstamos intragrupo a filiales extranjeras.
- Tesorería de filiales extranjeras.
- Pagos a proveedores en divisa.

Exposición a variaciones de los tipos de interés:

En la financiación de proyectos de infraestructuras, el objetivo es obtener tipos de interés fijo al cerrar los acuerdos con los financiadores. Cuando esto no es posible se plantea la suscripción de una cobertura para este riesgo durante toda la vida de la financiación, en sus diferentes modalidades (dependiendo del entorno y del volumen de la inversión).

Con respecto a la deuda de Grupo Ferrovial a tipo variable, la Dirección Económico-Financiera mantiene una vigilancia de posibles cambios del mercado con el objeto de aprovechar los menores tipos. Aunque en ejercicios anteriores la tendencia era mantener abierta la exposición a tipos de interés, la evolución de la estructura financiera del Grupo hacia una posición neta deudora ha motivado la contratación de instrumentos de cobertura para la deuda emitida recientemente. Dichas coberturas, cubren el riesgo de tipos nominales, y en algunos casos el riesgo de tipos reales debido a que los ingresos de los activos que financian se actualizan por la inflación.

Impago o morosidad:

El riesgo de impago por parte de clientes privados, fundamentalmente en el área de Construcción, se atenúa mediante un estudio de la solvencia de aquéllos previo a la contratación. Los requisitos contractuales son supervisados por los departamentos jurídico y económico-financiero, para asegurar que se establecen con las suficientes garantías de respuesta ante supuestos de impago, que incluyen la paralización de las obras. Durante la ejecución de los trabajos contratados, el departamento económico-financiero lleva a cabo un seguimiento permanente de las certificaciones, los documentos de cobro y el efectivo pago de los mismos.

Procedimientos de comunicación y gestión de crisis

El sistema general de supervisión y control de los riesgos (sistema de gestión global de riesgos, GRM), está estrechamente vinculado a los procedimientos de gestión de crisis y continuidad de negocio.

En el ámbito corporativo, el perfil de riesgos es la base para la identificación de situaciones repentinas que pudieran desencadenar una crisis

de consecuencias relevantes para la compañía. Tales riesgos están identificados en catálogos particularizados para cada actividad de negocio, los cuáles se encuentran permanentemente actualizados y accesibles en los niveles de la organización donde pueden acontecer tales situaciones.

Como parte de estos procedimientos, existe un protocolo de comunicación interna y externa cuyo objeto es que, ante una situación de crisis, los niveles de la organización que deben tomar decisiones dispongan de información fiable y adecuada en el menor tiempo posible.

Asimismo, en los sistemas de gestión de las áreas de negocio existen procedimientos específicos que recogen las medidas que deben implementarse en los niveles afectados por la crisis para mitigar el daño a las personas o al medio ambiente, así como para reducir su impacto económico y facilitar la recuperación de la actividad de negocio en el menor tiempo posible.

Sistemas de cobertura de riesgos

Ferrovial mantiene una política corporativa de aseguramiento, a través de su Unidad Corporativa de Seguros, a la cuál están sujetas todas las áreas de negocio. Este departamento se sitúa orgánica y funcionalmente en el área de gestión global de riesgos), con el objeto de aprovechar la gestión del perfil de riesgos del grupo en la optimización técnica y económica de las pólizas de seguro suscritas por Ferrovial.

La política exige que con carácter general se suscriban coberturas de seguro para los daños a bienes propios e infraestructuras promovidas por empresas del grupo, así como para las responsabilidades frente a terceros.

Bajo esta política común, los riesgos susceptibles de ser transferidos total o parcialmente mediante pólizas de seguro son objeto de un continuo seguimiento en el que se analizan y revisan las coberturas, límites indemnizatorios y régimen de exclusiones de las pólizas, así como el coste de las primas.

A lo largo de 2007, se ha continuado con el proceso de optimización de coberturas y primas de las pólizas suscritas en los distintos programas, en todo el ámbito internacional, aprovechando el volumen y diversa exposición al riesgo que representan el conjunto de los negocios y actividades, en especial en las áreas de Servicios, Autopistas y Aparcamientos y Aeropuertos.

III. Materialización de riesgos en 2007

Durante 2007 no se han producido otras materializaciones de riesgos que las propiciadas por el desarrollo de las distintas actividades que realiza el Grupo Ferrovial.

De hecho, cuando se han producido situaciones susceptibles de generar la materialización de algún riesgo, se ha podido constatar el eficaz funcionamiento de los mecanismos de prevención, información y control, así como de los procedimientos de gestión de crisis, por lo que hasta la fecha se considera que los medios dispuestos y los sistemas de gestión de riesgos han funcionado de manera satisfactoria.

IV. Organos con responsabilidades en materia de riesgos

Desde 2003 existe una Dirección de Calidad y Medio Ambiente, con dependencia directa del Consejero Delegado, entre cuyas competencias se encuentran una gran parte de las relativas a la coordinación, seguimiento e informe del perfil de riesgos del grupo.

La Unidad Corporativa de Seguros, creada en 2004 con las funciones descritas anteriormente, se ha integrado en esta Dirección.

La Dirección de Auditoría, también de ámbito corporativo, planifica y desempeña su actividad sobre la base de los riesgos identificados, para evaluar la eficacia de las medidas establecidas para su gestión.

Por último, el Reglamento del Consejo de Administración establece que la Comisión de Auditoría y Control tiene entre sus competencias las de analizar y evaluar periódicamente los principales riesgos de los negocios, así como los sistemas establecidos para su gestión y control. La Comisión dedica una parte importante de su calendario de reuniones a la atención de esta competencia, contando con la colaboración y asistencia periódica de los responsables de las Direcciones corporativas indicadas.

V. Procesos de cumplimiento

Dirección de Calidad y Medio Ambiente

Los sistemas de gestión de la calidad, el medio ambiente y la prevención de riesgos laborales, están sujetos a un continuo proceso de evaluación y auditoría interna. El alcance de los planes de auditoría afecta tanto a los servicios centrales como a los centros de producción. En todos los casos, las auditorías se llevan a cabo por parte de los servicios centrales tanto del área de negocio como de ámbito corporativo, con la participación de técnicos cualificados, conocedores del negocio pero independientes de la línea de producción.

Auditoría Interna

La Dirección de Auditoría, en dependencia directa del Presidente y a disposición del Consejo de Administración a través de la Comisión de Auditoría y Control, contribuye a la gestión de los riesgos que el Grupo afronta en el cumplimiento de sus objetivos.

Así, en primer lugar, la Dirección de Auditoría desarrolla el análisis continuo de los procedimientos y sistemas de control, modelos de organización y variables de gestión dentro de las áreas más relevantes del Grupo Ferrovial, abarcando bien proyectos encuadrados dentro de las diferentes líneas de negocio, o bien aspectos relativos a los diferentes departamentos de apoyo. Las conclusiones correspondientes se trasladan tanto a los responsables de las áreas evaluadas como a la Alta Dirección del Grupo, incluyendo, en su caso, la recomendación de acciones concretas destinadas a la implantación de eventuales mejoras.

Asimismo, la Dirección de Auditoría colabora en los procesos de inversión y post-inversión, participa activamente en la prevención y control del fraude, y dirige las discrepancias que puedan aparecer dentro de las relaciones internas entre las diferentes compañías del Grupo Ferrovial.

Por último, señalar que para el desarrollo de las funciones descritas anteriormente, la Dirección de Auditoría cuenta con el conocimiento y la experiencia que permite acumular el contacto continuo y directo con los diferentes negocios, complementados cuando es necesario con la colaboración puntual de asesores externos de primer nivel.

Código de Ética Empresarial

Desde 2004, Grupo Ferrovial S.A. dispone de un Código de Ética Empresarial, aprobado por el Consejo de Administración, que establece los principios básicos y los compromisos de esta índole que todas las empresas del grupo, sus empleados y directivos deben respetar y cumplir en el ejercicio de sus actividades.

El documento obedece al compromiso de la compañía de que el conjunto de las relaciones entre la empresa, sus empleados y otros grupos de interés se enmarque en los principios de respeto a la legalidad, integridad ética y respeto a los derechos humanos.

Paralelamente, se ha establecido un procedimiento para la formulación de propuestas de mejora, realizar comentarios y críticas, o denunciar situaciones ineficientes, comportamientos inadecuados o eventuales incumplimientos del Código de Ética Empresarial o de cualquier otra materia, que pueden efectuarse, si así se desea, de forma anónima. El nuevo Reglamento del Consejo de Administración, aprobado el 23 de febrero de 2007, atribuye la responsabilidad de supervisar este mecanismo a la Comisión de Auditoría y Control.

Procedimiento de protección del patrimonio del Grupo Ferrovial a través de la prevención del fraude interno

Desde 2005 se encuentra vigente en el Grupo Ferrovial un procedimiento interno que tiene por objeto la protección del patrimonio empresarial mediante la prevención de conductas que pudieran suponer la defraudación del mismo.

El procedimiento desarrolla el principio que en este sentido se incluye en el Código de Ética Empresarial y establece el derecho y la obligación de informar de aquellas conductas o actuaciones que fueran susceptibles de perjudicar el patrimonio del Grupo, bien al superior o bien a través del sistema puesto a disposición de los empleados para el envío de comunicaciones, firmadas o anónimas.

E. Junta General

I. Constitución de la Junta General y adopción de acuerdos

1. Derecho de asistencia

De conformidad con lo previsto en el Reglamento de la Junta General y en los Estatutos, pueden asistir a la Junta todos los accionistas titulares de un mínimo de cien (100) acciones, permitiéndose la agrupación de acciones para alcanzar esa cifra.

Al margen de ese mínimo, no hay restricciones estatutarias a la asistencia.

2. Representación

La representación del accionista en la Junta General se regula en los artículos 15 de los Estatutos y 12 y 13 del Reglamento de la Junta General. Esta regulación se considera adecuada para garantizar el derecho del accionista a ser representado en la Junta y delegar su voto.

3. Quorum de constitución

Las disposiciones de los Estatutos Sociales y del Reglamento de la Junta General relativas a la constitución de la Junta reproducen el régimen legal de los artículos 102 y 103 de la Ley de Sociedades Anónimas, que puede esquematizarse del siguiente modo:

	En primera Convocatoria	En segunda convocatoria
Válida constitución	25%	Sin mínimos
Supuestos especiales establecidos por la Ley	50%	25%. Si es inferior a 50%, los acuerdos deberán adoptarse por 2/3 del capital presente o representado.

4. Presidencia de la Junta

El Presidente de la Junta es el Presidente del Consejo de Administración.

El Reglamento de la Junta General es un instrumento adecuado para garantizar el correcto funcionamiento de la Junta General.

Desde que la sociedad cotiza en las Bolsas de Valores, Grupo Ferrovial S.A. ha solicitado la presencia de Notario para que levante acta de la Junta y desarrolle las funciones vinculadas al levantamiento de la misma, tales como su participación en la organización del turno de intervenciones conforme se disponga en la Junta y tomar nota o custodiar las intervenciones literales que deseen efectuar los accionistas.

5. Adopción de acuerdos

Tampoco en esta materia se introducen cambios en el régimen legal, estableciendo los Estatutos y el Reglamento de Junta General, que los acuerdos se adoptarán por mayoría, salvo que la Ley disponga otra cosa.

II. Reglamento de la Junta General de Accionistas.

Derechos y participación de los accionistas en relación con las Juntas Generales

1. Derechos y participación de los accionistas

El Reglamento de la Junta General de Accionistas regula los derechos de los accionistas con ocasión de la celebración de las Juntas Generales, contemplando, además de los establecidos en la Ley de Sociedades Anónimas, los que se indican a continuación:

Competencias de la Junta.

- Asumiendo las recomendaciones del CUBG, el Reglamento de la Junta extiende las competencias de ésta al conocimiento de operaciones que entrañen la transformación de la Sociedad en una compañía holding mediante la “filialización” o incorporación a entidades dependientes de actividades esenciales desarrolladas hasta ese momento por la propia sociedad y de aquellas otras operaciones cuyo efecto pudiera ser equivalente al de la liquidación de la Sociedad.

Publicidad de la convocatoria

- Tan pronto se conozca la fecha probable de celebración de la Junta, el Consejo podrá darlo a conocer a través de la página web de la Sociedad, o de cualquier otro medio que estime oportuno.
- El órgano de administración valorará la oportunidad de difundir el anuncio de la convocatoria en un mayor número de medios de comunicación social.

Elaboración del orden del día

- El órgano de administración podrá tomar en consideración aquellas sugerencias o propuestas realizadas por escrito por los accionistas que, guardando relación con las actividades o intereses de la Sociedad, estime puedan ser de interés para la Junta.

Derecho de información

- La Sociedad publicará en su página web el texto de las propuestas de todos los acuerdos formuladas por el órgano de administración en relación con los puntos del Orden del Día junto con una explicación sobre su justificación y oportunidad.
- La Sociedad incluirá en su página web información relativa a las respuestas facilitadas a los accionistas en contestación a las preguntas que hayan formulado en el ejercicio de su derecho de información.

Asistencia de los auditores externos.

- Los auditores externos deberán asistir a la Junta General.

Intervención de la Comisión de Auditoría y Control.

- El Presidente de la Comisión de Auditoría y Control intervendrá en las Juntas Generales Ordinarias.

Votación

- Las propuestas de acuerdos sustancialmente independientes, y, en particular, el nombramiento o ratificación de consejeros y las modificaciones de estatutos se podrán votar separadamente.
- La Sociedad permite fraccionar el voto a los intermediarios financieros que actúen por cuenta de clientes distintos.

Intervención de los accionistas

El Reglamento del Consejo de Administración contempla entre las funciones del Consejo la de promover la participación de los accionistas y adoptar cuantas medidas sean oportunas para facilitar que la Junta General de Accionistas ejerza efectivamente las funciones que le son propias. El Consejo procurará, además, que los accionistas tengan toda la información que les permita formarse un juicio preciso de la marcha de la Sociedad.

El Reglamento de la Junta General de Accionistas incluye varias disposiciones encaminadas a fomentar la participación de los accionistas:

- Se valorará la oportunidad de difundir la convocatoria en mayor número de medios de comunicación social.
- Cuando el órgano de administración conozca la fecha probable de celebración de la siguiente Junta General, podrá darlo a conocer a través de la página web de la sociedad o de cualquier otro medio que estime oportuno.
- Se advertirá, en la convocatoria, sobre la mayor probabilidad de que la Junta se celebre bien en la primera o bien en la segunda de las fechas programadas.
- El Consejo podrá tomar en consideración para la elaboración del Orden del día aquellas sugerencias o propuestas realizadas por escrito por los accionistas que, guardando relación con las actividades o intereses de la Sociedad, estime puedan ser de interés para la Junta.
- Se valorará, con ocasión de cada Junta General, si existen medios de comunicación a distancia que puedan permitir a los accionistas efectuar el voto y/o la delegación, garantizando debidamente la identidad del sujeto que ejerce su derecho de voto, o en caso de delegación, las de representante y representado y si la utilización de los mismos es factible.
- Los accionistas con derecho de asistencia podrán asistir a la Junta General a través de medios telemáticos, si el Consejo de Administración considera, con ocasión de cada convocatoria, que existen los medios técnicos y las bases jurídicas que hagan posible y garanticen esta forma de asistencia.
- Se facilitará en la página web de la sociedad la consulta de las propuestas de acuerdos, los documentos o informes necesarios o preceptivos y aquellos otros que, sin ser preceptivos, se determinen por el Consejo de Administración en cada caso. En cuanto a las propuestas de acuerdos, irán acompañados de una explicación sobre su justificación y oportunidad.

- Se proporcionará también a través de la página web toda la información que se estime útil para facilitar la asistencia y participación de los accionistas, como el procedimiento para la obtención de la tarjeta de asistencia; instrucciones para ejercer o delegar el voto a distancia que se hubiesen previsto, en su caso, en la convocatoria; información sobre el lugar donde vaya a celebrarse la Junta y la forma de llegar y acceder al mismo; información sobre sistemas o procedimientos que faciliten el seguimiento de la Junta e información sobre el Departamento de Atención al Accionista.
- Se podrá permitir el seguimiento a distancia de la Junta, mediante la utilización de medios audiovisuales.
- Se prevé la posibilidad de procurar mecanismos de traducción simultánea.
- Se estudiarán medidas para facilitar el acceso de los accionistas discapacitados a la sala de celebración de la Junta.
- Se regula de forma detallada el turno de intervenciones en la Junta General, durante el cual los accionistas, además de intervenir, podrán solicitar verbalmente las informaciones o aclaraciones que consideren convenientes acerca de los asuntos comprendidos en el Orden del Día.
- Se garantizan los derechos de información que, con carácter previo o durante la celebración a la Junta, corresponden a los accionistas conforme a la Ley de Sociedades Anónimas.

2. Reglamento de Junta General

Como se ha dicho, el vigente Reglamento de la Junta General de Accionistas fue aprobado por ésta en su reunión de 26 de marzo de 2004, y ha quedado inscrito en el Registro Mercantil de Madrid, tras su comunicación a la CNMV.

El Reglamento de la Junta General fue modificado por acuerdo de la Junta General de Accionistas celebrada el 30 de marzo de 2007 a fin de incorporar las recomendaciones del CUBG asumidas por la Sociedad que afectaban directamente a esta norma. Los cambios se produjeron en los artículos 5 y 22, relativos a las competencias de la Junta General y a la votación de las propuestas de acuerdos, respectivamente, así como al preámbulo del Reglamento.

3. Participación de los inversores institucionales

La Sociedad no ha recibido comunicación formal sobre la política de los inversores institucionales respecto a su participación o no en las decisiones de ésta.

III. Juntas Generales del ejercicio 2007

En el año 2007, el Consejo de Administración convocó una Junta General de Accionistas, que tuvo lugar el 30 de marzo de 2007.

1. Datos sobre asistencia

La Junta General celebrada el 30 de marzo de 2007 contó con la asistencia del 70,28% del capital social, del cual un 60,06% eran acciones presentes y el 10,22% restante eran representadas.

2. Acuerdos adoptados

Entre los asuntos que se sometieron a votación, además de los relativos a la aprobación de las cuentas anuales individuales y consolidadas, la distribución de resultado y la aprobación de la gestión, se incluía la reelección de consejeros y de auditores; la modificación de los Estatutos Sociales y del Reglamento de la Junta General para su incorporación a su redacción las recomendaciones del CUBG asumidas por la Sociedad; la aprobación de un sistema retributivo aplicable a Consejeros Ejecutivos y Alta Dirección consistente en el pago de una parte de su retribución variable mediante la entrega de acciones de la Sociedad; y la autorización para la adquisición directa o indirecta de acciones propias.

Todas las propuestas de acuerdos formuladas por el Consejo de Administración fueron aprobadas.

El texto íntegro de los acuerdos y el resultado de las votaciones puede consultarse en la página web de Ferrovial.

IV. Información sobre gobierno corporativo

La página web de la sociedad, www.ferrovial.com, permite acceder, desde la página de inicio, a información sobre gobierno corporativo en el epígrafe denominado precisamente así.

Además, dentro del epígrafe "Información para Accionistas e Inversores", se puede también acceder a través del apartado "Gobierno Corporativo".

La página web está adaptada en cuanto a su forma y contenido a los requerimientos establecidos por la CNMV en su Circular 1/2004, de 17 de marzo.

F. Grado de seguimiento de las recomendaciones de Gobierno Corporativo

I. Responsabilidad sobre el Gobierno Corporativo

La Comisión de Auditoría y Control, conforme al Reglamento del Consejo, supervisa el cumplimiento de la normativa de gobierno corporativo y efectúa propuestas para su mejora, y, en concreto, informa con carácter previo sobre dispensas y otras autorizaciones que el Consejo de Administración pueda otorgar en materia de deberes de los consejeros, así como sobre las transacciones de la sociedad con accionistas, consejeros y alta dirección que de acuerdo con el Reglamento precisen aprobación.

Por otro lado, el Reglamento del Consejo de Administración atribuye al Secretario del Consejo, entre otras funciones, la de verificar el cumplimiento de la normativa sobre gobierno corporativo y su interpretación, así como la de tener presentes las recomendaciones en esta materia que la Sociedad decida asumir y analizar las que surjan en cualquier momento para su posible incorporación a las normas internas de la sociedad.

II. Asunción del Código Unificado de Buen Gobierno

A continuación se efectúa un comentario pormenorizado de la asunción por la Sociedad de las recomendaciones del Código Unificado de Buen Gobierno.

ESTATUTOS Y JUNTA GENERAL

Limitaciones estatutarias

1. "Que los Estatutos de las sociedades cotizadas no limiten el número máximo de votos que pueda emitir un mismo accionista, ni contengan otras restricciones que dificulten la toma de control de la sociedad mediante la adquisición de sus acciones en el mercado".

La Sociedad cumple.

Cotización de sociedades integradas en grupos

2. "Que cuando coticen la sociedad matriz y una sociedad dependiente ambas definan públicamente con precisión:

- Las respectivas áreas de actividad y eventuales relaciones de negocio entre ellas, así como las de la sociedad dependiente cotizada con las demás empresas del grupo;
- Los mecanismos previstos para resolver los eventuales conflictos de interés que puedan presentarse".

La Sociedad cumple.

Competencias de la Junta

3. "Que, aunque no lo exijan de forma expresa las Leyes mercanti-

les, se sometan a la aprobación de la Junta General de Accionistas las operaciones que entrañen una modificación estructural de la sociedad y, en particular, las siguientes:

- La transformación de sociedades cotizadas en compañías holding mediante "filialización" o incorporación a entidades dependientes de actividades esenciales desarrolladas hasta ese momento por la propia sociedad, incluso aunque ésta mantenga el pleno dominio de aquéllas;
- La adquisición o enajenación de activos operativos esenciales, cuando entrañe una modificación efectiva del objeto social;
- Las operaciones cuyo efecto sea equivalente al de la liquidación de la sociedad".

La Sociedad cumple parcialmente.

Se asume, y así se ha incluido en su Reglamento, que la Junta General incluya entre sus competencias la de pronunciarse sobre los asuntos de esta Recomendación, con la excepción de su párrafo b), por considerarse que su asunción podría suponer una dificultad importante en la eventual realización de operaciones corporativas, así como entenderse que el concepto "modificación efectiva del objeto social" conlleva un elemento de inseguridad e indefinición.

Información previa sobre propuestas de acuerdo

4. "Que las propuestas detalladas de los acuerdos a adoptar en la Junta General, incluida la información a que se refiere la recomendación 28, se hagan públicas en el momento de la publicación del anuncio de la convocatoria de la Junta".

La Sociedad cumple.

Votación separada de asuntos

5. "Que en la Junta General se voten separadamente aquellos asuntos que sean sustancialmente independientes, a fin de que los accionistas puedan ejercer de forma separada sus preferencias de voto. Y que dicha regla se aplique, en particular:

- Al nombramiento o ratificación de consejeros, que deberán votarse de forma individual;
- En el caso de modificaciones de Estatutos, a cada artículo o grupo de artículos que sean sustancialmente independientes".

La Sociedad cumple.

Fraccionamiento del voto

6. "Que las sociedades permitan fraccionar el voto a fin de que los intermediarios financieros que aparezcan legitimados como accionistas, pero actúen por cuenta de clientes distintos, puedan emitir sus votos conforme a las instrucciones de éstos".

La Sociedad cumple.

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

Interés social

7. "Que el Consejo desempeñe sus funciones con unidad de propósito e independencia de criterio, dispense el mismo trato a todos los accionistas y se guíe por el interés de la compañía, entendido como hacer máximo, de forma sostenida, el valor económico de la empresa.

Y que vele asimismo para que en sus relaciones con los grupos de interés (stakeholders) la empresa respete las leyes y reglamentos; cumpla de buena fe sus obligaciones y contratos; respete los usos y buenas prácticas de los sectores y territorios donde ejerza su actividad; y observe aquellos principios adicionales de responsabilidad social que hubiera aceptado voluntariamente".

La Sociedad cumple.

Competencias del Consejo

8. "Que el Consejo asuma, como núcleo de su misión, aprobar la estrategia de la compañía y la organización precisa para su puesta en práctica, así como supervisar y controlar que la Dirección cumple los objetivos marcados y respeta el objeto e interés social de la compañía. Y que, a tal fin, el Consejo en pleno se reserve la competencia de aprobar:

a) Las políticas y estrategias generales de la sociedad, y en particular:

- I) El Plan estratégico o de negocio, así como los objetivos de gestión y presupuesto anuales;
- II) La política de inversiones y financiación;
- III) La definición de la estructura del grupo de sociedades;
- IV) La política de gobierno corporativo;
- V) La política de responsabilidad social corporativa;
- VI) La política de retribuciones y evaluación del desempeño de los altos directivos;
- VII) La política de control y gestión de riesgos, así como el seguimiento periódico de los sistemas internos de información y control.
- VIII) La política de dividendos, así como la de autocartera y, en especial, sus límites.

b) Las siguientes decisiones:

- I) A propuesta del primer ejecutivo de la compañía, el nombramiento y eventual cese de los altos directivos, así como sus cláusulas de indemnización.
- II) La retribución de los consejeros, así como, en el caso de los ejecutivos, la retribución adicional por sus funciones ejecutivas y demás condiciones que deban respetar sus contratos.
- III) La información financiera que, por su condición de cotizada, la sociedad deba hacer pública periódicamente.
- IV) Las inversiones u operaciones de todo tipo que, por su elevada cuantía o especiales características, tengan carácter estratégico, salvo que su aprobación corresponda a la Junta General;

V) La creación o adquisición de participaciones en entidades de propósito especial o domiciliadas en países o territorios que tengan la consideración de paraísos fiscales, así como cualesquiera otras transacciones u operaciones de naturaleza análoga que, por su complejidad, pudieran menoscabar la transparencia del grupo.

c) Las operaciones que la sociedad realice con consejeros, con accionistas significativos o representados en el Consejo, o con personas a ellos vinculados ("operaciones vinculadas"). Esa autorización del Consejo no se entenderá, sin embargo, precisa en aquellas operaciones vinculadas que cumplan simultáneamente las tres condiciones siguientes:

- 1a. Que se realicen en virtud de contratos cuyas condiciones estén estandarizadas y se apliquen en masa a muchos clientes;
- 2a. Que se realicen a precios o tarifas establecidos con carácter general por quien actúe como suministrador del bien o servicio del que se trate;
- 3a. Que su cuantía no supere el 1% de los ingresos anuales de la sociedad.

