

Engineering
Human Progress

Informe Anual 2008



ferrovial

<http://memoria2008.ferrovial.es>

Contenidos

	DESCRIPCIÓN DEL GRUPO		INFORME DE GESTIÓN		
4	Mensaje del presidente	12	Presencia mundial en 2008	58	Evolución de los negocios en el ejercicio 2008
6	Consejo de Administración	14	Principales magnitudes	85	Evolución previsible de los negocios
8	Comité de Dirección	16	Hechos significativos	87	Información relativa a: Medio Ambiente, Personal Investigación y Desarrollo, Autocartera, Acontecimientos posteriores al cierre. Principales riesgos e incertidumbres y gestión del riesgo financiero
		20	Aeropuertos	89	Informe del Comité de Auditoría y Control
		30	Autopistas y Aparcamientos	92	Contenidos adicionales del Informe de Gestión conforme a lo dispuesto en el artículo 116 BIS de la Ley de Mercado de Valores
		40	Servicios	96	Informe de Gobierno Corporativo
		46	Construcción	97	Información bursátil

Foto de portada: Un niño pasea por la nueva Terminal 5 de Heathrow (Londres, Reino Unido).

CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

102	Balance de situación
104	Cuentas de pérdidas y ganancias
106	Estado consolidado de ingresos y gastos
108	Estado de flujo de caja consolidado
110	Notas a las cuentas anuales consolidadas
220	Informe de auditoría

RESPONSABILIDAD CORPORATIVA

224	Política de Responsabilidad Corporativa
230	Integridad ética
234	Derechos humanos
243	Diálogo con los grupos de interés
251	Medio Ambiente
269	Capital humano
276	Salud y seguridad
281	Calidad e innovación
292	Cadena de suministro
298	Inversión en la comunidad
308	Verificación independiente

Ahorro: 7 toneladas de papel al año

Ferrovial ha suprimido la impresión en papel por segundo año consecutivo.

Todos los contenidos del Informe Anual se pueden consultar en la página web corporativa.

☛ <http://memoria2008.ferrovial.es>

Mensaje del presidente

Señoras y señores accionistas:

La difícil situación económica mundial ha marcado la evolución de Ferrovial en 2008.

Sin embargo, la diversificación e internacionalización del negocio han mejorado nuestra estabilidad y reducido nuestra exposición a un único sector o mercado. A cierre de 2008, el 90% del resultado bruto de explotación (2.738 millones de euros) proviene de actividades ajenas al origen histórico de Ferrovial: la construcción. Más del 80% procede de nuestra creciente presencia internacional, principalmente en el Reino Unido, EE.UU. y Canadá.

En el mercado español hemos tomado las medidas necesarias para afrontar con éxito el profundo cambio de ciclo económico y mantenemos nuestra estrategia de invertir en infraestructuras de transporte en los mercados internacionales, creando valor tanto para nuestros

accionistas como para nuestros clientes y usuarios.

En el contexto de la crisis actual, que afecta a los mercados financieros en todo el mundo, la capacidad de una empresa para conseguir financiación se deriva de su solidez en el largo plazo y de la calidad de sus activos. En agosto de 2008, BAA culminó su nueva financiación en una de las mayores y más complejas operaciones financieras realizadas en el mundo durante el ejercicio.

Al cierre de 2008, la liquidez de Ferrovial superaba los 10.500 millones de euros, con 7.400 millones en líneas de crédito disponibles y una posición de tesorería de 3.105 millones, habiendo reducido, además, la deuda neta consolidada un 20%. Excluidos los proyectos de infraestructuras, la deuda neta en la cabecera del Grupo asciende a 1.664 millones de euros.

Sin embargo, es importante tener en

cuenta los activos que responden de la deuda y es tranquilizador ver cómo Ferrovial continúa generando el suficiente flujo de caja para financiar sus actuales inversiones y su crecimiento futuro.

Ferrovial tiene hoy dos claras fortalezas. Por un lado, somos uno de los principales operadores de infraestructuras del mundo, un negocio intensivo en capital y orientado al compromiso a largo plazo. Y por otro, Ferrovial es un referente en los sectores de la construcción y los servicios, actividades menos intensivas en capital y generadoras de caja y resultado neto en el corto plazo.

Continuamos aplicando nuestra importante capacidad de gestión al diseño, la construcción, la financiación, la operación y el mantenimiento de algunos de los activos de infraestructura más sólidos y atractivos del mundo, incluyendo dos de los más resistentes a escala internacional: el aeropuerto de Heathrow en



Rafael del Pino
Presidente de Ferrovial
Abril, 2009

Londres y la autopista 407-ETR en Toronto. En 2008, casi 67 millones de pasajeros han utilizado Heathrow, el único hub del Reino Unido, apenas un 1,4% menos que en el ejercicio anterior. En Canadá, el número de usuarios de la autopista 407-ETR ha aumentado a pesar de la adversidad de los mercados. Ambos activos generan conjuntamente un resultado bruto de explotación cercano a los 1.000 millones de euros, más de un tercio del total consolidado de Ferrovial.

Estoy convencido de que Ferrovial saldrá reforzada de esta tormenta económica, apoyándose en la robustez de su modelo de negocio y en su vocación hacia la sostenibilidad y la gestión a largo plazo. El momento actual exige una gestión muy prudente de los costes y del flujo de caja. Como saben, estos son fundamentos de la cultura de Ferrovial, y lo seguirán siendo en los próximos años.

Anticipamos un ejercicio 2009 razo-

nablemente mejor, aunque en un entorno económico extremadamente difícil. Para conseguir nuestros objetivos, debemos mantener nuestra orientación a los resultados, la calidad del servicio, el control de los costes, la eficiencia y el trabajo en equipo. Pero debemos ser, además, suficientemente flexibles para responder adecuadamente a los cambios de los mercados y del sistema financiero actual.

Estoy seguro de que contamos con colaboradores que tienen un alto grado de compromiso y de dedicación y un equipo de gestión extraordinario, y todos ellos contribuyen a la ambición común de afianzarnos como la compañía líder de infraestructuras de transporte en el mundo.

Aprecio también el apoyo continuado de nuestros accionistas y les agradezco muy sinceramente su paciencia y comprensión en estos tiempos difíciles.

Consejo de Administración

Presidente

Rafael del Pino

Ejecutivo y dominical

- **Presidente del Consejo de Administración desde 2000 y Consejero Delegado desde 1992**
- Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (Universidad Politécnica de Madrid), 1981.
- MBA (Sloan School of Management, MIT, 1986).
- Miembro del Consejo de Administración de Banesto desde 2003.
- Es además miembro de los European Advisory Board de Harvard Business School, Sloan School of Management (MIT) y Blackstone. También forma parte del International Advisory Board de IESE y fue elegido Global Leader for Tomorrow del World Economic Forum.
- Con anterioridad formó parte del Consejo de Uralita.

Vicepresidentes

Santiago Bergareche Busquet

Independiente

- **Miembro desde 1999**
- Licenciado en Ciencias Económicas y Derecho por la Universidad Comercial de Deusto.
- Presidente no ejecutivo de Cepsa y de Dinamia Capital Privado.
- Consejero de Vocento y Gamesa.
- Se incorporó al Grupo en 1995 como Presidente de Agromán. Entre febrero de 1999 y enero de 2002 fue Consejero Delegado de Ferrovial.

Jaime Carvajal y Urquijo

Independiente

- **Miembro desde 1999**
- Licenciado en Derecho por la Universidad Complutense (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 desde 2002**
- Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.
- Se incorporó a Ferrovial en 1982.
- Desde 1992 hasta enero de 2002 fue Director General del área de Construcción.
- Desde 2002 ocupa el cargo de Consejero Delegado de Ferrovial.

Consejeros

Portman Baela, S.L.

Dominical

- **Miembro 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 desde 2000**
- Doctor Ingeniero ICAI, Licenciado en Ciencias Empresariales, Graduado en Psicología, Diplomado en Estudios Tributarios y AMP Harvard Business School.
- Consejero y miembro de la Comisión de Auditoría y de Nombramientos y Retribuciones de Dinamia.
- Consejero y Presidente de Auditoría de Laboratorios Almirall. Miembro del Consejo y Presidente de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones de Everis.
- Ha sido Consejero Delegado y Presidente de Bankinter y Consejero de TPI. Recientemente ha sido elegido Presidente de la Fundación Empresa y Sociedad.
- Miembro del Consejo Asesor de Spencer Stuart y presidente del Consejo Asesor de Unience, miembro del Consejo de Mentores de CMI, Presidente del Consejo Profesional de ESADE, miembro del Consejo Asesor Europeo, la Harvard Business School y de la Deusto Business School.

Santiago Eguidazu Mayor

Independiente

- **Miembro desde 2001**
- Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales, 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 y Consejero de Vocento.

Gabriele Burgio

Independiente

- **Miembro desde 2002**
- Licenciado en Derecho y MBA por INSEAD en Fontainebleau.
- Presidente Ejecutivo de NH Hoteles desde 1999.
- Consejero Delegado y Presidente en Grande Jolly Hotels S.p.A desde 2008.
- Con anterioridad, ha sido Consejero Delegado de Cofir y trabajó para Bankers Trust en EE.UU. y en Italia.

Santiago Fernández Valbuena

Independiente

- **Miembro desde mayo de 2008**
- Licenciado en Económicas por la Universidad Complutense (Madrid), *PhD in Economics and Finance* y Master por la Northeastern University de Boston.
- Se incorporó al Grupo Telefónica en 1997 como Consejero Delegado de Fonditel. En 2002 fue nombrado Director General de Finanzas y actualmente añade a las funciones financieras de las Filiales y Participadas y las operaciones de Desarrollo Corporativo.
- Es miembro del Consejo de Portugal Telecom.
- Ha sido Director General de Sociétés Générale de Valores y Director de Bolsa en Beta Capital. Profesor de Economía Aplicada en la Universidad Complutense y en el Instituto de Empresa.

María del Pino

Dominical

- **Miembro desde 2006**
- Licenciada en Ciencias Económicas y PDD por el Instituto de Estudios Superiores de la Empresa (IESE).
- Presidenta de la Fundación Rafael del Pino.
- Consejera de la Asociación para el Progreso de la Dirección (APD).
- 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 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 Ferrovial desde 1990.

Comité de Dirección



Consejero Delegado

Joaquín Ayuso (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

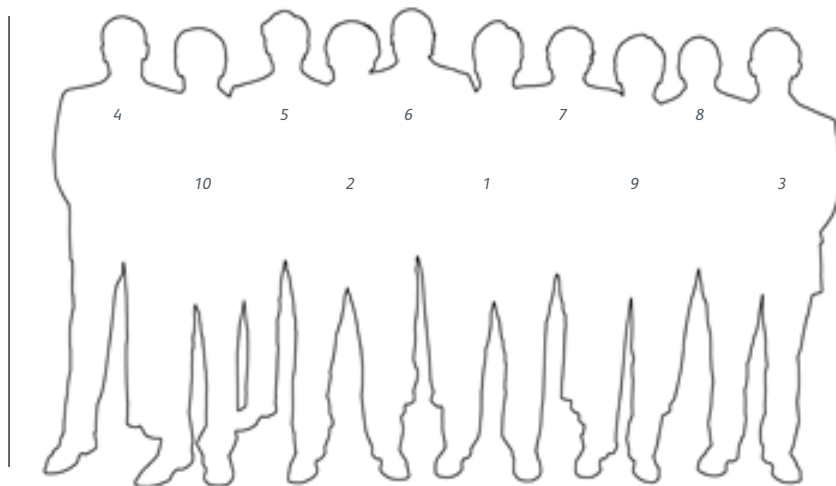
José M^a Pérez Tremps (2)

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)

Alejandro de la Joya (3)

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, nacido en 1967. Ingresó en Ferrovial en 1991 y desde entonces ha sido, entre otros, Delegado de Marruecos, Italia y Portugal, y posteriormente Director de Polonia. De 2005 hasta marzo de 2008 fue Director de Construcción Internacional.



Consejero Delegado de Ferrovial Aeropuertos

Íñigo Meirás (4)

Licenciado en Derecho y MBA por el Instituto de Empresa, nacido en 1963. Se incorporó a la Dirección de Desarrollo de Grupo Ferrovial en 1992, ha sido Director General de la Autopista del Sol y Director de Autopistas de Cintra hasta 2000, año en que fue nombrado Consejero Delegado de Ferrovial Servicios y pasó a formar parte del Comité de Dirección. Ostenta su cargo actual desde mayo de 2007.

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 esa misma división, posición que compaginó con el cargo de Consejero Delegado de Swissport hasta su nombramiento, en mayo de 2007, como Consejero Delegado de Ferrovial 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. Es Consejero Delegado de Cintra desde 2006.

Consejero Delegado de la División de Inmobiliaria

Álvaro Echániz (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 fue Director Económico Financiero de Cintra. Hasta diciembre de 2006 ha sido Consejero Delegado de Ferrovial Inmobiliaria.

Director General Económico-Financiero

Nicolás Villén (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.

Director General de Sistemas de Información (CIO)

Federico Flórez (10)

Ingeniero Naval, Máster en Dirección de Empresas y Dirección de Informática, PAD IESE, Advanced Management Program INSEAD, diplomado en diferentes cursos de alta dirección en Harvard, MIT y Cranfield. Nacido en 1960. Ha desarrollado su carrera en empresas como IBM, Alcatel y Telefónica y hasta la fecha desempeñaba el cargo de CIO en el Banco de España.

Descripción del Grupo

12	Presencia mundial en 2008
14	Principales magnitudes
16	Hechos significativos
20	Aeropuertos
30	Autopistas y aparcamientos
40	Servicios
46	Construcción

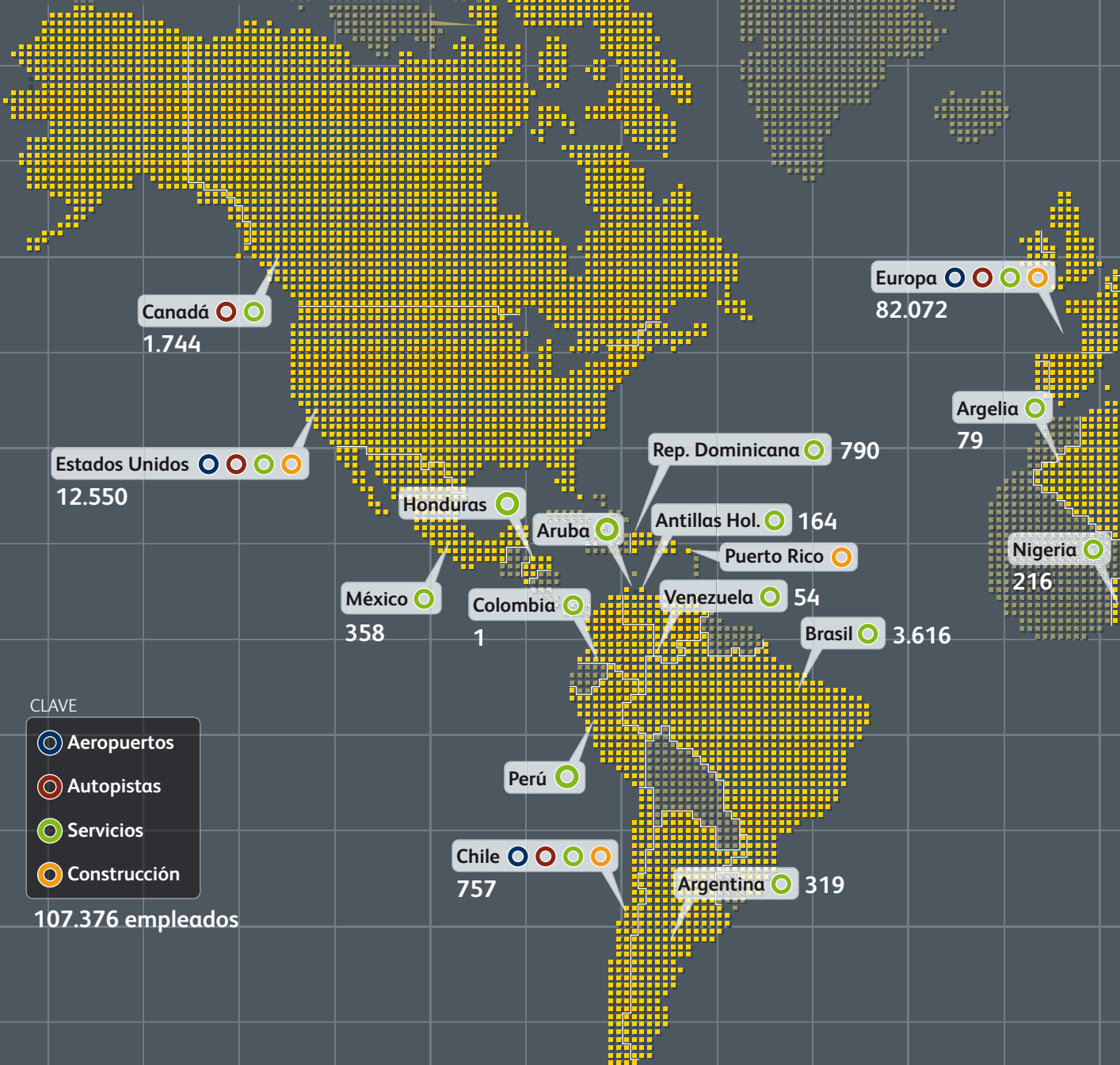


Presencia mundial en 2008

Una compañía global de infraestructuras

Ferrovial es una compañía diversa y global, presente en 49 países. La plantilla se compone de 107.376 empleados.

El Grupo es el primer operador mundial privado de infraestructuras por volumen de inversión, con actividad en aeropuertos, autopistas y aparcamientos, servicios y construcción.





Principales magnitudes

Datos económico-financieros (*)	2008	2007	2006	2005	2004	08/07
Importe neto de la cifra de negocios	14.126	14.630	12.355	8.321	7.254	-3%
Resultado de explotación	1.550	1.911	1.459	714	717	-19%
Resultado Neto	-838	734	1.426	416	529	-215%
Beneficio por acción	-6,04	5,24	10,18	2,97	3,77	-215%
Total Activo	48.203	51.587	54.980	21.498	15.161	
Fondos propios	3.692	6.848	6.662	2.968	2.518	
Inversiones brutas	971	997	4.446	1.665	389	
Deuda Neta/(Caja)	1.664	1.937	3.064	272	(139)	
Dividendos brutos totales	69	161	140	126	115	
Datos operativos						
Número medio de empleados	106.596	102.447	88.902	57.247	49.892	
Cartera de construcción	8.756	9.130	6.721	7.500	6.721	
Cartera de servicios (1)	9.714	9.726	8.629	7.174	4.973	
Ratios						
Margen de explotación	11,0%	20,8%	18,8%	13,6%	14,7%	
Margen Neto	-5,9%	5%	11,5%	5%	7,3%	
Apalancamiento	45%	28,28%	46%	9%	-	
Pay-out	-	21,9%	10%	30%	22%	
Datos por acción						
Capitalización	2.746	6.750	10.373	8.205	5.515	
Cotización cierre de ejercicio	19,58	48,12	73,95	58,5	39,32	
Volumen efectivo diario negociado	43,4	66	4,79	27,5	12,7	
Dividendo bruto por acción	0,50	1,15	1,00	0,90	0,82	
Revalorización anual	-59%	-35%	26%	49%	42%	
Nº acciones a a final de ejercicio	140.264.743	140.264.743	140.264.743	140.264.743	140.264.743	

Millones de euros

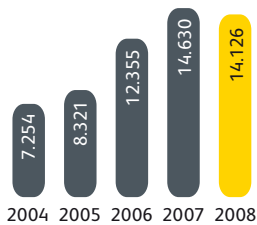
(1) No incluye la cartera de Tubelines

(*) 2004, 2005, 2006, 2007 y 2008 datos conforme a las NIIF. Años anteriores, conforme al Plan General de Contabilidad.

CRECIMIENTO Y RENTABILIDAD

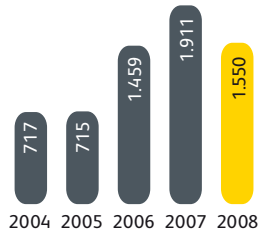
Ventas | CAA % 08/04 18%

Millones de euros



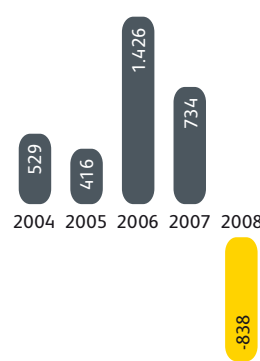
Resultado de explotación | CAA % 08/04 21%

Millones de euros



Beneficio neto |

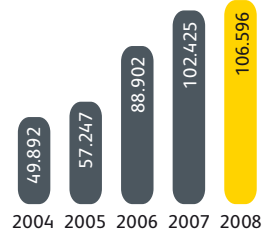
Millones de euros



Evolución número empleados

CAA % 08/04 18%

Millones de euros

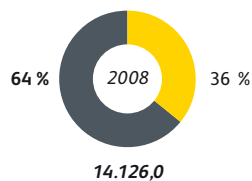
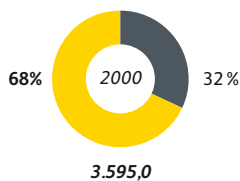


INTERNACIONALIZACIÓN

Ventas

Millones de euros

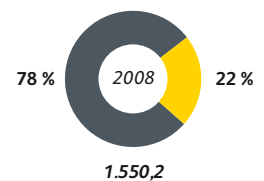
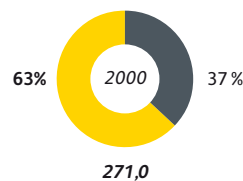
■ España
■ Internacional



RNE

Millones de euros

■ España
■ Internacional

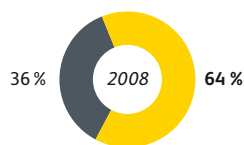
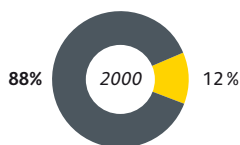


DIVERSIFICACIÓN

Ventas

En porcentaje

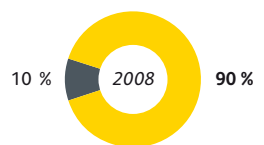
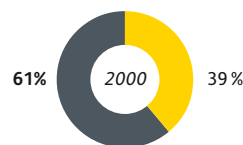
■ No Recurrentes (Infraestructuras y Servicios)
■ Recurrentes (Construcción e Inmobiliaria)



RNE

En porcentaje

■ No Recurrentes (Infraestructuras y Servicios)
■ Recurrentes (Construcción e Inmobiliaria)



Construcción	2008
Ventas	5.155,1
RNE	211,9
Margen	4,1%
Cartera	8.756,3
Flujo de operaciones	375,0

Millones de euros

Aeropuertos	2008
Ventas	3.308,5
RNE	545,5
Margen	16,5%
Flujo de operaciones	16,0

Millones de euros

Servicios	2008
Ventas	4.669,8
RNE	303,7
Margen	6,5%
Cartera	9.713,8
Flujo de operaciones	288,0

Millones de euros

Autopistas y Aparcamientos	2008
Ventas	1.081,1
RNE	518,4
Margen	4,8%
Flujo de operaciones	433,0

Millones de euros

2008 Ferrovial – Informe Anual
DESCRIPCIÓN DEL GRUPO

Presencia mundial en 2008
> Principales magnitudes
Hechos significativos
Aeropuertos
Autopistas y Aparcamientos
Servicios
Construcción

Hechos significativos

- **Reforma fiscal consistente en la supresión del «Industrial Building Allowance» (IBA) por el Gobierno británico**

Los resultados del ejercicio 2008 incluyen un impacto negativo no recurrente de 871 millones de euros por la reforma fiscal de Reino Unido (Industrial Buildings Allowances). Este efecto no implica salida de caja. Sin este impacto, el beneficio neto es de 33 millones de euros.

- **Venta del World Duty Free (WDF) a Autogrill**

El 10 de marzo BAA vende el WDF, como parte de su programa de desinversión de activos no estratégicos por 546.6 millones de libras a Autogrill. WDF firmó con BAA un acuerdo de concesión por un plazo de 12 años para operar las tiendas de duty free en siete aeropuertos de Reino Unido.

- **Revisión tarifaria por la CAA**

El 11 de marzo, la CAA anunció la revisión de tarifas para BAA de los próximos cinco años. BAA mantuvo

su compromiso en la transformación de los aeropuertos de Reino Unido e invertirá 4.800 millones de libras (en torno a 6.270 millones de euros) en los próximos cinco años en esa tarea.

BAA consideró, sin embargo, que la revisión tarifaria no reconocía suficientemente la magnitud de los desafíos a los que BAA va a hacer frente, las dificultades de desarrollar proyectos de infraestructuras de las dimensiones que se requieren en los aeropuertos, el coste total del incremento de la seguridad, así como el impacto de las turbulencias de los mercados crediticios.

- **Venta parcial de Airport Property Partnership (APP)**

El 21 de marzo se alcanzó un acuerdo de venta de 33 activos de Airport Property Partnership a The Arora Family Trust, por un precio de 265 millones de libras. Esta transacción incluye la venta de dos propiedades que están actualmente en construcción, y que BAA y Morley financiarán hasta que estén terminadas.

Los activos transferidos representan aproximadamente una cuarta parte del valor total de la cartera de APP.

- **Cierre de la refinanciación de BAA**

El pasado mes de agosto se completó el proceso de refinanciación de la deuda de BAA, proceso que ha permitido reducir el coste medio global de la deuda de BAA, hasta el 7,5% (frente al 7,8% anterior), coste que será menor según se reduzca la disposición de los créditos bancarios. Este proceso de refinanciación garantiza el plan de inversiones de la compañía para los próximos años, al obtener líneas de capex superiores a los 2.700 millones de libras. Simultáneamente, los socios realizaron una aportación de fondos propios a ADIL, de acuerdo con su nueva participación en el capital, de 492 millones de libras, de los que 424 millones se han utilizado para realizar una aportación de fondos propios a BAA. El proceso de refinanciación implica, la migración de los bonos ya existentes y la sustitución de la deuda de adquisición por

nueva deuda bancaria que se espera cancelar con futuras emisiones de bonos (tan pronto como los mercados permitan) y venta de activos, como la ya anunciada de Gatwick.

- **Venta de Belfast City Airport por Ferrovial Aeropuertos**

El 6 de septiembre, Ferrovial Aeropuertos, alcanzaba un acuerdo para la venta de Belfast City Airports Limited a ABN Amro Global Infrastructure Fund con la participación de Faros Infrastructure Partners LLC por un precio de 132,5 millones de libras. La operación se encuadra en la estrategia de Ferrovial de concentrar su negocio aeroportuario dentro del Reino Unido en el ámbito de BAA.

- **Proceso de venta del aeropuerto de Gatwick**

El pasado 17 de septiembre, BAA anunció la decisión de iniciar el proceso de venta del aeropuerto de Gatwick en respuesta al dictamen provisional de la Comisión de Competencia del Reino Unido. Gatwick

es uno de los principales aeropuertos de Europa. Es el aeropuerto de una sola pista con mayor tránsito del mundo y por el que han pasado 35 millones de pasajeros el último año.