Se recomienda que el Consejo apruebe las operaciones vinculadas previo informe favorable del Comité de Auditoría o, en su caso, de aquel otro al que se hubiera encomendado esa función; y que los consejeros a los que afecten, además de no ejercer ni delegar su derecho de voto, se ausenten de la sala de reuniones mientras el Consejo delibera y vota sobre ella.

Se recomienda que las competencias que aquí se atribuyen al Consejo lo sean con carácter indelegable, salvo las mencionadas en las letras b) y c), que podrán ser adoptadas por razones de urgencia por la Comisión Delegada, con posterior ratificación por el Consejo en pleno".

La Sociedad cumple.

No obstante, en relación con lo establecido en el apartado b.i) el Consejo de Administración considera que la decisión respecto del nombramiento y eventual cese de altos directivos debe corresponder y seguir correspondiendo al Primer Ejecutivo de la compañía. Ello no obstante, el Reglamento del Consejo de Administración atribuye a la Comisión de Nombramientos y Retribuciones competencias de informe previo sobre el nombramiento y destitución de los directivos con dependencia inmediata del Consejero Delegado.

Tamaño

9. "Que el Consejo tenga la dimensión precisa para lograr un funcionamiento eficaz y participativo, lo que hace aconsejable que su tamaño no sea inferior a cinco ni superior a quince miembros".

La Sociedad cumple.

Estructura funcional

10. "Que los consejeros externos dominicales e independientes

constituyan una amplia mayoría del Consejo y que el número de consejeros ejecutivos sea el mínimo necesario, teniendo en cuenta la complejidad del grupo societario y el porcentaje de participación de los consejeros ejecutivos en el capital de la sociedad”.

La Sociedad cumple.

Otros consejeros

11. “Que si existiera algún consejero externo que no pueda ser considerado dominical ni independiente, la sociedad explique tal circunstancia y sus vínculos, ya sea con la sociedad o sus directivos, ya con sus accionistas”.

La Sociedad cumple.

Proporción entre consejeros dominicales e independientes

12. “Que dentro de los consejeros externos, la relación entre el número de consejeros dominicales y el de independientes refleje la proporción existente entre el capital de la sociedad representado por los consejeros dominicales y el resto del capital. Este criterio de proporcionalidad estricta podrá atenuarse, de forma que el peso de los dominicales sea mayor que el que correspondería al porcentaje total de capital que representen:

- 1º En sociedades de elevada capitalización en las que sean escasas o nulas las participaciones accionariales que tengan legalmente la consideración de significativas, pero existan accionistas, con paquetes accionariales de elevado valor absoluto.
- 2º Cuando se trate de sociedades en las que exista una pluralidad de accionistas representados en el Consejo, y no tengan vínculos entre sí”.

La Sociedad cumple.

Número suficiente de consejeros independientes

13. “Que el número de consejeros independientes represente al menos un tercio del total de consejeros”

La Sociedad cumple.

Explicación del carácter de los consejeros

14. “Que el carácter de cada consejero se explique por el Consejo ante la Junta General de Accionistas que deba efectuar o ratificar su nombramiento, y se confirme o, en su caso, revise anualmente en el Informe Anual de Gobierno Corporativo, previa verificación por la Comisión de nombramientos. Y que en dicho Informe también se expliquen las razones por las cuales se haya nombrado consejeros dominicales a instancia de accionistas cuya participación accionarial sea inferior al 5% del capital; y se expongan las razones por las que no se hubieran atendido, en su caso, peticiones formales de presencia en el Consejo procedentes de accionistas cuya participación accionarial sea igual

o superior a la de otros a cuya instancia se hubieran designado consejeros dominicales”.

La Sociedad cumple.

Diversidad de género

15. “Que cuando sea escaso o nulo el número de consejeras, el Consejo explique los motivos y las iniciativas adoptadas para corregir tal situación; y que, en particular, la Comisión de nombramientos vele para que al proveerse nuevas vacantes:

- a) Los procedimientos de selección no adolezcan de sesgos implícitos que obstaculicen la selección de consejeras;
- b) La compañía busque deliberadamente, e incluya entre los potenciales candidatos, mujeres que reúnan el perfil profesional buscado”.

La Sociedad cumple

En el Consejo de Administración hay actualmente una Consejera entre sus diez miembros. Por otro lado, la Comisión de Nombramientos y Retribuciones tiene atribuida la función de velar para que, cuando se inicie algún procedimiento de selección, éste no adolezca de sesgos implícitos que obstaculicen la incorporación de Consejeros en razón de circunstancias personales.

Presidente

16. “Que el Presidente, como responsable del eficaz funcionamiento del Consejo, se asegure que los consejeros reciban con carácter previo información suficiente; estimule el debate y la participación activa de los consejeros durante las sesiones del Consejo, salvaguardando su libre toma de posición y expresión de opinión; y organice y coordine con los presidentes de las Comisiones relevantes la evaluación periódica del Consejo, así como, en su caso, la del Consejero Delegado o primer ejecutivo”.

La Sociedad cumple.

17. “Que, cuando el Presidente del Consejo sea también el primer ejecutivo de la sociedad, se faculte a uno de los consejeros independientes para solicitar la convocatoria del Consejo o la inclusión de nuevos puntos en el orden del día; para coordinar y hacerse eco de las preocupaciones de los consejeros externos; y para dirigir la evaluación por el Consejo de su Presidente”.

La Sociedad cumple, si bien no atribuye al Consejero coordinador la función de dirigir la evaluación del Presidente por el Consejo.

Secretario

18. “Que el Secretario del Consejo, vele de forma especial para que las actuaciones del Consejo:

- a) Se ajusten a la letra y al espíritu de las Leyes y sus

reglamentos, incluidos los aprobados por los organismos reguladores

b) Sean conformes con los Estatutos de la sociedad y con los Reglamentos de la Junta, del Consejo y demás que tenga la compañía;

c) Tengan presentes las recomendaciones sobre buen gobierno contenidas en este Código Unificado que la compañía hubiera aceptado.

Y que, para salvaguardar la independencia, imparcialidad y profesionalidad del Secretario, su nombramiento y cese sean informados por la Comisión de Nombramientos y aprobados por el pleno del Consejo; y que dicho procedimiento de nombramiento y cese conste en el Reglamento del Consejo”.

La Sociedad cumple.

Desarrollo de las sesiones

19. “Que el Consejo se reúna con la frecuencia precisa para desempeñar con eficacia sus funciones, siguiendo el programa de fechas y asuntos que establezca al inicio del ejercicio, pudiendo cada Consejero proponer otros puntos del orden del día inicialmente no previstos”.

La Sociedad cumple.

20. “ Que las inasistencias de los consejeros se reduzcan a casos indispensables y se cuantifiquen en el Informe Anual de Gobierno Corporativo. Y que si la representación fuera imprescindible, se confiera con instrucciones”.

La Sociedad cumple.

21. “ Que cuando los consejeros o el Secretario manifiesten preocupaciones sobre alguna propuesta o, en el caso de los consejeros, sobre la marcha de la compañía y tales preocupaciones no queden resueltas en el Consejo, a petición de quien las hubiera manifestado se deje constancia de ellas en el acta”.

La Sociedad cumple.

Evaluación periódica

22. “Que el Consejo en pleno evalúe una vez al año:

a) La calidad y eficiencia del funcionamiento del Consejo;

b) Partiendo del informe que le eleve la Comisión de Nombramientos, el desempeño de sus funciones por el Presidente del Consejo y por el primer ejecutivo de la compañía;

c) El funcionamiento de sus Comisiones, partiendo del informe que éstas le eleven”.

La Sociedad cumple.

Información a los consejeros

23. “Que todos los consejeros puedan hacer efectivo el derecho

a recabar la información adicional que juzguen precisa sobre asuntos de la competencia del Consejo. Y que, salvo que los Estatutos o el Reglamento del Consejo establezcan otra cosa, dirijan su requerimiento al Presidente o al Secretario del Consejo”.

La Sociedad cumple.

24. “Que todos los consejeros tengan derecho a obtener de la sociedad el asesoramiento preciso para el cumplimiento de sus funciones. Y que la sociedad arbitre los cauces adecuados para el ejercicio de este derecho, que en circunstancias especiales podrá incluir el asesoramiento externo con cargo a la empresa”

La Sociedad cumple.

25. “Que las sociedades establezcan un programa de orientación que proporcione a los nuevos consejeros un conocimiento rápido y suficiente de la empresa, así como de sus reglas de gobierno corporativo. Y que ofrezcan también a los consejeros programas de actualización de conocimientos cuando las circunstancias lo aconsejen”

La Sociedad cumple.

Dedicación

26. “Que las sociedades exijan que los consejeros dediquen a su función el tiempo y esfuerzo necesarios para desempeñarla con eficacia y, en consecuencia:

a) Que los consejeros informen a la Comisión de Nombramientos de sus restantes obligaciones profesionales, por si pudieran interferir con la dedicación exigida;

b) Que las sociedades establezcan reglas sobre el número de consejos de los que puedan formar parte sus consejeros”.

La Sociedad cumple parcialmente.

El Consejo de Administración no considera necesario asumir la recomendación que insta a la Sociedad para limitar el número de Consejos a los que puede pertenecer un Consejero, por entender que el control en esta materia está suficientemente preservado con la función de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones de revisar los compromisos profesionales de cada Consejero.

DE LOS CONSEJEROS

Selección, nombramiento y reelección

27. “Que la propuesta de nombramiento o reelección de consejeros que se eleven por el Consejo a la Junta General de Accionistas, así como su nombramiento provisional por cooptación, se aprueben por el Consejo:

a) A propuesta de la Comisión de Nombramientos, en el caso de consejeros independientes.

b) Previo informe de la Comisión de Nombramientos, en el

caso de los restantes consejeros.”

La Sociedad cumple.

Información pública sobre consejeros

28. *“Que las sociedades hagan pública a través de su página web, y mantengan actualizada, la siguiente información sobre sus consejeros:*

- a) Perfil profesional y biográfico;*
- b) Otros Consejos de administración a los que pertenezca, se trate o no de sociedades cotizadas;*
- c) Indicación de la categoría de consejero a la que pertenezca según corresponda, señalándose, en el caso de consejeros dominicales, el accionista al que representen o con quien tengan vínculos.*
- d) Fecha de su primer nombramiento como consejero en la sociedad, así como de los posteriores, y;*
- e) Acciones de la compañía, y opciones sobre ellas, de las que sea titular.”*

La Sociedad cumple.

Rotación de consejeros independientes

29. *“Que los consejeros independientes no permanezcan como tales durante un período continuado superior a 12 años”*

La Sociedad cumple.

Cese y dimisión

30. *“Que los consejeros dominicales presenten su dimisión cuando el accionista a quien representen venda íntegramente su participación accionarial. Y que también lo hagan, en el número que corresponda, cuando dicho accionista rebaje su participación accionarial hasta un nivel que exija la reducción del número de sus consejeros dominicales”.*

La Sociedad cumple.

31. *“Que el Consejo de administración no proponga el cese de ningún consejero independiente antes del cumplimiento del período estatutario para el que hubiera sido nombrado, salvo cuando concurra justa causa, apreciada por el Consejo previo informe de la Comisión de Nombramientos. En particular, se entenderá que existe justa causa cuando el consejero hubiera incumplido los deberes inherentes a su cargo o incurrido en algunas de las circunstancias descritas en el epígrafe 5 del apartado III de definiciones este Código.*

También podrá proponerse el cese de consejeros independientes de resultados de Ofertas Públicas de Adquisición, fusiones u otras operaciones societarias similares que supongan un cambio en la estructura de capital de la sociedad cuando tales

cambios en la estructura del Consejo vengan propiciados por el criterio de proporcionalidad señalado en la Recomendación 12”.

La Sociedad cumple.

32. *“Que las sociedades establezcan reglas que obliguen a los consejeros a informar y, en su caso, dimitir en aquellos supuestos que puedan perjudicar al crédito y reputación de la sociedad y, en particular, les obliguen a informar al Consejo de las causas penales en las que aparezcan como imputados, así como de sus posteriores vicisitudes procesales.*

Que si un consejero resultara procesado o se dictara contra él auto de apertura de juicio oral por alguno de los delitos señalados en el artículo 124 de la Ley de Sociedades Anónimas, el Consejo examine el caso tan pronto como sea posible y, a la vista de sus circunstancias concretas, decida si procede o no que el consejero continúe en su cargo. Y que de todo ello el Consejo de cuenta, de forma razonada, en el Informe Anual de Gobierno Corporativo”.

La Sociedad cumple.

33. *“Que todos los consejeros expresen claramente su oposición cuando consideren que alguna propuesta de decisión sometida al Consejo puede ser contraria al interés social. Y que otro tanto hagan, de forma especial los independientes y demás consejeros a quienes no afecte el potencial conflicto de interés, cuando se trate de decisiones que puedan perjudicar a los accionistas no representados en el Consejo.*

Y que cuando el Consejo adopte decisiones significativas o reiteradas sobre las que el consejero hubiera formulado serias reservas, éste saque las conclusiones que procedan y, si optara por dimitir, explique las razones en la carta a que se refiere la recomendación siguiente.

Esta Recomendación alcanza también al Secretario del Consejo, aunque no tenga la condición de consejero”.

La Sociedad cumple.

34. *“Que cuando, ya sea por dimisión o por otro motivo, un consejero cese en su cargo antes del término de su mandato, explique las razones en una carta que remitirá a todos los miembros del Consejo. Y que, sin perjuicio de que dicho cese se comunique como hecho relevante, del motivo del cese se dé cuenta en el Informe Anual de Gobierno Corporativo”.*

La Sociedad cumple.

RETRIBUCIONES

Régimen de aprobación y transparencia

35. *“Que la política de retribuciones aprobada por el Consejo se pronuncie como mínimo sobre las siguientes cuestiones:*

- a) Importe de los componentes fijos, con desglose, en su caso, de las dietas por participación en el Consejo y sus*

Comisiones y una estimación de la retribución fija anual a la que den origen;

b) Conceptos retributivos de carácter variable, incluyendo, en particular:

I) Clases de consejeros a los que se apliquen, así como explicación de la importancia relativa de los conceptos retributivos variables respecto a los fijos.

II) Criterios de evaluación de resultados en los que se base cualquier derecho a una remuneración en acciones, opciones sobre acciones o cualquier componente variable;

III) Parámetros fundamentales y fundamento de cualquier sistema de primas anuales (bonus) o de otros beneficios no satisfechos en efectivo; y

IV) Una estimación del importe absoluto de las retribuciones variables a las que dará origen el plan retributivo propuesto, en función del grado de cumplimiento de las hipótesis u objetivos que tome como referencia.

c) Principales características de los sistemas de previsión (por ejemplo, pensiones complementarias, seguros de vida y figuras análogas), con una estimación de su importe o coste anual equivalente.

d) Condiciones que deberán respetar los contratos de quienes ejerzan funciones de alta dirección como consejeros ejecutivos, entre las que se incluirán:

I) Duración;

II) Plazos de preaviso; y

III) Cualesquiera otras cláusulas relativas a primas de contratación, así como indemnizaciones o blindajes por resolución anticipada o terminación de la relación contractual entre la sociedad y el consejero ejecutivo.”

La Sociedad cumple parcialmente. 

El Consejo de Administración considera que la anticipación del importe estimado de las retribuciones variables puede ser un factor de restricción, innecesario y perturbador, de cara a la definición efectiva de retribuciones variables de Consejeros Ejecutivos.

Criterios orientadores


36. “Que se circunscriban a los consejeros ejecutivos las remuneraciones mediante entrega de acciones de la sociedad o de sociedades del grupo, opciones sobre acciones o instrumentos referenciados al valor de la acción, retribuciones variables ligadas al rendimiento de la sociedad o sistemas de previsión. Esta recomendación no alcanzará a la entrega de acciones, cuando se condicione a que los consejeros las mantengan hasta su cese como consejero”.

La Sociedad cumple. 

No obstante, en evitación de confusiones, debe significarse que la Sociedad tiene instaurado desde el año 2003 un sistema de inversión

obligatoria en acciones de la Sociedad de las dietas y atenciones estatutarias que perciben los Consejeros. Este sistema, que no es por tanto una entrega de acciones en el sentido de la Recomendación, permite la desinversión de las acciones una vez transcurridos tres ejercicios completos desde aquel en que tuvo lugar la adquisición.

37. “Que la remuneración de los consejeros externos sea la necesaria para retribuir la dedicación, cualificación y responsabilidad que el cargo exija; pero no tan elevada como para comprometer su independencia”.

La Sociedad cumple. 

38 “Que las remuneraciones relacionadas con los resultados de la sociedad tomen en cuenta las eventuales salvedades que consten en el informe del auditor externo y minoren dichos resultados”

La Sociedad cumple, en la medida en que contempla estas Recomendaciones en su normativa interna, si bien hasta el momento no se ha dado la situación en que haya procedido su aplicación.

39. “Que en caso de retribuciones variables, las políticas retributivas incorporen las cautelas técnicas precisas para asegurar que tales retribuciones guardan relación con el desempeño profesional de sus beneficiarios y no derivan simplemente de la evolución general de los mercados o del sector de actividad de la compañía o de otras circunstancias similares”.

La Sociedad cumple. 

Votación consultiva por la Junta General

40. “Que el Consejo someta a votación de la Junta General de Accionistas, como punto separado del orden del día, y con carácter consultivo, un informe sobre la política de retribuciones de los consejeros. Y que dicho informe se ponga a disposición de los accionistas, ya sea de forma separada o de cualquier otra forma que la sociedad considere conveniente.

Dicho informe se centrará especialmente en la política de retribuciones aprobada por el Consejo para el año ya en curso, así como, en su caso, la prevista para los años futuros. Abordará todas las cuestiones a que se refiere la Recomendación 34, salvo aquellos extremos que puedan suponer la revelación de información comercial sensible. Hará hincapié en los cambios más significativos de tales políticas sobre la aplicada durante el ejercicio pasado al que se refiera la Junta General. Incluirá también un resumen global de cómo se aplicó la política de retribuciones en dicho ejercicio pasado.

Que el Consejo informe, asimismo, del papel desempeñado por la Comisión de Retribuciones en la elaboración de la política de retribuciones y, si hubiera utilizado asesoramiento externo, de la identidad de los consultores externos que lo hubieran prestado”.

La Sociedad cumple de forma parcial. 

El Reglamento del Consejo de Administración establece que el Consejo de Administración formulará un Informe sobre la política retributiva aprobada; la prevista en su caso para años futuros; los cambios más significativos producidos respecto a ejercicios precedentes y demás extremos de interés que considere oportuno. Este informe, redactado por primera vez en relación con la retribución del ejercicio 2007, se pondrá a disposición de los accionistas con ocasión de la convocatoria de la Junta General de Accionistas que tendrá lugar en 2008.

Sin embargo, el Consejo de administración considera que esta recomendación, en cuanto se refiere a la votación con carácter consultivo, supone introducir una distorsión de las atribuciones de competencias entre Junta General y Consejo de Administración y un potencial elemento de confusión.

Transparencia de retribuciones individuales

41. "Que la Memoria detalle las retribuciones individuales de los consejeros durante el ejercicio e incluya:

a) El desglose individualizado de la remuneración de cada consejero, que incluirá, en su caso:

- I) Las dietas de asistencia u otras retribuciones fijas como consejero;
- II) La remuneración adicional como presidente o miembro de alguna comisión del Consejo;
- III) Cualquier remuneración en concepto de participación en beneficios o primas, y la razón por la que se otorgaron;
- IV) Las aportaciones a favor del consejero a planes de pensiones de aportación definida; o el aumento de derechos consolidados del consejero, cuando se trate de aportaciones a planes de prestación definida;
- V) Cualesquiera indemnizaciones pactadas o pagadas en caso de terminación de sus funciones;
- VI) Las remuneraciones percibidas como consejero de otras empresas del grupo;
- VII) Las retribuciones por el desempeño de funciones de alta dirección de los consejeros ejecutivos;
- VIII) Cualquier otro concepto retributivo distinto de los anteriores, cualquiera que sea su naturaleza o la entidad del grupo que lo satisfaga, especialmente cuando tenga la consideración de operación vinculada o su omisión distorsione la imagen fiel de las remuneraciones totales percibidas por el consejero.

b) El desglose individualizado de las eventuales entregas a consejeros de acciones opciones sobre acciones o cualquier otro instrumento referenciado al valor de la acción, con detalle de:

- I) Número de acciones u opciones concedidas en el año, y condiciones para su ejercicio;
- II) Número de opciones ejercidas durante el año, con indicación del número de acciones afectas y el precio de ejercicio;
- III) Número de opciones pendientes de ejercitar a final de año, con indicación de su precio, fecha y demás requisitos de ejercicio;
- IV) Cualquier modificación durante el año de las condiciones de ejercicio de opciones ya concedidas.

c) Información sobre la relación, en dicho ejercicio pasado, entre la retribución obtenida por los consejeros ejecutivos y los resultados u otras medidas de rendimiento de la sociedad"

La Sociedad cumple parcialmente. 

La Memoria incluye información sobre los conceptos retributivos señalados en la Recomendación, e individualiza los importes correspondientes a dietas y atenciones estatutarias de Consejeros. Sin embargo, la retribución correspondiente al desempeño de funciones de Alta Dirección por parte de los Consejeros Ejecutivos no se presenta de modo individualizado, por entenderse que la información relevante para accionistas y mercado en general es la relativa al coste retributivo del equipo de dirección y no necesariamente la retribución individualizada de cada uno de sus componentes.


DE LAS COMISIONES

Comisión Delegada

42. "Que cuando exista Comisión Delegada o Ejecutiva (en adelante, "Comisión Delegada"), la estructura de participación de las diferentes categorías de consejeros sea similar a la del propio Consejo y su secretario sea el del Consejo"

La Sociedad cumple. 

43. "Que el Consejo tenga siempre conocimiento de los asuntos tratados y de las decisiones adoptadas por la Comisión Delegada y que todos los miembros del Consejo reciban copia de las actas de las sesiones de la Comisión Delegada".

La Sociedad cumple. 

Comisiones de supervisión y control

44. "Que el Consejo de Administración constituya en su seno, además del Comité de Auditoría exigido por la Ley del Mercado de Valores, una Comisión, o dos comisiones separadas, de Nombramientos y Retribuciones.

Que las reglas de composición y funcionamiento del Comité de Auditoría y de la Comisión o comisiones de Nombramientos y Retribuciones figuren en el Reglamento del Consejo, e incluyan las siguientes":

- a) Que el Consejo designe los miembros de estas Comisiones, teniendo presentes los conocimientos, aptitudes y experiencia de los consejeros y los cometidos de cada Comisión; delibere sobre sus propuestas e informes; y ante él hayan de dar cuenta, en el primer pleno del Consejo posterior a sus reuniones, de su actividad y responder del trabajo realizado;
- b) Que dichas Comisiones estén compuestas exclusivamente por consejeros externos, con un mínimo de tres. Lo anterior se entiende sin perjuicio de la asistencia de consejeros ejecutivos o altos directivos, cuando así lo

- acuerden de forma expresa los miembros de la Comisión.
- c) Que sus Presidentes sean consejeros independientes.
 - d) Que puedan recabar asesoramiento externo, cuando lo consideren necesario para el desempeño de sus funciones.
 - e) Que de sus reuniones se levante acta, de la que se remitirá copia a todos los miembros del Consejo.”

La Sociedad cumple.

45. “Que la supervisión del cumplimiento de los códigos internos de conducta y de las reglas de gobierno corporativo se atribuya al Comité de Auditoría, a la Comisión de Nombramientos, o, si existieran de forma separada, a las Comisiones de Cumplimiento o de Gobierno Corporativo”.

La Sociedad cumple.

Comité de Auditoría

46. “Que los miembros del Comité de Auditoría, y de forma especial su presidente, se designen teniendo en cuenta sus conocimientos y experiencia en materia de contabilidad, auditoría o gestión de riesgos”.

La Sociedad cumple.

47. “Que las sociedades cotizadas dispongan de una función de auditoría interna que, bajo la supervisión del Comité de Auditoría, vele por el buen funcionamiento de los sistemas de información y control interno”.

La Sociedad cumple.

48. “Que el responsable de la función de auditoría interna presente al Comité de Auditoría su plan anual de trabajo; le informe directamente de las incidencias que se presenten en su desarrollo; y le someta al final de cada ejercicio un informe de actividades.”

La Sociedad cumple.

49. “ Que la política de control y gestión de riesgos identifique al menos:

- a) Los distintos tipos de riesgo (operativos, tecnológicos, financieros, legales, reputacionales...) a los que se enfrenta la sociedad, incluyendo entre los financieros o económicos, los pasivos contingentes y otros riesgos fuera de balance;
- b) La fijación del nivel de riesgo que la sociedad considere aceptable;
- c) Las medidas previstas para mitigar el impacto de los riesgos identificados, en caso de que llegaran a materializarse;
- d) Los sistemas de información y control interno que se utilizarán para controlar y gestionar los citados riesgos, incluidos los pasivos contingentes o riesgos fuera de balance”.

La Sociedad cumple.

50. “Que corresponda al Comité de Auditoría:

1º En relación con los sistemas de información y control interno:

- a) Supervisar el proceso de elaboración y la integridad de la información financiera relativa a la sociedad y, en su caso, al grupo, revisando el cumplimiento de los requisitos normativos, la adecuada delimitación del perímetro de consolidación y la correcta aplicación de los criterios contables.
- b) Revisar periódicamente los sistemas de control interno y gestión de riesgos, para que los principales riesgos se identifiquen, gestionen y den a conocer adecuadamente.
- c) Velar por la independencia y eficacia de la función de auditoría interna; proponer la selección, nombramiento, reelección y cese del responsable del servicio de auditoría interna; proponer el presupuesto de ese servicio; recibir información periódica sobre sus actividades; y verificar que la alta dirección tiene en cuenta las conclusiones y recomendaciones de sus informes.
- d) Establecer y supervisar un mecanismo que permita a los empleados comunicar, de forma confidencial y, si se considera apropiado, anónima las irregularidades de potencial trascendencia, especialmente financieras y contables, que adviertan en el seno de la empresa.