- **Fusión de Cintra**

El 19 de diciembre de 2008, Ferrovial confirma haber iniciado trabajos de análisis de una eventual fusión con su filial Cintra. Estos trabajos corresponden al estudio de las opciones estratégicas en el desarrollo corporativo del grupo que procuren una mayor creación de valor para ambas sociedades y sus respectivos accionistas. La tutela del proceso de estudio y decisión ha sido encomendada a la Comisión de Operaciones Vinculadas de Cintra, que se ha constituido a estos efectos como comisión de Fusión. De esta Comisión forman parte exclusivamente los Consejeros externos no dominicales, en su mayoría independientes. Cintra ha seleccionado como asesor del proceso a una entidad financiera para que

realice los trabajos adecuados para la emisión, en su momento y en su caso, de una fairness opinion sobre la valoración de los activos. Esta operación no responde a una necesidad puntual de Ferrovial sino a la estrategia y lógica empresarial en el nuevo contexto financiero mundial.

- **Hechos posteriores al ejercicio**

- El Gobierno británico aprueba la tercera pista de Heathrow (15 de enero 2009).
- Acuerdo con el Ministerio de Infraestructuras polaco para la construcción y explotación de la autopista A1 Stryków I – Pyrzowice (23 de enero de 2009).
- Cintra, seleccionada como «Propuesta más Favorable» para el proyecto North Tarrant Express en Texas (29 de enero de 2009).
- Cintra, seleccionada como «Propuesta más Favorable» para el IH-635 Managed Lanes en Texas (26 de febrero de 2009).

Engineering Human Progress

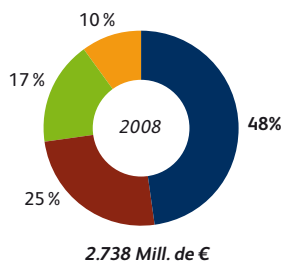
Ferrovial es el primer gestor privado en infraestructuras de transporte del mundo por capital invertido y cuenta con dos de los mejores activos privados: el aeropuerto de Heathrow (Reino Unido) y la autopista 407-ETR (Canadá). En total, tiene activos por un valor superior a los 48.000 millones de euros.



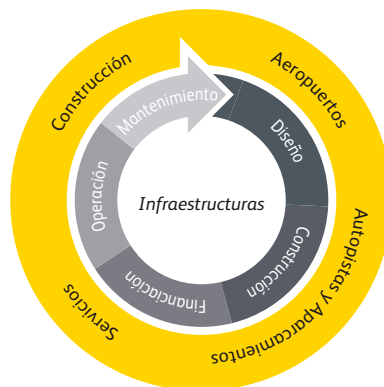
Acceso al aeropuerto de Heathrow (Londres, Reino Unido)

RBE 2008

- Aeropuertos
- Servicios
- Autopistas y aparcamientos
- Construcción



MODELO DBFOM



Más del 90% del Resultado Bruto de Explotación de Ferrovial procede de las divisiones de Aeropuertos, Autopistas y Aparcamientos y Servicios.

El modelo de Ferrovial está enfocado a la gestión integral de infraestructuras. Es decir, a su diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento (DBFOM, de sus siglas en inglés).

La estrategia de diversificación geográfica y de negocios que Ferrovial ha sostenido en los últimos años se refleja en su cuenta de resultados. Los ingresos internacionales representan el 64% del total.

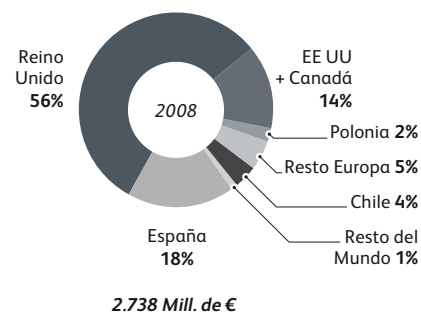
El 80% de los activos se encuentran en países como Reino Unido, Canadá, Estados Unidos, Chile, Portugal, Irlanda y Grecia. El 82% del Resultado Bruto de Explotación procede de actividades internacionales.

Ferrovial es el primer gestor privado de infraestructuras de transporte del mundo por capital invertido, según la revista PWF (*Public Works Financing*). La revista Forbes la ha incluido entre las 200 empresas más globales y está en el ranking Fortune de las 500 mayores compañías del mundo por ventas. También es una de las empresas más sostenibles, como demuestra su presencia, por séptimo año consecutivo, en el Índice Dow Jones de Sostenibilidad (DJSI). Además pertenece al FTSE4Good, ASPI Eurozone y Ethibel.

Ferrovial cuenta con dos de los mejores activos del mundo: el aeropuerto de Heathrow y la 407-ETR.

- En el aeropuerto de **Heathrow**, la Terminal 5 se encuentra entre las mejores de Europa, según un estudio realizado en 2008 por Airport Council International (ACI). La inauguración en marzo de 2008 ha sido el inicio de un cambio radical en esta infraestructura, que implicará que en 2012 el 80% de los pasajeros utilice instalaciones nuevas o renovadas.
- La autopista **407-ETR** ha refinanciado su deuda en 2008, lo que refleja la calidad del activo. El tráfico se mantuvo estable respecto al año anterior, pese a la caída generalizada en otras autopistas del mundo. Además, durante 2008, mejoró sus ingresos. La autopista utiliza un sistema pionero de peaje sin barreras (*freeflow*), que permite a los automovilistas entrar y salir libremente, eliminando las colas para recoger el *ticket* y para pagar.

RBE por países



- **82%** del RBE obtenido fuera de España
- **49** países en los que Ferrovial está presente
- **2.682 Mill. de €** de flujo de caja operativo
- **10.468 Mill. de €** de liquidez
- **3.105 Mill. de €** de caja
- **7%** de la deuda total está al nivel de la matriz



Autopista 407-ETR (Toronto, Canadá)

Aeropuertos

Ferrovial es el primer operador aeroportuario privado del mundo, con siete aeropuertos en Reino Unido, uno en Italia (Nápoles) y uno en Chile (Antofagasta). Aeropuertos por los que transitan 152 millones de pasajeros al año y que dan servicio a 434 aerolíneas que vuelan a aproximadamente 1.000 destinos en todo el mundo.

FERROVIAL AEROPUERTOS

Ferrovial Aeropuertos integra todas las actividades de Ferrovial en el sector de la gestión aeroportuaria. Esta división contaba a cierre de 2008 con nueve aeropuertos y un tráfico superior a los 152 millones de pasajeros. Los aeropuertos británicos (Heathrow, Gatwick, Stansted, Southampton, Glasgow, Edimburgo y Aberdeen) concentran el grueso del negocio de esta división, con 145,8 millones de pasajeros en 2008.

✦ www.ferrovial.es

✦ www.baa.co.uk

Estos aeropuertos cuentan con nueve pistas y 16 terminales en las que operaron el año pasado 337 líneas aéreas que vuelan a 811 destinos de todo el mundo. Los tres aeropuertos de Londres (Heathrow, Gatwick y Stansted) atienden a unos 123 millones de pasajeros al año.

En Italia, Ferrovial cuenta con el aeropuerto de Nápoles por el que pasaron en 2008 más de 5,6 millones de pasajeros. Por último, gestiona el aeropuerto de Cerro Moreno en Antofagasta (Chile).

El ejercicio 2008 ha sido muy importante en el desarrollo de los principales aspectos de la estrategia a largo plazo de la división de Aeropuertos en el Reino Unido, como la inauguración de la Terminal 5 (T5) y la refinanciación llevada a cabo en agosto de 2008.

El proceso de refinanciación de la deuda de BAA ha permitido reducir el coste medio global de su deuda, hasta el 7,5% (frente al 7,8% anterior), coste que será menor según se reduzca la disposición de los créditos bancarios. Este proceso de refinanciación garantiza el plan de inversiones de la compañía para los próximos años, al obtener líneas de capex superiores a los 2.700 millones de libras.

La nueva Terminal 5 del aeropuerto de Heathrow, que se inauguró el pasado 27 de marzo de 2008, se ha

convertido en uno de los edificios más emblemáticos de Reino Unido. Un total de 30 millones de pasajeros al año pasan por unas instalaciones que han requerido una inversión de más de 4.300 millones de libras. Cerca de 60.000 personas han invertido un total de 100 millones de horas en la Terminal 5 desde que comenzaron las obras en septiembre de 2002.

Las ventas de BAA han alcanzado los 3.290,4 millones de euros. Si 2007 y 2008 se comparan en términos homogéneos y en moneda británica, las ventas alcanzan un crecimiento del 15,2%. Este aumento se debe al incremento de las tarifas en abril de 2008, así como al mínimo descenso del número de pasajeros (-2,7%). El resultado bruto de explotación se ha situado en 1.350,8 millones de euros, un 13,6% más en términos comparables, gracias en gran medida a la buena gestión de los costes.

El número de pasajeros de BAA alcanza los 151,4 millones. Aunque la tendencia del tráfico en el Reino Unido está marcada por un descenso del tráfico doméstico, los vuelos internacionales, con mayor rentabilidad y tasa de ocupación, han demostrado una gran resistencia.

Los aeropuertos de Londres están regulados por la Autoridad de Aviación Civil (CAA). Dentro de los aspectos regulatorios destaca la entrada en vigor el 1 de abril de las nuevas tarifas aprobadas para Heathrow y Gatwick para el próximo periodo de cinco años. Las tarifas de Stansted también fueron fijadas para el próximo quinquenio.

El 19 de marzo de 2009, la Comisión de Competencia (CC) publicó su informe final sobre la investigación de los aeropuertos propiedad de BAA en Reino Unido. El informe obliga a BAA a vender dos aeropuertos del área de Londres (Gatwick y Stansted) y otro en Escocia (a elegir entre Edimburgo y Glasgow). En su respuesta, BAA señaló que está evaluando detenidamente el informe y afirmó que el análisis de la CC es «erróneo y sus remedios pueden resultar inviables en las condiciones económicas actuales».

Número de aerolíneas en los aeropuertos británicos de BAA

Aeropuerto BAA	2004	2005	2006	2007	2008
Heathrow	90	88	90	92	94
Gatwick	91	93	82	79	75
Stansted	34	41	43	46	47
Glasgow	45	42	34	31	40
Edinburgh	38	39	39	36	39
Aberdeen (*)	19	21	20	20	27
Southampton	10	12	9	10	45

* Sólo de ala fija

Número de destinos en los aeropuertos británicos de BAA

Aeropuerto BAA	2004	2005	2006	2007	2008
Heathrow	189	184	184	187	186
Gatwick	210	218	220	227	215
Stansted	155	161	169	182	177
Glasgow	82	84	84	84	86
Edinburgh	62	59	68	100	75
Aberdeen (*)	34	39	36	45	36
Southampton	32	36	40	41	36

* Sólo de ala fija

Los tres aeropuertos escoceses de BAA – Glasgow, Edimburgo y Aberdeen – han tenido un año satisfactorio, con un movimiento de más de 20 millones de pasajeros en vuelo hacia 197 destinos de todo el mundo.

En 2008, BAA ha vendido parte de los activos correspondientes a la cartera no industrial de Airport Property Partnership (APP) y en mayo su división de World Duty Free Europe Limited (WDF).

Desde agosto de 2006, BAA ha realizado los siguientes avances:

- Entre el periodo de agosto de 2006 a abril de 2008 y como resultado de los niveles requeridos por las autoridades británicas, cabe destacar el incremento de las contrataciones en el personal de seguridad en total 3.170 nuevas contrataciones, de forma que el personal de seguridad ha pasado en este periodo de 3.325 empleados a 6.495, con un incremento del 95%.
- Las inversiones en los nuevos detectores de metales y escáneres de rayos X permitirán sustanciales me-

joras cuantitativas y cualitativas de los procesos de seguridad. La nueva tecnología permitirá en un futuro pasar por el control de seguridad los líquidos y el ordenador personal sin sacarlos de la maleta de mano, reduciendo los tiempos de espera y las colas.

Como resultado de todas estas medidas, las operaciones de los aeropuertos de BAA han mejorado sustancialmente, por ejemplo en tiempo para pasar seguridad (95% de los pasajeros de Heathrow pasan seguridad en menos de 5 min frente al 37% que lo hacían en 2006), o los tiempos de inactividad de activos que afectan al pasajero como son ascensores, escaleras mecánicas o *travelators* (99,5% del tiempo operativo). La percepción de los pasajeros ha ido mejorando de forma sostenida en los últimos años en áreas como son la limpieza, el ambiente, tiempos de espera para la recogida de equipajes o el *wayfinding*, entre otros.

Heathrow

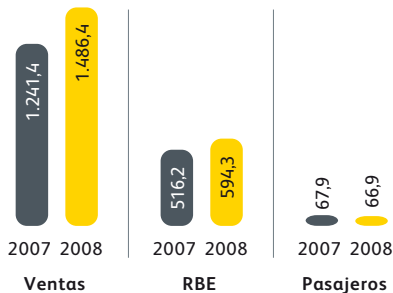
El tráfico alcanza los 66,9 millones de pasajeros. Los ingresos han crecido un 19,7% hasta los 1.486,4 millones de libras y el RBE se ha elevado hasta los 594,3 millones de libras.



Terminal 5 del aeropuerto de Heathrow (Londres, Reino Unido)

Heathrow

Millones de libras y pasajeros



www.heathrow.co.uk

OPERACIONES

Gracias a las inversiones realizadas para mejorar la calidad del aeropuerto en controles de seguridad y colas, la satisfacción de los pasajeros pasa de 3,64 a 4,06 puntos (5=excelente; 1=deficiente). Es el aeropuerto de BAA que mayor mejora presenta en el año (+4%). En 2008 las colas de seguridad fueron menores de 10 minutos durante el 95% del tiempo.

TERMINAL 5

La apertura de la T5 en Heathrow ha sido el primer paso en la transformación de este aeropuerto, permitiendo la mejora de la calidad de servicio en todo el aeropuerto. Tras unos meses de funcionamiento, la T5 fue elegida como la mejor terminal de Europa en términos de satisfacción del usuario (Airline Council International's Airport Service Quality).

MEJORA DE LAS INSTALACIONES

La realización del programa de inversión previsto hasta marzo de 2013 (principalmente la construcción de la nueva

Terminal 2, que reemplazará a la actual terminal y la reforma de las Terminales 3 y 4), permitirá que al final del actual periodo regulatorio, el 80% de los pasajeros utilizarán terminales completamente reformadas.

APROBACIÓN DE LA TERCERA PISTA

El apoyo en enero de 2009 por parte del Gobierno británico a la construcción de la tercera pista en Heathrow supone un paso crucial en el desarrollo futuro de la estrategia de inversión y crecimiento desarrollada por Ferrovial Aeropuertos.

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%.



Vista del aeropuerto de Heathrow (Londres, Reino Unido)

- **1946** abierto
- **2** pistas
- **5** terminales
- **94** aerolíneas
- **186** destinos
- **66,9 Mill.** pasajeros al año
- **473.000** vuelos al año
- **1.400 t** carga aérea transportada al año
- **1.227** ha superficie total



Heathrow Express del aeropuerto de Heathrow (Londres, Reino Unido)

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 en el viaje para los pasajeros, además de una fuente de ingresos.
- En 2008 el número de pasajeros alcanzó los 4,9 millones gracias a la apertura de la T5.
- **1988** abierto
- Desde Paddington Station a todas las terminales de Heathrow (incluida la T5) Servicio sin parada
- **7** número de trenes
- **15 min.** tiempo de viaje
- **4,9 Mill.** pasajeros al año

☛ www.heathrowexpress.com

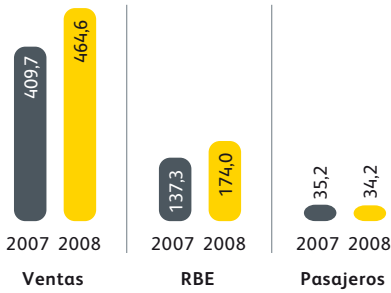
HEATHROW CONNECT

- Este servicio, creado en 2005, ha incrementado un 67% el número de pasajeros, hasta los 500.000. Esta cifra está por encima de las previsiones realizadas. Se ha 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.
- **2005** abierto
- Desde Paddington Station y estaciones locales al aeropuerto de Heathrow (incluida la T5) Servicio
- **5** número de trenes
- **25 min.** tiempo de viaje
- **0,5 Mill.** pasajeros al año

☛ www.heathrowconnect.com

Gatwick

Millones de libras y pasajeros



- 1958 abierto
- 1 pista
- 2 terminales
- 75 aerolíneas
- 215 destinos
- 34,2 Mill. pasajeros al año
- 256.000 vuelos al año
- 108.000 t carga aérea transportada al año
- 678 ha superficie total

www.gatwickairport.com

Gatwick

El número de pasajeros ha alcanzado los 34,2 millones y los ingresos han crecido el 13,4% hasta los 464,6 millones de libras con un RBE de 174 millones de libras.

- Gatwick ha sido reconocido por sus pasajeros como el mejor de los 10 aeropuertos europeos más ocupados en cuanto al tiempo de espera en las colas de seguridad. Este resultado proviene del ranking a nivel mundial realizado por the Airports Council International (ACI). El aeropuerto en el año 2008 ha contratado a 650 nuevos oficiales de seguridad y ha realizado una inversión sustancial en nuevos equipamientos (siete nuevas líneas de seguridad).
- Gatwick ha ganado por quinto año consecutivo el premio al aeropuerto de una sola pista con mayor tránsito del mundo (Travel Bulletin Star Award for Best Major UK Airport).
- Los clientes de Gatwick este año disfrutarán de un nuevo portal de Internet. De esta manera, se continúa con las mejoras en las páginas web de la compañía. Antes del final de 2008, todos los aeropuertos de la filial británica de Ferrovial habrán renovado sus portales. La nueva website del aeropuerto londinense cuenta con un diseño más limpio y fresco, una navegación más sencilla y ágil y mejoras tecnológicas en la información sobre los vuelos.
- El nivel de satisfacción del pasajero en el aeropuerto se ha incrementado en el 2008 de 3,94 a 4,05 puntos.
- Puesto a la venta en septiembre de 2008.



Aeropuerto de Gatwick (Londres, Reino Unido)

Stansted

El número de pasajeros se ha reducido un 6% hasta los 22,3 millones, los ingresos sin embargo presentan un incremento del 6,9% hasta los 258,4 millones de libras. Se ha alcanzado un RBE de 113,8 millones de libras.

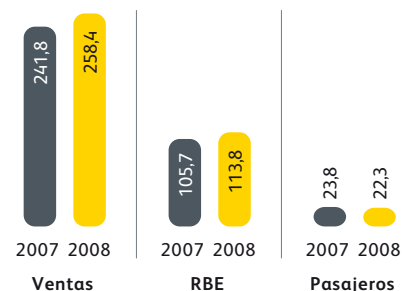


Aeropuerto de Stansted (Londres, Reino Unido)

- Es el tercer aeropuerto más grande de Reino Unido, con casi 22,3 millones de pasajeros al año.
- En octubre de 2008, el Gobierno concedió a BAA el permiso para la construcción de una segunda pista de aterrizaje. Esta opción permitirá la ampliación del aeropuerto hasta los 35 millones de pasajeros al año.
- Stansted es el mayor aeropuerto británico con el certificado ISO 14001. Los auditores han confirmado el certificado hasta octubre 2011.
- En julio 2008, el aeropuerto abrió la nueva extensión de la terminal de llegadas, de 5.900 metros cuadrados que incluye una sexta cinta de recogida de equipaje y un espacio añadido de mostradores para el control de inmigración. Además de nuevas tiendas, áreas de espera más cómodas y mejores servicios de transporte. El importe del proyecto ha sido de 40 millones de libras.

Stansted

Millones de libras y pasajeros

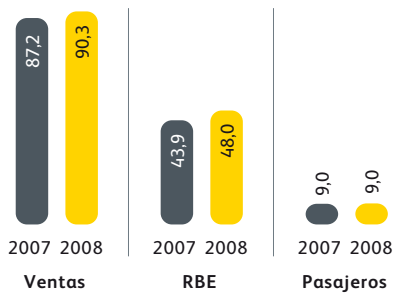


- 1991 abierto
- 1 pista
- 1 terminal
- 47 aerolíneas
- 177 destinos
- 22,3 Mill. pasajeros al año
- 177.000 vuelos al año
- 199.000 t carga aérea transportada al año
- 957 ha superficie total

www.stanstedairport.com

Edimburgo

Millones de libras y pasajeros



- 1977 abierto
- 2 pistas
- 1 terminales
- 45 aerolíneas
- 75 destinos
- 9 Mill. pasajeros al año
- 114.000 vuelos al año
- 10.000 t carga aérea transportada al año
- 336 ha superficie total

www.edinburghairport.com

Edimburgo

El número de pasajeros se ha mantenido en los 9 millones de pasajeros y los ingresos han aumentado el 3,5%, hasta los 90,3 millones de libras. Alcanza un RBE de 48 millones de libras.

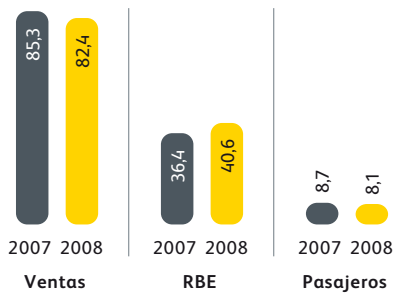
- El aeropuerto de Edimburgo es el aeropuerto más ocupado de Escocia, con nueve millones de pasajeros y alrededor de 75 destinos.
- Los pasajeros que vuelen con ciertas aerolíneas podrán hacer más rápido su tránsito a través de las nuevas instalaciones de autocheck-in instaladas en el aeropuerto en 2008. Pasajeros de las aerolíneas Air France, KLM y Flybe tienen la posibilidad de facturar en cualquiera de los 10 mostradores de autocheck-in disponibles.
- El proyecto para mejorar la pista del aeropuerto más saturado de Escocia, que presenta 114.000 vuelos al año, empezó en abril del 2008, con un coste de 16 millones de libras y finalizó el 20 de noviembre (antes de la fecha prevista). El proyecto ha supuesto 25.000 toneladas de asfalto y la sustitución de 1.000 luminarias en la pista, esta reforma prolongará la vida útil de la pista otros 15 años más.



Aeropuerto de Edimburgo (Edimburgo, Reino Unido)

Glasgow

Millones de libras y pasajeros

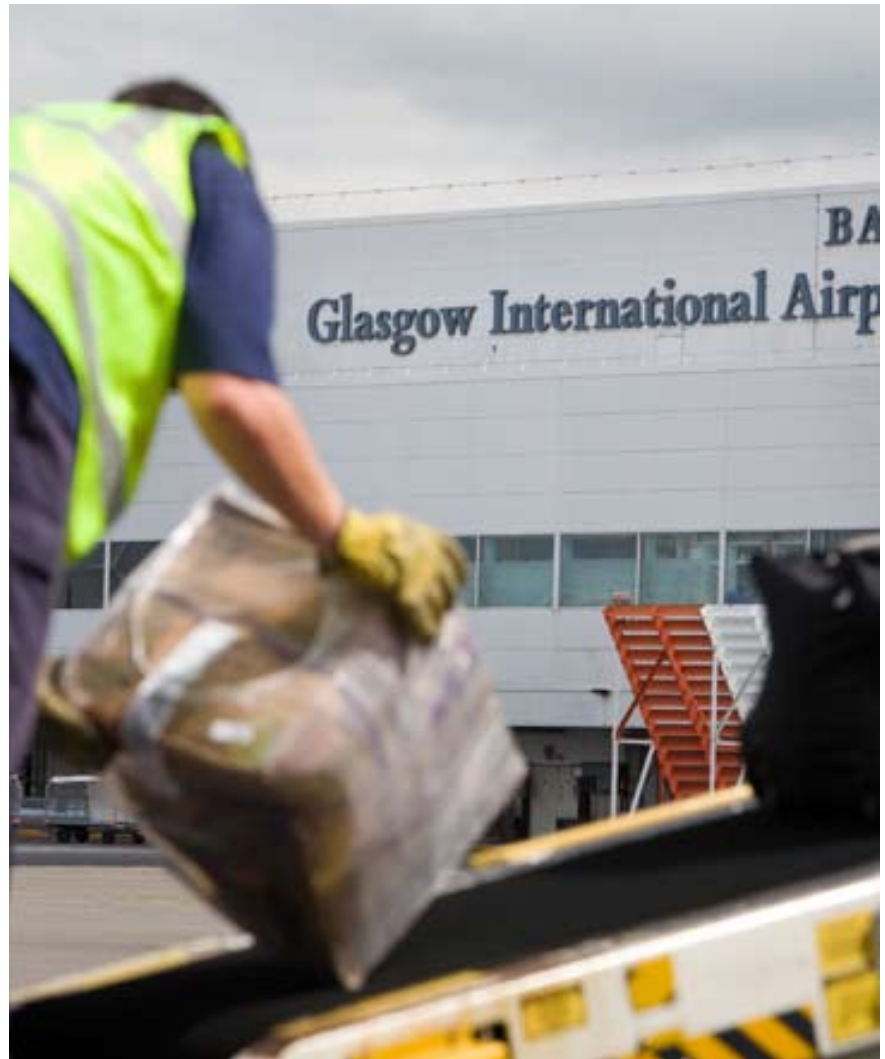


- 1966 abierto
- 1 pista
- 1 terminal
- 40 aerolíneas
- 86 destinos
- 8,1 Mill. pasajeros al año
- 87.000 vuelos al año
- 4.000 t carga aérea transportada al año
- 337 ha superficie total

www.glasgowairport.com

Glasgow

El número de pasajeros alcanza los 8,1 millones, y unos ingresos de 82,4 millones de libras. El RBE se incrementa un 11,4% hasta los 40,6 millones de libras.

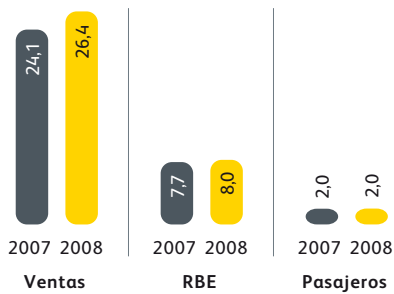


Aeropuerto de Glasgow (Glasgow, Reino Unido)

- Se ha abierto a los pasajeros la extensión de la Terminal. Un proyecto de 31 millones de libras cuya construcción ha durado 18 meses. El programa de inversión ha generado 250 nuevos puestos de trabajo, mayores espacios de relax y se han planificado mejores tiendas a corto plazo para la remodelación de la terminal. Las nuevas zonas de seguridad presentan 10 nuevos arcos de rayos-x.
- En junio de 2007, el gobierno escocés confirmó el proyecto de conexión en tren con el aeropuerto (Glasgow Airport Rail Link) cuya inauguración está prevista para 2011.

Southampton

Millones de libras y pasajeros



- 1910 abierto
- 1 pista
- 1 terminal
- 9 aerolíneas
- 36 destinos
- 2 Mill. pasajeros al año
- 45.000 vuelos al año
- 114 ha superficie total

www.southamptonairport.com

Southampton

Con dos millones de pasajeros, los ingresos alcanzaron los 26,4 millones de libras, el 9,5% más, con un RBE de 8 millones de libras.

- De todos los aeropuertos de BAA, Southampton aparece como el primero en muchas de las 58 categorías que cubre la encuesta a pasajeros tanto de salidas como de llegadas, con un ratio general de 4,21 (5 = excelente; 1 = deficiente).
- Southampton publicó en noviembre de 2006 los planes del aeropuerto hasta 2030, con una previsión del número de pasajeros de tres millones en 2015 y seis millones en 2030. El documento detalla los planes para afrontar los aspectos medioambientales, como el ruido, la calidad del aire y el cambio climático.
- El aeropuerto ha recibido el premio a uno de los mejores aeropuertos por Airport Service Quality Survey (ASQ). El ranking de ASQ está basado en los resultados de 200.000 encuestas contestadas por los pasajeros en el año 2007. La encuesta captura la valoración de los pasajeros de 34 aeropuertos sobre la experiencia vivida desde el mostrador de check-in hasta la puerta de embarque.
- Southampton ha sido premiado por Airports Council International (ACI) con el más alto galardón por el servicio prestado al cliente. Ha sido nombrado como ganador europeo de los premios 2008 de ACI Airport People Award 2008, por el desarrollo de una cultura enfocada a la satisfacción del cliente. Además se ha convertido en número uno en Europa por tener unos empleados de seguridad y aeroportuarios atentos y altamente serviciales.



Aeropuerto de Southampton (Southampton, Reino Unido)

Aberdeen

El número de pasajeros se ha reducido el 3,5%, los ingresos el 2,1%, hasta los 41,8 millones de euros, con un RBE de 19,1 millones de libras.

- 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.
- El aeropuerto ha recibido de ACI el premio «Best Improvement Award». Este premio se debe a las inversiones realizadas en los años 2007 y 2006 por importe de 10 millones de libras para la reforma de la sala de embarque que duplicó su capacidad y aumentó las zonas de espera y las tiendas. El proyecto fué diseñado con la idea de no incrementar la huella de carbono.
- La satisfacción general de los pasajeros aumentó desde 3,99 a 4,04.



Aeropuerto de Aberdeen (Aberdeen, Reino Unido)

Nápoles

Ha tenido un año de gran crecimiento, con un incremento en ventas de 18,4%, un crecimiento del 15,4% del RBE y 5,6 millones de pasajeros.

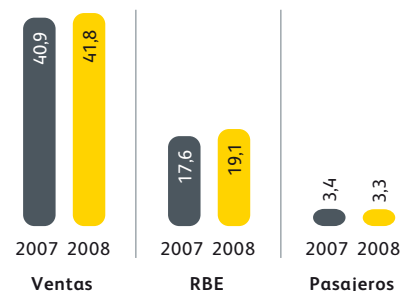


Aeropuerto de Nápoles (Nápoles, Italia)

- Entre las mejoras realizadas en el aeropuerto, reasfaltado de la pista y finalización de 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. Asimismo, se ha instalado un nuevo depósito de fuel y una nueva iluminación del suelo en el campo de aviación. Con estas mejoras se prevé que el aeropuerto aumente su capacidad a 8,5 millones de pasajeros.
- Ha continuado el boom del tráfico internacional, con un crecimiento del 15,8% y la extensión de la red de destinos internacionales. Con el lanzamiento de 8 nuevos destinos internacionales (entre ellos España) cuenta ya con un total de 37.

Aberdeen

Millones de libras y pasajeros



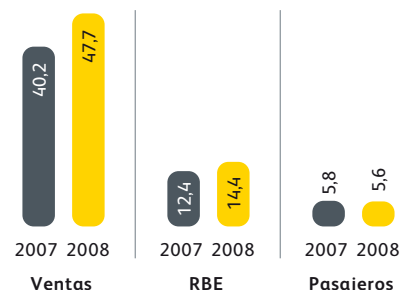
- 1934 abierto
- 1 pista
- 5 terminales
- 27 aerolíneas
- 36 destinos
- 3,3 Mill. pasajeros al año
- 103.000 vuelos al año
- 4.000 t carga aérea transportada al año
- 215 ha superficie total



www.aberdeenairport.com

Nápoles

Millones de libras y pasajeros



- 1950 abierto
- 1 pista
- 1 terminal
- 94 aerolíneas
- 154 destinos
- 5,6 Mill. pasajeros al año
- 68.548 vuelos al año
- 3.570 t carga aérea transportada al año
- 234 ha superficie total



www.gesac.it

Autopistas y Aparcamientos

Cintra es un referente mundial en la promoción privada de autopistas: el 69% de la cifra de negocio y el 80% del RBE provienen de proyectos de fuera de España. Cintra es la mayor empresa en el sector de aparcamientos en España.

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.

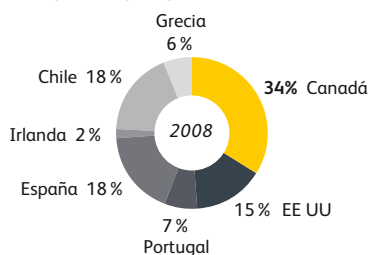
➔ www.cintra.es

APARCAMIENTOS

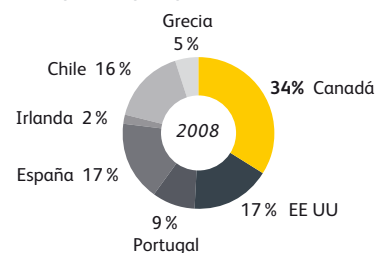
En el área de aparcamientos, Cintra gestiona 296.146 plazas de estacionamiento en España, Reino Unido y Andorra.

➔ www.cintraaparcamientos.es

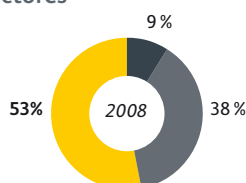
Ventas
Autopistas por países



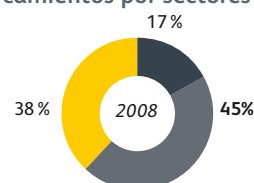
RBE
Autopistas por países



Plazas aparcamientos
Por sectores



Ventas
Aparcamientos por sectores



■ Residentes ■ Rotación ■ Superficie

1. Autopistas

1.1 Norteamérica

Se han concentrado importantes procesos de licitación, tanto de proyectos de nueva construcción (*greenfield*) en Texas, Florida, Virginia o British Columbia, como de privatizaciones de autopistas en servicio (*brownfield*) en Pensilvania o Florida. La escasa liquidez en los mercados financieros dificultó el cierre de alguno de esos proyectos, lo que provocó la cancelación de la mega-privatización de la autopista Pensilvania Turnpike, entre otros.

Cintra presentó cuatro propuestas para proyectos *greenfield* en Texas, una de ellas en enero de 2009, y otra en Vancouver, además de dos propuestas para proyectos *brownfield* en Pensilvania y Chicago. De las siete propuestas presentadas, tres están pendientes de resolución o han sido canceladas, mientras que de las cuatro restantes, Cintra se adjudicó los proyectos North Tarrant Express y la IH-635 *Managed Lanes*, ambos en Texas.

Estas autopistas constituyen una nueva modalidad de proyecto (*Managed Lanes*), combinando carriles gratuitos con carriles de pago, que funcionan con un sistema de peaje dinámico en el que el precio por uso varía a lo largo del día en función del nivel de congestión en los carriles libres de peaje.

1.2 Europa

Sin descartar los mercados de Italia y Portugal, Cintra ha concentrado sus esfuerzos en los dos concursos de autopistas de peaje en Polonia. En enero de 2009 se ha firmado el mayor de los dos proyectos, la A1 Stryków I – Pyrzowice, con un período inicial de 12 meses para evaluar las modificaciones necesarias para absorber el impacto derivado de la crisis económica.

1.3 Otros mercados

En 2008, Cintra ha estudiado los mercados de India, Brasil y México. Como resultado de ese análisis, no se lograron los niveles de confianza exigidos, por lo que no se llegaron a presentar ofertas.

1.4 Perspectivas para 2009

El año 2009 arranca con un número razonable de oportunidades en el mercado norteamericano, con cierta contracción del número de proyectos en Europa y nuevas oportunidades en otros mercados. La crisis económica y financiera no facilita la financiación de grandes proyectos, pero refuerza las razones fundamentales que crean las oportunidades de negocio: el elevado endeudamiento público, la necesidad de promover la construcción de nuevas infraestructuras y los problemas de congestión en las carreteras. Las restricciones en disponibilidad de fondos privados para financiar infraestructuras refuerzan el nivel de competencia de proyectos y administraciones públicas entre sí, lo que les obliga a ser más flexibles, mejora los marcos contractuales y eleva las rentabilidades esperadas en nuevas licitaciones.

1.5 Gestión de la cartera de proyectos

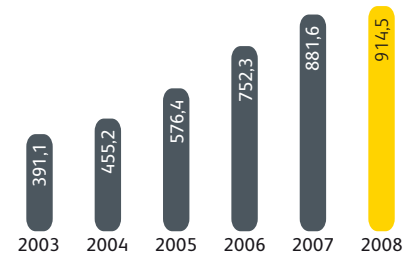
Con más de tres meses de antelación a lo previsto, el Estado griego ha transferido el tramo operativo de la autopista Ionian Roads, por lo que desde ese momento la concesionaria comenzó a cobrar el peaje en dicho tramo.

La autopista Indiana Toll Road puso en marcha el sistema de peaje electrónico en el tramo de la concesión explotado en esquema de peaje cerrado. De esta manera, terminó con la implantación del peaje electrónico a lo largo de toda la autopista. A partir de este momento, ha comenzado el período de subvención durante el que la *Indiana Finance Authority* (IFA) subvencionará la subida de las tarifas para vehículos de clase 2 (vehículos ligeros de 2 ejes) que utilicen *transponder*. El período de subvención se extenderá hasta el 20 de junio de 2016.

En abril, se llevó a cabo la apertura del enlace de Vila do Mouros, de cinco kilómetros de longitud, entre Viana do Castelo y Vila Nova de Cerveira, con la que se concluyen las obras de rehabilitación de la autopistas Norte Litoral, en Portugal.

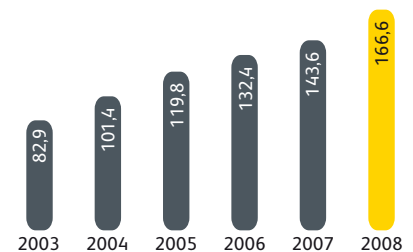
Cifra negocio autopistas 2008

Millones de euros



Cifra negocio aparcamientos 2008

Millones de euros



1.6 Financiaciones

Cintra ha sido capaz de obtener financiación para diversos proyectos por un importe aproximado de 2.400 millones de euros. Entre las operaciones financieras llevadas a cabo en el año 2008, destacan:

- **Autopista 407-ETR** – En enero se refinanció toda su deuda con vencimiento en el año mediante dos emisiones distintas por importe de 550 millones de dólares canadienses.
- **Ionian Roads** – En febrero se cerró la sindicación de 400,9 millones de euros de deuda senior de la autopista Ionian Roads, en la que Cintra participa con un 33,34% del capital. La sindicación estuvo 1,64 veces sobresuscrita.
- **Autopista SH 130** – En marzo, se cerró la financiación para la construcción y explotación de los segmentos 5 y 6 de la autopista SH 130 por importe de 1.358,3 millones de dólares, mediante un préstamo otorgado por el Departamento de Transportes de Estados Unidos, por importe de 430 millones de dólares más 45,5

millones de dólares de intereses capitalizados durante la fase de construcción, un préstamo bancario por importe de 685,8 millones de dólares y fondos propios por importe de 197 millones de dólares aportados por los socios en proporción a su participación en el consorcio.

- **Autema** – Cintra cerró la refinanciación de la deuda existente en Autema, con vencimiento a corto plazo, sustituyéndola por un préstamo a largo plazo por importe de 292 millones de euros. Adicionalmente, Cintra estructuró financieramente su participación en Autema, lo que ha permitido una distribución extraordinaria por importe de 316 millones de euros.

2. Aparcamientos

A lo largo del año 2008, Cintra Aparcamientos ha analizado 114 proyectos, presentado 53 ofertas y ha resultado ganadora en 25 de los 45 concursos resueltos, lo que supone un porcentaje de éxito del 55,6%.

Cintra ha incrementado su expansión en aparcamientos de rotación de aeropuertos con la adjudicación de nuevos contratos en los aeropuertos de La Palma, Zaragoza, Palma de Mallorca, Barcelona y Stansted, el primer contrato en Reino Unido.

Además, se han renovado los contratos de los aparcamientos de La Concha y Plaza de Cataluña, que Cintra Aparcamientos venía explotando en San Sebastián desde 1973, y se han gestionado los aparcamientos de la Expo 2008 de Zaragoza.

En vía pública, a través de Dornier, se han conseguido las adjudicaciones de los servicios de estacionamiento regulado en la vía pública (ORA) en un total de 10 localidades entre las que destacan Pozuelo de Alarcón, Punta Umbría y Ayamonte, así como la renovación del contrato de Pamplona.

Canadá



Autopista 407-ETR (Toronto, Canadá)

AUTOPISTA 407-ETR

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



Autopista 407-ETR

- 108 Km
- 2.539,3 Mill. de € inversión gestionada
- 53,2% participación
- 1999-2098 período de concesión

Estados Unidos

SEGMENTOS 5&6 SH-130

- La autopista SH-130 es una alternativa a la congestionada I-35 en el corredor entre San Antonio y Austin.
- Los segmentos 5 (18,7 km) y 6 (45,3 km) discurren entre el sureste de Austin (en la intersección con la SH45) y la ciudad de Seguin en la intersección con la IH10, vía que comunica Houston con San Antonio.
- Los segmentos del 1 al 4 son explotados por TxDOT. Los tres primeros entraron en explotación a finales del 2007, el último lo hizo a finales de abril del 2008.
- Sistema de cobro 100% *freeflow* sin barreras.
- La revisión tarifaria será en función del PIB nominal per cápita del Estado de Texas.
- Mecanismo de reparto de ingresos con el Estado según un sistema de bandas.
- Compensación por infraestructuras competidoras en un corredor de 10 millas.
- Compensación en caso de aumento del límite de velocidad en la I35.
- Cierre financiero en marzo de 2008.

AUTOPISTA CHICAGO SKYWAY

- Proporciona una alternativa a un corredor altamente congestionado que une Chicago con una gran zona residencial y de ocio.
- Régimen tarifario que permite aumentos de tarifa superiores a la inflación, desde los 3 dólares americanos actuales para vehículos ligeros hasta 5 dólares en 2017, con un aumento posterior anual igual al mayor de los siguientes incrementos: 2%, inflación del periodo, o crecimiento del PIB nominal per cápita.

AUTOPISTA INDIANA TOLL ROAD

- **Dos tramos diferentes**
 - Tramo Oeste, de 37 Km de peaje abierto, que conecta con Chicago Skyway. Proporciona una alternativa en un corredor muy congestionado.
 - Tramo Este, de 216 Km de peaje cerrado, hasta la frontera con Ohio. Forma parte de la principal ruta de conexión entre Chicago y el Medio-Oeste con Nueva York, con fuerte tráfico de mercancías.
- **Sistema tarifario muy atractivo, con incrementos superiores a la inflación.**
 - Aumento gradual para vehículos pesados hasta 2010.
 - En 2010 incremento del máximo del 2%, IPC o PIB nominal per cápita acumulado en los cuatro años anteriores.
 - A partir de 2011, revisión anual en función del máximo del 2%, IPC o PIB nominal per cápita.



Segmentos 5&6 SH-130

- 64 Km
- 983,1 Mill. de € inversión gestionada
- 65% participación
- 2012-2062 período de concesión

Autopista Chicago Skyway

- 12,5 Km
- 1.379,4 Mill. de € inversión gestionada
- 55% participación
- 2005-2104 período de concesión

Autopista Indiana Toll Road

- 252,6 Km
- 2.892 Mill. de € inversión gestionada
- 50% participación
- 2006-2081 período de concesión



Autopista Indiana Toll Road (Indiana, Estados Unidos)

España



Autopista Autema (Barcelona, España)

AUTOPISTA ALCALÁ-O'DONNELL (M203)

- Localizada en una zona altamente congestionada, sobre todo a la altura de Alcalá de Henares.
- La autopista mejorará sensiblemente los accesos desde el Corredor del Henares hasta el centro y sur de Madrid, creando un eje transversal alternativo a la A-2.
- Las tarifas están indexadas a la inflación.
- El progreso de las obras de construcción es del 80,7% (Diciembre 2008).

AUTOPISTA AUTEMA

- En el año 1999, la concesionaria llegó a un acuerdo con la Generalitat por el que, a cambio de una sustancial reducción de tarifas, ésta le abona anualmente la diferencia entre los ingresos reales de cada año y los previstos en el Plan Económico Financiero entonces vigente, más un ajuste por los mayores gastos de explotación debidos al aumento de tráfico inducido por la reducción de tarifas.
- Tarifas indexadas a inflación.

AUTOPISTA AUSOL I

- Autopista situada en uno de los corredores con mayor crecimiento demográfico de España, que tiene gran dependencia del sector inmobiliario y residencial.
- La tarifa se adecua a la temporada del año, siendo la temporada alta los meses de verano y la Semana Santa.
- Itinerario alternativo a un corredor semi-urbano altamente congestionado.
- Tarifas indexadas a inflación, con un ajuste si el tráfico supera al previsto.

AUTOPISTA AUSOL II

- Autopista situada en uno de los corredores con mayor crecimiento demográfico de España, que tiene gran dependencia del sector inmobiliario y residencial.
- La tarifa se adecua a la temporada del año, siendo la temporada alta los meses de verano y la Semana Santa.
- Itinerario alternativo a un corredor semi-urbano altamente congestionado.
- Tarifas indexadas a inflación, con un ajuste si el tráfico supera al previsto.

AUTOPISTA MADRID SUR (R4)

- Ruta alternativa de acceso a Madrid en un corredor muy congestionado.
- Situada en una zona de gran desarrollo urbano.
- Conecta con la autopista Madrid-Levante, completando una conexión de peaje de 190 km entre Madrid y la costa Este.
- Tarifas indexadas a inflación, con un ajuste si el tráfico real supera al previsto.

AUTOPISTA MADRID-LEVANTE

- 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. La autopista conecta directamente con la R-4, también gestionada por Cintra, en su entrada a Madrid.
- La duración de la concesión se podrá ampliar cuatro años si se cumplen ciertos parámetros de calidad del servicio.
- Tarifas indexadas a inflación, con un ajuste si el tráfico real supera al previsto.

AUTOPISTA TRADOS 45 (M45)

- 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, es decir el ingreso máximo.
- Las tarifas y el importe del pago máximo están indexadas a inflación.



Autopista Alcalá-O'Donell (M203)

- 12,3 Km
- 69,5 Mill. de € inversión gestionada
- 100% participación
- 2005-2035 período de concesión

Autopista Autema

- 48,3 Km
- 228,7 Mill. de € inversión gestionada
- 76,3% participación
- 1986-2036 período de concesión

Autopista Ausol I

- 82,7 Km
- 499,2 Mill. de € inversión gestionada
- 80% participación
- 1996-2046 período de concesión

Autopista Ausol II

- 22,5 Km
- 205,8 Mill. de € inversión gestionada
- 80% Participación
- 1999-2054 Período de concesión

Autopista Madrid Sur (R4)

- 97,2 Km
- 1.052,4 Mill. de € inversión gestionada
- 55% participación
- 2000-2065 período de concesión

Autopista Madrid-Levante

- 182,8 Km
- 522,9 Mill. de € inversión gestionada
- 52,19% participación
- 2004-2040 período de concesión

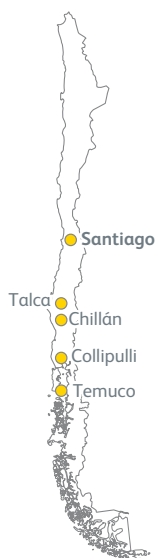
Autopista Trados 45 (M45)

- 14,5 Km
- 200,6 Mill. de € inversión gestionada
- 50% participación
- 1998-2029 período de concesión



Autopista Madrid Sur – R4 (Madrid, España)

Chile



Autopista Temuco-Río Bueno

- 171,7 Km
- 131,3 Mill. de €
inversión gestionada
- 75% participación
- 1998-2023 período de concesión

Autopista Santiago-Talca

- 237 Km
- 598,1 Mill. de €
inversión gestionada
- 100% participación
- 1999-2041 (*) período de concesión

Autopista Talca-Chillán

- 193 Km
- 159,4 Mill. de €
inversión gestionada
- 67,6% participación
- 1996-2024 (*) período de concesión

Autopista Ruta del Bosque

- 160 Km
- 221,1 Mill. de €
inversión gestionada
- 100% participación
- 2006-2020 (*) período de concesión

Autopista Collipulli-Temuco

- 144 Km
- 165,1 Mill. de €
inversión gestionada
- 100% participación
- 1999-2029 (*) período de concesión

(*) Según convenio MDI



Vista aérea de una autopista chilena de Cintra

AUTOPISTA TEMUCO-RÍO BUENO

- Tarifa indexada a inflación, más una prima de seguridad vial de hasta un 5%.

AUTOPISTA SANTIAGO-TALCA

- Sujeta al Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI) por el que se garantiza al concesionario el VAN de los ingresos futuros mediante la extensión del plazo hasta llegar al nivel garantizado a cambio de trabajos de construcción adicionales.
- Tarifa indexada a inflación, más una prima de seguridad vial de hasta un 5%. La prima ha sido del 3,595% en 2008.

AUTOPISTA TALCA-CHILLÁN

- Sujeta al Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI) por el que se garantiza al concesionario el VAN de los ingresos futuros mediante la extensión del plazo hasta llegar al nivel garantizado a cambio de trabajos de construcción adicionales.
- Tarifa indexada a inflación, más una prima de seguridad vial de hasta un 5%. La prima ha sido del 3,35% en 2008.

AUTOPISTA RUTA DEL BOSQUE

- Sujeta al Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI) por el que se garantiza al concesionario el VAN de los ingresos futuros mediante la extensión del plazo hasta llegar al nivel garantizado a cambio de trabajos de construcción adicionales.
- Tarifa indexada a inflación, más una prima de seguridad vial de hasta un 5%. En el año 2008 la prima ha sido del 3,28%.
- Comprada con deuda de la propia concesionaria, sin aportaciones de capital de Cintra.

AUTOPISTA COLLIPULLI-TEMUCO

- Sujeta al Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI) por el que se garantiza al concesionario el VAN de los ingresos futuros mediante la extensión del plazo hasta llegar al nivel garantizado a cambio de trabajos de construcción adicionales.
- Tarifa indexada a inflación, más una prima de seguridad vial de hasta un 5%. En el año 2008 la prima ha sido del 1,88%.

Portugal

AUTOPISTA EUROSCUT AÇORES

- Autopista de peaje en sombra (en portugués, SCUT: Sem Cobrança ao Utilizador) que consistente en que el usuario no es quien paga por el uso, sino la Administración concedente.
- Sistema viario de gran capacidad que mejora significativamente la red de carreteras en la zona Central y Este de la isla de San Miguel.
- **La concesión está dividida en tres ejes**
 - Eje Sur de 35,4 km: conecta el aeropuerto y la principal ciudad con la zona sur de la isla.
 - Eje Norte-Sur de 33,7 km: mejora la conexión entre las dos principales poblaciones de la isla.
 - Eje Nordeste de 24,6 km: favorecerá la comunicación de las poblaciones más deprimidas de la isla.
- Cobro calculado por un sistema de tarifas y bandas de tráfico de los peajes sombra: se aplica una tarifa por vehículo en tres tramos, de manera que a la primera banda, que es la más extensa, se le aplica una tarifa intermedia (ni la más baja ni la más alta); a la segunda banda, que es la menos extensa, se le aplica la tarifa más baja y a la tercera banda la tarifa más alta. El sistema consigue la mayor parte de sus ingresos en la primera banda y según el tráfico vaya aumentando llega a un techo por encima del que no se cobra.
- Tarifas indexadas según una fórmula basada en el IPC de las Islas Açores.
- Inicio del cobro del canon de peaje: al término de la construcción pero no antes de 4 años desde la firma del contrato de concesión.

AUTOPISTA EUROSCUT ALGARVE

- Autopista de peaje en sombra (en portugués, SCUT: Sem Cobrança ao Utilizador).
- Riesgo de tráfico mitigado por el sistema de tarifas y bandas de tráfico de los peajes en sombra: se aplica una tarifa por vehículo decreciente en tres tramos (bandas de tráfico) según el tráfico vaya aumentando, hasta llegar a un techo por encima del cual la tarifa es cero. El sistema tiene como resultado un menor riesgo para el concesionario, ya que, al ser la tarifa más alta la que se aplica en la primera banda de tráfico, éste consigue la mayor parte de sus ingresos aunque el tráfico sea bajo.
- Tarifas indexadas según una fórmula basada en el IPC portugués Continental.

AUTOPISTA EUROSCUT NORTE-LITORAL

- Autopista de peaje sombra (en portugués, SCUT: Sem Cobrança ao Utilizador)
- Cobro calculado por un sistema de tarifas y bandas de tráfico de los peajes en sombra en los que se aplica una tarifa por vehículo creciente en tres tramos (bandas de tráfico) según el tráfico vaya aumentando, hasta llegar a un techo por encima del cual no se cobra.
- Tarifas indexadas según una fórmula basada en el IPC portugués Continental.
- Se mantiene abierta una negociación con el concedente en la que se estudia un posible cambio del modelo concesional a peaje real.



Autopista Euroscut Açores

- **93,7 Km**
- **405,3 Mill. de €**
inversión gestionada
- **89% participación**
- **2006-2036 período de concesión**

Autopista Euroscut Algarve

- **130 Km**
- **283,1 Mill. de €**
inversión gestionada
- **77% participación**
- **2000-2030 período de concesión**

Autopista Euroscut Norte-Litoral

- **119 Km**
- **386,5 Mill. de €**
inversión gestionada
- **75,5% participación**
- **2001-2031 período de concesión**



Autopista Euroscut Algarve (Algarve, Portugal)

Grecia



Autopista Ionian Roads (Grecia)



Autopista Ionian Roads

- 378,7 km
- 1.100 Mill. de €
inversión gestionada
- 33,34% participación
- 2007-2037 período de concesión

Autopista Central Greece

- 231 Km
- 1.450 Mill. de €
inversión gestionada
- 33,34% participación
- 2008-2038 período de concesión

AUTOPISTA IONIAN ROADS

- **Dos secciones de autopista de peaje independientes**
- Sección Pathe: 171,3 Km en operación más 11Km a construir por el Estado. El tramo comienza en Atenas y transcurre hacia el norte hasta Lamía.
- Sección Ionian Road: 159 Km de nueva construcción más 10,5 Km ya transferidos y 26,9 Km a construir por el Estado. Discurrirá por la costa del Mar Jónico, desde Patras hasta Ioánnina, en el Norte.
- Tarifas indexadas a inflación
- Subvención estatal (fondos europeos): 360 millones de euros.
- La sección Pathe es un corredor con fuerte tráfico, en especial en el tramo existente más cercano a Atenas (IMD aprox., 80.000 vehículos).
- La operación del tramo existente proporciona unos ingresos sustanciales durante el período de construcción que disminuyen las necesidades de financiación.
- Mecanismo de reparto de ingresos con el Gobierno si se exceden ciertos niveles de tráfico o TIR.
- Cintra ha propuesto al CEO de la concesionaria.
- Fecha comienzo de operación: 10 de enero de 2008 (Operation Commencement Date)

AUTOPISTA CENTRAL GREECE

- La autopista se divide en dos secciones:
- La primera, denominada 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. El Gobierno ha construido o construirá parte del trayecto, que será posteriormente transferido a la concesionaria.
- Tarifas indexadas a inflación.
- Subvención estatal (fondos europeos): 518 millones de euros de los cuales 26 suponen un subsidio operacional.
- Cintra ha propuesto al CEO de la Concesionaria.
- Fecha de inicio del período de concesión: 31 de marzo de 2008 (Concession Commencement Date). El comienzo de la operación se estima para finales del 2009, cuando se transfiera parte de los tramos que son construidos por la Administración.