2º En relación con el auditor externo:

- a) Elevar al Consejo las propuestas de selección, nombramiento, reelección y sustitución del auditor externo, así como las condiciones de su contratación
- b) Recibir regularmente del auditor externo información sobre el plan de auditoría y los resultados de su ejecución, y verificar que la alta dirección tiene en cuenta sus recomendaciones.
- c) Asegurar la independencia del auditor externo y, a tal efecto:
 - I) Que la sociedad comunique como hecho relevante a la CNMV el cambio de auditor y lo acompañe de una declaración sobre la eventual existencia de desacuerdos con el auditor saliente y, si hubieran existido, de su contenido.
 - II) Que se asegure que la sociedad y el auditor respetan las normas vigentes sobre prestación de servicios distintos a los de auditoría, los límites a la concentración del negocio del auditor y, en general, las demás normas establecidas para asegurar la independencia de los auditores;
 - III) Que en caso de renuncia del auditor externo examine las circunstancias que la hubieran motivado.
- d) En el caso de grupos, favorecer que el auditor del grupo asuma la responsabilidad de las auditorías de las empresas que lo integren”.

La Sociedad cumple parcialmente.

En relación con la asunción de la recomendación relativa a la declaración sobre la eventual existencia de desacuerdos con el auditor saliente, y si hubieran existido, de su contenido, el Consejo de Administración estima

que esta declaración constituye un factor de enrarecimiento de los posibles episodios de cambio de auditor y un elemento de restricción de la capacidad de decisión de la compañía respecto del cambio de auditor externo.

51. "Que el Comité de Auditoría pueda convocar a cualquier empleado o directivo de la sociedad, e incluso disponer que comparezcan sin presencia de ningún otro directivo"

La Sociedad cumple.

52. "Que el Comité de Auditoría informe al Consejo, con carácter previo a la adopción por éste de las correspondientes decisiones, sobre los siguientes asuntos señalados en la Recomendación 7:

- a) La información financiera que, por su condición de cotizada, la sociedad deba hacer pública periódicamente. El Comité debiera asegurarse de que las cuentas intermedias se formulan con los mismos criterios contables que las anuales y, a tal fin, considerar la procedencia de una revisión limitada del auditor externo.
- b) La creación o adquisición de participaciones en entidades de propósito especial o domiciliadas en países o territorios que tengan la consideración de paraísos fiscales, así como cualesquiera otras transacciones u operaciones de naturaleza análoga que, por su complejidad, pudieran menoscabar la transparencia del grupo.
- c) Las operaciones vinculadas, salvo que esa función de informe previo haya sido atribuida a otra Comisión de las de supervisión y control".

La Sociedad cumple.

53. "Que el Consejo de Administración procure presentar las cuentas a la Junta General sin reservas ni salvedades en el informe de auditoría y que, en los supuestos excepcionales en que existan, tanto el Presidente del Comité de Auditoría como los auditores expliquen con claridad a los accionistas el contenido y alcance de dichas reservas o salvedades".

La Sociedad cumple.

Comisiones de Nombramientos y Retribuciones

Comisión de Nombramientos

54. "Que la mayoría de los miembros de la Comisión de Nombramientos -o de Nombramientos y Retribuciones, si fueran una sola- sean consejeros independientes"

La Sociedad cumple.

55. "Que correspondan a la Comisión de Nombramientos, además de las funciones indicadas en las Recomendaciones precedentes, las siguientes;

- a) Evaluar las competencias, conocimientos y experiencia necesarios en el Consejo, definir, en consecuencia, las funciones y aptitudes necesarias en los candidatos que

deban cubrir cada vacante, y evaluar el tiempo y dedicación precisos para que puedan desempeñar bien su cometido.

- b) Examinar u organizar, de la forma que se entienda adecuada, la sucesión del Presidente y del primer ejecutivo y, en su caso, hacer propuestas al Consejo, para que dicha sucesión se produzca de forma ordenada y bien planificada.
- c) Informar los nombramientos y ceses de altos directivos que el primer ejecutivo proponga al Consejo.
- d) Informar al Consejo sobre las cuestiones de diversidad de género señaladas en la Recomendación 14 de este Código".

La Sociedad cumple, aunque las competencias de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones en materia de sucesión del Presidente y del Consejero Delegado se refieren al análisis del proceso que permita la sucesión ordenada del Presidente y del Consejero Delegado.

56. "Que la Comisión de Nombramientos consulte al Presidente y al primer ejecutivo de la sociedad, especialmente cuando se trate de materias relativas a los consejeros ejecutivos. Y que cualquier consejero pueda solicitar de la Comisión de Nombramientos que tome en consideración, por si los considerara idóneos, potenciales candidatos para cubrir vacantes de consejero".

La Sociedad cumple.

Comisión de Retribuciones

57. "Que corresponda a la Comisión de Retribuciones, además de las funciones indicadas en las Recomendaciones precedentes, las siguientes:

- a) Proponer al Consejo de Administración:
 - I) La política de retribución de los consejeros y altos directivos;
 - II) La retribución individual de los consejeros ejecutivos y las demás condiciones de sus contratos.
 - III) Las condiciones básicas de los contratos de los altos directivos.
- b) Velar por la observancia de la política retributiva establecida por la sociedad".

La Sociedad cumple parcialmente.

Corresponde indicar que en relación con la función de propuesta al Consejo de la retribución individual de los Consejeros Ejecutivos, así como las demás condiciones de sus contratos, debe continuar correspondiendo al Presidente o, en su caso, al Consejero Delegado y que, consiguientemente, la de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones debe seguir siendo la de informar.

58. "Que la Comisión de Retribuciones consulte al Presidente y al primer ejecutivo de la sociedad, especialmente cuando se trate de materias relativas a los consejeros ejecutivos y altos directivos".

La Sociedad cumple.

Informe sobre Retribuciones del Consejo de Administración de GRUPO FERROVIAL S.A.

I. Formulación del Informe sobre Retribuciones

El Reglamento del Consejo de Administración de Grupo Ferrovial S.A. aprobado el 23 de febrero de 2007, establece que el Consejo debe formular un informe sobre diversos aspectos de la remuneración de sus miembros. Este informe, además, se pondrá a disposición de los accionistas.

En cumplimiento de esta obligación, inspirada en las Recomendaciones del Código Unificado del Buen Gobierno (CUBG), y que constituye una novedad respecto al texto anteriormente vigente, el Consejo de Administración formula el presente Informe sobre Retribuciones, que, por decisión del Consejo, se proporcionará a los accionistas de la Sociedad con ocasión de la convocatoria de la próxima Junta General de Accionistas y se difundirá a través de la página web (www.ferrovial.com).

El presente Informe, con carácter previo a su formulación por el Consejo de Administración, ha sido examinado en la Comisión de Nombramientos y Retribuciones.

II. Política retributiva del Grupo Ferrovial

A. Aprobación de la política retributiva

Conforme a los artículos 8 y 34 del **Reglamento del Consejo**, corresponde al Consejo de Administración aprobar la política de la Sociedad en materia retributiva, que respetará en todo caso lo establecido al respecto en las leyes, así como lo dispuesto en los Estatutos Sociales y en el artículo 35 del Reglamento, a los que posteriormente se alude.

B. Criterios de la política vigente

La Sociedad tiene definidos una serie de criterios que se considera constituyen su política en esta cuestión y sobre los que se elaboran las fórmulas retributivas del Consejo de Administración. Estos criterios son los siguientes y se recogen en el artículo 34 del Reglamento del Consejo:

- La retribución de los Consejeros Externos será la necesaria para remunerar convenientemente la dedicación que el cargo exija, pero sin alcanzar niveles cuantitativos que puedan comprometer la independencia del Consejero.
- Si se establecieran fórmulas variables, se diseñarán de manera tal que se garantice su relación con el desempeño profesional de los beneficiarios y no dependan simplemente de factores externos tales como la evolución general del mercado o de los sectores de actividad en los que opera Ferrovial.
- Se limitarán a los Consejeros Ejecutivos las fórmulas retributivas consistentes en la entrega de acciones u opciones sobre acciones de la Sociedad; instrumentos referenciados al valor de la acción o sistemas

vinculados al rendimiento de la Sociedad. Este párrafo no alcanza a la inversión obligatoria de las retribuciones en acciones de la Sociedad, que actualmente la Sociedad tiene establecido en los términos que más adelante se describen en detalle.

C. Cláusulas estatutarias y reglamentarias sobre la retribución del Consejo de Administración

El artículo 25 de los **Estatutos Sociales** regula la retribución de los consejeros:

1. *“Los miembros del Consejo de Administración percibirán en conjunto por el desempeño de sus funciones una cantidad equivalente al 3% de los resultados consolidados del ejercicio atribuibles a la sociedad. El Consejo podrá no aplicar la totalidad de la participación en beneficios los años en que así lo estime oportuno, en cuyo caso no se devengarán derechos para los consejeros sobre la parte no aplicada. En cualquier caso esta participación en los resultados de la sociedad sólo podrá ser hecha efectiva después de haber cumplido los requisitos establecidos en el artículo 130 de la Ley de Sociedades Anónimas.*

Dentro de los límites del párrafo anterior, podrán establecerse fórmulas de retribución consistentes en la entrega de acciones o derechos de opciones sobre las mismas o que estén referenciadas al valor de las acciones.

2. *Corresponderá al Consejo de Administración determinar la forma y cuantía en que se distribuirá entre sus miembros en cada ejercicio la participación fijada lo que podrá hacerse de modo individualizado en función de la participación de cada Consejero en las tareas del Consejo.*

3. *Las percepciones previstas en este artículo serán compatibles e independientes de los sueldos, retribuciones, indemnizaciones, pensiones, opciones sobre acciones o compensaciones de cualquier clase establecidos con carácter general o singular para aquellos miembros del Consejo de Administración que cumplan funciones ejecutivas, cualquiera que sea la naturaleza de su relación con la sociedad, ya laboral - común o especial de alta dirección - mercantil o de prestación de servicios, relaciones que serán compatibles con la condición de miembro del Consejo de Administración.*

4. *La sociedad podrá contratar un seguro de responsabilidad civil para sus Consejeros”*

Además de lo anterior, hay que reseñar que el artículo 31 del **Reglamento del Consejo de Administración** puntualiza:

- Que para el cálculo del porcentaje que supone la remuneración del Consejo respecto de los resultados del ejercicio y la comprobación de que ésta se encuentra dentro del límite máximo establecido, se considerarán, en todo caso, las salvedades que pudieran eventualmente constar en el informe del auditor externo y cuyo impacto en la cuenta de resultados del ejercicio correspondiente se estime significativo.

- Y que el Consejo puede establecer criterios objetivos para la determinación de la retribución e imponer su destino total o parcial a la compra de acciones de la Sociedad, lo que se hizo mediante acuerdo adoptado el 26 de febrero de 2003, parcialmente modificado el 26 de marzo de 2004.

D. Proceso para el establecimiento de la remuneración de los miembros del Consejo de Administración (Reglamento del Consejo de Administración)

Corresponde a la Comisión de Nombramientos y Retribuciones proponer al Consejo de Administración el sistema y la cuantía de las retribuciones anuales de los consejeros. En lo que se refiere a la retribución adicional de los Consejeros por sus funciones ejecutivas, su consideración por el Consejo debe ir precedida del informe de esta misma Comisión.

La decisión corresponde en ambos casos al Consejo de Administración y, respecto de aquellos puntos que sea legalmente preceptivo, se somete también a la aprobación de la Junta General de Accionistas.

III. Régimen Retributivo del ejercicio 2007

A. Dietas y atenciones estatutarias

El régimen retributivo del ejercicio 2007 continúa siendo, en su estructura y aplicación, el mismo que se configuró y ha venido aplicándose desde el año 2004.

Descripción

Este régimen respeta los principios de la política retributiva del Grupo Ferrovial que antes se han transcrito y consiste en establecer anualmente una cantidad fija y total como retribución correspondiente a dietas y atenciones estatutarias de todos los consejeros, siempre y cuando tenga cabida en el límite máximo del 3% respecto de los resultados consolidados del ejercicio atribuibles a la sociedad (conforme a lo establecido en el artículo 25 de los Estatutos) una vez se aprueben las cuentas anuales.

Para el ejercicio 2007, este fijo ha quedado establecido en 1.300.000 euros, siendo la primera vez que se revisa su cuantía desde 2004.

Liquidación

La liquidación de esta cantidad se efectúa del siguiente modo:

- Se abonan dietas por asistencia a reuniones del Consejo de Administración y de sus Comisiones delegadas o asesoras, según los importes siguientes, que no han sufrido variación desde el ejercicio 2004:

Por asistencia al Consejo de Administración	3.250 €/reunión
Por asistencia a la Comisión Ejecutiva	2.000 €/reunión
Por asistencia a la Comisión de Auditoría y Control	1.500 €/reunión
Por asistencia a la Comisión de Nombramientos y Retribuciones	1.500 €/reunión

El importe de las dietas devengadas por los Presidentes de las tres Comisiones, Ejecutiva, Auditoría y Control y Nombramientos y Retribuciones duplican los importes indicados.

La cantidad total correspondiente a 2007 en concepto de dietas ha sido de 562 miles de euros.

- De la cantidad fija acordada para el ejercicio 2007, esto es, 1.300.000 euros se han minorado los importes abonados en concepto de dietas, de lo que resulta un remanente de 738 miles de euros. El importe resultante se divide entre 13 aplicando al cociente los siguientes factores en la asignación de importes individualizados: Presidente del Consejo: *2; Vicepresidente Primero *1,75; Vicepresidente Segundo *1,25 y resto de miembros del Consejo *1.
- El cuadro siguiente muestra, de manera individualizada, la retribución estatutaria de los miembros del Consejo de Administración devengada durante el ejercicio 2007:

	2007		
	DIETAS CONSEJO, COMISIÓN EJECUTIVA Y COMISIONES ASESORAS	ASIGNACIONES DEL REMANENTE (**)	TOTAL (*)
D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	67.750,00	118.269,23	186.019,23
D. Santiago Bergareche Busquet	59.250,00	103.485,58	162.735,58
D. Jaime Carvajal Urquijo	59.500,00	73.918,27	133.418,27
D. Joaquín Ayuso García	51.750,00	59.134,62	110.884,62
D. Fernando del Pino y Calvo-Sotelo (**)	13.000,00	28.384,62	41.384,62
PORTMAN BAELA S.L., representada por D. Eduardo Trueba Cortés	44.750,00	59.134,62	103.884,62
D. Santiago Eguidazu Mayor	56.750,00	59.134,62	115.884,62
D. Juan Arena de la Mora	44.500,00	59.134,62	103.634,62
D. Gabriele Burgio	61.250,00	59.134,62	120.384,62
D ^a . María del Pino y Calvo-Sotelo	51.750,00	59.134,62	110.884,62
D. José María Pérez Tremps	51.750,00	59.134,58	110.884,58
TOTAL	562.000,00	738.000,00	1.300.000,00

(*) Atendiendo a un criterio de pago efectivo, la retribución estatutaria bruta del Consejo de Administración durante el ejercicio 2007 fue de 1.126 miles de euros
 (**) D. Fernando del Pino y Calvo-Sotelo recibe del remanente la parte proporcional a los meses del año durante los que han ejercido su cargo (6 meses). El resto se distribuye entre los restantes miembros del Consejo de nuevo conforme a la fórmula anteriormente citada, si bien se ajusta el divisor al número de Consejeros existente tras su salida.

La suma de las retribuciones por dietas y atenciones estatutarias del conjunto de los miembros del Consejo de Administración representa un 0,18% del beneficio atribuido a la sociedad dominante.

Inversión obligatoria en acciones de la sociedad

Desde el año 2003, la totalidad de los Consejeros tienen la obligación de destinar la retribución (dietas y atenciones estatutarias) a la adquisición de acciones de la propia compañía. Las adquisiciones se realizan mediante compras en el mercado en fechas preestablecidas, en concreto, en la primera sesión bursátil hábil inmediatamente siguiente a cada fecha establecida por la CNMV como límite para la remisión de la información económica periódica. Las acciones adquiridas en un mismo año natural sólo pueden ser desinvertidas por el interesado una vez transcurridos tres ejercicios completos después del de su adquisición, según acordó el Consejo de Administración en 2004.

B. Retribución de los Consejeros Ejecutivos

Criterios generales

La retribución de los Consejeros que ostentan funciones ejecutivas se enmarca dentro de la política establecida para el conjunto de la Alta Dirección, fundada en los criterios:

- Desglose de la retribución en componentes fijos y variables.
- Vinculación de la parte variable a la consecución de objetivos distinguiéndose entre objetivos de negocio o bien mixtos de negocio / corporativos.
- Fomento de la fidelidad, la permanencia y la alineación con los objetivos de la compañía mediante:
 - La participación periódica en planes vinculados a la acción (opciones sobre acciones), de carácter oneroso para el beneficiario y sin que la implantación de estos planes conlleve la dilución del accionista.
 - El reconocimiento en ciertos casos de un concepto retributivo de carácter diferido.
- No utilización de cláusulas de blindaje o de retribución garantizada para casos de despido o de cambio de control de la Sociedad, salvo pactos preexistentes en caso de incorporaciones a Ferrovial de nuevas compañías.
- No utilización de mecanismos retributivos basados en la asunción por la compañía de compromisos de pensiones.

Importes de la retribución

La retribución, configurada con arreglo a los criterios anteriormente indicados, devengada por el conjunto de los Consejeros Ejecutivos, en número de tres, además de las dietas y atenciones estatutarias que les corresponden en su calidad de Consejeros, ha sido en 2007 la siguiente:

Miles de euros	2007
Retribución fija	2.128
Retribución variable	3.829
Ejercicio de opciones sobre acciones y/o otros instrumentos financieros.	1.843

C. Retribución por pertenencia a otros órganos de administración del grupo, multigrupo o asociadas

Los Consejeros de Grupo Ferrovial S.A., tanto Ejecutivos como Externos, que a su vez son miembros de los órganos de administración de otras sociedades del grupo, multigrupo o asociadas, no han devengado en 2007 ninguna retribución por este concepto.

D. Fondos y Planes de Pensiones o primas de seguros de vida

En 2007 no se ha realizado aportación alguna en concepto de fondos o planes de pensiones a favor de antiguos o actuales miembros del Consejo de Administración de la Sociedad ni se han contraído obligaciones por estos conceptos durante el año.

Por lo que se refiere al pago de primas de seguros de vida, la Sociedad tiene suscritas pólizas de seguro en cobertura del riesgo de fallecimiento, que supusieron en 2007 el pago de 8,2 miles de euros, de las que resultan beneficiarios los Consejeros Ejecutivos.

Por la pertenencia de los Consejeros de Grupo Ferrovial S.A. a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de sociedades del grupo, multigrupo y asociadas no se han efectuado aportaciones ni contraído obligaciones en concepto de Fondos y Planes de Pensiones. Tampoco se han satisfecho primas de seguros de vida.

E. Anticipos y créditos

A 31 de diciembre de 2007 no existían anticipos o créditos a los Consejeros por parte de la Sociedad o por la pertenencia de éstos a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de entidades del grupo, multigrupo y asociadas.

F. Planes de Opciones sobre acciones

A continuación se indica el número de opciones sobre acciones de las que resultan titulares los Consejeros Ejecutivos de la Sociedad a 31 de diciembre de 2007, asignadas en aplicación de dos planes retributivos aprobados en 2004 y 2006 y de los que a continuación se proporciona información.

	OPCIONES SOBRE ACCIONES	Nº DE ACCIONES EQUIVALENTES	% CAPITAL SOCIAL
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Plan 2004: 300.000	300.000	0,214
	Plan 2006: 196.600	196.600	0,140
Joaquín Ayuso García	Plan 2004: 260.000	260.000	0,185
	Plan 2006: 196.600	196.600	0,140
José María Pérez Tremps	Plan 2004: 130.000	130.000	0,093
	Plan 2006: 70.000	70.000	0,050

Plan de Opciones sobre Acciones (2004)

El primero de los planes fue aprobado por la Junta General de Accionistas de 26 de marzo de 2004 y consiste en la concesión de opciones de compra sobre acciones de Grupo Ferrovial, S.A., cuyo ejercicio sólo podrá producirse transcurridos tres años y antes de que se cumplan seis de su concesión, por lo que será susceptible de ejercicio a partir del año 2007. Este derecho dependerá de la obtención de unas tasas de rentabilidad sobre los recursos propios consolidados. A cada opción le corresponde una acción.

Para determinar el precio de ejercicio de la opción, el valor de las acciones de la Sociedad que se toma como referencia es el precio de cotización entendido como la media aritmética de los cambios medios ponderados de las veinte sesiones bursátiles anteriores a la fecha de concesión de las opciones. En concreto, quedó fijado en 33,65€.

El sistema conlleva una prima de un (1) euro por acción a cargo del beneficiario.

Al objeto de cubrir las futuras apreciaciones del valor de las acciones de la Sociedad, se formalizó la correspondiente cobertura con una entidad financiera.

De este sistema y de las asignaciones individuales se informó a la Comisión Nacional del Mercado de Valores con fechas 26 y 31 de marzo y 7 de mayo de 2004.

Plan de opciones sobre acciones (2006)

La Junta General de Accionistas celebrada el 31 de marzo de 2006 autorizó la aplicación de un sistema retributivo consistente en un Plan de Opciones sobre Acciones a favor de los Consejeros Ejecutivos y los integrantes de la Alta Dirección, en términos prácticamente idénticos a los del Plan de Opciones aprobado en el año 2004 que se ha detallado en el apartado anterior.

Así, el sistema consiste en la concesión de opciones de compra sobre acciones de Grupo Ferrovial, S.A., cuyo ejercicio sólo podrá producirse transcurridos tres años y antes de que se cumplan seis de su concesión, por lo que no serán susceptibles de ejercicio hasta el año 2009. Este derecho dependerá de la obtención de unas tasas de rentabilidad sobre los recursos propios consolidados. A cada opción le corresponderá una acción.

A los efectos de determinar el precio de ejercicio de la opción, el valor de las acciones de la Sociedad que se tomará como referencia será el precio de cotización entendido como la media aritmética de los cambios

medios ponderados de las veinte sesiones bursátiles anteriores a la fecha de concesión de las opciones. En concreto, quedó fijado en 65,92€.

Este Plan conlleva una prima de dos (2) euros por acción a cargo del beneficiario.

Al objeto de cubrir las futuras apreciaciones del valor de las acciones de la Sociedad, se formalizó también la correspondiente cobertura con una entidad financiera.

De este sistema y de las asignaciones individuales se informó a la Comisión Nacional del Mercado de Valores con fechas 31 de marzo; 10 y 12 de mayo y 3 de noviembre de 2006.

G. Otra información sobre la retribución

- Con relación a los miembros de la Alta Dirección, incluidos dos Consejeros Ejecutivos, los contratos entre Sociedad y Directivo contemplan de forma expresa el derecho a percibir las indemnizaciones establecidas en el artículo 56 del Estatuto de los Trabajadores en caso de despido improcedente.
- Con la finalidad de fomentar su fidelidad y permanencia, se ha reconocido a ocho miembros de la Alta Dirección, entre los que se encuentran dos Consejeros Ejecutivos, un concepto retributivo de carácter diferido. Este concepto consiste en una retribución extraordinaria que sólo se hará efectiva cuando ocurra alguna de las siguientes circunstancias:
 - Desvinculación por mutuo acuerdo al alcanzar una determinada edad.
 - Despido improcedente o abandono de la empresa a iniciativa de ésta sin mediar causa de despido, con anterioridad a la fecha en la que el Alto Directivo alcance la edad inicialmente acordada, si fuese de importe superior a la que resulte de la aplicación del Estatuto de los Trabajadores.
 - Fallecimiento o invalidez.

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

IV. Novedades de la política respecto a ejercicios precedentes

La política en materia de retribuciones de Ferrovial no ha sufrido cambios respecto a ejercicios precedentes.

Retribución estatutaria del Consejo de Administración

Tal y como antes se indicó, la retribución estatutaria del Consejo de Administración no ha sufrido cambios en su configuración desde que se implantó en 2004.

Por lo que respecta a las cuantías del fijo anual, y como también antes se ha señalado, no ha sufrido ninguna variación desde el año 2004, en que se estableció en 1.200.000 euros, hasta el ejercicio 2007, en que se ha revisado y fijado en 1.300.000 euros.

En cuanto a los importes de las dietas, se mantienen en las mismas cuantías desde el año 2004.

Retribución de los Consejeros por sus funciones ejecutivas

Tampoco la retribución de los Consejeros ha sufrido modificaciones significativas en su estructura si compara con la de ejercicios precedentes.

El cuadro siguiente indica la retribución agregada devengada por los Consejeros Ejecutivos en los últimos tres años. Como se ve, las diferencias más relevantes se producen en los importes procedentes del ejercicio de planes retributivos vinculados a la acción, que se ven lógicamente condicionados por la evolución de la cotización en los mercados:

Miles de €	2007	2006	2005
Retribución fija	2.128	1.712	1.411
Retribución variable	3.829	3.248	2.965,5
Ejercicio de planes retributivos monetarios vinculados al valor de la acción.		12.777	0
Ejercicio de opciones sobre acciones y/o otros instrumentos financieros.	1.843		

V. Política retributiva prevista para el ejercicio 2008 y siguientes

La política en materia de remuneraciones del Consejo de Administración para el ejercicio 2008 continuará, previsiblemente, con la línea de la establecida hasta el momento y que se ha explicado a lo largo de este Informe.

No obstante, el Consejo de Administración ha decidido, en relación con su retribución estatutaria, que a partir del año 2008 la disminución del número de Consejeros por debajo de once (11) supondrá la reducción en una treceava parte, ponderada en función del tiempo en que se mantenga la vacante, del importe fijo y total establecido para el ejercicio de que se trate.

A. Asesoramiento externo

En la configuración de la estructura retributiva del equipo directivo, y entre ellos los Consejeros Ejecutivos, la Sociedad ha recurrido cuando ha sido necesario al asesoramiento externo para el análisis de fórmulas o esquemas que hagan adecuada la retribución de la alta dirección de Ferrovial, siempre con un objetivo de retención y atracción del talento.