Irlanda

AUTOPISTA M3

- La autopista de peaje de 50 Km de longitud discurre entre Clonee y el Norte de Kells, al Noroeste de Dublín.
- Tarifas indexadas según la inflación.
- Mecanismo de reparto de ingresos con el Gobierno si se exceden ciertos niveles de tráfico.
- El proyecto tiene una garantía de tráfico por parte de la Administración, por la que el concesionario tiene derecho a una compensación por debajo de unos niveles mínimos de tráfico.
- SIAC, socio del consorcio, que posee el 5% de la concesión tiene derecho a incrementar su participación en un 25%.
- El progreso de las obras de construcción, a diciembre 2008, es del 75,02%.
- Fecha contractual de puesta en marcha: julio 2010.

AUTOPISTA EUROLINK (M4-M6)

- Localizada en un país con una economía muy dinámica pero con una red de carreteras en la que apenas hay autopistas.
- Es el primer tramo construido de autopista en el corredor Este-Oeste (Dublín-Galway), uno de los de mayor tráfico de Irlanda.
- Tarifas indexadas a inflación.
- Existe un mecanismo de reparto de ingresos con el Gobierno si se exceden ciertos niveles de tráfico.
- Sistema de peaje electrónico interoperable con el resto de autopistas irlandesas.



Autopista M3

- 50 km
- 484,1 Mill. de € inversión gestionada
- 95,0% participación
- 2007-2052 período de concesión

Autopista Eurolink (M4-M6)

- 36 Km
- 336,6 Mill. de € inversión gestionada
- 66% participación
- 2003-2033 período de concesión



Autopista Eurolink M4-M6 (Irlanda)

Aparcamientos



Aparcamiento Rambla Nova (Tarragona, España)

- 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.
- Oferta de soluciones integrales a los problemas de movilidad y estacionamiento de sus clientes, lo que permite maximizar la venta cruzada de diferentes productos.

Servicios

La división de Servicios ha alcanzado unos ingresos de 4.669,8 millones de euros y un RBE de 463 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 8,8% y del 4,5% respectivamente, a tipo de cambio constante. Dos tercios de las ventas de la división son internacionales.

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 2008 ha alcanzado unas ventas de 1.863,5 millones de euros y representa el 40% 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.

☛ www.amey.co.uk

SWISSPORT

Líder mundial en servicios de *handling* aeroportuario con unos ingresos en 2008 de mill doscientos millones de euros, el 4,5% más que en 2007 (8,6% si excluimos el efecto tipo de cambio). En la actualidad, la compañía opera en 42 países y en 179 aeropuertos. Con una plantilla de 30.645 personas,

presta servicio a más de 70 millones de pasajeros, 650 aerolíneas y gestionó más de 3,5 millones de toneladas de carga en 2008.

☛ www.swissport.com

CESPA

Filial de Ferrovial Servicios 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 esta licitando en concursos en Reino Unido junto a Amey. Es líder en la actividad de jardinería, en la gestión de residuos industriales y tratamiento de residuos. Se encuentra entre las tres primeras empresas del sector para las actividades de recogida de residuos sólidos urbanos (RSU) y limpieza viaria. En 2008, ha facturado 1.012,2 millones de euros, el 8,9% más que el ejercicio anterior.

☛ www.cespa.es

MCI ESPAÑA Y PORTUGAL

La división de Mantenimiento y Conservación de Infraestructuras en España y Portugal facturó 597,1 millones de euros en 2008 a través de Ferrosfer (*facility management*), Grupisa (conservación integral de infraestructuras) y Euroлимп (gestión y limpieza de interiores).

☛ www.ferrosfer.es

☛ www.grupisa.es

☛ www.euroлимп.es

EVOLUCIÓN DEL EJERCICIO

Todas las áreas del negocio de servicios presentan un evolución positiva en 2008. Las ventas han crecido un 1,1% con una facturación de 4.669,8 millones de euros (equivalente a un crecimiento del 8,8% a tipo de cambio constante). La cartera ha alcanzado los 9.713,8 millones de euros (no se incluye la actividad del Metro de Londres ni el negocio de *handling*), lo que significa un crecimiento del 7,5%, excluido el efecto del tipo de cambio.

El incremento de la facturación viene acompañado de una mejora del resultado de explotación, excluyendo Tube Lines, lo cual confirma la estrategia de crecimiento con una mejora constante de la rentabilidad.

1. Mantenimiento y conservación en el Reino Unido

La posición de Amey en Reino Unido está consolidada en todas sus líneas de negocio. En conjunto, la facturación de Amey se sitúa en 1.863,5 millones y supone el 40% de la facturación de la división de Servicios.

Tube Lines, que gestiona tres líneas del Metro de Londres, presenta una caída de ventas y resultado ya previsto por la compañía. Esta evolución está relacionada con el volumen de inversión acometido. Según se anticipaba en el plan de negocio, el proyecto ha entrado en una fase de menor volumen de inversiones que se traduce en una reducción progresiva del nivel de facturación y resultados.

Excluyendo Tube Lines, que es una concesión con su propia dinámica y perfil de ingresos, Amey ha incrementado un 19% las ventas y ha mejorado su rentabilidad un 16,2% (a tipo de cambio constante). En el crecimiento de la facturación destaca la aportación de nuevos proyectos de infraestructuras cuya construcción se ha iniciado en 2008: escuelas de Belfast y Dunfries & Galloway. El crecimiento del RBE se genera en su mayor parte por la aportación de contratos de

mantenimiento de carreteras conseguidos a lo largo de 2007 (Hampshire, zona norte de Londres y Herefordshire) y de la actividad de consultoría en contratos relacionados con mantenimiento de líneas ferroviarias y de carreteras.

2. Mantenimiento y conservación

El área de Mantenimiento y Conservación de Infraestructuras en España (MCI) ha crecido el 19% en ingresos y es uno de los líderes del mercado español y portugués en los servicios de conservación de infraestructuras y *facility management*.

3. Servicios urbanos y residuos

En cuanto a los servicios urbanos, Cespa ha superado los 1.000 millones de euros de facturación, con un crecimiento del 8,9% respecto al año anterior. Este incremento se debe a una mayor facturación de contratos en cartera y depósitos controlados, así como a nuevas contrataciones. El resultado de explotación ha crecido un 10%.

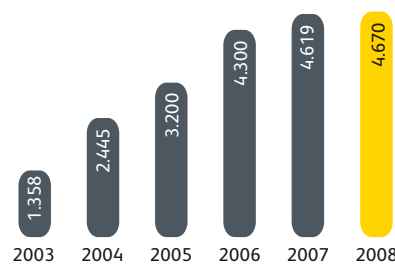
Cespa ha iniciado un proceso de colaboración con Amey para entrar en el mercado británico de gestión de residuos y de servicios de recogida de RSU, limpieza y jardinería, con un potencial de éxito muy elevado. Amey y Cespa se están enfocando en licitar grandes contratos de tratamiento, de los que el más avanzado es el proyecto de «North Yorkshire and City of York».

4. Handling

Swissport ha completado durante 2008 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 43% y los ingre-

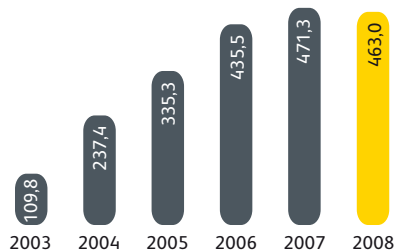
Cifra de negocio

Datos en millones de euros



RBE

Datos en millones de euros



sos, pese a la reducción de costes, se han incrementado el 8,5% (a tipo de cambio constante), lo que demuestra el gran potencial del sector.

A pesar del deterioro de los principales indicadores macro-económicos y la caída del tráfico aéreo mundial, Swissport cierra 2008 con crecimiento de la cifra de ventas y una muy importante mejora de la rentabilidad. Las principales razones de este incremento de rentabilidad se deben a la consolidación del proyecto de ahorro de costes de estructura iniciado a mediados de 2007, una mayor aportación de nuevas estaciones en las que se ha comenzado a operar en los últimos dos años (España, Israel, Bulgaria), la reducción de la aportación negativa de estaciones deficitarias (destacando JFK en Nueva York) y el incremento generalizado de la rentabilidad de las estaciones de Norteamérica.

Amey

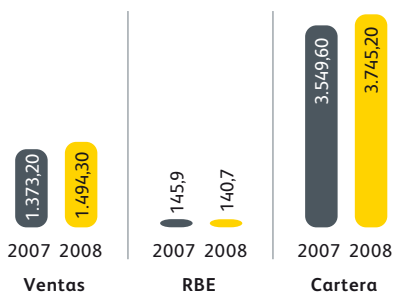
Alcanza unos ingresos de 1.863,5 millones de euros y un RBE de 175,4 millones de euros



Un operario de Amey trabaja sobre el Royal Bridge (Berwick Upon Tweed, Reino Unido).

AMEY

Millones de libras



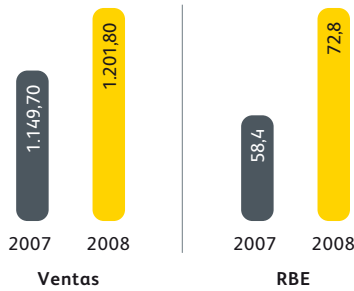
- 322 km de vías de ferrocarril mantenidas
- 600.000 luminarias mantenidas
- 101 estaciones de metro gestionadas
- 255 trenes mantenidos
- 688.528 m² de instalaciones escolares gestionadas
- 1.038.609 comidas servidas
- 1.400.000 m² oficinas gestionadas

- Se ha adjudicado el diseño, gestión y mantenimiento de la tecnología de la red de carreteras del sureste de Inglaterra por un periodo de cinco años. El contrato incluye la provisión de teléfonos de emergencia, equipos de medición en carreteras, circuito cerrado de televisión y las señales de tráfico. Asimismo, Amey, identificará las maneras de mejorar el rendimiento de la red de carreteras para ayudar a la Agencia de Carreteras (Highways Agency) a conseguir sus objetivos. El contrato combina los servicios de consultoría y la capacidad operativa de Amey.
- Ha iniciado la gestión de la red de carreteras de Plymouth. Este contrato se prolonga hasta 2015, con una opción para extenderlo hasta 2018. Amey se centra especialmente en el servicio al cliente, en la gestión activa de la red de carreteras, en mejorar la calidad de las carreteras y en atender las prioridades de las autoridades de Plymouth.
- Amey y Cespa han comenzado a trabajar juntas para llevar al mercado británico soluciones efectivas en el tratamiento de residuos, la gestión medioambiental y el aprovechamiento energético en Reino Unido.
- A principios de 2009 se ha adjudicado un contrato de mantenimiento de carreteras en el centro de Inglaterra, el mayor del país. Este contrato, adjudicado por la Agencia de Carreteras británica (Highways Agency) tiene un importe de 440 millones de libras (cerca de 500 millones de euros) y una amplia gama de trabajos de operación y mantenimiento de las vías, así como la realización de mejoras en las calzadas.
- Ocupa el segundo puesto por ingresos en contratos de *Facility Management*, según la revista *Building*. Según *New Civil Engineer*, Amey es la tercera compañía de la industria de ingeniería civil en Reino Unido.

Swissport

SWISSPORT

Millones de euros

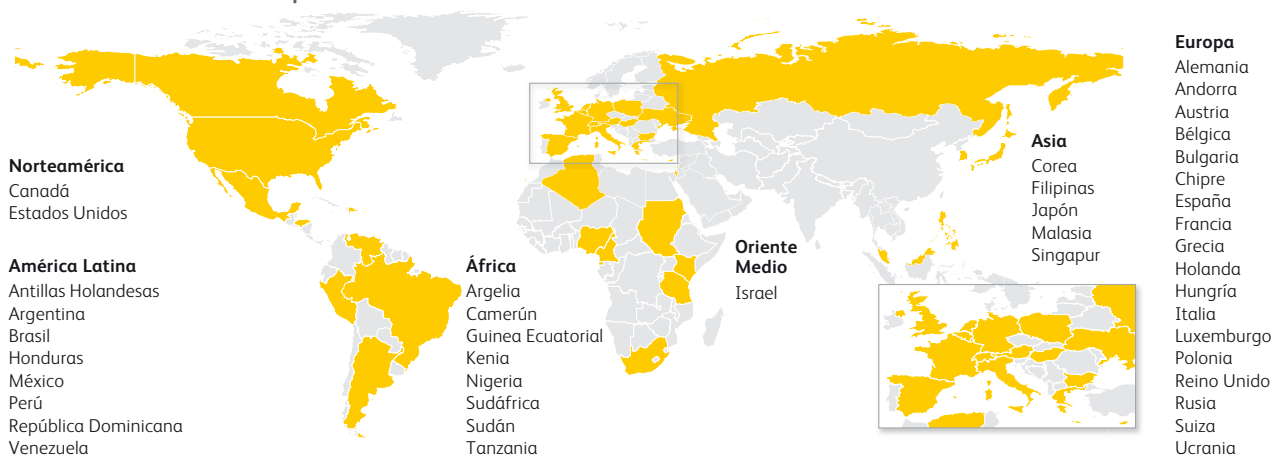


- **179 aeropuertos** en los que tiene actividad
- **42 países** en los que está presente
- **650 aerolíneas** a las que se presta servicio
- **70 Mill. de pasajeros** a los que presta servicio

La cifra de negocios ha alcanzado los 1.201,8 millones de euros, lo que supone un incremento del 8,6% a tipo de cambio constante (4,5% con tipo de cambio real). El RBE ha crecido un 25,1% hasta los 72,8 millones de euros (24,6% a tipo de cambio real).

- Nuevas licencias para operar en Sudáfrica, Chipre y Luxemburgo. En Sudáfrica ha firmado un acuerdo para dar cobertura a seis aeropuertos durante los próximos cinco años.
- Mayor aportación de nuevas estaciones en las que se ha comenzado a operar en los últimos dos años (España, Israel, Bulgaria) y reducción de la aportación negativa de estaciones deficitarias (destaca el aeropuerto JFK en Nueva York).
- Incremento generalizado de la rentabilidad de las estaciones de Norteamérica como consecuencia del proceso de optimización de las operaciones.
- Puesta en marcha de las nuevas instalaciones de cargo en Tel Aviv.
- Fortalece su posición en Europa y añade nuevas actividades en diversas áreas de negocio. Destaca la adquisición de NASS para incrementar sus capacidades en seguridad aérea.
- Por octavo año consecutivo, Swissport ha sido nominada «Mejor proveedora de servicios de *handling* del mundo», por el Institute of Transport Management.
- La consolidación del proyecto de ahorro de costes de estructura iniciado a mediados de 2007, unida al incremento de rentabilidad, la mejora en la gestión del circulante y, sobre todo, la reducción del período medio de cobro, ha permitido a Swissport generar un flujo de operaciones de 79 millones de euros.
- Finaliza el acuerdo con Virgin Atlantic Airways y revisa su colaboración con los socios locales en India y Filipinas. El grupo ha roto de manera amistosa la joint-venture creada entre Swissport y la empresa india de *handling* Punj Lloyd y ha vendido el 40% de la participación que mantenía sobre la empresa filipina Citadel.

Presencia mundial de Swissport



Cespa

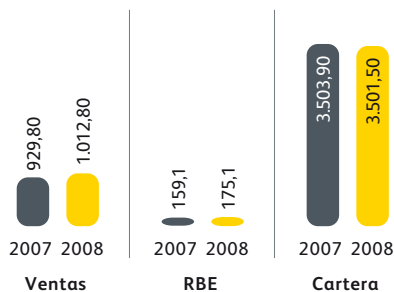
Ha incrementado sus ingresos el 8,9%, hasta los 1.012,8 millones de euros, con un RBE de 175,1 millones de euros



Cespa realiza la limpieza urbana de más de 800 municipios en España y Portugal.

CESPA

Millones de euros

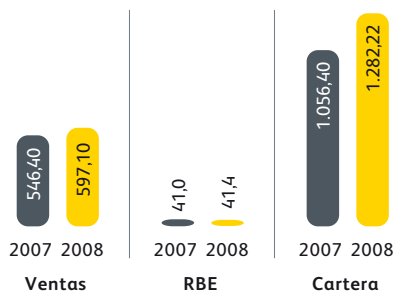


- **26,6 Mill.de m² zonas verdes mantenidas**
- **829 municipios a los que presta servicios urbanos**
- **6,2 Mill. de habitantes a los que ofrece servicio de recogida de basuras**
- **5,7 Mill. de habitantes a los que da servicio de limpieza viaria**

- Opera en España, Portugal y Andorra. En 2008 ha comenzado a licitar en el Reino Unido en *joint venture* con Amey.
- Líder en contratos de mantenimiento de zonas verdes en España con una cuota de mercado del 15%.
- Entre las tres primeras empresas del sector en contratos de recogida de residuos (15% de cuota) y limpieza viaria (18%). En la actividad de gestión de residuos es líder nacional en gestión de residuos industriales y en número de toneladas gestionadas en depósito controlado.
- La cartera se ha incrementado por nuevas adjudicaciones como el Plan Zonal XVII de tratamiento y valoración de residuos en Alicante (201,8 millones de euros), la limpieza viaria y recogida urbana tradicional en Estepona (125,7 millones de euros) y la limpieza viaria en Chamberí (61,8 millones de euros), la limpieza viaria y de playas de Níjar, la construcción y explotación de la planta de envases ligeros de Cerceda y la planta de Residuos procedentes de Construcción y Demolición (RCD) de Ciudad Real.
- Se ha adjudicado las restauraciones forestales en la isla del Hierro y Tenerife.
- Renovaciones del contrato de los siguientes contratos: limpieza viaria de A Coruña, recogida de Residuos Sólidos Urbanos (RSU) y la limpieza viaria de Barcelona; recogida, limpieza viaria y de playa de Sant Feliu de Guixols, recogida de RSU y limpieza de la Mancomunidad Sierra Occidental de Huelva y de Mungia; servicio de mantenimiento de jardinería de Vilanova i la Geltrú y de Móstoles; el mantenimiento integral del Parque Juan Carlos I de Madrid; y gestión de la planta de transferencia del Penedés – Garraf.

MCI

MCI España Millones de euros



- **5.862 km** gestionados de autovías y carreteras
- **125.000** señales urbanas y de aeropuertos gestionadas
- **18.500 m²** de carteles
- **2.700** edificios con mantenimiento integral
- **51** estaciones de metro y tren mantenidas

Alcanza unos ingresos de 597,1 millones de euros y un RBE de 41,4 millones de euros

- La cartera se ha incrementado un 21% en términos homogéneos por nuevas adjudicaciones en la actividad de mantenimiento y limpieza. Entre otros contratos destacan la Residencia de mayores Molina Segura, la limpieza del hospital Carlos Haya y del hospital Virgen del Rocío, entre otros.
- Grupisa se ha adjudicado un contrato de obras de conservación y explotación de varios tramos de carreteras de la Comunidad de Madrid por un importe de 11,04 millones de euros. En virtud del contrato, promovido por la Secretaría de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, la compañía realizará obras de conservación en un centenar de kilómetros de vías madrileñas: en 61,13 kilómetros de la M-40; en 8,6 kilómetros de la M-11, así como en otros tramos de la M-13, la M-14, la M-21, la M-22 y las nacionales A-2, A-4 y A-5, entre otras.
- Con posterioridad al cierre del ejercicio, Euroлимп ha conseguido el contrato de limpieza de 51 estaciones de las líneas 1 y 7 del metro de Madrid. Este contrato, de seis años prorrogables otros cuatro, ha convertido a Ferrovial Servicios en el primer proveedor de servicios de limpieza del suburbano madrileño.



Fábrica de señales de Grupisa (Navas del Rey, España) © Susan Scheidler

Construcción

La actividad de construcción ha alcanzado unos ingresos de 5.155,1 millones de euros, con una cartera de 8.756,3 millones de euros. La actividad internacional de construcción crece a doble dígito en ingresos y resultado bruto de explotación. Destaca el volumen de flujo operativo hasta los 375 millones de euros, superior al RBE, la cifra más alta de los últimos cinco años.

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 todo tipo de infraestructuras: carreteras, ferrocarriles, obras hidráulicas, obras marítimas, obras hidroeléctricas y obras industriales. En 2008, la facturación asciende a 3.027,3 millones de euros, con una cartera de 4.464,2 millones de euros de la cual un 65% corresponde a obra civil.

➔ www.ferrovial.es

CADAGUA

Empresa de ingeniería y construcción de plantas de tratamiento de agua y residuos, líder en el mercado español y con reconocido prestigio a nivel internacional. La compañía tiene en 2008 una facturación de 146,8 millones de euros y una cartera de 731 millones de euros.

➔ 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, industrial e inmobiliario. En el año 2008 ha incrementado su facturación un 17,8% hasta los 982,4 millones de euros y ha presentado una cartera de 856,2 millones de euros.

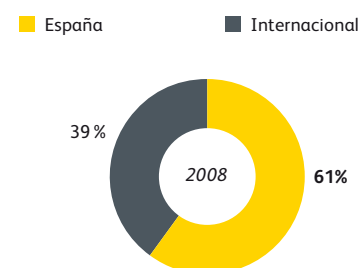
➔ www.budimex.com.pl

WEBBER

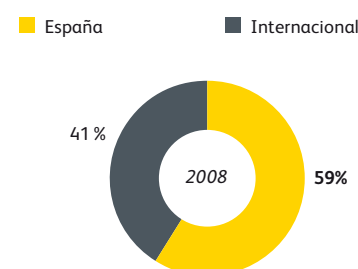
Es uno de los principales constructores de carreteras del Estado de Texas (Estados Unidos), especializado en la construcción de infraestructura de obra civil y líder en la producción y distribución de áridos reciclados. Adquirida por Ferrovial en 2005, la compañía ha presentado unas ventas de 366,3 millones (un incremento del 17,9% respecto al año 2007) y un aumento del porcentaje de la cartera hasta los 697,3 millones de euros.

➔ www.webber.com

Ventas



Cartera



- 5.155,1 Mill. de € cifra de negocio
- 15.147 empleados
- 1.200 obras en ejecución
- Cartera 21 meses sobre el INCN

ACTIVIDAD EN ESPAÑA

A pesar de tratarse de un año con Elecciones Generales, cabe destacar el buen comportamiento de las licitaciones públicas cuyo volumen en 2008 ha ascendido a 40.588 millones de euros, una cifra muy similar a la de 2007 si se excluyen algunos proyectos de licitación extraordinaria, como las Autovías de Primera Generación. La licitación de la Administración Central creció el 6,6% sin tener en cuenta ese proyecto extraordinario.

Respecto a Administraciones periféricas, las Comunidades Autónomas mantuvieron su nivel de licitación (+0,1%), si bien las Administraciones locales registraron una caída de un 7,9%. Esta menor licitación de las Administraciones Locales, se espera que sea más que compensada en 2009 gracias al Fondo Municipal de Inversión, instrumento dotado con 8.000 millones de euros para obras menores de ejecución inmediata y de nueva planificación, que se encuentra entre las medidas de estímulo a la economía del Gobierno de España.

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.

Adicionalmente en 2009, el Ministerio de Fomento, principal inversor del sector en España, espera invertir algo más de 19.200 millones de euros, un 8% más que en 2008.

En el área de Medio Ambiente destaca el Programa Agua dotado con 3.900

millones de euros para inversiones en el Arco Mediterráneo, la mayor parte de las cuales han sido calificadas como urgentes. 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 no sólo en los sectores de tratamiento de aguas y medio ambiente sino también los sectores de energía y gas-petróleo. En ella destaca Cadagua por su tradición como empresa de ingeniería y construcción de plantas de tratamiento de agua y residuos, líder en el mercado español con reconocido prestigio internacional en instalaciones desaladoras de agua de mar. La facturación asciende en el área industrial se sitúa a 146,8 millones de euros.

PRESENCIA INTERNACIONAL

La diversificación de los ingresos iniciada en el año 2000, hace que Ferrovial haya obtenido un 39% de sus ingresos del exterior. Cabe destacar el buen comportamiento de la actividad internacional durante este año, que presenta crecimientos a doble dígito en ingresos y resultado bruto de explotación.

Budimex y Webber presentan un fuerte incremento de cartera. En Reino Unido existen grandes perspectivas de crecimiento para Ferrovial por la participación en el diseño para la nueva Heathrow East Terminal.

Ferrovial, al inicio de 2009 ha resul-

tado adjudicatario del concurso para el diseño, construcción, financiación y explotación de la autopista de peaje A1 en Polonia y ha sido seleccionada como «Propuesta más Favorable» para la construcción, mantenimiento y explotación de la autopista North Tarrant Express en Texas.

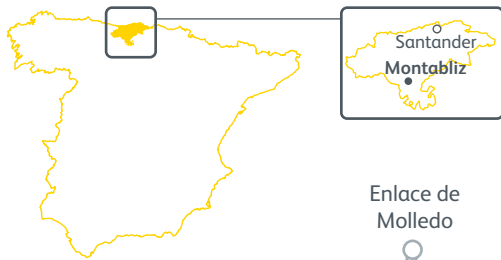
El año 2008 se ha caracterizado por un gran volumen de actividad gestionada, una elevada rentabilidad y un sólido y creciente posicionamiento internacional, que permite contrarrestar la presión del mercado doméstico, para la que se prevé un endurecimiento medio plazo.

La apuesta de Ferrovial Agromán por el mercado internacional es cada vez mayor, como reflejan los importantes incrementos conseguidos en ventas en este área de negocio a lo largo del año 2008, que representan un crecimiento de la misma en un 21,8% respecto 2007, un 39% del total de la facturación de la División de Construcción. En 2008 la facturación ascendió a 1.993,4 millones de euros, con una cartera de 3.575,2 millones de euros.

Ferrovial ha sido pionero dentro de las empresas constructoras españolas en la selección de mercados estables de cara a un posicionamiento local, como es el caso de Polonia o de Estados Unidos, a través de Texas. Adicionalmente, está presente, vía licitación de grandes obras internacionales, en mercados estables que otorgan garantías suficientes al contratista, en la mayor parte de Europa Occidental, Latinoamérica y Norteamérica.

El viaducto de Montabliz

El viaducto de Montabliz, construido por Ferrovial Agromán, es un hito pues cuenta con la pila más alta de España.