Por otro lado, la sociedad se sirve de informes elaborados por asesores externos para efectuar comparaciones con las organizaciones externas de tamaño y estructura similar y garantizar que la remuneración que se ofrece en Ferrovial se encuentra en un nivel competitivo.

B. Remisión al Informe Anual de Gobierno Corporativo y a la Memoria de la Sociedad

El Informe Anual de Gobierno Corporativo y la Memoria de la Sociedad incluyen también información en materia de retribuciones.

Este es el Informe que formula el Consejo de Administración de la Sociedad Grupo Ferrovial, S.A., en cumplimiento del artículo 34 del Reglamento del Consejo de Administración, que se pondrá a disposición de los accionistas de la Sociedad con el resto de la documentación e información que se facilitará con motivo de la celebración de la próxima Junta General Ordinaria de la Sociedad.

Madrid, 25 de febrero de 2008

D. José María Pérez Tremps
Consejero Secretario de Grupo Ferrovial S.A.





Informe de Responsabilidad Corporativa 2007 *

Crecimiento sostenible	210
Productos y servicios	216
Personas	220
Entorno	224
Comunidad	230
Ránkings, premios y reconocimientos	234
Glosario	236
Informe de verificación	238
Indicadores verificados	240

* La información contenida en esta sección del Informe Anual es un resumen del Informe de Responsabilidad Corporativa de Ferrovial, cuya versión completa se puede consultar en la dirección de Internet: www.ferrovial.es. Esta versión es accesible para personas con discapacidad visual tanto en español como en inglés.



Crecimiento sostenible

Ferrovial es el primer gestor privado de infraestructuras del mundo (PWF), una de las 200 empresas más globales (Forbes) y una de las 500 mayores compañías por ventas (Fortune). También es una de las empresas más sostenibles, como demuestra su presencia, por sexto año consecutivo, en el Índice Dow Jones de Sostenibilidad (DJSI), además de pertenecer al FTSE4Good, ASPI Eurozone o Ethibel.

Nuestra visión

Con un volumen de activos superiores a los 51.000 millones de euros, Ferrovial aspira a ser reconocida en todo el mundo como una organización eficiente y de referencia en la gestión de las infraestructuras, comprometida con el papel como empresa global. Para lograrlo, ha definido su Responsabilidad Corporativa en el contexto de la sostenibilidad, como una herramienta de gestión cuya función es crear valor a largo plazo para todos los grupos de interés y para la propia sociedad. Ferrovial es el primer gestor privado de infraestructuras del mundo (PWF), una de las 200 empresas más globales (Forbes) y una de las 500 mayores compañías por ventas (Fortune). El enfoque de sostenibilidad está refrendado por la presencia, por sexto año consecutivo, en el Índice Dow Jones de Sostenibilidad (DJSI), y en los índices FTSE4Good, ASPI Eurozone o Ethibel.

Retos

- **Calidad, seguridad e innovación permanente.** Ferrovial da servicio a 1.000 millones de usuarios en sus aeropuertos, autopistas, aparcamientos y otras infraestructuras que gestiona. El principal reto es la calidad, seguridad e innovación permanente.
- **Gestión de la diversidad.** La realidad global de Ferrovial, con presencia en 40 países, hace de la gestión de la diversidad un pilar básico de la relación con todos los grupos de interés, y una herramienta primordial para la gestión del talento.
- **Compromiso con la Comunidad y con el Planeta,** mediante la reducción de los impactos negativos en el Medio Ambiente, la inversión en la Comunidad, la lucha contra el Cambio Climático y la cooperación al desarrollo a través de los Objetivos del Milenio.

Principios

Los principios que inspiran toda la actuación de Ferrovial están expresado en el Código de Ética Empresarial y son:

- **Respeto a la legalidad vigente** en los lugares donde se desarrolle la actividad.
- **Integridad ética.** Todas las actividades se realizan de acuerdo con los principios de honestidad, evitación de la corrupción, respeto a las circunstancias y necesidades de cada persona y lugar.
- **Respeto a los Derechos Humanos y Libertades Públicas** incluidos en la Declaración Universal de Naciones Unidas.

Desde 2002, Ferrovial está adherida al Pacto Mundial (www.unglobalcompact.org) y ha iniciado la implantación de sus 10 Principios de actuación en todas sus operaciones para todo el mundo.

51.500

Activos de Ferrovial
en millones de euros

73

Años de vida media
de las concesiones
de Ferrovial

40

Países en los
que Ferrovial
está presente

63,8%

Cifra de negocio
realizada fuera
de España

441

Posición de Ferrovial
en el ránking
de Fortune-500



Política de responsabilidad corporativa

Ferrovial es uno de los principales grupos de infraestructuras del mundo con unos activos superiores a los 51.500 millones de euros, más de 104.000 empleados y con presencia en 40 países. Ferrovial participa en todas las grandes operaciones de infraestructuras de transporte en los principales mercados del mundo, como los de Estados Unidos, Canadá o el Reino Unido. La estrategia de negocio de la compañía está orientada a la gestión integral de infraestructuras o DBFOM (Design, Build, Finance, Operate, Maintenance) a través de cuatro líneas de negocio: aeropuertos, autopistas y aparcamientos, construcción y servicios.

Con un incremento en la vida media de las concesiones para los próximos 73 años, y nuevas inversiones en negocios con ingresos garantizados, esta estrategia de negocio ha llevado a Ferrovial a los primeros puestos en los índices de referencia en sostenibilidad. Ferrovial lleva seis años presente de forma consecutiva en el índice de Dow Jones de Sostenibilidad. También pertenece al índice FTSE4Good, ASPI Eurozone y Ethibel, y es recomendada por el banco de inversión Triodos por su política de Responsabilidad Corporativa.

Ferrovial ha definido su Responsabilidad Corporativa en el contexto de la sostenibilidad, como una herramienta de gestión cuya función es crear valor a largo plazo para todos los grupos de interés y para la propia sociedad. Así queda recogido en la Declaración de Principios para el Desarrollo Sostenible de la compañía.

La definición de la política del Grupo Ferrovial en materia de Responsabilidad Corporativa, conforme al Reglamento del Consejo de Administración de la Sociedad aprobado en 2007, es responsabilidad del Consejo de Administración.

Los criterios sobre los que se basa la política actual del grupo en esta materia son los siguientes:

- Consideración de la Responsabilidad Corporativa como la integración voluntaria de los aspectos económicos, éticos, sociales, laborales, ambientales y de respeto a los Derechos Humanos en las operaciones comerciales y en las relaciones con los grupos de interés.
- Reconocimiento de la dimensión estratégica de la Responsabilidad Corporativa, relacionada con la competitividad de la compañía y cuya función es crear valor para todos los grupos de interés y para la propia sociedad, procurando incluir sistemas para la medición del valor que aportarán.
- Identificación de la Política de Responsabilidad Corporativa con el Pacto Mundial, cuyos principios se encuentran ya parcialmente recogidos en el Código de Ética Empresarial.

Código de Ética Empresarial

El Código de Ética Empresarial de Ferrovial establece los principios básicos a los que debe atenerse el comportamiento de las empresas integrantes del Grupo Ferrovial y de todos sus empleados y directivos. El Código vincula a todas

las entidades y organizaciones ligadas con Ferrovial o cualquiera de las empresas de su grupo por una posición de dominio o cuya gestión, por cualquier otro título, sea responsabilidad de Ferrovial.

Paralelamente, se ha establecido un procedimiento para la realización de propuestas de mejora, realizar comentarios y críticas, o denunciar situaciones ineficientes, comportamientos inadecuados o eventuales incumplimientos del Código o de cualquier otra materia, que puede efectuarse, si así se desea, de forma anónima. El nuevo Reglamento del Consejo de Administración, aprobado el 23 de febrero de 2007, atribuye la responsabilidad de supervisar este mecanismo a la Comisión de Auditoría y Control.

Pacto Mundial (The Global Compact)

Ferrovial está adherida al Pacto Mundial de las Naciones Unidas (The Global Compact) desde 2002 y ha colaborado activamente a su difusión en España. En 2007, ha asumido los 10 Principios del Pacto como el estándar mínimo de Responsabilidad Corporativa para las actuaciones de todas las empresas del Grupo. Para hacer efectiva esta decisión, Ferrovial está preparando un programa destinado a evaluar el cumplimiento los principios en todas las operaciones a nivel mundial. A partir de este diagnóstico, que se realizará en 2008, se elaborarán los planes de acción específicos con el objetivo de cumplir este compromiso plenamente en 2010.

Expectativas de los grupos de interés*

El diálogo con los grupos de interés es una herramienta básica para comprender las exigencias del entorno competitivo, prever los riesgos y aprovechar las oportunidades.

Ferrovial cuenta con diversos canales formales de diálogo con los grupos de interés: desde las oficinas de atención a clientes, accionistas e inversores o medios de comunicación, hasta los servicios de información contenidos en la página web o en la intranet, a la que han tenido acceso 7.025 empleados. Estos canales se completan con una intensa actividad informal a través de la participación en foros y la colaboración con la sociedad civil.

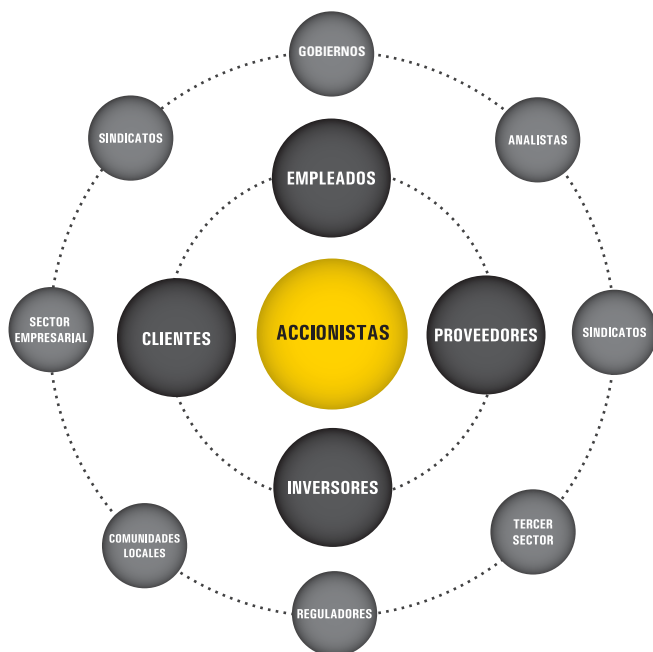
En 2007 se han realizado algunas actividades específicas de diálogo con los stakeholders, como las encuestas o los "focus group" celebrados para conocer sus percepciones y analizar con detalle determinados programas:

- **RepTrak.** Monitor trimestral de reputación elaborado por el Reputation Institute a partir de 1.000 encuestas a la población

general en España. Se mide el desempeño de Ferrovial en relación con las empresas competidoras y las 10 compañías más notorias en el mercado español de acuerdo a 7 dimensiones reputacionales.

- **Cuestionario online** a 55 representantes de los grupos de interés (noviembre 2007). Esta encuesta, permite diferenciar lo relevante para la compañía y para la sociedad del simple "ruido" mediático.
- **Foro de stakeholders** (febrero de 2008) con la participación de 10 expertos independientes para analizar y recibir sugerencias sobre los contenidos del informe de Responsabilidad Corporativa.

Como consecuencia del proceso de diálogo con los grupos de interés, Ferrovial ha identificado los asuntos relevantes que ha incorporado a su matriz de gestión de la responsabilidad corporativa. Estos asuntos son los siguientes:



STAKEHOLDERS	ASUNTO RELEVANTE	SUS EXPECTATIVAS
ACCIONISTAS	Transparencia	Acceder a una información completa y exacta sobre la actuación de Ferrovial en el mercado
	Gestión integral de riesgos	Obtener buenos resultados y generar beneficio recurrente
	Adaptación al cambio	
EMPLEADOS	Empleo estable	Tener un empleo seguro, flexible y de calidad
	Conciliación de la vida profesional y familiar	
	Desarrollo profesional	Desarrollarse profesionalmente en una empresa de prestigio
	Gestión del talento	
CLIENTES	Calidad de los productos y servicios	Facilitar la movilidad a través de infraestructuras seguras y de calidad
	Satisfacción del cliente	Evitar las molestias derivadas de la seguridad o de las obras e informar adecuadamente sobre el servicio
	Innovación	Invertir en I+D+i para desarrollar productos y servicios de calidad
INVERSORES Y ANALISTAS	Transparencia	Ser una empresa abierta y transparente
	Calidad de los productos y servicios	Potencial de crecimiento futuro
	Atención/satisfacción del cliente	Buenos resultados y generar beneficios recurrentes
PROVEEDORES	Innovación	Ser una empresa innovadora y bien organizada que se adapte fácilmente al cambio
	Adaptación al cambio	Potencial de crecimiento futuro
GOBIERNO	Calidad de los productos y servicios	Ofrecer un servicio de calidad a los ciudadanos
	Inversión en la Comunidad	Comprometerse con el desarrollo social e invertir en la Comunidad
SECTOR EMPRESARIAL	Diálogo con los grupos de interés	Ser un líder fuerte y respetado
	Ética corporativa	Tener un comportamiento respetuoso con los competidores
		Hacer un uso responsable de poder en el mercado con integridad y ética
SINDICATOS	Sindicación y negociación colectiva	Profundizar en los derechos laborales: condiciones, seguridad, igualdad de oportunidades
	Derechos Humanos	Cumplimiento de los Derechos Humanos
MEDIOS DE COMUNICACIÓN	Transparencia	Ser una empresa abierta y transparente
	Derechos Humanos	Cumplimiento de los Derechos Humanos
TERCER SECTOR	Ética corporativa	Actuar de forma ética en el mercado
	Cambio Climático	Proteger el Medio Ambiente y reducir las emisiones de CO2
	Inversión en la Comunidad	Desarrollar alianzas estratégicas con la empresa para llevar a cabo iniciativas sociales
	Derechos Humanos	Defender los Derechos Humanos

* Ferrovial considera grupos de interés (partes interesadas o stakeholders) a aquellos individuos o grupos sociales, con un interés legítimo, que se ven afectados por las actuaciones presentes o futuras de la empresa. Estos son los llamados stakeholders internos: accionistas, empleados, inversores, clientes y proveedores o subcontratistas. Ferrovial considera stakeholders externos a las personas o grupos sociales que influyen positivamente en el entorno y en la agenda de los asuntos relevantes para la compañía: la administración y los reguladores, el sector empresarial, los medios de comunicación, los analistas, los sindicatos, y el llamado Tercer sector.

Indicadores de Diálogo con los grupos de interés

ACCIONISTAS, INVERSORES Y ANALISTAS	GF07	GF06	VAR. 07-06
Número de reuniones con inversores y analistas	333	216	54%
Número de llamadas recibidas en atención al accionista	310	n/d	n/c
Número de correos recibidos en atención al accionista	620	n/d	n/c
Número de roadshows en el año	17	12	42%
Número de accesos al apartado de la web de Relación con inversores	200.357	n/d	n/c
EMPLEADOS (BUZÓN DE SUGERENCIAS)	GF07	GF06	VAR. 07-06
Denuncias en el Buzón de Sugerencias	30	12	150%
Propuestas en el Buzón de Sugerencias	29	41	-32%
Comentarios en el Buzón de Sugerencias	51	27	89%
Comunicaciones en el Buzón de Sugerencias	110	80	36%
Estado de las sugerencias			
Abiertas	9%	21%	-12%
Procedentes	22%	42%	n/c
No procedentes	61%	17%	n/c
No aplica	17%	20%	n/c
Origen de las sugerencias			
Corporación	7%	3%	4%
Construcción	34%	26%	8%
Anónimo	50%	58%	-8%
Servicios	6%	10%	-4%
Autopistas/Aparcamientos	3%	3%	0%
Asunto de las sugerencias			
RRHH	11%	33%	-22%
Condiciones laborales	39%	0%	39%
Gestión	4%	0%	4%
Ventajas sociales	9%	23%	-14%
Comunicación	9%	5%	4%
Informática	20%	30%	-10%
Acción social	1%	4%	-3%
Otros	7%	5%	2%
CLIENTES	GF07	GF06	VAR. 07-06
Número de líneas instaladas para la atención al cliente	318	n/d	n/c
Consultas atendidas	1.415.489	n/d	n/c
Consultas resueltas	1.404.743	n/d	n/c
Porcentaje de consultas de clientes resueltas	99%	n/d	n/c
Número de reclamaciones externas (excluyendo medioambiente)	11.739	n/d	n/c
Reclamaciones externas cerradas de forma satisfactoria	1.534	n/d	n/c
Tiempo medio de resolución (días)	19	n/d	n/c
PROVEEDORES	GF07	GF06	VAR. 07-06
Número total de proveedores	83.981	36.251	132%
Número total de proveedores con incidencias	388	262	48%
Horas de formación impartidas a proveedores durante el año (calidad, medioambiental, técnica, prevención y salud)	14.442	n/d	n/c
Número de proveedores que han presentado ofertas a lo largo del año	9.040	n/d	n/c
Número de transacciones realizadas a través del portal de internet	2.235	2.500	
Número de proveedores homologados o evaluados con criterios medioambientales y de calidad	6.417	n/d	n/c
Número de adjudicaciones publicadas en intranet.	287	n/d	n/c
Porcentaje de proveedores homologados o evaluados con criterios medioambientales y de calidad respecto al total	7,64%	n/d	n/c
Porcentaje de suministradores adheridos al código de conducta de DDHH para proveedores de la empresa [%]	100%	n/d	n/c
Número de incidencias en actividades subcontratadas sobre aspectos medioambientales y de seguridad/salud	37	n/d	n/c
Número de empresas subcontratadas con incidencias medioambientales y de seguridad/salud [comp.contract.]	153	n/d	n/c
MEDIOS DE COMUNICACIÓN	GF07	GF06	VAR. 07-06
Número de visitas a la sala de prensa de prensa de la web en inglés	106.983	41.019	161%
Número de visitas a la sala de prensa de prensa de la web en español	62.527	50.716	23%
TERCER SECTOR	GF07	GF06	VAR. 07-06
Pertenencia de la compañía a asociaciones empresariales	84	84	0%
Participación en foros, mesas redondas, seminarios	100	n/d	n/c
Número de reuniones	278	n/d	n/c
Número de seminarios	11	n/d	n/c
Número de mesas redondas	3	n/d	n/c
Número de foros	29	n/d	n/c
Pertenencia de la compañía a fundaciones u organizaciones sociales	6	6	0%

n/d: no disponible. n/c: no comparable.

Riesgos y oportunidades

Desde 2003, Ferrovial tiene implantado un sistema de gestión global del riesgo (GRM, "Global Risk Management") que abarca todas sus actividades de negocio en el mundo, incluyendo la de las sociedades participadas sobre las que tiene capacidad de gestión. El funcionamiento de este sistema se describe detalladamente en el capítulo de Gobierno Corporativo. Los riesgos más significativos objeto de gestión por el sistema son los siguientes:

- Riesgos de calidad
- Riesgos medioambientales
- Riesgos sociopolíticos
- Riesgos de carácter financiero
- Riesgos por la causación de daños

Riesgos por violaciones de Derechos Humanos

Actualmente, Ferrovial tiene un perfil de riesgo bajo en relaciones con las violaciones de Derechos Humanos ya sea por el riesgo país (las inversiones relevantes se desarrollan en países de la OCDE) o por el riesgo derivado de las compras a proveedores y las subcontrataciones.

Riesgos reputacionales

De acuerdo con el modelo del Reputation Institute, Ferrovial mide el riesgo reputacional por la influencia que tiene un atributo en el modelo de reputación de la compañía y por la percepción de los grupos de interés sobre el desempeño de Ferrovial acerca de ese mismo atributo. Para realizar este análisis, Ferrovial emplea desde 2007 la metodología Rep-Trak desarrollada por el Reputation Institute.



Materialidad

Para identificar los asuntos relevantes desde el punto de vista de la responsabilidad corporativa, Ferrovial ha realizado un análisis a partir de fuentes tanto internas como externas. Entre las primeras, se ha tenido en cuenta las políticas y compromisos corporativos (principalmente, el Código Ético), los riesgos (incluidos los reputacionales) y las oportunidades.

Entre las fuentes externas, se ha tomado como referencia las demandas de los analistas de sostenibilidad, las normas y guías de referencia (AA1000 y GRI3), así como las informaciones publicadas por los medios de comunicación internacionales y los informes de responsabilidad o de sostenibilidad de 25 empresas competidoras a nivel internacional.

El análisis de las fuentes internas y de los riesgos y oportunidades marca el grado de impacto actual o potencial que tienen estos asuntos para Ferrovial. El análisis de las fuentes externas, incluidas las expectativas de los grupos de interés, marca el grado de relevancia que tienen estos asuntos para los stakeholders, como refleja la siguiente matriz de materialidad:

RELEVANCIA PARA LOS STAKEHOLDERS		ACTUAL O POTENCIAL IMPACTO PARA LA COMPAÑÍA		
		Bajo	Medio	Alto
Alto	<ul style="list-style-type: none"> • Derechos Humanos • Sindicación y negociación colectiva • Intimidad y confidencialidad empleados 	<ul style="list-style-type: none"> • Cambio climático • Satisfacción en el empleo • Conciliación de la vida profesional y personal • Inversión en la Comunidad 	<ul style="list-style-type: none"> • Transparencia y diálogo con los grupos de interés • Conducta ética • Calidad de productos/servicios • Atención al cliente • Seguridad productos/servicios 	
	Medio	<ul style="list-style-type: none"> • Cooperación al desarrollo • Confidencialidad de la información de terceros • Energías renovables • Tratamiento de aguas • Uso de materias primas 	<ul style="list-style-type: none"> • Relación con proveedores y subcontratistas • Riesgos medioambientales • Gestión de residuos • Gestión de suelos • Molestias en obras/servicios 	<ul style="list-style-type: none"> • Salud y seguridad profesional • Empleo estable • Desarrollo profesional • Formación
	Bajo	<ul style="list-style-type: none"> • Información sobre productos y servicios • Gestión de compras • Libertad de opinión, expresión, pensamiento, religión 	<ul style="list-style-type: none"> • Compensación • Adaptación al cambio 	<ul style="list-style-type: none"> • Innovación en los productos y servicios • Impacto ambiental y conservación de la biodiversidad

Gestión de la responsabilidad corporativa

Para la gestión de los asuntos relevantes y el desarrollo de las líneas de actuación de Responsabilidad Corporativa intervienen directamente la gran mayoría de direcciones y departamentos de la empresa: Calidad y Medioambiente, Recursos Humanos, Dirección Financiera, Auditoría Interna y Comunicación.

La participación de estos departamentos en la gestión de la Responsabilidad Corporativa se realiza a través de un Grupo de Trabajo integrado por los directores corporativos, que se reúne de

forma periódica para aprobar los objetivos y supervisar la ejecución de los proyectos. A partir de 2008, se incorporarán a este grupo de trabajo los directores de Responsabilidad Corporativa de las principales filiales del Grupo.

Durante 2007, Ferrovial ha iniciado los trámites para obtener la certificación SGE-21:2005 sobre la gestión de la Responsabilidad Corporativa. Además, se ha capacitado a un técnico para participar en equipos de gestión y auditoría interna para la evaluación de la implantación del sistema de

gestión y para impartir formación a otros profesionales de la empresa. Ferrovial prevé obtener esta certificación durante 2008.

Sistema de información

Para la medición del desarrollo de estas líneas de actuación, Ferrovial ha iniciado en 2007 el diseño de un sistema de información sobre la Responsabilidad Corporativa. El sistema incluye información sobre todos los indicadores de situación, gestión y reconocimiento.

Nuestro progreso

(Principales hitos en materia de Responsabilidad Corporativa durante 2007)

ASUNTOS RELEVANTES PARA LOS ACCIONISTAS, INVERSORES Y ANALISTAS

Expectativas	Progreso en 2007
Acceder a una información completa y exacta sobre la actuación de Ferrovial en el mercado	El Informe de Responsabilidad Corporativa, en su versión completa disponible en Internet, incorpora los principios de la norma AA1000AS de Accountability. En 2007, se ha implantado un sistema corporativo de información de Responsabilidad Corporativa que permite reportar la información no financiera de forma comparable y trazable. Además, los contenidos del Informe de Responsabilidad Corporativa se han analizado en un Foro de Stakeholders, en el que han participado Expertos en sostenibilidad y responsabilidad corporativa, conjuntamente con los directores corporativos.
Obtener buenos resultados y generar beneficio	En 2007, la cifra de negocios se ha incrementado en torno al 18,4% debido, en parte, a la incorporación de un año completo de BAA. El RBE ha crecido el 31% superando los 3.000 millones de euros, con un resultado de explotación cercano a los 2.000 millones de euros y con un crecimiento también del 31%. Ferrovial ha obtenido el premio "Deal of the Year 2006" de Euromoney por la adquisición de BAA, una de las seis operaciones financieras más relevantes de 2006. Mi Cartera de Inversión la destaca como "Mejor Operación Financiera" del año.

ASUNTOS RELEVANTES PARA LOS EMPLEADOS

Expectativas	Progreso en 2007
Tener un empleo seguro, flexible y de calidad	El 79% de los empleados tienen un contrato fijo. El 46% de la actividad cuenta con el certificado OS-HAS de prevención de riesgos laborales. Desde 2006, Ferrovial cuenta con el certificado de Empresa Familiarmente Responsable. En cuanto a la igualdad de oportunidades, en los puestos directivos se ha incrementado 12 puntos la presencia de mujeres (23%). En 2007 también se ha iniciado un Programa de Planificación de la sucesión directiva para la alta dirección.
Desarrollarse profesionalmente en una empresa de prestigio	Ferrovial es el primer gestor privado de infraestructuras del mundo (PWF) y una de las empresas más sostenibles mundo (Dow Jones de Sostenibilidad). Figura entre las 10 empresas con mejor reputación (Merco) y es una de las 30 empresas preferidas para trabajar en España (Actualidad Económica). Además del prestigio, el crecimiento exterior se ha convertido en una fuente de oportunidades de carrera: el 6% de la plantilla ha sido promocionado en 2007. Para el desarrollo profesional, en 2007 se ha puesto en marcha la Universidad Corporativa Summa que ha contado en su primer año con la participación de 1.627 empleados en 37.378 horas lectivas.