Autovía Cantabria-Meseta Tramo Molledo-Pesquera

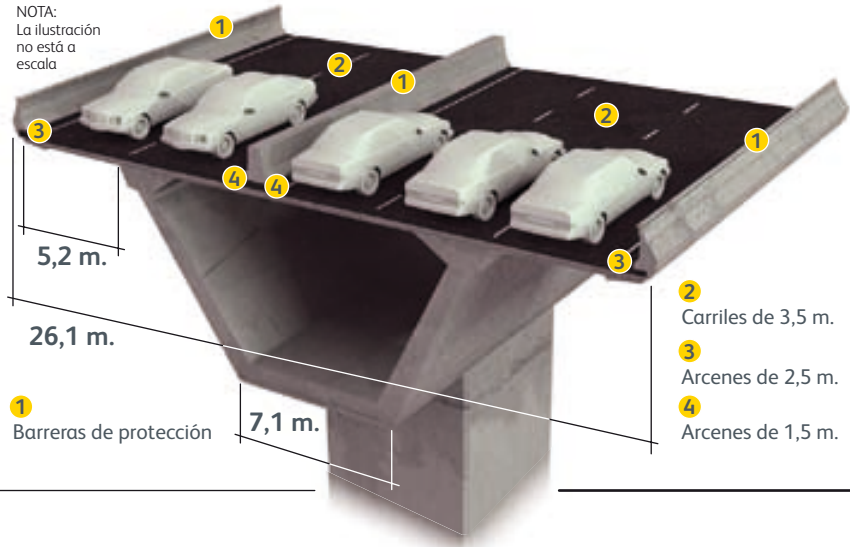
El tramo, de 11,87 kilómetros, cuenta con cinco viaductos, un túnel y un falso túnel.



Diseño y tecnología para una conducción segura

La calzada cuenta con cinco carriles, una barrera de separación entre ambos sentidos, asfalto de alta montaña, barreras de protección iluminación artificial...

NOTA: La ilustración no está a escala



Vigilancia permanente

El viaducto está controlado mediante sensores distribuidos por todo el trazado

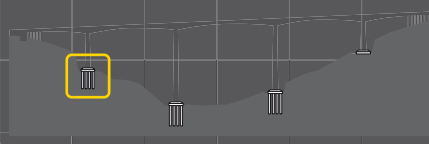
- Clinómetros
- Extensómetros
- Termómetros
- Acelerómetros
- Anemómetros
- Veletas

Proceso de construcción

Se realizó en seis fases, desde la preparación del terreno y la cimentación de la base de las pilas hasta la colocación final del firme de la calzada.

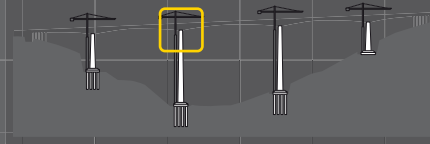
Fase 1 Preparación de la estructura

Los trabajos comienzan con la preparación de los caminos de acceso, excavaciones y cimentaciones



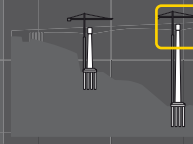
Fase 2 Tomando altura

Se construyen las pilas del viaducto sobre las cimentaciones de la primera fase



Fase 3

Se instala la base de las dovelas





Trazado curvo

Una de las características más llamativas del viaducto de montabliz es su trazado en curva y peraltado

Radio de curva: **700 m.**

Peralte de la calzada: **8%**

La compacta estructura que une el firme a la pila

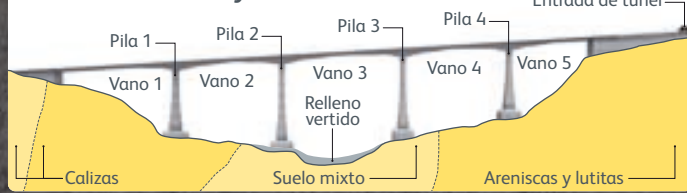


Longitud total: **721 m.**

Vano 4: **155 m.**

Vano 5: **126 m.**

Perfil del viaducto y del terreno



Infografía: Edeline/J.L.T./visual3thinking

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 2008 en torno al 14%. Las previsiones para 2009-2010 de crecimientos en torno al 5-10% en términos reales, por encima del 3-4% de crecimiento del PIB previsto a futuro.

El mercado de obra civil será el principal motor en Polonia con crecimiento a medio plazo de dobles dígitos impulsado por la disponibilidad de fondos estructurales y de cohesión asegurados, de los que Polonia es el primer beneficiario en 2007-13, aproximadamente 57.000 millones de euros.

La aplicación de estos fondos cuenta además con un primer hito temporal claramente definido, la Eurocopa 2012. Entre 2008-12, el Ministerio de Infraestructuras prevé una inversión en carreteras nacionales de 35.300 millones de euros, y otra cifra similar en inversiones de las autoridades locales en el mantenimiento de carreteras locales. En ferrocarril prevén para 2008-12 inversiones por 9.000 millones de euros. También las inversiones en mejora de infraestructuras aeroportuarias serán relevantes, con una previsión en torno a los 1.500 millones de Euros en el marco temporal antes indicado.

La edificación no residencial se prevé que tenga un buen comportamiento. Además de las inversiones en infraestructuras de transporte, la Eurocopa también impulsará a las administraciones públicas e inversores privados a ejecutar las infraestructuras de edificación, hoteleras y deportivas, principalmente, precisas para aprovechar el efecto económico y mediático que supondrá para Polonia este evento. Estas inversiones se cifran en más de 2.500 millones de euros.

ESTADOS UNIDOS

Estados Unidos es otro de los principales mercados internacionales para Ferrovial. La inversión en infraestructuras de transporte terrestre 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. El SAFETEA 2004-2009 supuso un incremento del 38% sobre su predecesor (TEA-21), siendo previsible nuevos aumentos a futuro.

En septiembre de 2009, expirará el plazo del SAFETEA y ya se está debatiendo por la administración el nuevo



Hotel Hilton (Varsovia, Polonia)

marco de inversión en infraestructuras de transporte terrestre. Si bien hasta la fecha sólo hay propuestas de diversos comités asesores de la administración pública y de asociaciones implicadas, todos coinciden en concluir que la dotación del anterior plan será notablemente ampliada. Sin embargo, los importes de inversión y sobre todo las fuentes de financiación aún no han sido acordadas. Entre las fuentes propuestas, destaca el fomento del uso de proyectos de colaboración público-privada, donde Ferrovial Agromán tiene una amplia experiencia junto a Cintra.

La nueva administración Obama, al frente del Gobierno de los Estados Unidos, refrenda esta necesidad de afrontar el grave déficit de infraestructuras de transporte del país.

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.

REINO UNIDO

Ferrovial Agromán creó en 2007 una nueva dirección en Reino Unido para atender directamente este mercado. La fuerte orientación del Grupo Ferrovial a 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 en este mercado, uno de los mayores de Europa.

La colaboración entre BAA y Ferrovial Agromán se ha materializado en la firma de los primeros contratos para la ejecución de obras, entre los que desta-

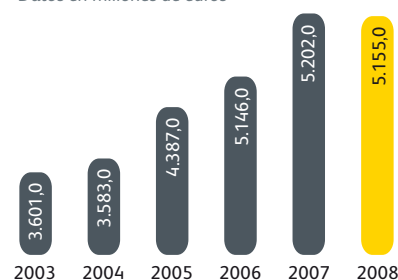


Pasarela peatonal Delicias (Zaragoza, España)

ca un proyecto emblemático en el futuro de BAA como es el Diseño del Edificio Terminal Este del Aeropuerto de Heathrow, en consorcio con Laing O'Rourke, una de las mayores constructoras del país.

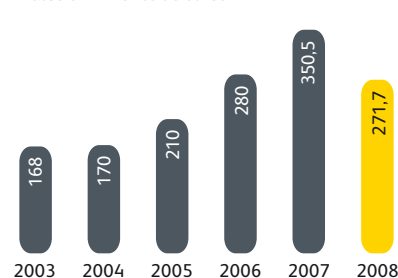
Cifra de negocio

Datos en millones de euros



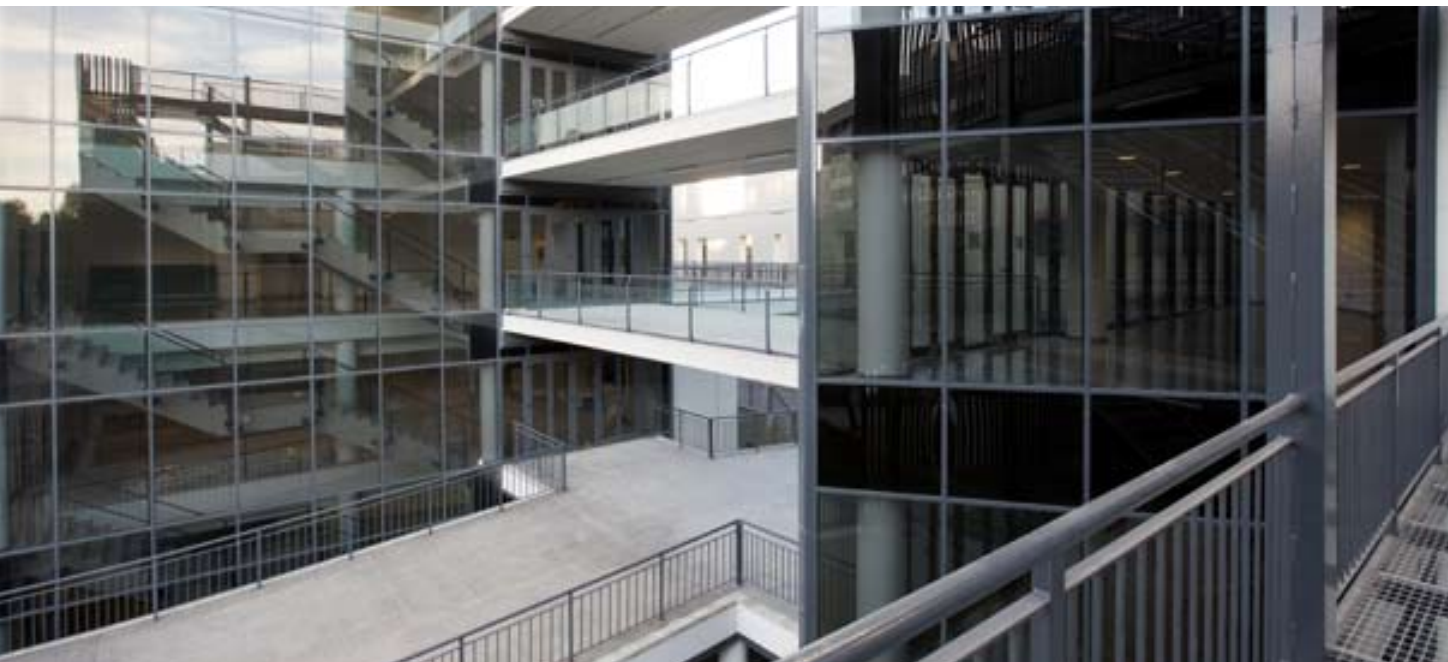
Resultado bruto de explotación

Datos en millones de euros



Construcción en España

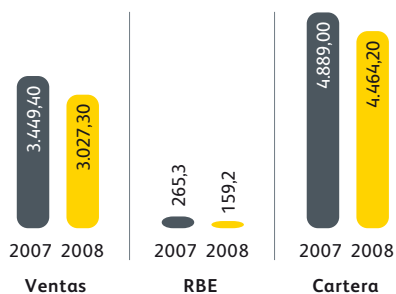
Ferrovial Agromán ha alcanzado unos ingresos de 3.027,3 millones de euros, con un Resultado Neto de Explotación de 135,2 millones de euros.



Facultades de Derecho y Ciencias del Trabajo de la Universidad de Sevilla (Sevilla, España)

Ferrovial Agromán (España)

Datos en millones de euros



- 14.500 km *construidos de carreteras*
- 400 km *construidos de túneles*
- 3.500 km *construidos de vías de ferrocarril (incluye AVE)*
- 3.500 km *de gaseoductos y oleoductos*
- 145 *presas construidas*
- 35 *aeropuertos construidos*

(*) Estas magnitudes incluyen datos de construcción exterior

Durante el año, se recibieron importantes adjudicaciones, como el tramo Calatayud-Alfajarín para la renovación y conservación de la Autopista A-2, la Autovía A-60 Santas Martas-León, el contrato de concesión para construcción y explotación del Centro Penitenciario de Figueras para la Generalitat de Catalunya, la obra ferroviaria Rialíño-Padrón del Eje Atlántico para ADIF, la concesión para la construcción y explotación de la Autovía Carballo-Berdoias para la Xunta de Galicia, la autovía Caldearenas-Lanaive para la SEITT, el aparcamiento de la calle Serrano para un consorcio liderado por Cintra, y la rehabilitación del muelle del Prat para el Puerto de Barcelona entre otras.

Finalización 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 me-

tros de altura y 721 metros de longitud, y que cuenta con una solución técnica que respeta el Medio Ambiente.

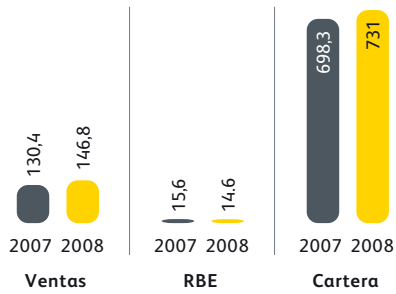
Numerosas inauguraciones, destacando Caixa Forum Madrid, el Oleoducto Zaragoza-Torrejón de Ardoz, la autovía de Málaga A-45 tramo: Variante Encinas Reales o la Variante Ferroviaria Madrid-Hendaya en Burgos. La ampliación de la EDAR de Guadalajara o el centro penitenciario de Lledoners para la Generalitat de Catalunya.

Ferrovial Agromán cuenta a partir de 2008 con un escaparate para su capacidad técnica a través de los modelos 3D para Google Earth que se están preparando de muchas obras, que harán accesibles vía internet las imágenes virtuales de las mismas para que todo el mundo pueda disfrutar de su calidad.

Cadagua

Cadagua

Datos en millones de euros



- 2 plantas potabilizadoras gestionadas
- 3.529 m³ agua potabilizada al día
- 70 plantas depuradoras gestionadas
- 488.430 m³ agua depurada al día
- 15 plantas desaladoras gestionadas
- 153.926 m³ agua desalada al día

Cadagua ha obtenido un resultado bruto de explotación de 10,8 millones de euros y ha incrementado un 4,7% su cartera hasta los 731 millones de euros.

- Cabe destacar el esfuerzo comercial realizado en este área en mercados internacionales, con la creación y refuerzo de delegaciones como la de Oriente Medio, ubicada en Dubai, India o Polonia, y con licitaciones en estos países y otros como Irlanda, Omán, Arabia Saudí, Portugal y Chipre.
- Presentación de una oferta para la construcción de la central CCGT de Drakelow en Reino Unido, junto a General Electric y Sener, para E.ON. La adjudicación del contrato aún está en fase de análisis por el cliente.
- En 2008, se han conseguido importantes adjudicaciones, destacando las obras de ampliación y tratamiento terciario de la Estación Depuradora de Aguos Residuales (EDAR) de Gava – Viladecans junto a Ferrovial Agroman para EMSSA y a nivel internacional la adjudicación junto a Budimex de la modernización de la EDAR de Szczecinek para el Consorcio de Aguas Municipal de Szczecinek.



Filtros de arena de Tratamiento Adicional al Tratamiento Terciario de la EDAR en el Campo de Dalías (Almería, España)

Construcción internacional

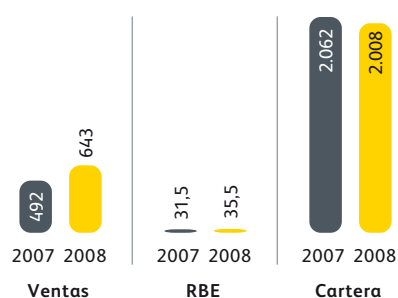
La actividad internacional supone un 39% de las ventas y un 41% de la cartera de la división de Construcción. Esta actividad presenta crecimientos a doble dígito en ventas y resultados.



La autopista A1-N1 une Dublin y Belfast (Irlanda-Irlanda de Norte)

Ferrovial Agromán (Internacional)

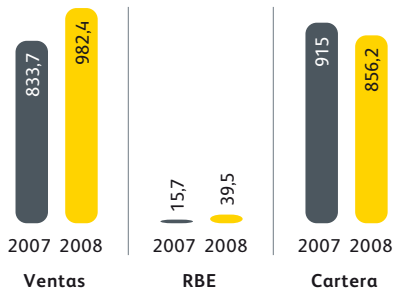
Datos en millones de euros



- Entre las principales adjudicaciones destaca el contrato para la construcción y mantenimiento de varias autopistas de Irlanda del Norte, que ejecutará un consorcio liderado por Amey,
- La Fase II de los colegios de Bradford para un consorcio liderado por Amey y diversos grandes contratos adjudicados en Puerto Rico por un total de 80 millones de euros.
- La colaboración entre BAA y Ferrovial Agromán se ha materializado en la firma de los primeros contratos para la ejecución de obras entre los que destaca un proyecto emblemático en el futuro de BAA como el Diseño del Edificio Terminal Este del Aeropuerto de Heathrow, en consorcio con Laing O'Rourke, una de las mayores constructoras del país.

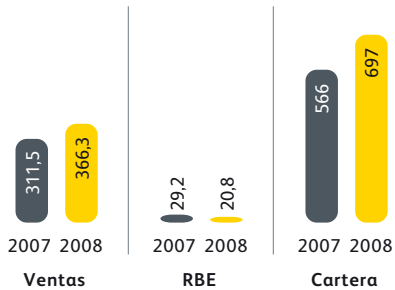
Budimex

Datos en millones de euros



Webber

Datos en millones de euros



BUDIMEX

Budimex ha incrementado sus ingresos el 17,8%, hasta los 982,4 millones de euros, y la cartera alcanza los 856,2 millones de euros.

- Durante 2008, destacan grandes contratos de obra civil como la autovía S8 de Varsovia, la circunvalación de Wroslaw o un tramo de la autovía Strzyzek-Biale Blota S5/S10, todos ellos para la Dirección General de Carreteras de Polonia (GDDKIA) o contratos de edificación como la Galería Sfera para el Bielsko Biala Business Center o los edificios de oficinas y comerciales para GTC en Wroclaw.
- En enero de 2009, un consorcio participado por Cintra en un 90%, Budimex (5,05%) y Ferrovial Agromán (4,95%) ha resultado adjudicatario del concurso convocado por el Ministerio de Infraestructuras de Polonia para la construcción, financiación y explotación de la autopista de peaje A1, entre las ciudades de Stryków y Pyrzowice. El proyecto, de 180 km, forma parte de la Autopista Trans-europea Norte-Sur, y se divide en tres tramos: sección 1, de 38,5 km de

nueva construcción entre Stryków y Tuszyn; sección 2, de 83,6 km entre Tuszyn y Rzasawa (Esta sección ya existe y será transferida por la Administración para adaptarla a los nuevos parámetros) y sección 3, de 57,9 km de nueva construcción entre Rzasawa y Pyrzowice.

WEBBER

Webber ha obtenido unas ventas de 366 millones de euros, un 18% más que el año anterior y una cartera de 697 millones de euros.


- Durante 2008, la compañía se ha adjudicado el mayor contrato de su historia, la Autopista SH121 en Dallas (Texas, EE.UU.) por 150 millones de euros, adjudicada por la Autoridad de Autopistas de Peaje del Norte de Texas (NTTA), así como otros grandes contratos como la obra del George Bush Turnpike de Dallas, también por la NTTA; la reconstrucción de tramos de la SH630, del Departamento de Transporte de Texas (TxDOT) o la repavimentación de una pista del Aeropuerto Internacional de Houston (Texas, EE.UU.).



Trabajos en las obras de la IH-35 en su paso por San Antonio-Bexar County (Texas, EEUU)

Informe de Gestión

58	Evolución de los negocios en el ejercicio 2008
85	Evolución previsible de los negocios
87	Información relativa a: Medio Ambiente, Personal Investigación y Desarrollo, Autocartera, Acontecimientos posteriores al cierre. Principales riesgos e incertidumbres y gestión del riesgo financiero
89	Informe del Comité de Auditoría y Control
92	Contenidos adicionales del Informe de Gestión conforme a lo dispuesto en el artículo 116 BIS de la Ley de Mercado de Valores
96	Informe de Gobierno Corporativo
97	Información bursátil

A high-angle photograph of a worker in a red safety suit and yellow helmet performing maintenance or cleaning on the interior of a large, white, dome-shaped structure. The worker is suspended by ropes and is holding a blue bucket. The structure's interior is covered with a white plastic sheet. The worker's legs are visible at the top of the frame, and a rope runs diagonally across the scene. The background shows the curved, ribbed structure of the dome.

Un profesional de Eurolimp realiza trabajos de limpieza de la cúpula interior de la Torre Agbar. (Barcelona, España)

Evolución de los negocios en el ejercicio 2008

Principales magnitudes

Los resultados de 2008 en su comparación con los de 2007 se ven afectados, de forma muy significativa en Ventas y Resultado Bruto de Explotación (RBE), por **la evolución del tipo de cambio** (apreciación del euro) y por **el distinto perímetro de consolidación por la venta de activos en 2007 y 2008**.

El resultado neto del ejercicio se ve igualmente **afectado por el impacto contable (no en términos de caja) de la valoración a precios de mercado de los instrumentos financieros contratados para cubrir la evolución del tipo de interés, inflación y cotización**, así como por el ajuste por depreciación en el valor de determinados activos inmobiliarios en BAA (APP Lynton). Todo ello tiene un impacto en el resultado neto de -318 millones de euros y, con el objeto de facilitar el análisis de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias, se presenta en una columna separada.

Adicionalmente, **la eliminación en el ejercicio 2008 del derecho a amortizar fiscalmente determinados edificios (denominado en el Reino Unido Industrial Building Allowances o IBA) tiene un impacto negativo en el resultado neto atribuido a la sociedad dominante de 871 millones de euros**. El registro de dicho pasivo no ha tenido ningún efecto a nivel de caja en el ejercicio, y el impacto contable, será neutro en el largo plazo ya que se verá compensado durante los años siguientes con la reversión de dicho pasivo mediante el reconocimiento de un ingreso.

Dado que el tratamiento contable aplicado puede dificultar la interpretación de los Estados Financieros, y para identificar cuál hubiese sido el resultado del grupo si no se hubiese

registrado dicho pasivo, el impacto por este concepto se presenta en la cuenta de resultados de forma separada.

Frente a estos impactos contables a nivel de cuenta de pérdidas y ganancias, **la generación de flujo de caja operativo ha sido excepcional durante el ejercicio 2008, alcanzando los 2.682 millones, destacando el flujo de actividad (flujo de operaciones menos flujo de inversión) de las actividades de construcción y servicios, que en conjunto ha alcanzado 500 millones de euros, la mayor cifra de los últimos cinco ejercicios**. El volumen de inversión neta consolidada ha alcanzado los 1.626 millones, principalmente en el área de aeropuertos y autopistas.

La generación de flujo de operaciones junto con el impacto de la apreciación del euro, ha permitido reducir la deuda consolidada a 24.113 millones (30.264 en 2007). *[de acuerdo con la NIIF 5, no se ha incluido en esta cifra la deuda asociada a los activos clasificados como mantenidos para la venta, del aeropuerto de Gatwick 1.087Mn, las autopistas chilenas 978Mn y la unidad de aparcamientos 39Mn]*. La deuda neta excluida los proyectos de infraestructuras se sitúa en 1.664 millones, que representa un múltiplo de 1,6 veces RBE 2008.

Se incluye una evolución Pro-forma: donde se excluye la variación de perímetro, los resultados no recurrentes, derivados y tipo de cambio e impacto de IBA. Toda la información pro-forma incluida en este informe es información no auditada.

La evolución de estas magnitudes con y sin los efectos comentados es la siguiente.

Explicación	dic-08	Pro-forma
Ventas	-3,5%	6,3%
RBE	-10,1%	4,7%

Resultado neto atribuido	dic-08
Resultado neto antes de ajustes	351
Ajustes valor razonable	-318
Resultado neto atribuido a la sociedad dominante antes de IBA	33
Ajustes por IBA	-871
Resultado neto atribuido sociedad dominante	-838

A. FINANCIERAS

	dic-08	dic-07	Var (%)
Resultado neto atribuido antes IBA	32,9	733,7	-95,5
BPA	0,2	5,2	-95,5
Resultado Bruto de Explotación	2.738,0	3.044,0	-10,1
Amortizaciones	1.187,8	1.132,6	4,9
Resultado de Explotación	1.550,2	1.911,4	-18,9
Ventas	14.126,0	14.630,0	-3,4
Inversiones Brutas	1.130,8	997,0	13,4
	dic-08	dic-07	Var (%)
Deuda neta consolidada	-24.112,5	-30.263,8	-20,3
Deuda neta ex-proyectos Infra	-1.664,2	-1.987,4	-16,3

B. OPERATIVAS

	dic-08	dic-07	Var (%)
Cartera de Construcción	8.756	9.130	-4,1
Cartera de Servicios	9.714	9.726	-0,1
Evolución Tráfico autopistas (IMD)			
ETR 407 (Km recorridos 000)	2.253	2.253	0,0
Chicago Skyway	44.721	49.535	-9,7
Indiana Toll Road	28.904	31.431	-8,0
Autema	23.497	23.875	-1,6
Ausol I	19.586	21.482	-8,8
Ausol II	19.294	21.170	-8,9
BAA (millones pasajeros)	151,4	155,7	-2,7
Plazas de aparcamiento	296.146	266.805	11,0

Áreas de negocio

A. AEROPUERTOS

El ejercicio 2008 ha sido muy importante en el desarrollo de los principales aspectos de la **estrategia a largo plazo** de la división de aeropuertos en el Reino Unido, como son la inauguración de la Terminal 5 (T5) y la **refinanciación llevada a cabo en agosto de 2008**.

La **apertura de la T5** en Heathrow, ha sido el primer paso en la transformación de dicho aeropuerto, permitiendo la mejora de la calidad de servicio en todo el aeropuerto. Superados los problemas iniciales en su apertura, la T5 ha sido elegida como la mejor terminal de Europa en términos de satisfacción del usuario (Airline Council International's Airport Service Quality).

La realización del programa de inversiones previsto hasta marzo 2013 (principalmente **la construcción de la nueva Terminal 2**, que reemplazará a la actual Terminal 2 y la reforma de las Terminales 3 y 4), permitirá que al final de actual periodo regulatorio, el 70% de los pasajeros utilicen terminales completamente nuevas y que el 30% restante utilicen terminales totalmente reformadas.

El apoyo (enero 2009) por parte del Gobierno británico de la **construcción de la Tercera Pista en Heathrow supone un paso crucial en el desarrollo futuro de la estrategia de inversión y crecimiento desarrollada por BAA**.

El pasado mes de agosto se completó **el proceso de refinanciación de la deuda de BAA**, proceso que ha permitido reducir el coste medio global de la deuda de BAA, hasta el 7,5% (frente al 7,8% anterior), coste que será menor según se reduzca la disposición de los créditos bancarios. Este proceso de refinanciación **garantiza el plan de inversiones** de la compañía para los próximos años, al obtener líneas de capex superiores a los 2.700 millones de libras (anexo I).

Dentro de los **aspectos regulatorios** destaca durante 2008, la entrada en vigor el 1 de abril de las nuevas tarifas aprobadas por la CAA para Heathrow (LHR) y Gatwick (LGW) para el periodo 1 de abril de 2008 a 31 de marzo de 2009. (anexo I). Las tarifas de Stansted, igualmente para un periodo de 5 años desde el 1 de abril de 2009, están en la fase final de aprobación.

Está pendiente de publicación el informe final de la **Comisión de Competencia** sobre su investigación de los aeropuertos propiedad de BAA en UK. Su informe previo («provisional remedies» 17/12/08) instaba a la venta de dos aeropuertos en Londres y uno en Escocia por parte de BAA. Respecto a la regulación, se espera que el **Ministerio de Transportes** inicie un proceso de consulta pública sobre la futura nueva regulación de todos los aeropuertos británicos.

Durante el año 2008 se ha producido una mejora muy im-

portante en los aspectos de gestión operativa y mejora de la calidad de servicio de los aeropuertos de BAA. Así, las multas que se pagan trimestralmente en caso de no cumplimiento de los nuevos niveles de calidad (Heathrow y Gatwick) se han reducido de 4,7 millones de libras en el segundo trimestre a 0,8 millones en el cuarto trimestre.

1. Cuenta de resultados

Los resultados contables de BAA en 2008 se sitúan ligeramente por encima de las previsiones anunciadas en mayo 2008, a pesar del deterioro progresivo del tráfico, principalmente en la segunda parte del año.

BAA (información reportada por BAA)

	dic-08	Ppto-08	Var (%)
Tráfico (1)	123,4	127,7	-3,4
Ventas (2)	2.638	2.684	-1,7
RBE (2)	1.080	1.066	1,3

(1) Incluye LHR, LGW y STN; (2) BAA.

El significativo esfuerzo realizado en la gestión de costes, junto con el buen comportamiento de la actividad de ventas minoristas (retail), explican este comportamiento positivo.

	dic-08	Ppto-08	Var (%)
Costes operativos	1.494	1.618	-7,7

FGP TOPCO en libras y con perímetro homogéneo (excluyendo WDF, APP, Budapest y Australia)

Pro-forma / Libras	dic-08	dic-07	Var (%)
Ventas	2.567,3	2.228,9	15,2
Resultado Bruto de Explotación	1.067,4	939,9	13,6
Margen bruto	41,6%	42,2%	
Amortización	632,7	482,4	31,2
Resultado Explotación	434,7	457,5	-5,0
Margen explotación	16,9%	20,5%	

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

Las ventas mejoran un 15%, combinando un ligero descenso del número de pasajeros (-2,7%) y el incremento de tarifas (abril'08).

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

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

Destacan los aumentos en costes de seguridad y mantenimiento. En Heathrow, la apertura de la T5 y el programa de recolocación de las aerolíneas incrementan los costes generales.

Las subidas de tarifas de los próximos ejercicios permitirán recuperar estos incrementos de costes. **Para el año regulatorio que comienza el 1 de abril de 2009, el crecimiento de las tarifas incluirá un incremento de la inflación del 4,8% (inflación inter-anual de agosto), por tanto las tarifas de Heathrow crecerán un 12,3%.**

La entrada en funcionamiento de la T5 ha supuesto 22 millones de libras en concepto de gastos de puesta en funcionamiento.

La amortización acelerada de la T1 y T2 han supuesto una mayor amortización de 84 millones de libras. La amortización total de BAA ha pasado de 440 millones de libras a 594 millones.

Se incluye una provisión en el Resultado financiero de -64 millones de euros relacionada con los equity swaps contratados para la cobertura de planes de opciones sobre acciones de Ferrovial otorgadas a empleados de BAA.

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

	Ventas	RBE
Heathrow	1.486,4	594,3
Gatwick	464,6	174,0
Stansted	258,4	113,8
Escocia	214,5	107,7
Southampton	26,4	8,0
Heathrow express	156,5	41,5
Otros y ajustes	0,0	0,0
Reino Unido	2.606,8	1.039,2
Nápoles	47,7	14,4
Total Aeropuertos	2.654,4	1.053,6
WDF	46,6	5,3
Otros y ajustes	-62,5	24,3
Total BAA	2.638,6	1.083,2
Op. discontinuadas	-71,3	-15,8
Pro-forma	2.567,3	1.067,4

Millones de libras

1.1 Evolución margen explotación

La evolución de los márgenes está ligada a la estacionalidad del tráfico, no obstante el incremento de tarifas y el control de costes han permitido el incremento del margen RBE a partir del tercer trimestre de 2008. El año completo de 2008 ha tenido un margen RBE de 41,1%, algo superior al de 2007 (40,4%).

Margen RBE	T1	T2	T3	T4
2007	37,1%	44,8%	46,1%	31,5%
2008	29,2%	43,8%	47,6%	41,0%

1.2 Cuenta de resultados en euros

	dic-08	dic-07	Var (%)
Ventas	3.290,4	3.822,4	-13,9
Resultado Bruto de Explotación	1.350,8	1.542,7	-12,4
Margen bruto	41,1%	40,4%	
Resultado Explotación	561,7	827,4	-32,1
Margen explotación	17,1%	21,6%	

Euros

Los resultados en euros de BAA se ven muy afectados por la evolución del tipo de cambio libra/euro, (-14%), por el cambio de perímetro tras la venta de diversos activos en 2007 y 2008, el aumento de costes por mayores gastos en seguridad, la apertura de la T5, junto con mayores amortizaciones por la entrada en funcionamiento de la T5, aceleración de la amortización de la T1 y los derivados financieros. La abolición del IBA ha supuesto una contribución negativa al resultado neto de 871 millones de euros.

2. Evolución del tráfico

Durante 2008 el número de pasajeros ascendió a 151,4 millones, lo que representa una caída del 2,7% respecto al mismo periodo del año anterior.

	dic-08	Var (%)
Heathrow	66,9	-1,4
Gatwick	34,2	-2,8
Stansted	22,3	-6,0
Glasgow	8,1	-6,9
Edinburgh	9,0	-0,5
Aberdeen	3,3	-3,5
Southampton	2,0	-0,8
Total Reino Unido	145,8	-2,8
Nápoles	5,6	-2,3
Total BAA	151,4	-2,7

Millones de pasajeros por aeropuerto

La tendencia del tráfico observada en los aeropuertos de Reino Unido propiedad de BAA es un descenso del tráfico doméstico, los vuelos internacionales, con mayor rentabilidad y tasa de ocupación, han mostrado mayor resistencia a las caídas. Frente a una caída del tráfico doméstico del 5%, los vuelos

de larga distancia (Norteamérica y Asia) han experimentado una mejor evolución (-1,5%).

Tráfico por destinos	Var (%)
Largo Recorrido	-1,5%
Doméstico	-5,1%

2.1 Estacionalidad del número de pasajeros

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

Pasajeros	T1	T2	T3	T4
2007	33,0	40,3	46,1	36,3
2008	33,4	39,7	44,8	33,6

3. Evolución de la deuda – FGP TOPCO

La deuda a 31/12/2008 asciende a 13.017 millones de euros, frente a 17.808 millones de euros a 31/12/2007.

La deuda contable asociada al aeropuerto de Gatwick (€1.087 millones) no está incluida en la deuda neta de BAA, dado que es un activo clasificado como disponible para la venta, de acuerdo con la NIC 5.

B. OTROS AEROPUERTOS

El pasado día 6 de septiembre, se anunció la venta del aeropuerto de Belfast BCA a un consorcio formado por ABN Amro Global Infrastructure Fund y Faros Infrastructure Partners LLC, por importe de 132,5m de libras.

La plusvalía neta generada por la venta del aeropuerto de Belfast BCA asciende a 109 millones de euros.

La operación se encuadra en la estrategia de Ferrovial de concentrar su negocio aeroportuario dentro del Reino Unido en BAA.

Otros aeropuertos y Ajustes	dic-08	dic-07	Var (%)
Ventas	18,1	36,9	-50,8
Resultado Bruto de Explotación	-12,8	-6,9	-85,9
Margen Bruto de Explotación	-70,4%	-18,6%	
Resultado de Explotación	-16,2	-11,2	-44,8
Margen de Explotación	-89,5%	-30,4%	

C. AUTOPISTAS Y APARCAMIENTOS

	dic-08	dic-07	Var (%)	Pro-forma
Ventas	1.081,1	1.024,7	5,5	9,6
Resultado Bruto explotación	691,8	694,0	-0,3	4,2
Margen Bruto explotación	64,0%	67,7%		
Resultado explotación	518,4	508,2	2,0	6,7
Margen explotación	48,0%	49,6%		

El ejercicio 2008 ha estado caracterizado por un empeoramiento de las variables macro - económicas, lo que dio lugar a un **deterioro generalizado del tráfico**, con caídas cercanas al 10% tanto en Estados Unidos, como en España, con especial incidencia en este último caso, durante la segunda mitad del ejercicio. En Canadá, el tráfico se mostró mas resistente acabando en niveles parecidos a 2007. La **subida de tarifas** aplicadas durante el ejercicio, permitió que a pesar de la evolución del tráfico, las principales activos, registraran **incrementos de ventas y RBE** (en moneda local). Esta evolución ha permitido que se pagaran **dividendos y devoluciones de capital por importe de 81 millones de euros** desde las distintas autopistas.

El ejercicio ha sido muy activo en cuanto a **operaciones de refinanciación**, con un valor conjunto cercano a **los 3.000 millones de euros**. Estas financiaciones, en un entorno de falta de liquidez y aversión al riesgo caracterizado por la restricción del crédito, confirman la robustez de estos activos, capaces de captar financiación. Durante 2008, se cerraron la refinanciación de los vencimientos de deuda del año 2008 de la autopista 407-ETR, en Canadá, la sindicación de la deuda de la autopista Ionian Roads, en Grecia y la refinanciación y reapalancamiento de Autema. **El inicio de 2009 ha confirmado esta tendencia al haberse cerrado en enero dos nuevas refinanciaciones.**

En cuanto a **adjudicaciones** de nuevos proyectos, en las primeras semanas de 2009 se han producido dos adjudicaciones por un **valor aproximado de 3.500 millones de euros** en Polonia y Estados Unidos.

1. Detalle operativo de Autopistas

El crecimiento de las ventas combina los recortes en el tráfico de varias autopistas, compensado con un incremento significativo de las tarifas.

La evolución del RBE está determinado por el incremento de 11,1 millones de euros de provisiones en la autopista 407-ETR y por la reversión, el año 2007, de provisiones por IBI en Ausol por importe de 6 millones de euros.

Tráfico	dic-08	dic-07	Var (%)
407 ETR (Mill. Vehículos Km. Recorridos)	2.253	2.253	0,0%
Chicago Skyway	44.721	49.535	-9,7%
Indiana Toll Road	28.904	31.431	-8,0%
Ausol I	19.586	21.482	-8,8%
Ausol II	19.294	21.170	-8,9%
Autema	23.497	23.875	-1,6%
Radial 4	10.613	11.580	-8,4%
Ocaña-La Roda	4.935	4.802	2,8%
M-45	63.551	77.690	-18,2%
Santiago-Talca	72.325	68.272	5,9%
Talca-Chillán	44.361	43.121	2,9%
Chillán-Collipull	26.507	25.547	3,8%
Collipulli-Temuco	30.423	29.133	4,4%
Temuco-Río Bueno	20.614	19.516	5,6%
M4-M6	25.481	24.506	4,0%
Euroscut Algarve	20.067	20.146	-0,4%
Euroscut Norte Litoral	30.135	30.419	-0,9%

RBE	dic-08	dic-07	Var (%)
407 ETR	263,1	276,4	-4,8%
Chicago Skyway	35,6	30,7	16,0%
Indiana Toll Road	39,9	40,5	-1,4%
Ausol	50,9	59,1	-14,0%
Autema	37,6	34,5	9,2%
Radial 4	12,3	14,2	-13,6%
Ocaña-La Roda	9,3	8,7	6,6%
M-45	12,2	11,7	4,5%
Autopistas Chilenas	121,4	116,5	4,2%
M4-M6	17,6	16,8	4,8%
Euroscut Algarve	31,4	31,3	0,4%
Euroscut Norte Litoral	30,1	28,5	5,5%
Ionian Roads	12,4		

Ventas	dic-08	dic-07	Var (%)
407 ETR	349,4	353,7	-1,2%
Chicago Skyway	43,0	39,2	9,7%
Indiana Toll Road	53,0	54,9	-3,6%
Ausol	63,0	66,0	-4,6%
Autema	47,5	43,9	8,1%
Radial 4	24,2	25,0	-3,3%
Ocaña-La Roda	19,0	18,0	5,3%
M-45	13,1	12,5	4,4%
Autopistas Chilenas	178,6	167,6	6,6%
M4-M6	24,8	23,5	5,6%
Euroscut Algarve	36,1	35,3	2,4%
Euroscut Norte Litoral	36,7	35,2	4,1%
Ionian Roads	19,1		

Margen RBE/Ventas	dic-08	dic-07	Var (%)
407 ETR	75,3%	78,2%	-2,9%
Chicago Skyway	82,9%	78,4%	4,5%
Indiana Toll Road	75,3%	73,6%	1,7%
Ausol	80,8%	89,7%	-8,9%
Autema	79,3%	78,5%	0,8%
Radial 4	50,7%	56,8%	-6,0%
Ocaña-La Roda	48,9%	48,3%	0,6%
M-45	93,3%	93,1%	0,2%
Autopistas Chilenas	68,0%	69,5%	-1,6%
M4-M6	70,9%	71,5%	-0,6%
Euroscut Algarve	87,0%	88,7%	-1,7%
Euroscut Norte Litoral	82,0%	80,9%	1,1%
Ionian Roads	64,7%		

El crecimiento de las ventas en autopistas, se explica por los siguientes factores:

1.1 Incrementos de tarifa de las distintas autopistas

- **407-ETR** – Por primera vez, la tarifa en la autopista, varía no solo en función del momento del día (hora pico/ hora valle) sino también varía en función de los distintos tramos recorridos. Desde el 1 de febrero de 2008, se aplican las nuevas tarifas, que suponen un incremento del 9,4% en hora punta en la «Regular Zone» (entre las Autovías 401 y 404), y del 8,0% en hora punta en la «Light Zone» (resto de la autopista). El aumento para la hora valle en toda la autopista ha sido del 7,1%.
- **Chicago Skyway** – Desde el 1 de enero de 2008 se comenzó a aplicar las nuevas tarifas, con un incremento medio del 27%. La tarifa para vehículos ligeros ha pasado de 2,5\$ a 3\$ por trayecto, lo que representa una subida del 20%, mientras que el incremento para vehículos pesados fue del 50%.
- **Indiana Toll Road** – La autopista ha empezado a aplicar, desde el 1 de abril de 2008, un nuevo incremento de tarifas para vehículos pesados, con una subida media del 20,0%. Tras la implantación del peaje electrónico, las tarifas para vehículos ligeros que no utilicen transponder han aumentado un 72%. Para los usuarios de peaje electrónico la tarifa será la misma hasta el año 2016. La Indiana Finance Authority compensará a la concesionaria por esta diferencia.

1.2 La evolución del tráfico de las distintas autopistas

El tráfico de las distintas autopistas recoge el efecto de la desaceleración económica en los diferentes países. Adicionalmente, existen ciertos factores específicos que han afectado a la evolución de cada una de las concesiones:

- **407-ETR** – A pesar de la desaceleración económica, el

tráfico se mantuvo plano en términos de kilómetros recorridos y se incrementó un 0,9% en cuanto a número de viajes diarios. La caída de actividad está afectando con más intensidad al tráfico discrecional de fin de semana, que suele recorrer un mayor número de kilómetros. Adicionalmente, las peores condiciones meteorológicas, especialmente en los meses de julio y agosto, donde las precipitaciones han sido casi nueve veces superiores al año anterior, y diciembre, donde las nevadas fueron un 45% superiores a las de diciembre 2007, afectaron negativamente al tráfico.

- **Chicago Skyway** – La evolución del tráfico recoge el efecto de la ampliación de capacidad en la ruta alternativa, principalmente en la Dan Ryan Expressway y en la Borman Kingery Expressway. Al mismo tiempo, el tráfico recoge el cierre temporal (hasta diciembre 2008) del enlace I-65 al sur del peaje Gary East. Finalmente, las adversas condiciones climatológicas influyeron en la evolución del tráfico.
- **Indiana Toll Road** – El tráfico de la sección abierta (barrier section), más próxima a Chicago, recoge el efecto del cierre temporal (hasta diciembre 2008) del enlace I-65. Al mismo tiempo, las peores condiciones meteorológicas afectaron al tráfico de toda la autopista.
- **Ausol** – La evolución del tráfico, recoge el efecto de la menor actividad de construcción en el corredor, que se refleja en un descenso del tráfico de pesados. En Ausol II la disminución del tráfico de pesados se ha visto intensificada, por la finalización en septiembre de 2007, de las obras del Puerto de Algeciras que tuvieron un efecto positivo en el tráfico de la autopista en los primeros meses del año 2007.
- **M-45** – La evolución del tráfico se vio afectada, tanto por la apertura, en junio de 2007, del tramo de la M-50 que discurre entre las autovías A-3 y A-2, como por la finalización, en el mes de mayo del año pasado, de las obras de los túneles de la M-30.
- **En cualquier caso**, la M-45 es una autopista de peaje en sombra en la que los ingresos están ligados a unos niveles de tráfico establecidos en el contrato. En la actualidad, los niveles de tráfico están próximos al techo establecido en el que cada año el concesionario obtiene el ingreso máximo.
- **Radial - 4** – Se ha visto afectada por la apertura del último tramo de la Ruta de la Plata (Mérida-Sevilla), que proporciona una ruta alternativa a los usuarios hacia el norte de España a su paso por Madrid.

1.3 Variación del tipo de cambio

La fuerte apreciación del euro respecto al dólar americano (6,6%), el dólar canadiense (6,6%) y el peso chileno (7,5%) ha

reducido los ingresos en euros de los activos en estos países.

1.4 Inicio de operaciones en la autopista Griega Ionian Roads

La autopista Ionian Roads cuenta con dos secciones independientes que discurren paralelas a la costa, al este y oeste del país, respectivamente. El proyecto tiene la particularidad de que cuenta con un tramo, ya operativo, que el Estado transfiere a la concesionaria. El pasado 10 de enero, con más de 3 meses de antelación a lo previsto, se procedió a la transferencia del tramo operativo de la autopista, por lo que desde ese momento la concesionaria empieza a cobrar el peaje en dicho tramo.

Cintra, que cuenta con una participación en la sociedad concesionaria del 33,34%, consolida los resultados de la autopista por integración proporcional. La autopista ha aportado 13,9 millones de euros a la cifra de negocio consolidada durante este período.

1.5 Efecto Calendario

Provocado por el hecho de que el año 2008 ha sido bisiesto y por tanto ha contado con un día más.

2. Financiaciones

• 407-ETR (Canadá) – refinanciación

La autopista anunció la refinanciación de su deuda con vencimiento en el año 2008 a través de dos emisiones de bonos distintas:

Clase	Rating	Cantidad (Mn)	Vto.	Cupón fijo
Senior	A	250 CAD	2011	4,50%
Subordinada	BBB	300 CAD	2011	5,00%

La autopista ha emitido, desde octubre de 2007, bonos por importe de 1.175 millones de CAD.

- **Ionian Roads (Grecia) – Sindicación de la deuda**
Sindicación de 400,9 millones de euros de deuda senior, la cual estuvo 1,64 veces sobresuscrita.
- **SH 130 (EE.UU.) – cierre de la financiación**

	Cantidad	Vto.	Coste
Ptmo. Bancario	\$686		Libor + 130/170 pbs
Ptmo. DoTx	\$475	2038	4,46%
Fondos Propios	\$197	2043	
Total	\$1.358		

Cobertura del tipo de interés: 100% en fase de construcción y 98% en fase de operación.

- **AUTEMA (España) – refinanciación de la deuda a corto plazo**

	Cantidad	Vto.	Coste
Total	€618	2035	+ 140/160 pbs

Adicionalmente, existe una línea de liquidez, no dispuesta, de 92 millones de euros.

La refinanciación ha permitido distribuir 316 millones de euros a Cintra.

Cobertura del tipo de interés e inflación: 90%.

2.1 Financiaciones posteriores al cierre

• 407-ETR – Refinanciación de la deuda con vencimiento en 2009

La refinanciación se realizó a través de dos emisiones de bonos distintas: La primera, por importe de 300 millones de dólares canadienses, con vencimiento en enero 2012 y un cupón fijo del 4,65%.

La segunda, por importe de 200 millones de dólares canadienses, con vencimiento en enero 2014 y un cupón fijo del 5,10%.

Estas emisiones reflejan la capacidad de la autopista en refinanciar su deuda a pesar de las incertidumbres en los mercados financieros.

• Extensión de la financiación de la autopista Radial-4

El consorcio ha llegado a un acuerdo con las 29 entidades financieras, incluido el Banco Europeo de Inversiones (BEI), que financian la autopista Radial 4, para extender los términos y condiciones del actual paquete financiero durante dos años.

El importe total de la deuda de la autopista asciende a 556,6 millones de euros, dividida en tres tramos:

- Tramos A y B – 196,6 millones de euros de deuda comercial con vencimiento el 27 de enero de 2011
- Tramo C – 360 millones de euros de préstamo BEI con vencimiento en 2032. Este tramo cuenta con garantías bancarias hasta el 27 de julio de 2011

El tipo de la deuda es de euribor a 3/6 meses más un diferencial de 130 puntos básicos.

Se trata de una financiación sin recurso al accionista. Sin embargo, existe una garantía contingente aportada por los socios para atender los posibles desfases, estimados, aproximadamente, en unos 20 millones de euros, en el pago de los intereses de la deuda durante este período de dos años, y otra garantía, con importe máximo de 23 millones de euros, aportada por los socios para facilitar la refinanciación al vencimiento del préstamo.

Tras este acuerdo y después de haber cerrado la refinanciación de la deuda de la 407-ETR, **se ha refinanciado toda la deuda asociada a Autopistas y Aparcamientos con vencimiento en 2009, lo que demuestra su capacidad financiera a pesar de las turbulencias de los mercados.**

3. Adjudicaciones de infraestructuras (Posteriores al cierre)

- **Acuerdo con el Ministerio de Infraestructuras Polaco para el diseño, construcción y explotación de la autopista A1 (22 de enero de 2009)**

El consorcio liderado por Cintra (90%), en el que también participan Ferrovial Agromán (4,95%) y su filial Budimex (5,05%), resultó adjudicatario del concurso convocado por el Ministerio de Infraestructuras de Polonia de la autopista de peaje A1 entre las ciudades de Stryków y Pyrzowice. El proyecto, de 180 km de longitud, forma parte de la Autopista Transeuropea Norte-Sur. El plazo de concesión es de 35 años desde la firma del contrato y la inversión prevista asciende a 2.100 millones de euros, con un coste de construcción de 1.800 millones de euros, aproximadamente.

El contrato establece un periodo de 12 meses previo al cierre financiero durante el cual se procederá a evaluar y proponer ajustes a los parámetros económicos de la concesión debidos al impacto de la actual crisis económica y financiera. El contrato queda supeditado tanto a la libre decisión de la concesionaria como a la de la Administración Polaca. En ausencia de acuerdo, la concesionaria recuperaría los costes incurridos por las actividades de diseño y construcción y el contrato quedaría sin efecto.

- **La oferta liderada por Cintra ha sido seleccionada como «Propuesta más Favorable» para el proyecto North Tarrant Express en Texas (29 de enero de 2009)**

La propuesta presentada por el consorcio liderado por Cintra, ha sido seleccionada por la Comisión de Transportes de Texas como «Propuesta más Favorable» («Best Value Proposal») para la construcción, mantenimiento y explotación de 21,4 km (13,3 millas) de la autopista North Tarrant Express, ubicada en la zona Dallas/Fort Worth de Texas, Estados Unidos.

El contrato, que está pendiente de negociaciones finales con TxDOT, también incluye la reconstrucción y mantenimiento de los carriles existentes (sin peaje) en las autopistas IH820 y SH183 en el condado de Tarrant, al noroeste de la zona metropolitana de Fort Worth.

La inversión prevista en el proyecto asciende a, aproximadamente, 2.000 millones de dólares y el plazo de concesión será de 52 años desde la firma del contrato. Está previsto que la construcción empiece a finales de 2010 y esté terminada en 2015.

El consorcio ganador está formado por Cintra (75%) y Meridiam Infrastructure (25%). Adicionalmente, se está negociando con el Dallas Police & Fire Pension System para la adquisición de un porcentaje aproximado del 10% de la participación de Cintra.

El adjudicatario del concurso actuará como asesor de TxDOT para el desarrollo del resto del corredor, con una longitud aproximada de 37 kilómetros adicionales.

D. APARCAMIENTOS

	dic-08	dic-07	Var (%)
Ventas	166,6	143,8	15,9
Resultado Bruto explotación	48,2	47,6	1,3
Margen Bruto explotación	28,9%	33,1%	
Resultado explotación	33,9	31,1	9,1
Margen explotación	20,4%	21,6%	
Plazas de aparcamiento	296.146	266.805	11,0

Importante incremento del número de plazas en explotación (+11,0%) motivado por la incorporación del aparcamiento del aeropuerto de Stansted, que aporta 28.363 nuevas plazas y que se ha empezado a consolidar en octubre.

El margen bruto de explotación se reduce por el aumento puntual de los gastos de explotación por la puesta en marcha de los nuevos contratos y regularización de atrasos por los nuevos convenios colectivos en la actividad de estacionamiento regulado.

E. SERVICIOS

	dic-08	dic-07	Var (%)	Pro-forma (%)
Ventas	4.669,8	4.619,0	1,1	8,8
Resultado Bruto de Explotación	463,0	471,3	-1,8	4,5
Margen bruto	9,9%	10,2%		
Resultado Explotación	303,7	313,5	-3,1	3,5
Margen explotación	6,5%	6,8%		
Cartera	9.713,8	9.726,4	-0,1	
Inversión	198,2	421,8	-53,0	

La evolución de Servicios se ve muy afectada por la **apreciación del tipo de cambio del euro**, (cerca de un 60% de las ventas se realizan en monedas distintas al euro), tal y como muestra la tabla anterior. También afecta negativamente la **menor facturación y resultado generado por Tube Lines** (contrato para el mantenimiento de algunas líneas de metro de Londres), si bien **la evolución de Tube Lines está en línea con lo previsto por la compañía**.