ASUNTOS RELEVANTES PARA LOS CLIENTES Y USUARIOS

Expectativas	Progreso en 2007
Facilitar la movilidad con infraestructuras seguras y de calidad	En 2007, se ha invertido 35,8 millones de euros en proyectos de I+D+i relacionados con la calidad y la sostenibilidad de las infraestructuras. Esto supone el 1,9% del Resultado de Explotación (EBIT). El 65% de los ingresos ya están amparados por un sistema de calidad y se han proporcionado 5.600 horas de formación en calidad. Desde julio de 2006 se han invertido más 40 millones de euros para mejorar la seguridad de los aeropuertos británicos, con la contratación de 2.000 nuevos oficiales de seguridad y la adquisición de arcos de seguridad y escáneres de rayos X.
Evitar las molestias derivadas de la seguridad o de las obras	A pesar del incremento de las medidas de seguridad en los aeropuertos, se han reducido los tiempos de espera. En el último trimestre, las colas de los controles de seguridad se han reducido a 5 minutos en el 95% del tiempo. La actividad de handling aeroportuario ha mejorado en todos los indicadores de calidad de servicio.

ASUNTOS RELEVANTES PARA LA SOCIEDAD

Expectativas	Progreso en 2007
Defender los derechos humanos en todos los países en los que se desarrolla la actividad	La política de Responsabilidad Corporativa asume el compromiso de implantar los principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas en todas las empresas del Grupo.
Actuar de forma ética en el mercado	El comportamiento ético de Ferrovial en el mercado ha sido reconocido como una ventaja competitiva durante 2007 por sus principales stakeholders (Rep Trak). Ferrovial es además una de las 10 empresas españolas con mejor reputación (Merco) y ha sido premiada por ser una de las empresas más responsables (IESE). En 2007, no consta a nivel corporativo ninguna denuncia ni investigación relacionada con la corrupción.
Proteger el medio ambiente	En la lucha contra el cambio climático, Ferrovial ha firmado la Declaración de Bali. Como mejoras cabe destacar la implantación de una planta de aprovechamiento energético de biogás con microturbinas para ahorrar energía y evitar emisiones de CO2 (Cespa). La filial británica Amey ha introducido el uso de coches híbridos, vagones eléctricos y de bicicletas para los trabajadores. En relación con los consumos, Ferrovial ha duplicado el consumo de agua reutilizada (311.415 m3) en la construcción.
Comprometerse con el desarrollo de la Comunidad	En 2007, Ferrovial ha invertido 16,7 millones de euros para el desarrollo cultural, social y medioambiental de las comunidades en las que realiza su actividad. Esta cifra supone el 0,9% del resultado de explotación (EBIT). Se ha aprobado el plan estratégico "De la responsabilidad al compromiso" para el período 2008-2010, que refuerza el compromiso con las comunidades a través del impulso de proyectos de integración de personas inmigrantes, con discapacidades o mayores. Para medir el impacto social de los proyectos se ha implantado la metodología del London Benchmarking Group (LBG). Sobre la cooperación al desarrollo se ha elaborado el proyecto "El agua es la vida", siguiendo los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM) para dotar de agua potable a la región de Mara, al noreste de Tanzania. Ferrovial ha presentado su compromiso con el desarrollo en la cumbre de líderes del Pacto Mundial de las Naciones Unidas (Ginebra).



Productos y servicios

Calidad > Seguridad > I+D+i

Ferrovial da servicio a 1.000 millones de usuarios en sus aeropuertos, autopistas, aparcamientos y otras infraestructuras que gestiona. El principal reto es la calidad, la seguridad y la innovación permanente.

Hitos en 2007

- Reducción de las colas en los controles de seguridad de los aeropuertos de BAA: los tiempos de espera se han reducido a 5 minutos en el 95% del tiempo. Se ha incrementado el 70% el personal de seguridad y un 35% el número de accesos a través de los arcos de seguridad.
- Mejora en todos los índices de calidad de servicio en el handling aeroportuario. Swissport obtiene el Premio "Global Aviation Ground Services Company 2007" por la calidad en el servicio.
- Ampliación de la política de Calidad en Construcción, incluyendo a proveedores y subcontratistas en los compromisos adquiridos.
- Inversión de 35,8 millones de euros en proyectos de I+D+i, el 1,3% del Resultado Bruto de Explotación.

Objetivos para 2008

- Inauguración de la Terminal 5 de Heathrow. Inicio de las obras de la nueva terminal Heathrow East. En 2012, el 80% de las instalaciones del aeropuerto serán nuevas.
- Extender el compromiso 95/5 a la gestión de las colas de todos los aeropuertos británicos.
- Certificar el sistema de I+D+i de Cada-gua según la norma UNE 166002.
- Creación de un Grupo de coordinación y mejores prácticas con los respectivos departamentos de I+D+i de Ferrovial.

Líneas de actuación

Los asuntos relevantes para Ferrovial y sus grupos de interés en relación con los productos y servicios se concretan en dos grandes retos:

- Ofrecer productos y servicios de calidad.
- Facilitar la movilidad a través de infraestructuras seguras.

Para lograrlo, la principal línea de actuación es promover proyectos de innovación, la investigación científica y el desarrollo, como factores básicos para el éxito competitivo y la creación de un valor diferencial en el mercado.

65%

ingresos amparados por un sistema de calidad certificado con la ISO 9001

5.602

horas de formación en Calidad al año

95%-5 min.

Máximo de espera en colas de seguridad en Heathrow

19

días de tiempo medio de resolución de las reclamaciones

1,3%

del Resultado Bruto de Explotación se dedica a I+D+i

Calidad y seguridad

Ferrovial establece como directriz de su actuación empresarial la búsqueda de la calidad en sus productos y en sus servicios. Para lograr esta meta Ferrovial cuenta con los siguientes instrumentos:

- Sistema de Gestión de la Calidad certificado con la norma ISO 9001 e implantado en el 65% del negocio.
- Un Manual de Calidad por empresa en el que se incluyen los procedimientos organizativos para asegurar la calidad de los productos y los servicios contratados y determinar la satisfacción del cliente.
- La evaluación de la satisfacción del cliente en todas sus actividades a través de medidas directas (encuesta de satisfacción) e indirectas (análisis y seguimiento de reclamaciones, no conformidades, comunicaciones y auditorías internas). En 2007, cabe destacar la reducción a 19 días del período medio de resolución de las reclamaciones a nivel corporativo. Se realizaron 1.475 visitas a centros y 907 auditorías internas.
- Desde 2004, la compañía cuenta con un sistema de indicadores de calidad de ámbito corporativo, cuyo cuadro de mando se reporta con frecuencia trimestral al Comité de Dirección.

Se han impartido 5.602 horas de formación sobre Calidad en las distintas áreas de negocio, un 20% más que el año pasado por la inclusión de BAA, Budimex y Swissport en este indicador.

Aeropuertos

BAA ha asumido el compromiso de reducir las colas de espera considerablemente, de forma que el 95 % del tiempo, los pasajeros no tengan que esperar más de 5 minutos en los controles de seguridad a partir de 2008. Para lograr este objetivo, se han incrementado las medidas de planificación y control sobre las colas, y se han elevado las inversiones (40 millones desde agosto de 2006) para contratar personal y equipos de seguridad adicionales a los previstos en el plan de seguridad. Durante 2007, los costes de seguridad han supuesto el 35% del total de los costes operativos de BAA.

Desde agosto de 2006, BAA ha realizado los siguientes avances:

- Incorporación de 2.300 nuevos oficiales de seguridad en los siete aeropuertos británicos, con un incremento del 70%.
- El número de accesos a través de arcos de seguridad se ha incrementado el 35%. Con la apertura de la T5 de Heathrow este incremento será del 51%.
- Inversión en los nuevos detectores de metales y escáneres de rayos X han permitido sustanciales mejoras de los procesos de seguridad. La nueva tecnología permite pasar los líquidos y el ordenador sin sacarlos de la maleta, reduciendo los tiempos de espera.
- Puesta en marcha de la identificación a través de la huella digital o del iris del ojo en los controles de seguridad.
- Incremento de las medidas de control sobre el comportamiento de las colas. Cada 15 minutos se actualizan los gráficos que

miden los tiempos de espera en los controles de seguridad. Estos gráficos están al alcance de los responsables de BAA en tiempo real y cada mes se elabora un resumen para el Consejo de Administración.

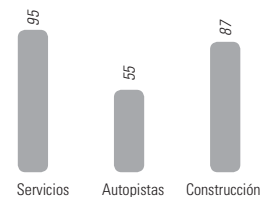
El efecto de estas inversiones y el esfuerzo en las mejoras de gestión han comenzado a ofrecer buenos resultados durante el segundo semestre de 2007. En los meses de julio y agosto, período de mayor ocupación de los aeropuertos británicos, el 97% de los pasajeros de Heathrow dedicó menos de diez minutos en las colas para la seguridad. En Gatwick, durante el mismo período, el 86 % de los pasajeros hizo cola durante menos de diez minutos.

Construcción

Ferrovial cuenta desde 2005 con un Sistema Integrado de Calidad (SIC) que ya se ha implantado en el 70% de las obras vivas. Además, todas cuentan con Planes de Aseguramiento de Calidad (PAC) específicos. El sistema de Calidad está certificado conforme a la norma ISO 9001.

De entre los avances en la gestión de la calidad, durante 2007 cabe destacar la implantación de un nuevo procedimiento de gestión de las reclamaciones a través del Sistema Integrado de Calidad (SIC).

ACTIVIDAD CERTIFICADA
Porcentaje de actividades certificadas por la ISO 9001



Autopistas y aparcamientos

Cintra está implantando desde 2006 un Sistema de gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente para las actividades de licitación, implantación y explotación de concesiones de infraestructuras de transporte. Actualmente, las autopistas de España, Portugal y Chile ya han implantado este Sistema Integrado de Gestión de Calidad y Medio Ambiente certificado. En 2007, Cintra Chile ha certificado la autopista del Bosque. También en el área de aparcamientos, todas sus divisiones de negocio (Rotación, ORA y Grúa) tienen implantado y certificado un sistema de gestión de calidad.

Entre los sistemas para mejorar la calidad del servicio cabe destacar:

- Sistema de Detección y Gestión de colas "Tollflow®". Se ha demostrado efectivo en AUSOL, donde se ha realizado la prueba piloto, durante las épocas de mayor tráfico de Semana Santa y verano. A la vista de los excelentes resultados obtenidos, se ha decidido implantar el sistema Tollflow® en la autopista Indiana Toll Road, donde se espera poder arrancar antes del verano de 2008.
- Sistema de alta ocupación capaz de identificar, de forma automática, el número de ocupantes de un vehículo al paso del mismo por un pórtico. La detección de alta ocupación significa una ventaja para el usuario, por rebaja o supresión de peaje y permite a las autoridades de transporte una gestión más racional de las infraestructuras.

Servicios

Handling

Swissport Internacional da servicio a 70 millones de pasajeros y proporciona rampas de handling para 2 millones de aviones. La compañía tiene un Sistema Gestión de la Calidad en las oficinas centrales y en todas las oficinas con funciones operativas y de dirección certificado según la norma ISO 9001. En 2007 Swissport ha obtenido una mejora considerable en todos los indicadores de calidad de servicio con respecto al año anterior. La mayoría de los indicadores están por encima del compromiso de servicio.

Mantenimiento y conservación de infraestructuras

Se ha implantado un nuevo procedimiento de seguimiento a los contratos en Ferroser, Grupisa y Eurolimp, estandarizando los procesos de auditorías de calidad y medio ambiente, los análisis de cumplimiento legal, los análisis de riesgos ambientales, las evaluaciones ambientales y las propias auditorías de calidad y medio ambiente.

Servicios urbanos

Cespa ha desarrollado en su sistema de Gestión de Incidencias (IMMS Cespa) un módulo de partes y no conformidades que permite conocer en tiempo real el estado de los servicios (pendiente, iniciado, realizado...). Además, la compañía ha obtenido nuevas certificaciones para la gestión del centro de tratamiento y selección de residuos sólidos urbanos.

Investigación, desarrollo e innovación (I+D+i)

Durante 2007, Ferrovial ha invertido directamente en proyectos de I+D+i 38,5 millones de euros, un 1,3% del resultado bruto de explotación (RBE).

Investigación

Las principales áreas de investigación en 2007 son:

- Construcción sostenible. Ferrovial participa en el proyecto CLEAM (Construcción Limpia, Eficiente y Amigable con el Medio Ambiente).
- Interoperabilidad en los peajes. Cintra participa, activamente, en los grupos de trabajo, nacionales e internacionales, sobre la interoperabilidad de los medios de pago del peaje, en especial el telepeaje.
- Seguridad vial. Ferrovial participa en el proyecto FÉNIX para la investigación estratégica en carreteras más seguras y sostenibles.
- Innovación en el tratamiento de aguas. Ferrovial cuenta también con una importante cartera de proyectos de investigación científica y tecnológica en relación con sus actividades de gestión de residuos y de tratamiento de aguas.

Desarrollo

Los principales proyectos de desarrollo se centran en la:

- Aplicación de los sistemas de identificación por radiofrecuencia (RFID) para la prestación de servicios, como la gestión de maletas o la identificación de vehículos.
- Aplicación de las tecnologías de la información a la movilidad: información online desde la obra, control de vehículos por wi-fi., movilidad en los sistemas

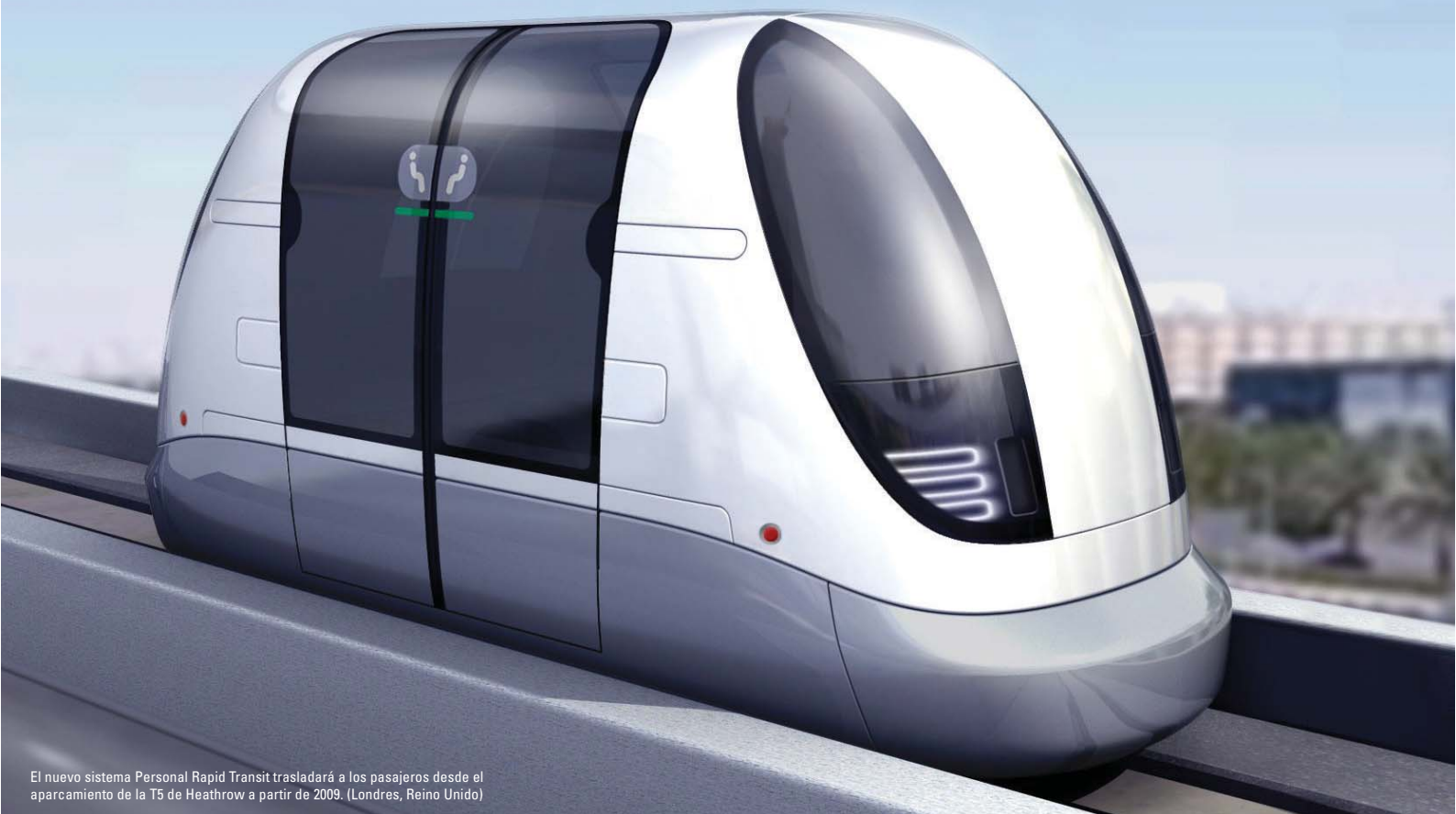
grúa de retirada de vehículos, sistema de Gestión de Limpieza de Metro, mejoras en el sistema de Gestión Integral del Mantenimiento

- Implantación de sistemas de vigilancia y control: cámaras con visión artificial, sistema de localización del estacionamiento de coches, sistemas de lectura de matrículas.
- Mejora de los sistemas de gestión: explotación de aparcamiento de rotación, gestión del conocimiento en compras, reporting de autopistas.

Innovación

Entre los proyectos de innovación destacan:

- Personal Rapid Transit (PRT), BAA ha iniciado la primera fase de un proyecto de innovación denominado Tránsito Rápido Personal (PRT). El proyecto, que finalizará en 2009, revolucionará el modo que los pasajeros se mueven alrededor del aeropuerto. Es una flota de 18 vehículos de bajo consumo de energía, sin conductor, capaz de mover a cuatro pasajeros y su equipaje siguiendo el camino marcado por una guía. El sistema proporcionará un servicio rápido y cómodo, sin tener que guardar esperas en estaciones, y contribuirá a la mejora de la eficiencia ambiental.
- Gestión de comedores escolares mediante un escáner de la palma de la mano, que permite gestionar el pago de las comidas de escuela sin necesidad de utilizar ni tarjetas ni dinero. Es el primer sistema de este tipo instalado en una escuela en todo el mundo.



El nuevo sistema Personal Rapid Transit trasladará a los pasajeros desde el aparcamiento de la T5 de Heathrow a partir de 2009. (Londres, Reino Unido)

Indicadores de I+D+i:

CALIDAD	GF07	GF06	VAR. 07-06
Porcentaje de los ingresos amparados por un sistema de calidad certificado	89%	79%	10%
Número de centros/contratos en los que se ha implantado el sistema de calidad SIC	876	n/d	n/c
Número de auditorías internas de calidad	907	360	252%
Número de certificados (expedientes) auditados en calidad.	81	64	127%
Número de visitas de calidad	1.475	1.075	137%
Importe de multas significativas fruto del incumplimiento de la normativa en relación con el suministro y el uso de productos y servicios de la compañía (millones de €)	0,2	n/d	n/c
Horas de formación/persona de calidad en el año	5.602	4.673	120%
SEGURIDAD	GF07	GF06	VAR. 07-06
Accidentes de pasajeros en los aeropuertos	239	263	-10%
Número de quejas relacionadas con situaciones que pongan en peligro la salud ocasionadas por productos o servicios	459	n/d	n/c
Número de denuncias relacionadas con situaciones que pongan en peligro la salud ocasionadas por productos o servicios	240	n/d	n/c
Número de demandas ratificadas por organismos reguladores oficiales para la supervisión de la salubridad y seguridad de productos y servicios	113	n/d	n/c
Incidencias detectadas relacionadas con situaciones que pongan en peligro la salud ocasionadas por productos o servicios	16	n/d	n/c
INNOVACIÓN	GF07	GF06	VAR. 07-06
Presupuesto I+D+i (millones de €)	41,6	3,1	n/c(*)
Subvenciones recibidas I+D+i (millones de €)	0,9	0,6	57,4%

n/d: no disponible. n/c: no comparable.

(*) El presupuesto de I+D+i en 2007 se incrementa significativamente respecto a 2006 por la inclusión del presupuesto de la fase 1 para el Personal Rapid system Transit que se implantará en el 2009. Si excluimos el presupuesto de BAA en el Personal Rapid system Transit, el incremento respecto al 2006 también crece al 51%.



Accesos a la Terminal 5 de Heathrow.

Personas

Gestión de la diversidad > Calidad en el empleo > Seguridad y Salud laboral

Ferrovial es una empresa diversa y global, con una plantilla compuesta por más de 104.000 empleados de 43 países. La gestión de personas es un pilar estratégico de la compañía.

Hitos en 2007

- Puesta en marcha de la **Universidad Corporativa Summa** con la participación de 1.627 empleados y 37.378 horas lectivas.
- **Seguridad laboral.** Cespa obtiene el certificado OSHAS y Amey y Tube Lines reciben el premio "Royal Society" por la prevención de riesgos de accidentes laborales.
- **Igualdad de oportunidades.** Fuerte incremento (12 puntos) de la presencia de mujeres en los puestos directivos.
- **Calidad laboral.** Ferrovial se encuentra entre las 30 primeras mejores empresas para trabajar según el ranking de Actualidad Económica. En 2007, se ha renovado el certificado como Empresa Familiarmente Responsable basado en la Norma EFR 1000-1.

Objetivos para 2008

- Presentar una propuesta de valores corporativos que, manteniendo los rasgos específicos de cada empresa del Grupo, ofrezca un marco global.
- Extender la Encuesta de Clima a 12.500 empleados, el 73% más.
- Desarrollar un nuevo plan integral de formación sobre Salud y Seguridad. Obtener la certificación OSHAS para toda la actividad de Construcción.

Líneas de actuación

- Mejorar las condiciones laborales, garantizar la igualdad de oportunidades y la no discriminación entre los empleados.
- Avanzar en el diseño e implantación de sistemas eficaces para prevenir y reducir los riesgos laborales que sirvan de referencia en los distintos sectores donde desarrollamos nuestra actividad.
- Diseñar instrumentos fiables para medir la calidad de las relaciones laborales, la motivación y el desarrollo profesional de los que trabajamos en Ferrovial, como base para mejorar la eficiencia de nuestro trabajo.

104.934

Empleados del Grupo Ferrovial al cierre del ejercicio

162.929

Número de solicitudes para trabajar en Ferrovial

79%

Empleados con un contrato de trabajo fijo

6%

Promociones internas

1,7

Millones de horas de formación impartidas durante 2007

Calidad en el empleo

Ferrovial es una empresa diversa y global, con una plantilla de 104.934 empleados en 43 países. La plantilla media se incrementó en 2007 en 13.523 personas hasta alcanzar los 102.425 empleados, lo que representa un crecimiento del 13,20%. La creación neta de empleo ha sido del 15%.

De la media total de empleados, el 13,75% corresponden a la actividad de Aeropuertos; el 4,01% a la de Autopistas y Aparcamientos; el 0,28% a Corporación, el 15,09% a la de Construcción y el 66,87% a la de Servicios.

Más del 82% de los empleados son operarios y técnicos, el 7,30% son Titulados superiores y de grado medio, el 8,03% son Administrativos y el 2,01% corresponde al número de Directivos, que al cierre del ejercicio 2007 contaban con una edad media de 44,3 años y una antigüedad media de 9,3 años en la compañía.

Gestión de la diversidad

El 59,8% de los empleados están fuera de España, sobre todo en Reino Unido, Estados Unidos, Polonia y Suiza. El proceso de internacionalización y crecimiento sostenible de la compañía, hace de Ferrovial una de las multinacionales de origen español más atractivas para trabajar. Esta circunstancia ha convertido la expatriación en un hecho cada vez más frecuente entre los empleados de Ferrovial y una cuestión de vital importancia para la compañía. En la actualidad, Ferrovial cuenta con 310 empleados están expatriados.

Sobre la gestión de la diversidad cabe destacar el Proyecto Gémini, por el que 50 ingenieros polacos recién licenciados se forman en las obras españolas para incorporarse a la filial Budimex. Este proyecto está generando una importante cantera directiva.



Universidad Corporativa

Un hito fundamental en el desarrollo de esta política de gestión de la diversidad ha sido la creación de la Universidad Corporativa de Ferrovial (Summa), inaugurada en febrero de 2007 y que nace con la misión de transmitir los valores de Ferrovial y dinamizar el desarrollo del talento de la organización.

La Universidad está estructurada a través de tres escuelas:

- Escuela de Liderazgo, dirigida al desarrollo de las habilidades directivas.
- Escuela de Negocio, especializada en programas relacionados con la cadena de valor: gestión comercial, de operaciones y de funciones corporativas, como las finanzas o los recursos humanos.
- Escuela de Integración Cultural, enfocada al desarrollo de programas de acogida, promociones e idiomas.

En todo el Grupo, se han impartido 1,7 millones de horas de formación, la gran diferencia con el 2006 se debe mayoritariamente

a la creación de la Universidad Ferrovial Summa y a la integración de BAA en la compañía, así como al aumento de la formación en el resto de áreas de negocio.

En conjunto, la formación ha supuesto una inversión de 32 millones de euros en 2007, el 34,3% más que el año anterior. Esto supone una inversión superior a los 314 euros por empleado, un 31,8% más por empleado en comparación al año 2006.

Gestión del talento

El sistema de Evaluación del Desempeño ha introducido en 2007 los PDIs (Plan de Desarrollo Individual), que son la herramienta para concretar las acciones de formación y desarrollo específico elegido para potenciar estas capacidades, establecidas de mutuo acuerdo entre evaluador y colaborador. El 37% de los empleados de Ferrovial han sido evaluados durante el ejercicio teniendo en cuenta competencias comunes y las específicas de cada negocio.