Eliminando el efecto de tipo de cambio y la contribución de Tube Lines, el negocio subyacente, presenta un crecimiento operativo muy importante en **Ventas y RBE creciendo un 12,0% y 12,6%** respectivamente. La rentabilidad sobre ventas del RBE se mantendría estable en un 9,8%. Por tanto, la evolución por actividades frente a 2007, excluyendo el impacto

del tipo de cambio y aislando Tube Lines, es la siguiente:

2008	Ventas	Var (%)	RBE	Var (%)
España	1.604,6	9,1	214,8	7,1
Amey- ex Tube Lines	1.192,1	19,0	110,4	16,2
Swissport	1.201,8	8,6	72,8	25,1
Servicios Ex-Tube Lines	3.998,5	12,0	398,0	12,6
Tube Lines	671,3	-5,6	65,0	-25,2
Total Servicios	4.669,8	8,8	463,0	4,5

Respecto a la evolución de la cartera, excluido el impacto del tipo de cambio, que afecta a Amey, la cartera a diciembre de 2008 se situaría en 10.454 millones de euros, lo que supone un incremento frente a 2007 del 7,5%. En este volumen de cartera no se incluye la aportada por Tube Lines, que a diciembre 2008 asciende a 10.765 ME.

Respecto a la evolución del flujo de caja, la generación de flujo de operaciones en 2008 alcanza los 288 millones de euros, lo que supone la mayor cifra en la historia de la división.

Por actividades, la evolución del flujo de operaciones es la siguiente:

	Amey	Swissport	España y Portugal	Total
RBE	175,4	72,8	214,8	463,0
RBE proyectos infraestructuras	-81,6		-0,5	-82,1
RBE sin proyectos	93,8	72,8	214,3	380,9
Pago de impuestos	4,4		-6,6	-2,2
Cobro de dividendo	7,2	0,6	1,3	9,1
Var. fondo de maniobra	-67,3	5,2	-37,6	-99,7
Flujo de operaciones	38,1	78,6	171,4	288,1

La tabla anterior muestra la evolución del flujo de operaciones excluidos los proyectos de infraestructuras. El único impacto que se recoge en el flujo de operaciones relativo a proyectos de infraestructuras son los dividendos recibidos de estos proyectos, que en 2008 ascienden a 9,1 ME.

El flujo de operaciones de 2008 asciende a 288,1 ME, siendo superior en 39,4 ME al de 2007. El mayor flujo de operaciones generado procede de:

- **Mayor Ebitda generado** (380,9 ME en 2008 frente a 353 ME en 2007, es decir, un incremento de 27,9 ME)
- **Mejor gestión del fondo de maniobra**, que impacta positivamente en el flujo en +15,7 ME. La variación del fondo de maniobra asciende a -99,7 ME en 2008 frente a -115,4 ME en 2007.
- Ambos impactos positivos se ven compensados en parte por un **mayor pago de Impuestos y menor cobro de dividendos**. El importe conjunto de impuestos pagados y cobro de dividendos en 2008 es de +6,9 ME, frente a 10,9 ME en 2007.

1. Amey

Libras	dic-08	dic-07	Var (%)
Ventas	1.494,3	1.373,2	8,8
Resultado Bruto de explotación	140,7	145,9	-3,6
Margen Bruto de explotación	9,4%	10,6%	
Resultado explotación	100,6	105,6	-4,7
Margen explotación	6,7%	7,7%	
Cartera (*)	3.745,2	3.549,6	5,5

Debido a la importante apreciación del euro frente a la libra, el detalle de las actividades de Amey se presenta en libras. (*) No incluida la cartera de Tubelines (8.632 millones de libras)

La evolución de Amey frente a 2007 es el reflejo de dos tendencias muy marcadas:

- **Caída de ventas y resultado de Tubelines**, ya previsto por la compañía. Esta evolución de ventas y resultado está relacionada con el volumen de inversión acometido. Según se anticipaba en el plan de negocio, el proyecto ha entrado en una fase de menor volumen de inversiones que se traduce en una reducción progresiva del nivel de facturación y resultados.
- **Crecimiento del resto de Amey** tanto en ventas como en resultado.

Se detalla a continuación la evolución de Tubelines y el resto de actividades de Amey (datos en libras).

1.1 Detalle Amey por actividades

1.1.1 Tube Lines (Consolidación proporcional 66%)

Tube Lines-Libras	dic-08	dic-07	Var (%)
Ventas	538,3	570,1	-5,6
Resultado Bruto de explotación	52,1	69,7	-25,2
Margen Bruto de explotación	9,7%	12,2%	

1.1.2 Resto de actividades de Amey

AMEY (Ex Tube Lines)- Libras	dic-08	dic-07	Var (%)
Ventas	956,0	803,1	19,0
Resultado Bruto de explotación	88,6	76,2	16,2
Margen Bruto de explotación	9,3%	9,5%	

En el crecimiento de la facturación **destaca la aportación de nuevos proyectos de infraestructuras cuya construcción se ha iniciado en 2008** (escuelas de Belfast y Dunfries & Galloway).

El crecimiento del RBE (16,2%) se genera en su mayor parte por la aportación de contratos de mantenimiento de carreteras conseguidos a lo largo de 2007 (Hampshire, zona norte de Londres y Herefordshire en Gales) **y de la actividad de consultoría en contratos relacionados con mantenimiento de líneas ferroviarias y de carreteras.**

1.1.3 Evolución de la cartera de Amey

La evolución de la cartera de Amey en los últimos años, excluida la aportada por Tube lines, es la siguiente:

2004	2005	2006	2007	2008 (*)
2.822	4.223	4.974	5.166	4.670

(*) En 2008, la menor cartera es consecuencia de la evolución del tipo de cambio. Descotado el impacto de tipo de cambio, la cartera de Amey a diciembre de 2008 sería de 5.410 Millones de euros (+4,7% frente a 2007).

2. Swissport

Euros	dic-08	dic-07	Var (%)	Pro-forma (%)
Ventas	1.201,8	1.149,7	4,5	8,6
Resultado Bruto de Explotación	72,8	58,4	24,6	25,1
Margen bruto	6,1%	5,1%		
Resultado Explotación	41,4	28,8	43,6	43,0
Margen explotación	3,4%	2,5%		

A pesar del deterioro de los principales indicadores macroeconómicos y la caída del tráfico aéreo mundial, Swissport cierra 2008 con **crecimiento de la cifra de ventas y una muy importante mejora de la rentabilidad**. Las principales razones de este incremento de rentabilidad, muy superior al crecimiento de ventas, son:

- Consolidación del proyecto de ahorro de costes de estructura iniciado a mediados de 2007.
- Mayor aportación de nuevas estaciones en las que se ha comenzado a operar en los últimos dos años (España, Israel, Bulgaria) y reducción de la aportación negativa de estaciones deficitarias (destacando JFK en Nueva York)
- Incremento generalizado de la rentabilidad de las estaciones de Norteamérica como consecuencia del proceso de optimización de las operaciones.

Unido al incremento de rentabilidad, la mejora en la gestión del circulante, sobre todo la reducción del período medio de cobro, ha permitido a Swissport generar un flujo de operaciones de 79 millones de euros.

Euros	S1 08	S2 08
Ventas	570,5	631,2
RBE	28,2	44,6
Margen RBE	4,9%	7,1%
Peso Ventas	47%	53%
Peso RBE	39%	61%

3. Servicios España

	dic-08	dic-07	Var (%)
Ventas	1.604,6	1.470,8	9,1
Resultado Bruto de Explotación	214,8	200,6	7,1
Margen bruto	13,4%	13,6%	
Resultado Explotación	136,9	131,0	4,5
Margen explotación	8,5%	8,9%	
Cartera	5.043,4	4.560,4	10,6

El crecimiento en ventas se ha reflejado tanto en las actividades de recogida y tratamiento de residuos (8,9%) como en las de mantenimiento de infraestructuras, limpieza y FM (9,3%).

A pesar de la evolución muy positiva del RBE de recogida y tratamiento de residuos (+ 10% frente a 2007), el crecimiento de las ventas de Servicios en España y Portugal no se traslada íntegramente al RBE (+ 7,1%) por la reducción de márgenes en la nueva contratación derivado de una mayor agresividad en precios, especialmente en la actividad de FM.

El crecimiento de las amortizaciones frente a 2007 es consecuencia del incremento de toneladas tratadas a lo largo de 2008.

4. Evolución de la cartera en España

El continuado esfuerzo comercial se refleja en el crecimiento de cartera, respecto al año anterior aumenta un 10,6%.

2004	2005	2006	2007	2008
2.150	2.950	3.655	4.560	5.043

Millones de euros

F. Construcción

	dic-08	dic-07	Var (%)	Pro-forma (%)
Ventas	5.155,1	5.202,1	-0,9	-1,7
Resultado Bruto de Explotación	271,7	350,5	-22,5	-22,8
Margen bruto	5,3%	6,7%		
Resultado explotación	211,9	283,4	-25,2	-25,9
Margen explotación	4,1%	5,4%		
Cartera	8.756,3	9.129,6	-4,1	n.s.
Inversión	53,1	46,8	13,5	

En un entorno macro - económico en España (61% de las ventas de la división), caracterizado por la brusca caída en la actividad residencial, el menor volumen de licitación de obra por parte de las administraciones públicas, con el consiguiente aumento de la competencia en los proyectos y reducción de márgenes, la **estrategia de Ferrovial en el mercado doméstico se basa en la gestión activa de los cobros, control de costes y criterios selectivos de licitación** y la gestión de clientes, frente a otras políticas posibles de mantenimiento de volumen o de rentabilidad contable, con el **objetivo de evitar el deterioro del capital circulante y de los flujos de caja**.

La política de diversificación geográfica iniciada en el año 2000 con la compra de Budimex, ha permitido que la contribución de la **actividad internacional, suponga el 39% de las ventas**. El esfuerzo de gestión realizado en años anteriores, permite que la rentabilidad sobre ventas de la actividad exterior alcance el 3,3%, **representando el 31% del resultado de explotación de la División**.

Durante 2008 se observan **dos perfiles muy distintos** dentro de la división de Construcción: **Desaceleración del mercado doméstico**, ventas -11,3%, resultado de explotación -39,4% frente a un **fuerte nivel de crecimiento en el mercado internacional** tanto en ventas (+21,8%), en rentabilidad (+55,7%).

En conjunto, **las ventas se mantienen estables (-0,9%) y la rentabilidad se reduce** respecto al mismo periodo del año anterior (margen RBE 5,3% vs. 6,7%), deterioro en rentabilidad originado principalmente en España, a pesar de la importante mejora en la rentabilidad de la actividad exterior.

Frente a la evolución de estos parámetros contables, destaca el volumen de **flujo operativo generado (375 millones), cifra superior al RBE** de la división, gracias al continuado esfuerzo de gestión de cobros realizado por la compañía. Este esfuerzo ha permitido generar **la cifra mas alta de flujo de caja libre (Flujo operativo – flujo de inversión) de los últimos cinco años**. Se han generado 375 mn de euros y se han invertido 48 millones, por tanto el flujo de caja libre se sitúa en 328 millones de euros.

Flujo de operaciones	C. Interior	C. Internac	Cadagua	Construcción
RBE	159	98	15	272
Pago de impuestos	-69	-17	-5	-91
Var. fondo de maniobra	83	69	42	194
Flujo de operaciones	173	150	52	375

Se ha producido un importante incremento de la cifra de provisiones que se sitúa en 52,5 millones de euros (15,0 el año 2007). Contablemente, las provisiones se incluyen por encima

del Resultado bruto de explotación, lo cual explica parte de su peor evolución. Esta evolución negativa se debe al mercado domestico (-38%) el mercado internacional ha tenido una evolución positiva (+40,4%).

1. Cartera

La cartera se ha reducido ligeramente, pasa de 9.130 millones a 8.756 (-4,1%), la reducción se debe a la menor contratación en el mercado doméstico (-7,1%), la cartera internacional se mantiene en niveles similares a los del año anterior.

1.1 Cartera por tipo de obra

	dic-08	dic-07	Var (%)
Obra civil	6.053,5	5.665,7	6,8
Edif. Residencial	632,8	1.267,2	-50,1
Edif. No Residencial	1.237,0	1.401,9	-11,8
Industrial	833,0	794,9	4,8
Total	8.756,3	9.129,6	-4,1

El crecimiento de la cartera está liderado por las **actividades internacionales, que suponen mas del 40% del total**.

2. Mercado doméstico

	dic-08	dic-07	Var (%)
Ventas	3.174,0	3.579,8	-11,3
Resultado bruto de Explotación	173,9	280,8	-38,1
Margen bruto	5,5%	7,8%	
Resultado explotación	146,1	241,1	-39,4
Margen explotación	4,6%	6,7%	
Cartera	5.181,2	5.578,8	-7,1

Se mantiene la caída de las ventas de trimestres anteriores con deterioro de la rentabilidad. El mercado domestico está caracterizado por una fuerte contracción de la obra residencial, una caída de la licitación oficial del 11,6% (Enero-diciembre, fuente SEOPAN) en términos anuales y una mayor competencia en precios, arrastrada de años anteriores. En este escenario, la estrategia de Ferrovial no está centrada en el mantenimiento del volumen, sino en una gestión activa de los cobros y menor deterioro del capital circulante.

En el último trimestre del ejercicio se han dotado provisiones por 35 millones (52 para todo el ejercicio), lo que explica que la rentabilidad operativa (Rdo. explotación) de este trimestre se sitúe en el 0,7%. Excluidas estas provisiones la rentabilidad se hubiera situado en el 4,4%.

3. Mercado internacional

	dic-08	dic-07	Var (%)	Pro-forma
Ventas	1.993,4	1.637,2	21,8	19,2
Resultado bruto de Explotación	97,9	69,7	40,4	38,5
Margen bruto	4,9%	4,3%		
Resultado explotación	65,8	42,3	55,7	51,3
Margen explotación	3,3%	2,6%		
Cartera	3.575,2	3.550,8	0,7	

La actividad internacional presenta **crecimientos de doble dígito en ventas y resultados**. La contribución internacional alcanza el 39% de las ventas y el 41% de la cartera de la división, fruto de la estrategia de **diversificación rentable**, iniciada años atrás.

4. Budimex

	dic-08	dic-07	Var (%)	Pro-forma
Ventas	982,4	833,7	17,8	9,9
Resultado Bruto de Explotación	39,5	15,7	151,4	134,6
Margen bruto	4,0%	1,9%		
Resultado explotación	34,1	9,5	258,2	234,2
Margen explotación	3,5%	1,1%		
Cartera	856,2	915,2	-6,4	7,7

Importante incremento de la rentabilidad, el margen RBE se sitúa en el 4,0%. También **mejora de forma muy significativa el BAI** por los cobros de intereses de demora.

La cartera se sitúa en 856 millones de euros, **sin incluir la reciente adjudicación de la construcción de una nueva autopista con un valor de 1.800 millones de euros, con esta obra se triplicará el valor de la cartera de Budimex**.

5. Webber

	dic-08	dic-07	Var (%)	Pro-forma
Ventas	366,3	311,5	17,6	25,4
Resultado Bruto de Explotación	20,8	29,2	-28,7	-24,0
Margen bruto	5,7%	9,4%		
Resultado explotación	6,8	15,3	-55,5	-52,6
Margen explotación	1,9%	4,9%		
Cartera	697,3	565,7	23,3	17,9

Fuerte crecimiento en moneda local de las Ventas (+25%) como en Cartera (+18%). Los costes incurridos por los retrasos en 2007 limitan el crecimiento de la rentabilidad.

El crecimiento de la **cartera** indica la evolución futura del negocio.

Cuenta de pérdidas y ganancias

	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable (*)	Total 2008	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable (*)	Total 2007
Cifra de ventas	14.126		14.126	14.630		14.630
Otros ingresos de explotación	20		20	27		27
Total ingresos de explotación	14.146		14.146	14.657		14.657
Consumos	1.799		1.799	1.807		1.807
Otros gastos externos	1.992		1.992	2.118		2.118
Gastos de personal	3.832		3.832	3.793		3.793
Variación de las provisiones de tráfico	114		114	79		79
Otros gastos de explotación	3.660	11	3.672	3.851	-35	3.816
Total gastos de explotación	12.585	11	12.596	12.781	-35	12.746
Resultado bruto de explotación	2.749	-11	2.738	3.009	35	3.044
Dotaciones a la amortización de activos no corrientes	1.188		1.188	1.133		1.133
Resultado de explotación	1.562	-11	1.550	1.876	35	1.911
Ingresos financieros de proyectos de infraestructuras	134		134	94		94
Gastos financieros de proyectos de infraestructuras	-1.801		-1.801	-1.761		-1.761
Resultado derivados y otros ajustes de valor razonable		-211	-211		-3	-3
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-1.667	-211	-1.878	-1.667	-3	-1.670
Ingresos financieros de resto de sociedades	208		208	130		130
Gastos financieros de resto de sociedades	-332		-332	-299		-299
Resultado derivados y otros ajustes de valor razonable		-225	-225		-61	-61
Resultado financiero resto de sociedades	-124	-225	-349	-170	-61	-231
Resultado financiero	-1.791	-436	-2.227	-1.837	-64	-1.901
Participación en beneficios de sociedades asociadas	7		7	-111		-111
Otras ganancias y pérdidas	449	-162	287	767		767
Resultado consolidado antes de impuestos	226	-609	-383	696	-30	666
Impuesto sobre beneficios	118	174	292	162	10	172
Resultado procedente de actividades continuadas	344	-435	-91	858	-20	838
Resultado neto operaciones discontinuadas						
Resultado consolidado del ejercicio	344	-435	-91	858	-20	838
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	7	117	124	-112	8	-104
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante antes de IBA	351	-318	33	746	-12	734
Impuesto sobre sociedades por ajuste IBA (**)			-1.559			
Minoritarios por ajuste IBA (**)			688			
Resultado Neto por ajuste IBA (**)			-871			
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante despues de IBA			-838			

(*) Corresponde a resultados por variación en el valor razonable de derivados, otros activos y pasivos financieros y propiedades de inversión

(**) Corresponde al registro por parte de BAA de una pérdida contable de carácter excepcional debido a la reforma fiscal por la que se ha eliminado en el ejercicio 2008 el derecho a amortizar fiscalmente determinados edificios (denominado en el reino Unido Industrial Building Allowances o IBA) con un impacto en el resultado neto de la sociedad dominante de -871 millones de euros. Dado que el tratamiento contable aplicado puede dificultar la interpretación de los Estados Financieros, y para identificar cuál hubiese sido el resultado del grupo si no se hubiese registrado dicho pasivo, el impacto por este concepto se presenta en la cuenta de resultados de forma separada.

> Evolución de los negocios en el ejercicio 2008

Evolución previsible de los negocios

Información relativa a: Medio Ambiente, Personal Investigación y Desarrollo, Autocartera, Acontecimientos posteriores al cierre. Principales riesgos e incertidumbres y gestión del riesgo financiero

Informe del Comité de Auditoría y Control

Contenidos adicionales del Informe de Gestión conforme a lo dispuesto en el artículo 116 BIS de la Ley de Mercado de Valores

Informe de Gobierno Corporativo

Información bursátil

A. IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIO

Excluyendo el impacto del tipo de cambio y la variación del perímetro, el crecimiento sería del +6,3%.

	dic-08	dic-07	Var (%)	Pro-forma
Construcción	5.155,1	5.202,1	-0,9	-1,7
Aeropuertos	3.308,5	3.859,2	-14,3	15,0
Autopistas y aparcamientos	1.081,1	1.024,7	5,5	9,6
Servicios	4.669,8	4.619,0	1,1	8,8
Ajustes	-88,6	-75,1	n.s.	
Total	14.126,0	14.630,0	-3,4	6,3

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

	dic-08	dic-07
Construcción	36%	36%
Aeropuertos	23%	26%
Autopistas y aparcamientos	8%	7%
Servicios	33%	32%

La distribución por áreas geográficas es la siguiente:

	dic-08	%	dic-07	%	Var (%)
España	5.132,0	36%	5.297,4	36%	-3,1
Reino Unido	5.376,0	38%	6.015,2	41%	-10,6
Canadá y EEUU	1.198,0	8%	1.108,0	8%	8,1
Polonia	946,0	7%	871,2	6%	8,6
Chile	224,0	2%	216,2	1%	3,6
Resto Europa	1.005,0	7%	897,3	6%	12,0
Resto del Mundo	243,0	2%	224,7	2%	8,1
Total Internacional	8.992,0	64%	9.332,6	64%	-3,6
Total	14.124,0	100%	14.630,0	100%	-3,5

Las ventas internacionales superan a las ventas domésticas y representan un 65%.

B. GASTOS DE PERSONAL

La partida registra un ligero incremento del +1% hasta alcanzar un importe de 3.832 millones de euros. La plantilla media a 31 de diciembre de 2008 asciende a 107.399 frente a los 104.956 empleados del mismo periodo de 2007.

C. RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN (RBE)

Excluyendo el impacto del tipo de cambio y la variación del perímetro, el crecimiento sería del 4,7%.

El desglose por áreas de negocio es el siguiente:

	dic-08	dic-07	Var (%)	Pro-forma (%)
Construcción	271,7	350,5	-22,5	-22,8
Aeropuertos	1.338,0	1.535,8	-12,9	13,5
Autopistas y aparcamientos	691,8	694,0	-0,3	4,2
Servicios	463,0	471,3	-1,8	4,5
Otros	-26,5	-7,7	n.s.	
Total	2.738,0	3.044,0	-10,1	4,7

La aportación de las actividades de Aeropuertos, Servicios y Autopistas supone el 90% del RBE. La Construcción representa un 10%.

	dic-08	dic-07
Construcción	10%	12%
Aeropuertos	49%	50%
Autopistas y aparcamientos	25%	23%
Servicios	17%	15%

La contribución al RBE de 2008 de las actividades realizadas fuera de España representa el 82%.

La distribución del RBE por zonas geográficas es la siguiente:

	dic-08	%	dic-07	%	Var (%)
España	485,5	18%	617,9	20%	-21,4
Reino Unido	1.521,2	56%	1.746,9	57%	-12,9
Canadá y EEUU	371,5	14%	385,6	13%	-3,7
Polonia	56,2	2%	12,1	0%	n.s.
Chile	126,8	5%	124,6	4%	1,8
Resto Europa	148,9	5%	132,3	4%	12,6
Resto del Mundo	27,9	1%	24,6	1%	13,5
Total Internacional	2.252,6	82%	2.426,1	80%	-7,2
Total	2.738,0	100%	3.044,0	100%	-10,1

D. AMORTIZACIONES

La cifra de Amortizaciones es superior a la de 2007 (+4,9% en euros, +19,5% pro-forma). La principal explicación es el importante incremento de las amortizaciones en BAA por la amortización acelerada de la T1 y la entrada en funcionamiento de la T5.

E. RESULTADO DE EXPLOTACIÓN

Excluyendo el impacto del tipo de cambio y la variación del perímetro, la evolución sería del -4,8%, principalmente por el efecto de las Amortizaciones ya mencionado.

El desglose por áreas de negocio es el siguiente:

	dic-08	dic-07	Var (%)	Pro-forma (%)
Construcción	211,9	283,4	-25,2	-25,9
Aeropuertos	545,5	816,2	-33,2	-5,5
Autopistas y aparcamientos	518,4	508,2	2,0	6,7
Servicios	303,7	313,5	-3,1	3,5
Ajustes	-29,4	-9,9	n.s.	
Total	1.550,2	1.911,4	-18,9	-4,8

La aportación de las actividades de Aeropuertos, Servicios y Autopistas supone el 86% del Resultado de explotación. La Construcción representa un 14%.

	dic-08	dic-07
Construcción	14%	15%
Aeropuertos	35%	43%
Autopistas y aparcamientos	33%	27%
Servicios	20%	16%

En el presente periodo la contribución al Resultado de explotación de las actividades realizadas fuera de España es del 78%.

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

	dic-08	%	dic-07	%	Var (%)
España	336,3	22%	459,0	24%	-26,7
Reino Unido	683,7	44%	974,2	51%	-29,8
Canadá y EE.UU.	272,7	18%	288,8	15%	-5,6
Polonia	50,6	3%	5,6	0%	n.s.
Chile	87,6	6%	81,6	4%	7,3
Resto Europa	110,2	7%	96,3	5%	14,4
Resto del Mundo	9,2	1%	5,9	0%	55,6
Total Internacional	1.213,9	78%	1.452,4	76%	-16,4
Total	1.550,2	100%	1.911,4	100%	-18,9

F. RESULTADO FINANCIERO

El gasto financiero por financiación disminuye un 1,6%, producto de la menor deuda, tras las ventas de activos realizadas en 2007/08

Los resultados de Ferrovial del ejercicio 2008 se han visto afectados de forma muy significativa por el impacto, que en aplicación de la normativa contable, ha supuesto la valoración a valor razonable de determinadas operaciones de cobertura que no tiene la consideración de «cobertura contable» y que por lo tanto se reconocen a través de la cuenta de pérdidas y ganancias, así como otra serie de ajustes mediante los cuales se han valorado determinados activos y pasivos también a valor razonable. En ningún caso estos ajustes han tenido efecto en caja en el ejercicio.

	dic-08	dic-07	Var (%)
Resto de sociedades (financiación)	-123,7	-166,9	25,9
Proyectos de infra. (financiación)	-1.693,0	-1.621,7	-4,4
Resultado financiero pagado (caja)	-1.816,8	-1.788,6	-1,6
Resto de sociedades (derivados y otros ajustes valor razonable)	-225,3	-63,7	n.s.
Proyectos de infra. (derivados y otros ajustes valor razonable)	-184,9	-49,2	n.s.
Resultado financiero contable	-410,2	-112,9	n.s.
Total	-2.226,9	-1.901,5	-17,1

Resultado financiero reconocido por operaciones de derivados y otros ajustes valor razonable (Mn€)

	Rdo. Fro	Rdo. Neto
Planes de stock options Ferrovial / Cintra	-279	-171
Derivados de inflación	-104	-47
Derivados tipo de interés	-53	-21
Otros derivados	-75	-38
Otros ajustes	75	34
Total	-436	243

• Valoración de Index Linked Swaps (ILS)

BAA tiene contratados Swaps vinculados a la evolución del índice de inflación británico RPI (Retail Price Index) por un nocional global de 2.206 millones de libras, con vencimientos comprendidos entre 2013 y 2023 (ver nota 11 relativa a Derivados Financieros a Valor Razonable para mayor detalle sobre los mismos). La variación del valor razonable del ejercicio correspondiente a estos ILS ha supuesto un impacto de -104 millones de euros en el resultado financiero y de -47 millones de euros en el resultado neto atribuido a la sociedad dominante. Estos ILS tenían tratamiento de cobertura contable en el ejercicio 2007, pero no han recibido este tratamiento, por lo que se han traspasado reservas a resultados por importe de -124 millones de euros en el resultado financiero y -47 en el resultado neto.

El objetivo perseguido por estos instrumentos es la transformación de una parte de los bonos existentes, emitidos por BAA a tipo fijo, en bonos indexados a la inflación, dentro del proceso de refinanciación de la deuda que se ha completado a lo largo del ejercicio 2008. La razón para este proceder, se fundamenta en que, debido a la importante crisis financiera que ha marcado el desarrollo de este ejercicio económico, ha sido imposible para la compañía conseguir emitir bonos indexados a la inflación

de forma directa en el mercado.

Los bonos indexados a la inflación, al vincular su retribución variable a la variación de la inflación (lo cual es interesante para negocios regulados como el de BAA en el que las tarifas varían en función de la misma) permiten diferir parte del pago de los intereses al acumularse el importe de la inflación al principal del bono. En virtud de estos derivados, la compañía cobra un tipo de interés fijo nominal (que compensa el pagado por el bono) y paga un tipo de interés fijo real multiplicado por la variación del índice de inflación en cada período. Aparte de esto, la variación total del índice se acumula para su repago a vencimiento.