En 2007 también se ha iniciado la planificación de la sucesión de las 54 posiciones de primer nivel directivo, a través de un proceso de revisión de talento de más de 250 profesionales.



Joaquín Ayuso, consejero delegado de Ferrovial, en la Universidad Corporativa Summa.

Calidad en el empleo

Empleo estable

Un empleo estable y de calidad es la principal aspiración manifestada por los empleados de Ferrovial. Para Ferrovial, el empleo de calidad es el principal argumento de atracción y retención del talento basado en los siguientes aspectos:

- Empleo estable. El 79% de los empleados tienen al cierre del ejercicio un contrato fijo.
- El 73,6% de los empleados están cubiertos por un convenio colectivo.
- Compensación. El 20,2% de la plantilla cuenta con una parte de su retribución variable.

Igualdad de oportunidades

El crecimiento de las actividades de la compañía ha mantenido las oportunidades de trabajo y de carrera registradas durante los últimos años. Más de 6.000 empleados han obtenido una promoción interna, alrededor del 6% de la plantilla. Con respecto a la incorporación de la mujer, durante 2007 cabe destacar:

- La presencia de mujeres en la plantilla se ha incrementado un 3,6%. Actualmente, representan el 30% de la plantilla.
- Las mujeres han elevado su presencia en los puestos directivos hasta el 22%, frente al 10% del ejercicio anterior.
- No se ha producido una queja o denuncia por falta de igualdad de oportunidades.

Conciliación

Durante el año 2007, del 100% de las solicitudes recibidas para acogerse a alguna de las medidas de conciliación existentes en el Grupo, el 54% han sido de empleados que se han acogido a reducción de jornada flexible y el 8% a empleados que han disfrutado de un mes sabático.

Seguridad y salud

Ferrovial cuenta con Comités de Salud y Seguridad en todos los centros con 50 o más trabajadores, de acuerdo con la legislación española. El 47,8% de los trabajadores está representado en estos comités, es decir más 50.000 trabajadores. BAA cuenta con una estructura de gestión Salud y Seguridad aprobada de forma específica por las autoridades británicas y que da cobertura y representación a los 14.000 de los trabajadores de la compañía.

Todos los centros de trabajo cuentan con sistemas de gestión de los riesgos laborales certificados. El objetivo de Ferrovial es tener la actividad bajo la certificación OSHAS 18001, que es el principal estándar mundial para identificar, priorizar y gestionar la salud y los riesgos laborales como parte de las prácticas de negocio.

Actualmente, todos los aeropuertos de BAA cuentan con esta certificación, al igual que la actividad de servicios en el Reino Unido, que Ferrovial realiza a través de

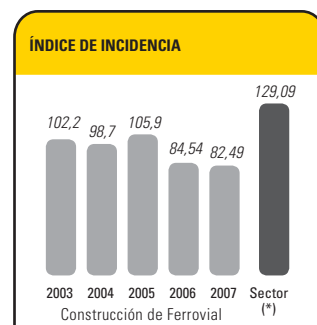
Amey. A finales de 2007, cabe destacar la obtención de esta certificación por parte de Cespa para todas sus actividades y divisiones. La actividad de construcción ha iniciado el proceso de certificación durante 2007 y está previsto que la obtenga durante 2008.

Durante el ejercicio, los técnicos en prevención han realizado 46.260 visitas de seguimiento o control a los distintos centros, el triple que en el ejercicio anterior. De estas visitas se han derivado 486 planes de emergencia, frente a los 58 realizados en 2006.

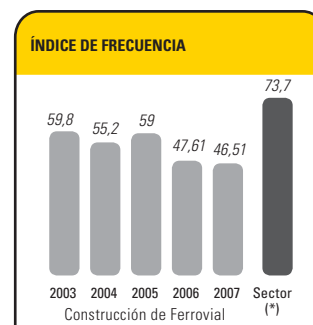
En 2007 se han impartido 452.728 horas de formación a los trabajadores en salud y seguridad. Es decir, un promedio de 4,5 horas por empleado. De ellas, cabe destacar las 2.295 horas de formación específica para capacitar técnicos de prevención de riesgos laborales. También se han impartido 45.000 horas de formación en prácticas laborales seguras, se han realizado 588 evaluaciones de riesgo y 74 estudios de seguridad.

Las incidencias por accidentes laborales se han reducido el 9%, hasta situarse en 104,43 accidentes laborales ocurridos por cada mil personas expuestas. En el mismo período, la media del sector de la construcción ha sido de 129,9 accidentes.

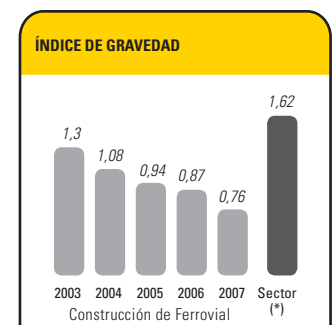
- Los índices de incidencia han sido reducidos en un 2,5% en la división de Construcción y más del 9% en el conjunto de todas las divisiones de Ferrovial en España.
- El Índice de Frecuencia se ha visto reducido en algo más de un 2% en la división de Construcción y ha estado próximo al 5% en el conjunto de todas las áreas de negocio a nivel nacional.
- Los datos de accidentabilidad contemplan los accidentes in itinere de la compañía a nivel nacional, destacando los principales en los siguientes gráficos:



Índice de incidencia: representa el número de accidentes producidos durante la jornada laboral por cada mil personas expuestas. Se calcula aplicando la fórmula: $II = N^{\circ} \text{ de accidentes con baja acaecidos en la jornada laboral} \times 103 / N^{\circ} \text{ medio de trabajadores}$.



Índice de frecuencia: representa el número de accidentes ocurridos durante la jornada laboral por cada millón de horas trabajadas. Se calcula aplicando la fórmula: $IF = N^{\circ} \text{ total de accidentes con baja producidos durante la jornada laboral} \times 106 / N^{\circ} \text{ de horas trabajadas}$.



Índice de gravedad: representa el número de jornadas perdidas por accidente de cada 1000 horas trabajadas. $IG = N^{\circ} \text{ de Jornadas Perdidas en el año} \times 103 / N^{\circ} \text{ de horas trabajadas}$.

(*) Último dato del sector de construcción correspondiente al año 2006.

(**) Aglutina la división de construcción y el resto de actividades desarrolladas por la compañía (infraestructuras, servicios, aeropuertos y corporación) en el ámbito nacional.

NOTA: Sistema de elaboración para el Índice de Incidencia y Frecuencia están basados en la Recomendación 16 de la Conferencia Internacional de Estadísticos del Trabajo de la OIT, y el método de registro y notificación de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales se adapta a criterios de la OIT y EUROSTAT.

Indicadores de Recursos Humanos

EMPLEO	GF07	GF06	VAR. 07-06
Plantilla media	102.425	88.902	15,00%
Plantilla al cierre del ejercicio	104.934	100.173	5,00%
Creación neta de empleo (%)	15%	55%	n/c
Número de empleados a cierre en España	42.167	40.395	4,00%
Plantilla al cierre España (%)	40,2%	40,3%	0,00%
Edad media de la plantilla	39	39	0,00
Antigüedad media de los empleados (años)	6,26	6,5	0,00
Número de directivos (media)	2.057	704	192,00%
Antigüedad media de los directivos (años)	9,3	10,6	-1,30
Edad media de los directivos (años)	44,3	41,4	2,90
Titulados superiores y grado medio (media)	7.480	8.880	-16,00%
Número medio de Administrativos (media)	8.228	7.505	10,00%
Número de Técnicos elementales/operarios (media)	84.660	71.813	18,00%
Número de empleados expatriados [employee]	363	210	73,00%
Calidad en el empleo			
Número de trabajadores con jornada completa	92.727	69.487	33,00%
Plantilla a jornada completa (%)	88%	69%	19,00%
Número de trabajadores con contrato fijo	82.436	84.145	-2,00%
Plantilla con contrato fijo (%)	79%	84%	-5,00%
Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos [%]	73,6%	45%	28,60%
Compensación			
Incremento de los gastos de personal (%)	20,75%	67,62%	n/c
Porcentaje del gasto de personal que corresponden a sueldos (%)	87,80%	88,38%	-1,00%
Empleados con sistema de retribución variable (%)	20,26%	32%	-12,00%
Directivos adheridos al plan de opciones sobre acciones	500	n/d	n/c
Conciliación de la vida personal y familiar			
Ampliación Descanso Maternidad (%)	33%	36%	n/c
Jornada Laboral Reducida Flexible (%)	54%	50%	n/c
Ampliación permiso lactancia (%)	12%	21%	n/c
Periodo sabático (%)	8%	9%	n/c
Satisfacción en el empleo			
Índice de rotación	10,25%	7,30%	2,95%
Empleados satisfechos con el empleo (encuesta de clima)	n/a	58%	n/c
SALUD Y SEGURIDAD	GF07	GF06	VAR. 07-06
Número de visitas de los técnicos de prevención de riesgos a las obras/centros de trabajo	46260	n/d	n/c
Horas de formación en prácticas laborales seguras	452728,5	n/d	n/c
Horas de formación para técnicos de prevención	2295	n/d	n/c
Número de estudios de seguridad	74	n/d	n/c
Número de evaluaciones de riesgo	588	n/d	n/c
Número planes de emergencia	486	n/d	n/c
Porcentaje de trabajadores representados en Comités de salud y seguridad [%]	47,88%	n/d	n/c
Número de reconocimientos médicos a empleados	19245	n/d	n/c
Accidentalidad			
Índice de Incidencia	104,43	115,2	-9,00%
Índice de Frecuencia	63,78	66,72	-4,00%
Índice de Gravedad	1,38	1,19	16,00%
DESARROLLO PROFESIONAL	GF07	GF06	VAR. 07-06
Selección			
Número de solicitudes para trabajar en Ferrovial	162.929	n/d	n/c
Ofertas de trabajo publicadas	5.612	742	656,00%
Igualdad de oportunidades			
Número de mujeres en la plantilla	31.130	30.002	4,00%
Número mujeres directivas	450	71	634,00%
Mujeres directivas sobre el total de directivos (%)	22%	10,00%	12,00%
Evaluación del desempeño			
Empleados que reciben evaluaciones regulares del desempeño y de desarrollo profesional (%)	37%	n/d	n/c
Promoción			
Número de empleados promocionados de categoría	6.075	4.846	25,00%
FORMACIÓN	GF07	GF06	VAR. 07-06
Total de horas de formación	1.706.013	837.972	104,00%
Inversión en formación por empleado	314,21	241	30,00%
Inversión total en formación	32.183.425	21.437.022	50,00%
Pocentaje de la facturación destinada a formación (%)	0,22%	0,17%	0,05%
Universidad Corporativa SUMMA			
Horas de formación impartidas en SUMMA	37.378	n/d	n/c
Horas de formación por participante en SUMMA	22,97	n/d	n/c
Empleados que han asistido a SUMMA	1.627	n/d	n/c
Empleados que han participado en cursos de acogida	231	n/d	n/c
Índice de satisfacción con los formadores	8,84	n/d	n/c
Índice de satisfacción con los contenidos	8,09	n/d	n/c
Índice de satisfacción con la organización	8,21	n/d	n/c
Índice de satisfacción con las instalaciones	8,08	n/d	n/c

n/d: no disponible. n/c: no comparable.



Entorno

Impactos > Residuos > Cambio climático

El compromiso de Ferrovial con el Entorno se basa en la reducción de los impactos en el territorio, la lucha contra el cambio climático y en una adecuada gestión de los residuos.

Hitos en 2007

- **Cambio Climático.** Ferrovial firma de la Declaración de Bali sobre el Cambio Climático. Cespa recibe el Premio de Investigación, desarrollo y aplicación de las mejores tecnologías, concedido por Garrigues y Expansión por implantar una planta de aprovechamiento energético de biogás con microturbinas que permite ahorrar energía y evitar emisiones de CO₂, incluso en instalaciones muy pequeñas. Amey introdujo como nuevas medidas, el uso de coches híbridos, vagones eléctricos y de bicicletas para los trabajadores.
- **Consumo de agua:** se duplica el consumo de agua reutilizada (311.415 m³).

Objetivos para 2008

- Definir una política corporativa de Medio Ambiente ajustada a la nueva realidad de Ferrovial.
- Obtener la certificación ISO 14001 de las autopistas españolas.
- Inicio del Proyecto "El Bosque de Ferrovial" para la compensación del impacto de nuestras actividades sobre la biodiversidad y el cambio climático.

Líneas de actuación

Los asuntos más relevantes para Ferrovial y sus grupos de interés en relación con el entorno se concretan en tres grandes retos:

- Reducir las emisiones de CO₂ y gases de efecto invernadero.
- Reducir los riesgos e impactos ambientales y fomentar la conservación de la biodiversidad.
- Ser lo más eficiente posible en el consumo de la energía y los recursos naturales.
- Anticipar el nuevo régimen europeo de responsabilidad, estableciendo innovadores sistemas de gestión del riesgo medioambiental.

77,7%

Centros de Ferrovial con objetivos medioambientales

56%

de la facturación de Ferrovial está certificada con la norma ISO 14001

70%

del agua de la Terminal 5 procede de la lluvia o del subsuelo, no del agua corriente

23,62%

Incremento de los residuos convertidos en materiales recuperables en la actividad de triaje

514.221

Toneladas de emisiones de CO2 evitadas por la captación de biogás



Gestión medioambiental

En Ferrovial, los sistemas de gestión medioambiental se conciben e implantan como un instrumento eficaz para la medición, el control y la gestión de los riesgos ambientales ligados a una parte importante de los negocios, principalmente construcción y servicios que, en 2007 representaron el 66,7% de las ventas totales del grupo. El 56% de la facturación actual del Grupo está certificada con la norma ISO 14.001.

Ferrovial ha sido la única empresa del sector que ha participado activamente en el Comité de Normalización sobre "Análisis y evaluación del riesgo ambiental", cuyo resultado se ha convertido en el referente técnico sobre el que han girado los estudios que exige el nuevo régimen sobre responsabilidad ambiental aprobado en 2007.

Aeropuertos

La actividad de los aeropuertos cuenta con certificados ambientales en tres de sus centros: Stansted, WDF y Heathrow Express.

Autopistas y aparcamientos

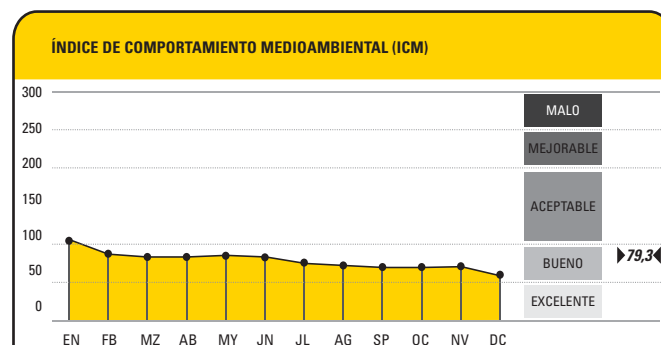
Los negocios de las autopistas españolas, portuguesas y de los aparcamientos están en proceso de certificación con la norma UNE-EN-ISO 14001:2004. Previsiblemente, esta certificación se obtendrá durante el primer trimestre de 2008 en las autopistas españolas.

Servicios

Las principales compañías tienen un alto porcentaje de su negocio certificado según la ISO 14001, llegando a alcanzar un 100% en algunos casos como es Amey. Cespa ha obtenido sus dos primeros certificados de registro EMAS. Este certificado representa un paso más en el compromiso ambiental y de transparencia de la empresa con respecto a ISO 14001:2004.

Construcción

La actividad de construcción (incluyendo los 812 centros de Ferrovial Agromán, Budimex y Cadagua) está certificada en la ISO 14001.



Índice de Comportamiento Medioambiental (ICM)

Durante 2007, el comportamiento medioambiental de la actividad de construcción en Ferrovial se ha mantenido estable en un nivel bueno (61 puntos) como muestra la evolución del Índice de Comportamiento Medioambiental (ICM), que puede consultarse en www.ferrovial.com/medioambiente.

Impacto ambiental

Las obras ejecutadas por Ferrovial tienen implantado un Plan de Gestión Ambiental, independientemente de que exista la obligación de ser sometidas a la Evaluación de Impacto Ambiental. Este plan responde a los criterios de control y vigilancia establecidos en el proyecto, la Declaración de Impacto de la EIA y los procedimientos del Sistema de Gestión Ambiental de Ferrovial, certificado con la norma ISO 14001. El Plan de Gestión Ambiental exige a cada centro un adecuado comportamiento medioambiental, mediante la evaluación previa de los impactos de las obras o el establecimiento de objetivos ambientales.

- En 2007 se aprecia una importante caída de la importancia del impacto por contaminación por residuos peligrosos, como consecuencia de los esfuerzos realizados en la obra civil.
- Continúa la tendencia iniciada en 2006 con el incremento de los impactos ligados a las obras en ámbitos urbanos (afección a la vía pública, contaminación atmosférica...) donde en 2007 se han mantenido numerosas obras tanto de edificación como de obra civil: metro, soterramiento de la M-30, metro ligero, urbanizaciones.

Entre los impactos relevantes y conocidos de las grandes obras civiles destaca la alteración

del medio natural. Una parte importante de las medidas del Plan de Gestión Medioambiental de la obra se dirige a minimizar el impacto sobre los hábitats y ecosistemas del área donde se ejecuta el proyecto.

Recuperación del medio natural

Las grandes actuaciones generan impactos relevantes en el medio natural. Para minimizar los efectos ambientales de estas obras, Ferrovial ha intervenido en un total de 97 proyectos con una longitud total estudiada de infraestructuras lineales de 2.260 km. En términos de superficie, se ha intervenido en un total de 3.469 Ha, considerando tanto infraestructuras lineales como no lineales.

Restauración ecológica

Desde septiembre de 2006, Ferrovial participa en el Proyecto Expertal, cuyo objetivo es establecer las bases ecológicas que regulan el desarrollo de comunidades vegetales en los taludes de carreteras y autopistas en las distintas condiciones ambientales que se dan en la Península Ibérica, como base para el desarrollo de técnicas de restauración paisajística y mantenimiento más eficientes, incluso en términos económicos.

Retirada y reutilización de tierra vegetal

La cantidad de tierra retirada depende en gran medida de la ubicación de la obra así como de las condiciones de la tierra vegetal. La cantidad de tierra vegetal retirada y reutilizada ha disminuido sustancialmente con respecto a 2006 (el 56%) pero está en línea con los últimos años. Esta variación se debe a la fase de ejecución de la obra civil. Por otra parte, la aplicación de tierra vegetal en los trabajos de restauración constituye la medida clave de su eficacia.

Reducción de sobrantes de excavación

La prioridad en la gestión de tierras es la reutilización en obra frente a otras opciones como el relleno de fincas o el vertedero. Durante 2007, la reducción de tierras sobrantes de excavación con destino a vertedero ha tenido un gran incremento del 41,66%, hasta los 12.463.138 m³. En los últimos cinco años, las obras ejecutadas por Ferrovial han reducido el volumen de vertedero de este tipo de residuos en más de 46,8 millones de m³.

Reutilización del agua

El consumo de agua reutilizada en construcción y RSU se ha duplicado en 2007 (331.415 m³). El agua reutilizada de construcción procede de sistemas de tratamiento de aguas (decantación y corrección de pH) en obra generadas en plantas de hormigón y túneles fundamentalmente.

En cuanto a RSU, el Ayuntamiento de Madrid, ha decidido reutilizar las aguas residuales depuradas para el riego de parques y jardines municipales, así como para el baldeo de calles. Los servicios prestados por CESPA en el Ayuntamiento de Madrid durante el año 2007 supusieron un consumo de 149.153 m³ de esta agua regeneradas.

Emisiones de polvo

En el Plan de Gestión Ambiental de cada obra se contemplan medidas en relación con las emisiones de polvo y partículas como la estabilización de los caminos de acceso, la instalación de pantallas cortavientos, la correcta planificación de los acopios de áridos, o la implantación de filtros de mangas en los focos emisores.





Gestión de residuos

La actividad de gestión de residuos dentro del grupo Ferrovial se realiza a través de Cespa cuya misión es reducir la generación de residuos propia de la actividad humana ejercida sobre el medio ambiente actual y futuro. Cespa dispone de una trayectoria tecnológica, un nivel de implantación a nivel nacional y una actividad de investigación y desarrollo que la convierten en una de las empresas más solventes en el tratamiento de residuos en Europa.

Transferencia

Cespa cuenta con 42 centros de transferencia (5 más que en 2006) para gestionar 1,3 millones de toneladas de residuos domiciliarios (basuras) y los industriales banales, el 6,84% más que el año anterior.

Residuos sanitarios

Se ha incorporado un nuevo centro de tratamiento de residuos hospitalarios lo que ha permitido incrementar un 37% la cantidad de residuos hospitalarios recogidos (10.162 toneladas) y un 8% la cantidad de residuos hospitalarios tratados (7.204 toneladas).

Residuos peligrosos

Cespa cuenta con 8 plantas de tratamiento de residuos peligrosos que han recibido, gestionado y tratado durante el año 265.543 toneladas de residuos. En estas plantas se han valorizado 33.501 toneladas como combustible de sustitución en cementeras, el doble que el año anterior.

Triaje (residuos urbanos)

Cespa ha puesto en actividad 7 nuevas plantas de gestión de residuos urbanos (traje) por lo que ya cuenta con 34 plantas. En 2007 se ha reducido el volumen de residuos con destino al vertedero. Por el contrario se ha incrementado el 23,62% los residuos que se convierten en materiales recuperables (857.626 toneladas).

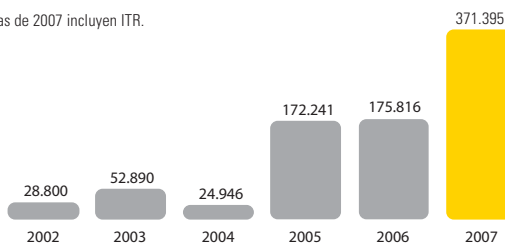
Compostaje

Se observa un crecimiento de esta actividad respecto a años anteriores tanto en producción como en número de plantas. Esta tendencia está avalada por la clara tendencia de mercado de primar la valoración frente a la eliminación.

REUTILIZACIÓN DE AGUA

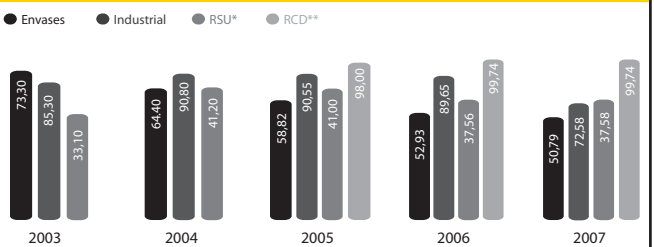
Metros cúbicos

Las cifras de 2007 incluyen ITR.



RECUPERACIÓN DE RESIDUOS

(*) RSU: Residuos sólidos urbanos / (**) RCD: Residuos de construcción y demolición



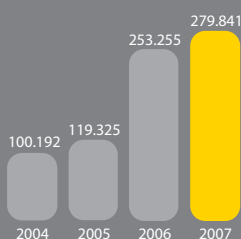
Energía limpia

Los residuos y la biomasa pueden contribuir de manera notable a la producción de energías limpias. Los expertos calculan que en un plazo de diez años los residuos podrían aportar el 8% de toda la energía que se consume en España.

Desde 2004, Cespa participa en el proyecto Microphilox (Aprovechamiento energético del biogás de un vertedero mediante la utilización de micror turbinas y depuración biológica del ácido sulfhídrico y siloxanos contenidos en el biogás). En 2005, Cespa instaló la primera micror turbina de biogás en España. Este proyecto, que finalizará en 2009, ha recibido financiación de la Comisión Europea a través del programa LIFE. Cuenta con la participación, en calidad de socios, del centro tecnológico austríaco Profactor y del Departamento de Ingeniería Química del Institut Químic de Sarrià (IQS).

La captación de biogás ha evitado 514.221 Teq de emisiones de CO₂ y ha permitido reducir un 5% las emisiones de metano. Cespa cuenta con 16 vertederos con recuperación de biogás, de los cuales 12 generan energía: 8 producen energía eléctrica y 4 energía térmica. Durante 2007, la recuperación de biogás ha incrementado la generación eléctrica el 10,5%, hasta los 279.841 GJ de electricidad. Por el contrario, la generación de energía térmica por la valorización del biogás se ha reducido el 7%, hasta los 175.134 GJ.

ELECTRICIDAD PRODUCIDA POR RECUPERACIÓN DE BIOGÁS (GJ)



Cambio climático

Desde 2004 Ferrovial ha desarrollado diversas políticas de optimización energética y reducción de las emisiones difusas de GEI en sectores como los aeropuertos, las autopistas, la vivienda o la gestión de residuos contribuyendo así a los objetivos del protocolo de Kioto. El pasado 4 de diciembre, Ferrovial firmó la Declaración de Bali sobre el Cambio Climático.

Aeropuertos

Las principales fuentes de CO₂ ligadas a las operaciones aeroportuarias son el uso de energía en edificios e infraestructuras (gas y electricidad), el transporte desde y hacia el aeropuerto, los vehículos de tierra, los movimientos de los aviones en la pista, las unidades auxiliares de energía (APU) con las cuales los aviones proporcionan aire acondicionado y luz mientras están en la pista, el aire acondicionado y la energía utilizada por la cadena de proveedores.

El objetivo de BAA es reducir las emisiones tan rápido como sea posible, atacando las fuentes de emisiones en sus propias operaciones, sobre las que la compañía tiene un control directo. Además, BAA aspira a ejercer una influencia positiva en las empresas que operan en sus aeropuertos. Actualmente, en los 7 aeropuertos de BAA se emiten aproximadamente 436,320 toneladas de CO₂.

Cabe destacar la nueva Terminal

5, donde la calefacción y la refrigeración del interior utiliza un sistema de energía eficiente. Se utilizará calor residual obtenido por un proceso de cogeneración para satisfacer el 85% de la demanda de calefacción. Se estima que se ahorrarán 1.100 toneladas de CO₂ como resultado de esta medida. El agua de refrigeración se suministra desde unos grupos que utilizan amoníaco y no producen CO₂ y las luces se regulan según las necesidades. El agua que utiliza la terminal procede en un 70% de la lluvia o del subsuelo y no de la red de agua corriente, por lo que se recicla hasta el 85% de las precipitaciones que caen en el perímetro de la terminal.

Autopistas y aparcamientos

En las autopistas, todos los postes SOS de las concesionarias españolas y portuguesas ya funcionan con energía solar obtenida a través de paneles. En las zonas de estacionamiento regulado, Cintra han continuado con su política

de instalación de expendedores alimentados con paneles solares.

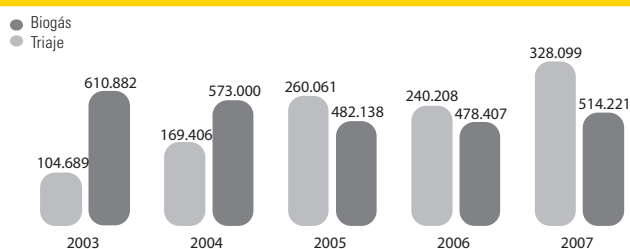
En 2007 Cintra ha realizado un estudio de los sistemas de iluminación de los aparcamientos que permitirá minimizar el consumo eléctrico de estas instalaciones.

Servicios

Se han reducido un 23% las emisiones en centros de tratamiento de Residuos Peligrosos (excluidas las plantas de incineración) hasta los 193,08 Teq CO₂. Esta disminución se debe a la menor entrada de estas sustancias a las plantas de tratamiento de residuos peligrosos. En los centros de incineración las emisiones han aumentado ligeramente de 40.431 Teq CO₂ a 42.419 Teq CO₂ como consecuencia del incremento de las toneladas incineradas. Se ha evitado la emisión de 328.099 Teq CO₂ como consecuencia de la actividad de triaje en las plantas de gestión de residuos urbanos, un 36,58% más que el año anterior, debido a que se han abierto 7 plantas nuevas.

EMISIONES EVITADAS

Toneladas equivalentes CO₂



Estrategia en relación con el Cambio Climático en los aeropuertos

La estrategia de BAA contra el cambio climático tiene dos elementos principales:

- Proporcionar apoyo a los legisladores para incorporar el sector de la aviación al mercado europeo de venta de derechos de emisiones (EU Emissions Trading Scheme).
- Trabajar con la industria de la aviación para mejorar la eficiencia energética a través de los avances

tecnológicos y operativos. Para el año 2020, los fabricantes europeos esperan alcanzar una eficiencia energética del 50% superior a la del año 2000. La Asociación Internacional del Tráfico Aéreo (IATA) pronostica una reducción del 12% de las emisiones globales de CO₂ producidas por la aviación sólo como consecuencia de mejoras operativas en los sistemas de control.

Indicadores de medioambiente

SISTEMA DE GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL	GF07	GF06	VAR. 07-06
Número de centros con objetivos ambientales establecidos	88,85%	63,30%	25,55%
Actividad certificada medioambientalmente tomando como referencia los ingresos (%)	56,17%	n/d	n/c
Número de auditorías internas de medioambiente realizadas en el año	445	n/d	n/c
Número de evaluaciones técnicas de medioambiente realizadas en el año	8.449	n/d	n/c
Horas de formación de medioambiente	47.780	n/d	n/c
EMISIONES	GF07	GF06	VAR. 07-06
Emisiones de gas efecto invernadero en centros de incineración de Residuos Peligrosos [T CO2eq]	42.419	40.431	5%
Emisiones de gases con efecto invernadero directas evitadas por captación de biogás (T CO2eq)	514.221	478.407	7%
Emisiones de gases de efecto invernadero evitadas por la actividad de triaje (T CO2eq)	328.099	240.208	37%
Vehículos de la flota que utilizan energías alternativas (%)	6,75%	2,51%	4,24%
EFICIENCIA ENERGÉTICA	GF07	GF06	VAR. 07-06
Cantidad de electricidad producida por recuperación de biogás (GJ)	279.841	253.255	10%
Cantidad de energía térmica producida por valorización de biogás (GJ)	175.134	187.485	-7%
Cantidad de electricidad producida mediante cogeneración en incineración de residuos peligrosos (Gj)	61.050	66.017	-8%
Proporción metano quemado en antorcha y reaprovechamiento energéticamente con respecto al potencialmente emitido	35	30,66	14%
Tonelaje de residuo incinerado en plantas con recuperación energética (excluyendo co-generación) [T CO2eq]	42.431	41.485	2%
Proporción metano quemado en antorcha y reaprovechamiento energético con respecto al potencialmente emitido	35	30,66	14%
IMPACTOS	GF07	GF06	VAR. 07-06
Consumo de agua reutilizada [m3]	311.415	175.816	77%
Cantidad de agua descontaminada [m3]	24.000	5.500	n/c
Reducción de volumen de residuos llevados a vertedero [m3]	710.417	n/d	n/c
Reutilización sobrantes de excavación [m3]	12.463.138	8.797.560	42%
Reutilización tierra vegetal [m3]	1.811.980	2.090.071	-13%
Restos vegetales [KG]	256.000	614.000	-58%
Volumen de suelos contaminados tratados in situ [m3]	60.000	60.000	0%
Tonelaje de suelos contaminados tratados fuera del centro en el que se ha actuado [Tn]	88.146	27.530	220%
Superficie de suelos descontaminados [m2]	121.630	247.000	-51%
RESIDUOS	GF07	GF06	VAR. 07-06
Triaje			
Número de plantas de triaje	34	27	26%
Salida de materiales recuperables en plantas de triaje (Tn)	857.626	693.752	24%
Compostaje			
Número de plantas de compostaje	17	15	13%
% de compost producido a partir del residuo (% respecto al admitido)	22,96%	n/d	n/c
Compost producido (Tn)	183.398	114.389	60%
Transferencia			
Número de centros de transferencia	42	37	14%
Tonelaje recibido en centros de transferencia (Tn)	1.334.409	1.173.517	14%
Residuos peligrosos			
Número de centros de residuos peligrosos. [centros]	8	7	14%
Tonelaje gestionado de residuos peligrosos (Tn)	2.346	n/d	n/c
Tonelaje valorizado como combustible de sustitución en cementeras (Tn)	33.501	17.485	92%
Residuos sanitarios			
Centros de tratamiento de residuos hospitalarios	7	7	0%
Tonelaje de residuos hospitalarios recogidos (Tn)	10.162	7.406	37%
Cantidad de residuos sanitarios tratados (Tn)	7.204	6.673	8%

n/d: no disponible, n/c: no comparable.



Voluntarios de BAA (Reino Unido)

Comunidad

Ferrovial ha destinado 16,7 millones de euros en 456 proyectos de inversión en la Comunidad y de Cooperación al Desarrollo. Esta cifra representa el 0,9% del Resultado de Explotación. Los proyectos de inversión en la Comunidad han beneficiado directamente a más de 330.000 personas y han contado con la participación de 2.400 empleados.

Hitos en 2007

- Aprobación del nuevo plan estratégico "De la responsabilidad al compromiso".
- Implantación de la metodología LBG para medir el impacto social de los proyectos de inversión en la Comunidad.
- Visita a Tanzania de una delegación de Ferrovial para la preparación del proyecto de cooperación "El agua es la vida", siguiendo los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM). Ferrovial presenta el la cumbre de líderes del Pacto Mundial de las Naciones Unidas (Ginebra) su modelo de actuación en los países en vías de desarrollo, siguiendo los ODM.

Objetivos para 2008

- Desarrollo de un programa de implantación de los principios del Pacto Mundial en todas las actividades de Ferrovial.
- Promoción del voluntariado corporativo.
- Inicio de un programa corporativo de integración social especialmente orientado a las personas inmigrantes, con discapacidades o personas mayores.
- Inicio del proyecto de Cooperación al desarrollo en Tanzania siguiendo los ODM.

Líneas de actuación

- Planificar la inversión en la Comunidad como un instrumento para el desarrollo de las sociedades del entorno donde Ferrovial ejerce su actividad.
- Colaborar con los gobiernos, ONG y otros agentes sociales en proyectos y actividades relacionados con el desarrollo social, la conservación del medio ambiente y la seguridad laboral.
- Incorporar los principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas en el desarrollo de las actividades de Ferrovial.
- Asumir un liderazgo como empresa global en los problemas del Planeta: la pobreza, el cambio climático o la pérdida de biodiversidad.

0,9%

Inversión en la Comunidad sobre el Resultado de Explotación

463

Proyectos de Inversión social en la Comunidad en 2007

2.400

Voluntarios participantes en proyectos sociales

335.000

Beneficiarios directos en los proyectos locales y de Cooperación

79%

Proyectos de inversión en la Comunidad son estratégicos



Ferrovial se compromete en el Código de Ética Empresarial a una actuación socialmente responsable en los países en los que actúa y asume la responsabilidad de respetar la diversidad cultural y las costumbres y principios vigentes entre las personas y comunidades donde realiza sus actividades.

En 2007, el compromiso con la Comunidad se ha traducido en unas aportaciones voluntarias de 6,6 millones de euros en 456 proyectos para la mejora del bienestar social, económico o cultural de las comunidades en las que opera. Esta cifra no incluye las aportaciones a 9 proyectos sociales derivadas de los contratos de concesiones, cuyo importe se elevó a 10,1 millones de euros. Sumando los dos conceptos (contribuciones voluntarias y obligatorias), la aportación de Ferrovial a la Comunidad ha alcanzado los 16,7 millones de euros en 2007, el 0,54% del Resultado Bruto de Explotación (RBE).

Durante 2007, Ferrovial ha elaborado un nuevo plan estratégico de inversión en la Comunidad denominado "De la Responsabilidad al Compromiso" para el período 2008-2010. Este plan, además de reforzar el compromiso con sus grupos de interés a través de los 10 principios del Pacto Mundial, profundiza en el compromiso social de la empresa en torno a la inversión en diversos proyectos de gran impacto local en la Comuni-

dad (especialmente orientados a la integración de los inmigrantes las personas con discapacidades y las personas mayores) o proyectos de Cooperación relacionados con los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM) de las Naciones Unidas.

En conjunto, los proyectos estratégicos de inversión social han supuesto el 79% del total de las aportaciones de Ferrovial a la Comunidad, frente a las donaciones ocasionales y a la filantropía (18%), o a los patrocinios relacionados con causas sociales o culturales (3%).

Objetivos del Milenio

Ferrovial ha hecho de los ODM el eje de su actuación en la cooperación al desarrollo, adaptándose así a los consensos internacionales y a las políticas regionales y locales. A través de la ponencia "Time for Action", Ferrovial presentó en julio en la sede de Naciones Unidas de Ginebra una propuesta para que las empresas se sumen a los proyectos de cooperación al desarrollo relacionados con los ODM como actores y no como meros donantes, siguiendo un modelo de colaboración público-privada. Desde finales de 2006, Ferrovial también participa en una gran campaña de sensibilización mundial sobre los ODM promovida por el Foro de Reputación Corporativa (FRC): "2015: un mundo mejor para Joana".

Alianzas estratégicas

Para garantizar la continuidad y sostenibilidad de los proyectos, Ferrovial trata de alcanzar alianzas a medio y largo plazo con entidades del Tercer Sector de contrastada reputación y transparencia y que también se comprometan en el desarrollo de los proyectos. Ferrovial ha diseñado durante 2007 un protocolo de convenios y acuerdos para fortalecer las alianzas estratégicas y apoyar el desarrollo de las organizaciones sociales. Actualmente, cuenta con una especial colaboración con las organizaciones no gubernamentales Intermón-Oxfam y la Fundación Amref-Flying Doctors.

Voluntariado corporativo

Durante 2007, en los proyectos de inversión en la comunidad han participado 2.400 empleados (el 2,3% de la plantilla) con una dedicación mínima de cuatro horas laborales. En total, los empleados han dedicado 5.957 horas de su trabajo a la Comunidad (supone una contribución de 115.699 euros, teniendo en cuenta la valoración económica en los distintos puestos y empresas). Ferrovial tiene intención de impulsar significativamente esta vía de contribución durante 2008.

Inversión en la Comunidad

Los proyectos de impacto en la Comunidad son aquellos que benefician directamente a las poblaciones en las que Ferrovial desarrolla su actividad. Durante 2007, los proyectos de inversión en la Comunidad han beneficiado directamente a más de 330.000 personas, con una inversión por beneficiario de 20 euros en 2007. Por orden, el país más beneficiado por la inversión social de Ferrovial es España (4,1 millones de euros), seguido del Reino Unido (1,7 millones de euros).

Estados Unidos:

- 15 proyectos
- 35.700 €.
- 17.830 beneficiarios.

Canadá:

- 8 proyectos
- 0,2 millones de €.
- 101.000 beneficiarios.

Reino Unido:

- 359 proyectos
- 1,9 millones de €.
- 134.629 beneficiarios.

España:

- 66 proyectos
- 4,4 millones de €.
- 36.476 beneficiarios.

Chad:

- Contribución: 80.000 €.
- 4.100 beneficiarios.
- Duración: 24 meses.

Venezuela:

- Contribución: 25.000 €.
- 1.100 beneficiarios.
- Duración: 12 meses.

Ecuador:

- Contribución: 44.812 €.
- 5.000 beneficiarios.
- Duración: 24 meses.

Tanzania:

- Contribución: 107.920 €.
- 28.000 beneficiarios.
- Duración: 120 meses.

Chile:

- 9 proyectos
- 0,1 millones de €.
- 15.475 beneficiarios.

Educación y formación

El 50% de las aportaciones de Ferrovial se destinan a proyectos de colaboración con escuelas y apoyo escolar; desarrollo de competencias y empleabilidad de jóvenes; o convenios de colaboración con universidades, programas de formación y difusión de publicaciones, entre otros.

Desarrollo social

El 25% de las aportaciones se destinan a proyectos de desarrollo económico orientados a favorecer la inserción laboral de las personas en riesgo de exclusión social, como los jóvenes sin empleo, los parados de larga duración o las personas inmigrantes. También se apoyan iniciativas o instituciones que complementen los servicios sociales para los niños, personas mayores, indigentes o personas discapacitadas.

Medio Ambiente

Los proyectos relacionados con el medio ambiente representan el 15% de las aportaciones a la Comunidad. Se trata de proyectos orientados a la compensación del impacto medioambiental (emisiones de CO2, ruido), a la conservación del medio natural y a la sensibilización social en temas como el consumo responsable de energía o la movilidad sostenible.

Salud

Los proyectos de salud suponen el 10% de las aportaciones, que se realizan a hospitales infantiles y a campañas relacionadas con el cáncer, la leucemia, el autismo, la diabetes o las enfermedades coronarias. En este capítulo se incluyen campañas para prevenir el consumo de drogas y favorecer hábitos saludables entre los jóvenes.

Cooperación al desarrollo

Los proyectos de Cooperación al Desarrollo han supuesto el 9% de la inversión en la Comunidad realizada por Ferrovial en 2007, con unas aportaciones de 574.339,58 €. El 63% de las aportaciones se han realizado para proyectos de agua y saneamiento en África (principalmente, Tanzania y Chad) y el 34% en proyectos de salud y medioambiente en América Latina (Ecuador y Venezuela), que han contado con las aportaciones de los empleados a través del Programa "Juntos Sumamos".

Tanzania (Mara)

En 2007 se ha preparado un proyecto de construcción de 20 pozos de agua potable y de instalación de sistemas para el aprovechamiento del agua de lluvia que beneficiarán a 5 comarcas del norte de Tanzania, en la región de Mara. El proyecto se inició en 2007 y tiene una duración de tres años. En colaboración con la Fundación AMREF-Flying Doctors.

Chad (Gadjibian)

Construcción de 20 pozos de agua potable equipados con bombas manuales para las poblaciones del Cantón de Gadjibian, una de las más castigadas por el conflicto armado en el Chad. En colaboración con Intermón Oxfam y Assaild.

Ecuador (Ambato)

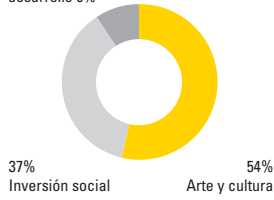
En 2007, se ha completado el proyecto de ampliación del Hospital de asistencia primaria de Ambato (Ecuador), ejecutado por Intermón Oxfam y Assaild.

Venezuela (Barina y Portuguesa)

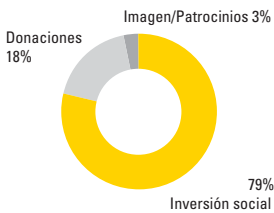
Ejecución del proyecto "Planta tus propias raíces", de mejora de las condiciones de 200 familias dedicadas a la producción agroforestal en Venezuela. En colaboración con la ONG Entreculturas.

ÁREAS DE ACTUACIÓN

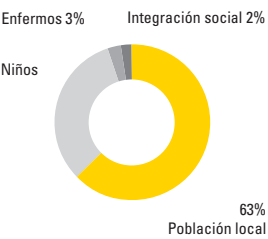
Cooperación al desarrollo 9%



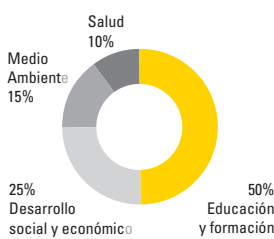
INVERSIONES ESTRATÉGICAS EN LA COMUNIDAD



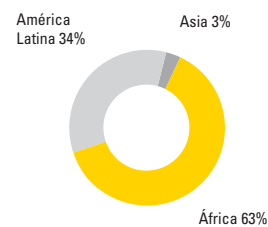
IMPACTO LOCAL



PROYECTOS DE INVERSIÓN SOCIAL



COOPERACIÓN AL DESARROLLO



Indicadores de inversión en la comunidad

CONTRIBUCIONES PARA LA COMUNIDAD	GF07*	% DISTRIBUCIÓN
Valor total de las contribuciones	6.653.902 €	100%
Contribuciones sin costes de gestión	6.597.302 €	99,1%
ÁMBITO GEOGRÁFICO DE LA INICIATIVA		
España	4.014.047 €	60,3%
Internacional	2.583.254 €	38,8%
MOTIVACIÓN DE LA INICIATIVA		
Aportación puntual	1.165.334 €	17,5%
Inversión social	5.252.967 €	78,9%
Iniciativa alineada con el negocio	179.000 €	2,7%
ÁREA DE ACTUACIÓN		
Educación y juventud	406.716 €	6,1%
Salud	124.353 €	1,9%
Desarrollo económico	122.390 €	1,8%
Medio ambiente	132.430 €	2,0%
Arte y cultura	3.031.560 €	45,6%
Bienestar social	207.957 €	3,1%
Ayuda humanitaria	568.362 €	8,5%
Otros	25.849 €	0,4%
CONTRIBUCIÓN EN DINERO		
Valor de la contribución en dinero	6.449.658 €	96,9%
CONTRIBUCIÓN EN TIEMPO DE EMPLEADOS		
Empleados participantes	2.379	
Horas dedicadas por los empleados	6.540 horas	
Valor de la contribución en tiempo	120.149 €	1,8%
CONTRIBUCIONES EN ESPECIE		
Valor de la contribución en especie	27.495 €	0,4%
COSTES DE GESTIÓN		
Gastos de Comunicación	50.000 €	0,8%
Costes de gestión (personal)	6.600 €	0,1%
Costes de gestión totales	56.600 €	0,9%
EFECTO MULTIPLICADOR		
Apalancamiento (1)	2.430.567 €	

* Los indicadores forman parte de la metodología LBG implantada en Ferrovial en 2007. No existen series históricas para analizar la evolución de estos datos. (1) El apalancamiento mide las aportaciones realizadas en los proyectos de Ferrovial por parte de terceros.



LBG es una metodología creada en 1994 en el Reino Unido por The Corporate Citizenship Company. Ferrovial es una de las empresas fundadoras de LBG España, en 2007. En todo el mundo, más de 180 empresas gestionan y comunican sus actividades en la Comunidad siguiendo este modelo.

Ránkings

(Principales 10 ránkings en los que ha figurado Ferrovial durante 2007)

Primer operador privado de infraestructuras del mundo por capital invertido según Public Works Financing.

En esta subida ha tenido que ver la adquisición en 2006 del operador aeroportuario BAA. Cintra ocupa el segundo puesto de la lista por número de concesiones operativas o en construcción. (30/10/2007).

Fortune-500.

Ferrovial entra en el índice de las 500 mayores empresas del mundo por facturación, ocupando la plaza 441.

"Global 2000 list 2007"

convocado por la revista Forbes. Comprende a las 2.000 empresas más importantes, a nivel mundial, que definen y contribuyen a la economía global. (4/05/2007).

Índice Dow Jones de Sostenibilidad.

Ferrovial forma parte de la Silver Class del sector de la Construcción y pertenece a este índice desde hace seis años de forma ininterrumpida. (20/09/07)

Business Week Innovest Strategic Value Advisorsy

Califica a Ferrovial como una de las 100 grandes empresas más sostenibles en todo el mundo.

Premio de "Empresa constructora del año 2006" para Budimex convocado por la revista mensual "Builder" (18/01/2007)

Amey ha alcanzado un cuarto puesto en el ranking de empresas PFI (Private Finance Initiative contracts) del Reino Unido. (5/05/2007)

Ranking Top 10 Consultants.

Amey está entre las 14 primeras consultoras del Reino Unido según "Construction News". (24/09/2007)

Top Ten de la Reputación en España.

Ferrovial por primera vez, se sitúa entre las 10 empresas de mayor reputación en España en el Índice MERCO.

Empresas más responsables.

Amey forma parte por tercer año consecutivo del ránkings de las 100 primeras empresas en británicas en Responsabilidad Corporativa.

Premios y reconocimientos

(Principales premios y reconocimientos recibidos por Ferrovial en 2007)

Liderazgo

- Medalla de Honor del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos para Rafael del Pino por su carrera profesional y su dedicación al mundo de la construcción y las infraestructuras (30/05/2007). Reconocimiento a Rafael del Pino como Embajador de la Marca de España por parte del Foro de Marcas Renombradas. Premio Sorolla en EEUU por su contribución a la cultura hispánica.
- Premios Empresariales de la Revista Dinero para Joaquín Ayuso por su labor empresarial por su gestión en Ferrovial durante los últimos años. (23/03/2007)

Operaciones

- Premio "Deal of the Year 2006" convocado por "Euro-money" (13/02/2007) por la operación de compra de BAA por parte de Ferrovial como una de las seis operaciones financieras que han cambiado el mercado de las finanzas durante el pasado ejercicio.
- Premio a la "Mejor Operación Financiera" por la compra de BAA convocado por la revista Mi Cartera de Inversión y ABC (3/03/2007)
- Constructora europea que más y mejor información ofrece a accionistas y analistas según Institutional Investor Research Group (IIRG) (11/07/2007)
- Premio Imex-Fortis a la Internacionalización de la Empresa Española convocados por la revista Moneda Única. (23/4/2007)

Productos y servicios

- Premio “Global Aviation Ground Services Company 2007” para Swissport convocado por el instituto Transport Management (14/05/2007).
- Premio al mejor aeropuerto de Gran Bretaña para Gatwick convocado por The Daily Telegraph (10/12/2007).
- Premio a Amey del British Institute of Facilities Management por la aplicación innovadora de un escáner de palma de mano para la gestión de los comedores escolares en el Reino Unido.
- Premios Acueducto de Segovia de reconocimiento a la autopista R-4 como el contrato de obra civil más importante adjudicado en España a un único contratista.
- Premio Secil de Arquitectura para Ferrovial-Agromán convocado por la compañía portuguesa Secil, Compañía General de Cal y Cemento, junto con el Colegio de Arquitectos portugueses (30/03/2007).

Personas

- Premio Personnel Today a Amey por su innovación en el sistema de gestión del talento. Acreditación “Investors in People” concedida por AIS para todas las divisiones de Amey.
- Ferrovial se encuentra entre las **30 primeras mejores empresas para trabajar** según ránking de la revista Actualidad Económica (14/09/2007)
- Amey y Tube Lines han ganado el premio “Royal Society” por la prevención de riesgos de accidentes laborales en el sector de los profesionales de la salud y seguridad (13/04/2007)
- Premio Nexos FP a Ferrovial Servicios convocado por el Grupo Planeta por su cooperación con las escuelas de formación profesional y la contratación y formación de estudiantes de FP (18/07/2007).

Medio ambiente

- X Premios Expansión–Garrigues de Medio Ambiente para Cespa por implantar una planta de aprovechamiento energético de biogas con microturbinas en el que se materializa un sistema que permite ahorrar energía, un proyecto en línea con el cumplimiento del protocolo de Kioto, el acuerdo internacional de lucha contra el cambio climático (5/06/2007).
- Amey ha recibido el premio “Fleet Hero awards” por su reconocimiento en el apoyo de la reducción de las emisiones de carbón en el Reino Unido (28/11/2007).
- Mención especial a Cespa en los VIII Premios de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid (30/10/2007)

Comunidad

- Premio a las empresas más ágiles y responsables de 2006 en España convocado por Alfa Romeo-IESE. Este reconocimiento “se destaca la labor de aquellas empresas que han sabido mantener un perfil altamente dinámico en los negocios, en equilibrio con un adecuado balance en lo social”.
- Premio Gaudí-Gresol otorgado la Fundación Gresol por la contribución a los programas de integración social y el compromiso de la compañía con la promoción del desarrollo humano en el marco de los Objetivos de Desarrollo del Milenio propuestos por las Naciones Unidas. (20/07/2007)

Glosario

B

Biodiésel: Biocombustible sintético líquido que se obtiene a partir de lípidos naturales como aceites vegetales o grasas animales.

Buzón de sugerencias:

Denuncia: Es el documento en que se da noticia a la autoridad competente de la comisión de un delito o de una falta.

Propuesta: es la consulta de un asunto o negocio a la persona, junta o cuerpo que lo ha de resolver

Comentario: es el juicio, parecer, mención o consideración que se hace, oralmente o por escrito, acerca de alguien o algo.

C

Call-center: También llamado Centro de Llamadas o Centros de Atención es el departamento de una empresa en donde se atienden y procesan las comunicaciones telefónicas con los Clientes.

Compostaje: Proceso biológico aeróbico, mediante el cual los microorganismos actúan sobre la materia rápidamente biodegradable (restos de cosecha, excrementos de animales y residuos urbanos), permitiendo obtener "compost".

D

Desarrollo sostenible: Término aparecido por primera vez en 1987 (Informe Brundtland). Según la Declaración de Río de Janeiro sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (1992), se trata de aquel desarrollo que satisface las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las posibilidades de las generaciones futuras para atender sus propias necesidades.

E

Enfermedad laboral: Se entiende en la legislación española que una enfermedad laboral es aquella que no es un accidente de trabajo ni una enfermedad profesional.

Estaciones de tratamiento de agua:

EDAR: Estación Depuradora de Aguas Residuales.

ERAR: Estación Regeneradora de Aguas Residuales.

ETAP: Estaciones de Tratamiento de Agua Potable.

F

Focus group: Un grupo de personas pertenecientes a un mismo mercado objetivo, entrevistados por un moderador como parte de un escenario de investigación de marketing.

FSC: Consejo de Administración Forestal o Forest Stewardship Council. Único sistema de certificación que cuenta con el reconocimiento de un gran número de instituciones, empresas y organizaciones ecologistas y solidarias a nivel mundial. Los productos madereros que llevan el certificado del FSC han sido extraídos y elaborados con criterios ecológicos, sostenibles y socialmente justos y solidarios.

G

Gases de efecto invernadero: contaminantes gaseosos liberados a la atmósfera a través de la incineración de combustibles fósiles y otros medios, que agravan el efecto invernadero (efecto reconocido como la causa principal del cambio climático mundial). Entre estos gases se encuentran el CO₂, el CH₄, el N₂O, los HFC, los PFC, el SF₆, y otros equivalentes al CO₂. Su control está siendo llevado a cabo mediante el protocolo de Kyoto.

Gestión de compras: Especificaciones de compra: Documento de compra que contiene los datos que describen el producto o servicio contratado y los requisitos exigidos al mismo.

- **Compras de gestión centralizada:** Las correspondientes a productos o servicios incluidos en lista aprobada por la Dirección y publicada mediante circular, cuya compra debe realizarse a través de la Dirección de Aprovisionamiento, quien toma la decisión de adjudicación.
- **Compras de gestión conjunta:** Las correspondientes a productos o servicios incluidos en lista aprobada por la Dirección y publicada mediante circular, cuya compra debe realizarse a través de la Dirección de Aprovisionamiento, tomándose la decisión conjuntamente entre ésta y la Línea.
- **Compras de gestión descentralizada:** Las no incluidas en los dos grupos anteriores. La compra de estos productos es responsabilidad del Jefe de Obra, pudiendo prestar apoyo la Dirección de Aprovisionamiento a requerimiento del Jefe de Obra.

GMAO: Software de Gestión de Mantenimiento Asistido por Ordenador aplicado al mantenimiento de instalaciones de agua.

GNC: Gas natural comprimido.

GNL: Gas natural licuado.

GPS: Global Positioning System o Sistema de Posicionamiento Global.

Grupos de Interés: Los grupos de interés se definen como aquellos individuos o grupos que: a) puede esperarse razonablemente que les afecten de manera significativa las actividades, productos y/o servicios de la organización; o b) cuyas acciones se puede esperar razonablemente que afecten la capacidad de la organización para implementar con éxito sus estrategias y alcanzar sus objetivos.

H

Handling: actividades de manipulación de equipajes y mercancías en puertos y aeropuertos.

I

I+D+i: Investigación, Desarrollo e Innovación.

Investigación: la Investigación Básica comprende todos aquellos estudios o trabajos originales que tienen como objetivo adquirir conocimientos científicos nuevos, se analiza propiedades, estructuras y relaciones con el objetivo de formular hipótesis, teorías y leyes. En esta etapa los científicos realizan "Descubrimientos".

La Investigación Aplicada parten de los trabajos originales desarrollados en la investigación básica, pero con el objetivo de adquirir conocimientos nuevos orientados a un objetivo práctico determinado, dichos resultados son susceptibles de ser patentados, para una futura explotación comercial. En esta etapa los científicos o técnicos "Inventan".

Desarrollo: consiste en la aplicación de los resultados de la investigación o de cualquier otro tipo de conocimientos científicos para la fabricación de nuevos materiales o productos, el diseño de nuevos procesos o sistemas de producción o la mejora tecnológica sustancial de materiales, productos, procesos o sistemas existentes.

Innovación: es la actividad cuyo resultado sea un

avance tecnológico en la obtención de nuevos productos o procesos de producción y mejoras sustanciales de los ya existentes

IATA: Asociación de Transporte Aéreo Internacional (International Air Transport Association). Instrumento para la cooperación entre aerolíneas, promoviendo la seguridad, fiabilidad, confianza y economía en el transporte aéreo en beneficio de los consumidores de todo el mundo.

IDAM: Instalación Desaladora de Agua de Mar.

IMADE: Instituto Madrileño de Desarrollo. Red al servicio del desarrollo y la creación de empresas.

Impacto ambiental: Cualquier cambio en el medio ambiente, sea adverso o beneficioso, resultante en todo o en parte de las actividades, productos y servicios de una organización.

Intranet: Red de computadoras dentro de una red de área local (LAN) privada, empresarial o educativa que proporciona herramientas de Internet.

Inversión en la Comunidad:

Donaciones puntuales: proyectos que se realizan en base a una petición externa y puntual.

Inversiones sociales: proyectos estables a medio plazo que forman parte de la estrategia de responsabilidad corporativa de la empresa.

Iniciativas ligadas al negocio: donaciones a proyectos que forman parte de la estrategia comercial de la empresa y que tienen un retorno directo en términos de imagen.

ISPA: Instrumento Estructural de Preadhesión. (Instrument for Structural Policies for Pre-Accession). Instrumento de financiación de proyectos medioambientales que permiten la aplicación de las directivas europeas que requieren grandes inversiones.



Norma ISO: Regla establecida por la International Standard Organisation u Organización Internacional de Normalización.

Norma UNE: Regla establecida por AENOR.



ORA: Ordenanza Reguladora de Aparcamiento u Ordenanza para la Regulación de Aparcamientos.



Personal de estructura: Trabajadores unidos mediante una relación contractual a las empresas de Grupo Ferroviario.

PFI: contrato de financiación privada (Private Finance Initiative).

Plataforma SIG: Sistemas de Información Geográfica.
PPP: Cooperación entre las autoridades públicas y la empresa privada (Public Private Partnership) para garantizar la financiación, construcción, renovación, gestión o el mantenimiento de una infraestructura o la prestación de un servicio.

Proveedor: persona física o jurídica que suministra productos o servicios (subcontratista) que deben satisfacer unas especificaciones de calidad y requisitos fijados.



RCD: Residuos de Construcción y Demolición. Se incluyen los residuos peligrosos, los no peligrosos y los no peligrosos inertes.

Reputación: Prestigio o estima en que son tenidos alguien o algo. Reconocimiento basado en el conjunto de las percepciones que tienen sobre la empresa los diversos grupos de interés con los que la empresa se relaciona. Es el resultado del comportamiento desarrollado por la empresa a lo largo del tiempo y describe su capacidad para distribuir valor a los grupos de interés.

Responsabilidad Corporativa: Es la integración voluntaria de los aspectos económicos, éticos, sociales, laborales, ambientales y de respeto a los derechos humanos en las operaciones comerciales y en las relaciones con los grupos de interés.

Roadshow: Conjunto de presentaciones a los inversores y analistas en diferentes puntos geográficos o países por parte de representantes de la compañía.



Sistema FREE: Sistema centralizado para aparcamientos de rotación, integrado por equipos de control, que proporciona en tiempo real y por Internet las plazas libres en los estacionamientos.



TEA-21: Ley de Igualdad en el Transporte en el siglo XXI (Transportation Equity Act for the 21st Century)

Tercer Sector: El constituido por entidades sin ánimo de lucro con fines solidarios y altruistas, como las fundaciones, las asociaciones y las organizaciones no gubernamentales (ONG)

Trabajo infantil: toda actividad sistemática y económica, remunerada o no, realizada por niños y niñas menores de 14 años que forzados por personas o circunstancias tienden a solventar su autoabastecimiento o al sostenimiento familiar lo que mediatiza su desarrollo físico, mental e intelectual pleno.



Vehículo bimodal: Vehículo híbrido en el que se combinan un motor eléctrico y un motor de gasoil.



Web: Servidor de información en Internet (www). Se utiliza también para definir el universo de páginas en Internet en su conjunto.

Indicadores de Responsabilidad Corporativa

TRANSPARENCIA Y DIÁLOGO CON LOS GI	TOTAL	PERÍMETRO (1)	VOLUMEN DE NEGOCIO (2)
Accionistas, inversores, analistas			
Número de reuniones con inversores y analistas	333	Completo	
Número de llamadas recibidas en atención al accionista	310	Completo	
Empleados			
Comunicaciones recibidas en el Buzón de Sugerencias	110	España y Portugal	
Empleados con acceso a la intranet corporativa	7.025	España y Portugal	
Ciudadanos			
Número de reclamaciones recibidas en Dep. Calidad y MA Corporativo	12	Completo	
Proveedores			
Número proveedores homologados o evaluados con criterios medioambientales y de calidad	899	Ferrovial Agromán S.A. en España e Irlanda	
Sociedad			
Personas encuestadas sobre su percepción de Ferrovial	944	España	
SALUD Y SEGURIDAD DE LOS EMPLEADOS			
Porcentaje de trabajadores representados en Comités de salud y seguridad	23,53%	España	
Número de evaluaciones de riesgo	181	Ferrovial Servicios, S.A.; Euroлимп, S.A. y Grupisa Infraestructuras, S.A. Grupo Ferrovial, S.A. en España	
Índice de Incidencia	100,05	España	
Índice de Frecuencia	63,49	España	
Índice de Gravedad	1,38	España	
CALIDAD EN EL EMPLEO			
Creación neta de empleo	15%	Completo	
Índice de rotación	10,25%	España	
Porcentaje de empleados satisfechos con su empleo sobre la encuesta de clima laboral	58%	España	
REDUCCIÓN DE RIESGOS MEDIOAMBIENTALES			
ICM (Promedio valores mensuales obtenidos en 2007)	79,33	España	
Porcentaje de Importe Neto de la Cifra de Negocio (INCEN) con un sistema de gestión medioambiental certificado (ISO 14001)	56%	Completo	
CALIDAD Y SEGURIDAD EN LOS PRODUCTOS			
Porcentaje de actividad certificada por ISO 9001	65%	Completo	
ETICA (Corrupción)			
Denuncias recibidas por prácticas de corrupción en el buzón de sugerencias	0	Completo	
Investigaciones realizadas por corrupción o soborno	0	Completo	
INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD			
Contribuciones Obligatorias (euros)			
Iglesia Mayor de Casares	108.687	Autopista del Sol, C.E.S.A	
Centro de Interpretación de la Necrópolis Megalítica de Corominas	456.129		
Frons Pulpiti y Tarima del Teatro Romano de Málaga	10.787		
Yacimiento de Casa Montero	715.982	Autopista Madrid Sur C.E.S.A	
Escuela Superior de Música Reina Sofía	450.000		
Entidad Ampans	85.310	Autopista Terrasa Manresa, S.A	
Inversión Social			
Fundación Centro Canario del Agua	3.005	Cadagua, S.A.	
Global Meeting S.A.	12.000		
Abadía de Montserrat	6.000	Autopista Terrasa Manresa, S.A	
Aportaciones Puntuales			
After School Matters	7.419	Skyway Concession Co.LLC	

[1] Perímetro: Se refiere a las sociedades dependientes y asociadas de Grupo Ferrovial S.A. o a sociedades especificadas en el país o países indicados.
"Completo": Se refiere a Grupo Ferrovial S.A. y sus sociedades dependientes y asociadas en todos los países en los que opera (Grupo consolidado).

[2] Esta información ha sido aportada por Grupo Ferrovial S.A. para clarificar el perímetro de cobertura de los indicadores verificados, según el volumen de negocio aplicable para cada indicador y no forma parte del alcance de la revisión efectuada por PricewaterhouseCoopers.
El 100% corresponde a una cobertura del indicador equivalente al 100% de volumen de negocio de Grupo Ferrovial S.A. y sus sociedades dependientes y asociadas. El símbolo <50% significa una cobertura del indicador entre 25% y 50% del volumen total de negocio de Grupo Ferrovial S.A. y sus sociedades dependientes y asociadas. El símbolo <25% significa una cobertura del indicador inferior al 25% del volumen total de negocio de Grupo Ferrovial S.A. y sus sociedades dependientes y asociadas

Bases y criterios para la elaboración de los indicadores de Responsabilidad Corporativa

TRANSPARENCIA Y DIÁLOGO CON LOS GGI

Accionistas, inversores, analistas

Número de reuniones con inversores y analistas realizadas por las sociedades que cotizan en el mercado de valores en 2007 de Grupo Ferrovial S.A.

Número de llamadas recibidas en atención al accionista
Número de llamadas recibidas en atención al inversor en relación a las sociedades que cotizan en el mercado de valores en 2007 de Grupo Ferrovial S.A.

Empleados

Comunicaciones recibidas en el Buzón de Sugerencias por los empleados
Número de comunicaciones recibidas en el Buzón de Sugerencias (propuestas, denuncias y comentarios) realizadas por los empleados de Grupo Ferrovial S.A. y sus sociedades dependientes y asociadas en España y Portugal durante 2007.

Empleados con acceso a la intranet
Número de empleados en España y Portugal que disponen de acceso a la intranet corporativa a 31 de diciembre de 2007.

Ciudadanos

Número de reclamaciones recibidas en Dep. Calidad y MA Corporativo
Número de reclamaciones recibidas por el Dep. Calidad y MA Corporativo relativas a cualquier sociedad dependiente o asociada del Grupo Ferrovial S.A., que habiendo sido resueltas por el correspondiente Grupo de Negocio, son remitidas a dicho Departamento a través de su dirección de e-mail, el Departamento de Comunicación Corporativo o Presidencia por insatisfacción del cliente con la resolución inicial propuesta.

Proveedores

Número proveedores homologados o evaluados con criterios medioambientales y de calidad
Número de proveedores que han sido homologados o evaluados con criterios medioambientales y de calidad según una serie de factores relevantes para Ferrovial Agromán S.A. y sus sociedades dependientes y asociadas en España e Irlanda, a 31 de diciembre de 2007.

Sociedad

Personas encuestadas sobre su percepción de Ferrovial
Número de personas que han sido encuestadas en España sobre el Grupo Ferrovial S.A. y sus sociedades dependientes y asociadas en España, a través del estudio Reprtrak en el año 2007.

SALUD Y SEGURIDAD DE LOS EMPLEADOS

Porcentaje de trabajadores representados en Comités de salud y seguridad
Porcentaje de trabajadores representados en Comités de salud y seguridad en el Grupo Ferrovial S.A. y sus sociedades dependientes y asociadas en España. En el caso de Ferrovial Servicios no se incluyen datos relativos a CESP.

Número de evaluaciones de riesgo
Número de evaluaciones iniciales y actualizaciones de mantenimiento y conservación, anexos a evaluaciones e informes de seguridad, estudios higiénicos y ergonómicos realizados por el Grupo Ferrovial S.A. y sus sociedades dependientes y asociadas en España y evaluaciones, estudios higiénicos, ergonómicos y psicólogos realizados por un Servicio de Prevención Ajeno.

Índice de Gravedad
Número de jornadas perdidas por accidente producido durante la jornada laboral o en itinere de cada 1000 horas trabajadas en el Grupo Ferrovial S.A. y sus sociedades dependientes y asociadas en España durante 2007. Se calcula aplicando la fórmula $IG = N^{\circ}$ de jornadas perdidas en el año (incluyendo in itinere) $\times 10^3 / N^{\circ}$ de horas reales trabajadas (horas teóricas trabajadas menos las horas perdidas por A.T. incluido in itinere).

Índice de Incidencia
Número de accidentes producidos durante la jornada laboral o en itinere por cada mil personas expuestas en el Grupo Ferrovial S.A. y sus sociedades dependientes y asociadas en España durante 2007. Se calcula aplicando la fórmula $II = N^{\circ}$ de accidentes con baja ocurridos en la jornada laboral (incluyendo in itinere) $\times 10^3 / N^{\circ}$ medio de trabajadores.

Índice de Frecuencia
Número de accidentes ocurridos durante la jornada laboral o en itinere por cada millón de horas trabajadas en Grupo Ferrovial S.A. y sus sociedades dependientes y asociadas en España durante 2007. Se calcula aplicando la fórmula $IF = N^{\circ}$ total de accidentes con baja producidos durante la jornada laboral $\times 1.000.000 / N^{\circ}$ de horas trabajadas (horas teóricas trabajadas menos las horas perdidas por A.T. incluido in itinere).

CALIDAD EN EL EMPLEO

Creación neta de empleo
Variación de la plantilla media en 2007 con respecto de la plantilla media en 2006 para todas las Sociedades del Grupo.

Índice de rotación
Total de bajas voluntarias producidas sobre la media anual de plantilla en España durante 2007.

Porcentaje de empleados satisfechos con su empleo sobre la encuesta de clima laboral.
Porcentaje de empleados satisfechos con su empleo sobre la encuesta de clima laboral realizada por un consultor externo en 2005 sobre los empleados de todas las Sociedades del Grupo en España y Budimex (Polonia)

REDUCCIÓN DE RIESGOS MEDIOAMBIENTALES

ICM
Promedio de los valores mensuales del Índice de comportamiento medioambiental global de la actividad de construcción de FERROVIAL AGROMÁN, S.A., COMPAÑÍA DE OBRAS CASTILLEJOS, S.A., FERROVIAL CONSERVACIÓN, S.A. (FERCONSA) y las UTE entre dichas empresas y terceros, siempre que el objeto de la UTE sea la actividad de construcción y la empresa perteneciente a GRUPO FERROVIAL tenga reconocida responsabilidad en la gestión medioambiental de la obra en España. Está basado en un algoritmo matemático validado por la Universidad Rey Juan Carlos y reconocido por la Cátedra UNESCO/ Alfonso Martín Escudero de Medio Ambiente. La descripción del indicador se especifica en www.canalconstructiونسostenible.com. Los criterios de cálculo para sus variables son los siguientes:
- Valoración ponderada de los impactos ambientales ocasionados en las obras.
- Porcentaje de "obras vivas" con objetivos ambientales, que son aquellos fijados por la propia empresa adicionalmente a los recogidos en el pliego de condiciones. Se considera como "obras vivas" aquellas que tienen un porcentaje de realización (promedio anual) entre el 10% y el 85%.
- Importe propuesto en los expedientes sancionadores por infracciones medioambientales.

Porcentaje de Importe Neto de la Cifra de Negocio (INCN) con un sistema de gestión medioambiental certificado (ISO 14001)
Porcentaje de actividad certificada bajo ISO 14001 durante el 2007, respecto a la facturación consolidada de cada uno de ellos de acuerdo con las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo Ferrovial.

CALIDAD Y SEGURIDAD DE LOS PRODUCTOS

Porcentaje de actividad certificada por ISO 9001
Porcentaje de actividad certificada bajo ISO 9001 durante el 2007 respecto a la facturación consolidada de cada uno de ellos de acuerdo con las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo Ferrovial.

ÉTICA (Corrupción)

Denuncias recibidas por prácticas de corrupción
Número de denuncias realizadas por los empleados y recibidas en el buzón de sugerencias del Grupo Ferrovial S.A. en relación a temas de corrupción durante 2007.

Investigaciones realizadas por corrupción o soborno
Número de investigaciones realizadas por corrupción o soborno en Grupo Ferrovial a 31 de diciembre de 2007.

INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD

Contribuciones obligatorias
Cantidades satisfechas por sociedades de Grupo Ferrovial S.A. cuya iniciativa reviste del ordenamiento jurídico del mercado donde opera. Engloba contribuciones obligatorias relativas a trabajos de conservación del Patrimonio Histórico Español con el 1% del presupuesto total de obra pública (presupuesto de ejecución material, sin IVA) ligada a concesiones de infraestructura de acuerdo con la Ley 16/1985 de 25 de junio de Regulación del Patrocinio Histórico Nacional.

Inversión Social
Compromiso estratégico a largo plazo en colaboraciones con la comunidad para apoyar el rango de iniciativas sociales elegidas por la empresa, alineadas con sus intereses corporativos y la mejora de su reputación, todas ellas de Cadagua S.A. y Autopista Terrasa Manresa, S.A.

Aportaciones Puntuales
Aquellas contribuciones o actividades en la comunidad realizadas como consecuencia de exigencias legales, reglamentarias o contractuales, referidas a Skyway Concession Co.LLC.

Edita:

Ferrovial

Diseño y maquetación:

Pierre Comunica

Dirección de producción:

Pierre Comunica

Fotomecánica e impresión:

Gráficas Arrels

Depósito Legal:

D.L.T.:

Marzo de 2008

Venta de la división de inmobiliaria a Habitat

El **20 de febrero**, Ferrovial vendió su división inmobiliaria a Habitat por 1.600 millones de euros, quedando aplazados 250 millones de euros como deuda subordinada. El 27 de septiembre, a través de una ampliación de capital, Ferrovial toma una participación en Habitat del 20% con una inversión de 125 millones de euros.

Venta del aeropuerto de Sydney a Map

Tras el acuerdo firmado con Macquarie Airports (MAp) el **29 de marzo** MAp ejerció la opción de compra de los derechos sobre el 20,9% del Aeropuerto de Sydney al precio acordado de 1.009 millones de dólares australianos (unos 607 millones de euros). El importe a percibir por Ferrovial Aeropuertos ascendió a 919 millones de dólares australianos (alrededor de 552 millones de euros).

Adjudicación de la autopista M-3 en Irlanda

El consorcio Eurolink, liderado por Cintra en un 95%, firmó el **7 de marzo** el Contrato de Concesión para la construcción y explotación de la autopista de peaje M-3 en Irlanda. La construcción de la autopista correrá a cargo de Ferrovial-Agromán. La autopista cuenta con una longitud de 50 kilómetros entre las localidades de Clonee y el Norte de Kells al Noroeste de Dublín. El plazo de concesión es de 45 años. La inversión total prevista del proyecto es de 575 millones de euros.

Amey seleccionada como proveedor exclusivo de Network Rail

Amey ha sido seleccionada por Network Rail, gestor de infraestructuras de Ferrocarril del Reino Unido, como uno de sus tres proveedores exclusivos para los servicios de renovación de vías del ferrocarril británico.

Formalización del contrato de concesión de los segmentos 5&6 de la autopista SH-130 en Texas

El consorcio liderado por Cintra (65%) y el Estado de Texas (EEUU), formalizaron el **26 de marzo** el Contrato de Concesión para el diseño, construcción y operación de los segmentos 5 y 6 de la autopista de peaje SH-130.

Venta del aeropuerto de Budapest

El **9 de mayo**, BAA alcanzó un acuerdo para vender su participación en el Aeropuerto de Budapest a Airport Holding Kft por 1.309 millones de libras. BAA adquirió el Aeropuerto de Budapest en diciembre de 2005 por la misma cantidad (1.924 millones de euros). La contraprestación de 1.309 millones de libras, consta de 1.020 millones de libras en metálico que se ha utilizado para amortizar deuda, de acuerdo con las condiciones de financiación de ADI. Las restantes 289 millones de libras se cobrarán en la forma de pagarés con vencimiento en junio de 2011.

Adjudicación de la autopista Central Greece Motorway

El Consorcio participado por Cintra en un 33,34%, firmó el **1 de junio** el Contrato de Concesión para la construcción y explotación, durante 30 años, de la autopista de peaje "Central Greece Motorway (E65)", de 231 km de longitud. La autopista, que discurre en dirección noroeste-sureste por el centro del país, conecta la autopista PATHE (Patras-Atenas-Tesalónica) y la localidad de Egnatia. La inversión asciende a 1.580,4 millones de euros.

BAA cierra la venta de sus activos australianos

El **8 de noviembre**, BAA cerró la venta de todos los intereses del Grupo en seis aeropuertos australianos a una entidad propiedad de la australiana Hastings Fund Management Limited por un importe de 775 millones de dólares australianos (495 millones de euros).

Ferrovial Agromán preseleccionada para la construcción de la Heathrow East

Ferrovial-Agromán ha sido preseleccionada para el diseño y construcción de la nueva Terminal Este (Heathrow East) del aeropuerto de Heathrow. La terminal sustituirá a las actuales Terminal 1 y 2 y tendrá una capacidad para 30 millones de pasajeros al año. Está prevista su apertura para 2012 coincidiendo con los Juegos Olímpicos.

Transmisión de la participación en Euroscut Açores de Ferrovial Infraestructuras a Cintra

El pasado **24 de octubre** se completó la transmisión de la titularidad de las acciones de la sociedad portuguesa Euroscut Açores - Sociedade Concessionaria da Scut dos Açores, S.A. que pertenecían a Ferrovial Infraestructuras a favor de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte. De esta forma Cintra controla el 89,0% de la sociedad concesionaria.



Directorio:

Grupo Ferrovial

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
Tel. +34 91 586 25 00
Fax +34 91 586 26 77

Ferrovial Agromán

Ribera del Loira, 42
Parque Empresarial
Puerta de las Naciones
28042 Madrid
Tel. +34 91 300 85 00
Fax +34 91 300 88 96

Ferrovial Autopistas y Aparcamientos

Plaza Manuel Gómez Moreno, 2
Edificio Alfredo Mahou
28020 Madrid
Tel. +34 91 418 56 00
Fax +34 91 555 12 41

Ferrovial Aeropuertos

Calerueg, 102-104 Planta 9
Edificio Ofipinar.
28033 Madrid
Tel. +34 91 768 66 00

Ferrovial Servicios

Serrano Galvache, 56
Edificio Madroño - Parque Norte
28033 Madrid
Tel. +34 91 338 83 00
Fax +34 91 388 52 38

Oficina Atención al Accionista

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
Tel. 902 25 30 50
Mail: accionistas@ferrovial.es

*Para realizar consultas sobre
algún aspecto del Informe Anual:*

Dirección de Comunicación y Responsabilidad Corporativa

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
Mail: rsc@ferrovial.es
www.ferrovial.com