A pesar de que desde un punto de vista económico el resultado de unir un bono a tipo variable y un derivado de las mencionadas características es el mismo que el obtenido en la emisión de bonos indexados a la inflación, el tratamiento contable es distinto, ya que los bonos indexados a la inflación no se valoran a valor razonable, mientras que en el caso del bono sintético obtenido de la fusión de un bono y un derivado, el bono no se lleva a valor razonable, pero el derivado si debe de ser puesto a mercado por su valor razonable.

En cuanto a la forma de cálculo del valor razonable, es de destacar que estos derivados contratados por BAA, como tales, no cotizan en un mercado organizado, y que el mercado OTC de inflación británico tiene una liquidez limitada. Para la obtención de la curva de Inflación RPI, ya que no existe ningún regulador del mercado que la cotiche de forma oficial, es necesario acudir a las referencias publicadas por brokers, obtenidas sobre la base de las transacciones cruzadas entre los participantes del mercado para este tipo de productos. En concreto, en nuestro caso, hemos basado nuestros cálculos en las curvas publicadas por ICAP, un referente dentro del mercado de Swaps de Inflación del Reino Unido.

En paralelo, los diferentes bancos, que son contrapartida habitual en este tipo de operaciones, estiman sus propias curvas de valoración, que en general suelen ser homogéneas, aunque no idénticas, a las que ofrece ICAP. En este sentido las cotizaciones de ICAP suponen un consenso medio de las operaciones que se negocian en cada momento, indicativo de los niveles en los que el mercado se mueve. Así pues, dada la estructura de estos derivados, el principal elemento que afecta a su valoración es la expectativa de inflación para cada período, que determina el volumen de pagos futuros previsto, y por tanto su valor de mercado (ya que los cobros dependen de un tipo fijo, por lo que su importe está establecido desde el inicio y es independiente de la evolución del entorno financiero). La importante pérdida reconocida en el ejercicio tiene su

origen fundamentalmente en el importante aumento de las expectativas de inflación que se han producido hasta Septiembre de 2008, a pesar de que los síntomas de recesión que se han experimentado en el Reino Unido en los últimos meses del ejercicio 2008, han tenido como resultado una contención de las expectativas inflacionistas en el último trimestre. Igualmente hay que considerar que al llevar a valor razonable este tipo de productos afectados por las expectativas de inflación pero no realizar por otro lado una valoración similar de los ingresos, utilizando las mismas hipótesis, se produce una distorsión que hay que considerar a efectos de valorar la información recogida en los estados financieros.

- **Interest Rate Swaps (IRS)**

El Grupo tiene contratados distintos instrumentos con el objetivo de minimizar el impacto de posibles variaciones en el gasto financiero vinculado con la deuda de tal forma que se consiga cerrar un tipo de interés fijo evitando potenciales modificaciones posteriores en la rentabilidad de los distintos proyectos provocada por la variación del mencionado tipo de interés. Estos derivados, contratados por BAA, han supuesto un impacto bruto en la cuenta de resultados del ejercicio de -53 millones de euros, y un impacto en el neto de -21 millones de euros. Adicionalmente, un derivado IRS contratado por BAA tuvo tratamiento de cobertura contable durante el ejercicio 2007, no habiendo recibido este tratamiento durante el ejercicio 2008, lo que ha supuesto un traspaso de reservas a resultado del ejercicio de -28 millones de euros en el resultado financiero y de -11 en el resultado neto.

Dichos instrumentos que en todos los casos corresponden a coberturas económicas según lo explicado anteriormente son tratados en general como coberturas de flujo de caja según lo explicado en la nota 2.3.8 de la presente memoria registrando el valor razonable de los mismos (obtenido como descuento de flujos previstos según condiciones de mercado) en la parte no eficiente en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada y en su parte eficiente de forma directa en el patrimonio del Grupo.

El detalle de las coberturas contratadas, su valoración y el impacto en resultados a la fecha aparece en la nota 11 relativa a Instrumentos Derivados a valor razonable.

- **Valoración de equity swaps**

El impacto por este concepto recogido en el resultado financiero es de -279 millones de euros, con un impacto en el resultado neto de -171 millones de euros. Del importe total registrado por este concepto, -64 millones en el resultado financiero y -26 millones en el resultado neto corresponden a BAA. Dichos instrumentos son contratados por Ferrovial con el objeto de cubrirse ante posibles desembolsos a los que la compañía tenga que hacer frente

para liquidar los diferentes sistemas retributivos vinculados al valor de la acción de Ferrovial y Cintra otorgados a sus directivos según lo expuesto en la nota 34, existiendo un número de equity swaps contratados a la fecha de 11.853.525 y 2.438.940 respectivamente.

La valoración de estos instrumentos se realiza en función de la cotización existente al cierre del ejercicio de la mencionadas acciones de Ferrovial y Cintra y según se comenta en la nota en la nota 29 de la presente memoria relativa a Resultado Financiero ha supuesto durante el ejercicio 2008 ha supuesto un impacto en el resultado neto del grupo de -171 millones de euros, en base a unas cotizaciones de cierre de 19,58 y 5,32 euros por acción. La mencionada valoración no tiene efecto en caja inmediato (con excepción de los pagos de intereses y cobro de dividendos al respecto cuyo detalle aparece en la nota 34 de la presente memoria en la que se explican detalladamente el funcionamiento de los planes de retribución mencionados y de los instrumentos de cobertura contratados al respecto). Dicho efecto en caja sólo se materializará si vencido el plazo de ejercicio el precio de cotización de Ferrovial o Cintra estuviese por debajo del precio de otorgamiento de los planes retributivos vinculados a los mismos. A estos efectos decir que tras las últimas extensiones los primeros equity swaps que vencen, lo hacen en julio de 2011 y tienen un precio de ejercicio de 24,23 euros por acción.

La evolución del resultado financiero se debe a:

1. Gasto financiero de proyectos de infraestructuras

1.1 BAA (FGP Topco)

Cuyo gasto financiero asciende a 1.292 millones frente a 1.022 millones de 2007.

	dic-08	dic-07	Var (%)
Financiación	-1.061,7	-972,1	-9,2
Derivados y otros ajustes valor razonable	-229,8	-50,3	356,9
Total	-1.291,5	-1.022,4	-26,3

Por un lado, se reduce el gasto financiero (-9,2%) por el menor volumen de deuda de adquisición, tras la venta de activos de BAA.

Por otro lado, existe un impacto negativo por el menor valor de los derivados contratados en relación con la refinanciación, motivado por la disminución del Libor y el incremento de la inflación. Este menor valor no ha tenido ninguna salida de caja asociada.

Se incluye una provisión en el Resultado financiero de 64 millones de euros relacionada con los equity swaps contratados para la cobertura de los planes de opciones sobre acciones de Ferrovial.

1.2 Concesiones de autopistas

El resultado financiero consolidado disminuye en 40 millones de euros hasta situarse en 608,1 millones de euros. La disminución se da a pesar de los intereses pagados y capitalizados, por importe de 46,3 millones de euros, generados durante la fase de construcción en las autopistas SH-130 (Estados Unidos), Central Greece (Grecia), Scut Açores (Portugal) y M-3 (Irlanda). Asimismo el gasto financiero aumenta en 11,3 millones por la operación de reapalancamiento y refinanciación de la deuda de Autema compensado por el aumento de los cobros financieros por mayor de caja de Cintra.

La variación en los gastos financieros se debe, principalmente, a:

- Los ajustes a valor razonable del coste amortizado de la deuda y de los derivados financieros en 407-ETR, Chicago Skyway e Indiana Toll Road, han disminuido el resultado financiero en, aproximadamente, 50,3 millones de euros.
- Se incluye una provisión en el Resultado financiero de 24,3 millones de euros, relacionada con los equity swaps contratados para la cobertura de los planes de opciones sobre acciones de Cintra y Ferrovial. Se trata de un gasto financiero que no supone salida de caja.
- La variación del tipo de cambio del euro respecto a las principales divisas, lo que 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 del período en 21,5 millones de euros.
- El incremento de la provisión, por la reducción del valor de las inversiones en ABCP's de la autopista en la 407-ETR por importe de 11,4 millones de euros. Se trata de un gasto financiero que no supone salida de caja.
- Ausol mejora en 8,5 millones de euros por los costes de refinanciación de la deuda que se llevó a cabo en el año 2007.

2. Gasto financiero (Compañías del resto del Grupo)

El epígrafe de «Resultado financiero resto de sociedades» asciende a -349,0 frente a -231 millones de euros en el año anterior.

El resultado financiero incluye una provisión por derivados de -225 millones de euros, de los cuales los instrumentos financieros «equity swaps» contratados para la cobertura de los planes de opciones sobre acciones concedidos a empleados suponen -191 millones de euros. Dicha provisión se origina al ser inferior la cotización a 31 de diciembre de 2008 (19,58) a la cotización de 31 de diciembre de 2007 (48,12).

Se reduce el gasto financiero (-39,5%) de la deuda de Ferrovial Infraestructuras, en 2008 ha ascendido a 103,2 millones de euros, frente a 170,5 en el mismo periodo del año anterior, motivado por las cancelaciones de capital (345 millones de libras) realizadas en 2007 y en 2008.

- **Resultados por puesta en equivalencia**

Esta partida sufre una reducción, situándose en 6,7 millones de euros frente a los -110,8 millones de euros del año anterior, donde se incluía la pérdida de la inversión en Habitat de 125 millones, excluyendo esta provisión en 2007 el resultado por puesta en equivalencia ascendería a 14,2 millones de euros. La diferencia está motivada por la venta de las participaciones minoritarias de BAA en diversos aeropuertos australianos.

- **Otras pérdidas y ganancias**

La principal operación en la línea de otras pérdidas y ganancias ha sido la plusvalía obtenida por la venta en marzo de 2008 de World Duty Free, filial del Grupo BAA dedicada a la explotación de espacios comerciales en aeropuertos, por un precio de 716 millones de euros (547 millones de libras), lo que ha generado una plusvalía de 295 millones de euros y un impacto en el resultado neto de 180 millones de euros.

Adicionalmente, se ha obtenido una plusvalía de 109 millones de euros por la venta de la participación en el Aeropuerto de Belfast, por un precio de 167 millones de euros (133 millones de libras).

Se incluye también un ajuste de -144 millones de euros como resultado de la valoración en base a las condiciones de mercado por un experto independiente de determinadas propiedades de inversión existentes principalmente en la «joint venture» APP; en la que BAA filial del Grupo participa en un 50% con un impacto en el resultado neto del Grupo de -58 millones de euros, así como la depreciación registrada en los terrenos de Valdebebas (-12 millones de euros en el resultado neto).. Este menor valor, que no supone ninguna salida de caja ha sido registrado dentro de la columna de ajustes de valor razonable

En 2007 esta partida ascendía a 766,9 millones de euros, que procedían de la venta de la participación en los aeropuertos de Sidney y Budapest.

- **Impuestos**

El impuesto de Sociedades, excluido el ajuste del IBA genera un crédito fiscal por valor de 291,8 millones de euros, frente a 171,8 del año anterior.

El crédito fiscal está motivado por los resultados negativos en la cuenta de resultados de BAA, Ferrovial Infraestructuras y Autopistas.

Las ventas de WDF y Belfast están exentas del pago de impuestos.

- **Socios externos**

Este epígrafe, excluido el ajuste del IBA, cambia de signo respecto al año anterior, alcanzando -124,6 millones de euros (104,2 en 2007). Este cambio de signo está motivado por los resultados antes de impuestos negativos tanto en BAA como en Autopistas.

- **Resultado neto**

El resultado neto del ejercicio se ve igualmente afectado por el impacto contable (no en términos de caja) de la valoración a precios de mercado de los instrumentos financieros contratados para cubrir la evolución del tipo de interés, inflación y cotización, así como por el ajuste por depreciación en el valor de determinados activos inmobiliarios en BAA (APP Lynton). Todo ello tiene un impacto en el resultado neto de -318 millones de euros y, con el objeto de facilitar el análisis de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias, se presenta en una columna separada.

Adicionalmente, la eliminación en el ejercicio 2008 del derecho a amortizar fiscalmente determinados edificios (denominado en el Reino Unido Industrial Building Allowances o IBA) tiene un impacto negativo en el resultado neto atribuido a la sociedad dominante de 871 millones de euros. El registro de dicho pasivo no ha tenido ningún efecto a nivel de caja en el ejercicio, y el impacto contable, será neutro en el largo plazo ya que se verá compensado durante los años siguientes con la reversión de dicho pasivo mediante el reconocimiento de un ingreso.

Dado que el tratamiento contable aplicado puede dificultar la interpretación de los Estados Financieros, y para identificar cuál hubiese sido el resultado del grupo si no se hubiese registrado dicho pasivo, el impacto por este concepto se presenta en la cuenta de resultados de forma separada.

	dic-08
Resultado neto antes de ajustes	351
Ajustes valor razonable	-318
Resultado neto atribuido antes IBA	33
Ajustes por IBA	-871
Resultado neto atribuible	-838

Balance consolidado A 31-12-08 y otras magnitudes

	dic-08	dic-07
Activos no corrientes	36.220	42.921
Fondos de Comercio	5.400	7.242
Activos intangibles	65	160
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	24.125	30.929
Inmovilizado material	640	785
Inversiones Inmobiliarias	92	
Inversiones en asociadas	89	102
Activos financieros no corrientes	2.308	2.253
Activo por superávit de pensiones	77	165
Impuestos Diferidos	2.284	1.034
Derivado financieros a valor razonable	1.140	251
Activos clasificados como mantenidos para la venta	4.278	1.096
Activos corrientes	7.705	7.570
Existencias	507	496
Clientes y otras cuentas a cobrar	4.405	4.779
Tesorería y equivalentes	2.793	2.295
TOTAL ACTIVO	48.203	51.587
Patrimonio neto	3.692	6.848
Patrimonio neto atribuible a los accionistas	1.579	3.912
Socios externos	2.113	2.936
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	322	322
Pasivos no corrientes	33.311	36.301
Provisiones para pensiones	159	93
Otras provisiones no corrientes	704	417
Deuda Financiera	25.594	31.634
Otras deudas	189	178
Impuestos Diferidos	3.450	3.138
Derivados financieros a valor razonable	3.215	841
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta	3.163	363
Pasivos corrientes	7.715	7.752
Deuda financiera	1.627	1.226
Deudas por operaciones de tráfico	5.635	6.017
Provisiones para operaciones de tráfico	453	510
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	48.203	51.587

Las principales variaciones del balance de situación han sido:

- **Inmovilizado en proyectos de infraestructuras**
Disminuyen de 30.929 millones de euros en diciembre de 2007 a 24.125 millones de euros en diciembre de 2008. La evolución en 2008 del tipo de cambio del euro frente a las divisas de los países en que se encuentran saldos significativos de inmovilizado en proyectos de infraestructuras, (principalmente la libra) ha supuesto la disminución de

los saldos de balance de estos activos, por un importe de 5.576 millones de euros.

Las variaciones del perímetro más significativas corresponden a la venta del aeropuerto de Belfast, realizada durante el mes de septiembre de 2008.

Destaca igualmente la reclasificación de todos los activos correspondientes a las Autopistas Chilenas, así como de todos los activos relativos al Aeropuerto de Gatwick, al epígrafe «Activos y pasivos no corrientes mantenidos para la venta», por importe de 2.835 millones de euros.

- **Activos y pasivos no corrientes mantenidos para la venta**

El importe de los mismos pasa de 1.096 millones de euros en diciembre de 2007 a 4.278 millones de euros en diciembre de 2008. Se incluyen como activos y pasivos no corrientes mantenidos para la venta aquellos activos o pasivos que previsiblemente serán enajenados en un plazo inferior a un año. Los activos y pasivos no corrientes destinados para la venta corresponden a las divisiones de Aeropuertos (Aeropuerto de Gatwick) y Autopistas y Aparcamientos (actividad de aparcamientos y las sociedades chilenas Autopista del Bosque, S.A., Collipulli Temuco Sociedad Concesionaria, S. A., Temuco Río Bueno S. A., Autopista de Maipo S.A., R.5., Talca Chillán S.A., Cintra Inversiones Chile Ltda. y Cintra Chile Ltda.).

- **Evolución de los fondos propios del Grupo**

	Patrimonio neto atrib. a los accionistas	Socios Externos	Patrimonio Neto
Patrimonio neto 01.01.2008	3.912	2.936	6.848
Resultado neto	-838	-812	-1.650
Impacto en reservas de derivados	-702	-494	-1.196
Impacto en reservas déficit pensiones	-105	-24	-129
Diferencias de conversión	-381	-304	-685
Pago de dividendos	-178	-70	-248
Ampliaciones / reducciones capital	0	294	294
Operaciones con autocartera	-92	-27	-119
Variaciones perímetro (PIK+Cintra)	0	600	600
Otros movimientos	-37	13	-25
Patrimonio neto 31.12.2008	1.578	2.113	3.691

Durante el ejercicio de 2008 el patrimonio neto ha sufrido una variación de -3.156 millones de euros, como se observa en la tabla anterior los principales impactos han sido: La disminución del resultado principalmente como consecuencia de la eliminación en el ejercicio de 2008 del IBA (Industrial Building Allowances) y que ha supuesto una disminución del resultado atribuible a los accionistas de -838 ME y de -812 ME en la parte atribuible a los socios externos.

El impacto del reconocimiento de las diferencias de valor de los instrumentos derivados designados como coberturas, que el grupo tiene contratados en su parte eficiente (1.196 millones de euros).

Respecto a las diferencias de conversión las principales variaciones en el ejercicio 2008 se han producido por la apreciación del euro respecto a la libra esterlina un 30,1%, pasando de un tipo de cambio a diciembre de 2007 de 0,7354 a 0,9570 en 2008.

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 cuyo impacto en 2008 ha sido de -129 millones de euros.

Impacto positivo de 600 millones de euros principalmente por la capitalización en junio de 2008 de la deuda PIK otorgada por GIC a FGP Topco, cabecera del grupo BAA, lo que supuso una reducción de la participación de Grupo Ferrovial sobre BAA del 61,06% al 55,87%.

Se recoge también el pago de dividendos fundamentalmente de Grupo Ferrovial, las operaciones con autocartera y la ampliación de capital sobre BAA en junio de 2008. Respecto a las operaciones con autocartera, el impacto de -119 millones de euros en el Patrimonio neto incluye la

compra de acciones propias por parte de Grupo Ferrovial por importe de 50 millones de euros y la adquisición de 9,7 millones de acciones durante 2008 por parte de Cintra, lo que representa un 1,7% de su capital, por valor de 68 millones de euros.

A. POSICIÓN NETA DE TESORERÍA

• Posición neta de tesorería

A 31 de diciembre de 2008, la posición de caja era de 3.105 millones de euros, con una Deuda bruta de 27.218 millones de euros.

La Deuda neta consolidada desciende en 6.151 millones de euros situándose en 24.112 millones de euros frente a los 30.264 en diciembre 2007.

La deuda neta asociada al aeropuerto de Gatwick (1.087 millones de euros), las autopistas chilenas (978 millones de euros) y la asociada a Aparcamientos (39 millones de euros) no se han incluido en la PNT, al estar clasificados como activos disponibles para la venta, de acuerdo con la NIIF 5.

Excluyendo los proyectos de infraestructuras, la posición de caja ascendía a 1.652 millones de euros, con una Deuda bruta de 3.505 millones de euros.

• Detalle de la Posición Tesorería - diciembre de 2008

	Posición Neta Total	Deuda Bancaria	Tesorería y equivalentes	Posición Neta Externa	Intragrupo
Construcción	1.944	-98	927	828	1.115
Servicios	-1.337	-515	192	-323	-1.014
Ferrovial Infraestructuras y Aeropuertos	-1.920	-1.583	58	-1.525	-394
Autopistas y aparcamientos	390	0	395	395	-5
Corporación y resto	-741	-1.308	81	-1.227	486
Posición neta de tesorería resto de sociedades	-1.664	-3.505	1.652	-1.852	188
BAA	-13.017	-13.378	533	-12.845	-172
Resto de aeropuertos	8	0	2	2	6
Autopistas	-7.855	-8.525	669	-7.855	
Tubelines y otros proyectos Amey	-1.498	-1.721	244	-1.478	-21
Construcción	-85	-90	5	-85	-1
Posición Neta de tesorería de proyectos de infraestructuras	-22.448	-23.713	1.453	-22.261	-188
TOTAL	-24.112	-27.218	3.105	-24.113	0

Líneas de crédito disponibles a la fecha ascienden a 7.463 millones de euros, junto con una posición de tesorería de 3.105 millones de euros.

El 79% de la deuda está contratada o cubierta a tipo fijo.

Deuda	Total Deuda Neta	% deuda cubierta	Deuda neta expuesta	Impacto Rdo. +50 p.b.
Construcción	1.944	31 %	1.332	13
Servicios	-1.337	18 %	-1.095	-11
Aeropuertos	-1.920	67 %	-627	-6
Autopistas y Aparcamientos	390	0 %	390	4
Corporación y resto	-741	5 %	-707	-7
Resto de sociedades	-1.664	58%	-707	-7
BAA	-13.017	76 %	-3.137	-31
Resto de aeropuertos	8	0	8	0
Autopistas y Aparcamientos	-7.855	85 %	-1.172	-12
Construcción	-85	0 %	-85	-1
Servicios	-1.498	100 %	-3	0
Proyectos de Infraestructuras	-22.448	80%	-4.390	-44
POSICIÓN NETA TOTAL	-24.112	79 %	-5.096	-51

Millones de euros

Calendario de vencimiento de la deuda incluyendo activos disponibles para la venta

Año	2009*	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	>2017
Vencimiento	1.043	2.577	3.573	2.695	2.420	1.978	1.165	569	12.910

(*) Las diferencias existentes entre el total de vencimientos de la deuda financiera y el saldo de la deuda a 31 de diciembre de 2008 se deben principalmente a ajustes por aplicación de coste amortizado derivado de la normativa contable internacional y otros ajustes de homogeneización de interés y comisiones de formalización.

Las diferencias existentes entre el total de vencimientos de la deuda financiera y el saldo de la deuda a 31 de diciembre de 2008 se deben principalmente a ajustes por aplicación de coste amortizado derivado de la normativa contable internacional y otros ajustes de homogeneización de interés y comisiones de formalización.

	Posición Neta Total	Deuda Bancaria	Tesorería y equivalentes	Posición Neta Externa	Intragrupo
Ferrovial Infraestructuras	-1.590	-1.583	46	-1.537	-53
Ferrovial Aeropuertos	-330	0	12	12	-341
Ferrovial Infraestructuras y Aeropuertos	-1.920	-1.583	58	-1.525	-394

Del total de su deuda, **1.583 millones de euros corresponden a la deuda relacionada con la adquisición de BAA.**

Como garantía del préstamo Ferrovial Infraestructuras pignoró el 62% del capital de Cintra S.A. y el 100% del capital de Ferrovial Aeropuertos.

• Amortizaciones

El vencimiento de este préstamo se producirá en 2014. Existen obligaciones de amortización parcial durante la vida del préstamo: En el año 2009, 200 millones de libras (totalmente amortizados ya en 2007), en 2011 la cantidad amortizada acumulada ha de alcanzar 540 millones libras, a 31 de diciembre de 2008, quedan **pendientes de amortizar 171 millones de euros** (164 millones de libras) **del mencionado vencimiento.**

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). 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 2.009, dicho ratio alcanzó un valor de 154,83%.

• **Evolución de la PNT**

	dic-08	dic-07
Construcción	1.944	1.911
Servicios	-1.337	-1.413
Corporación-resto	-741	-477
Ferrovial Infraestructuras	-1.920	-2.182
Autopistas y aparcamientos	390	173
PNT sin proyectos infraestructuras	-1.664	-1.987
BAA	-13.017	-17.808
Resto aeropuertos	8	-28
Autopistas	-7.855	-8.743
Tubelines y otras concesiones de Amey	-1.498	-1.664
Otros	-85	-34
PNT proyectos infraestructuras	-22.448	-28.276
POSICIÓN NETA DE TESORERÍA TOTAL	-24.112	-30.264

- **Corporación y resto** – El incremento de la deuda neta se debe a las distintas inversiones realizadas por el Grupo: Compra de autocartera y acciones de Cintra, junto con la inversión en suelo.
- **Ferrovial infraestructuras** – Empeora la PNT por la aportación a BAA (351 millones de euros), compensada parcialmente por la venta del aeropuerto de Belfast (132 millones de euros).
- **Autopistas y aparcamientos** – Mejora la tesorería, motivado por los fondos recibidos tras la refinanciación de Autema.
- **BAA** – La evolución del tipo de cambio afecta positivamente al valor de la deuda. BAA no incluye la deuda neta

del aeropuerto de Gatwick, dado que este activos ha sido clasificado como disponible para la venta, la deuda de Gatwick asciende a 1.087 millones de euros.

- **Cintra** – La deuda neta de 2008 no incluye los activos disponibles para la venta; autopistas chilenas (978 millones de euros) y Aparcamientos (39 millones de euros).

B. INVERSIONES BRUTAS

	dic-08
Construcción	53,1
Servicios	198,2
Autopistas y aparcamientos	138,1
Aeropuertos	352,1
Otros	229,8
Total	971,3

La principal inversión se produce en el área de **Aeropuertos**, por la aportación de capital realizada a ADIL (vehículo inversor en BAA).

Dentro del epígrafe «**Otros**», por compra de acciones de Cintra (105 millones de euros), junto con la compra de suelo en Valdebebas (109 millones de euros).

La inversión en **Autopistas y aparcamientos** refleja la compra de autocartera de Cintra y las aportaciones de capital en diversos proyectos.

En **Servicios**, las principales inversiones están realizadas en inmovilizado material en España.

C. FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO

Ejercicio 2008				
	Flujo de caja excluidos proyectos Infraestructuras	Flujo de caja proyectos Infraestructuras	Eliminaciones	Flujo de Caja consolidado
Resultado bruto de explotación	629	2.109		2.738
Cobro dividendos	406	0	-399	7
Pago de impuestos	6	-52		-46
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros	69	-87		-17
Flujo de operaciones	1.111	1.970	-399	2.682
Inversión	-966	-2.486	441	-3.011
Desinversión	215	1.170		1.385
Flujo de inversión	-751	-1.316	441	-1.626
Flujo antes de financiación	360	653	42	1.055
Flujo de intereses	-141	-2.438		-2.579
Flujo de capital y socios externos	-109	725	-441	175
Pago de dividendos accionista sociedad matriz	-178	0		-178
Pago de dividendos minoritarios sociedades participadas	-19	-450	399	-70
Variación tipo de cambio	387	4.869		5.256
Posición neta de tesorería mantenidos para la venta	39	2.355		2.394
Otros movimientos de deuda (no flujo)	-16	113		98
Variación posición neta de tesorería	323	5.828	0	6.151

> Evolución de los negocios en el ejercicio 2008

Evolución previsible de los negocios

Información relativa a: Medio Ambiente, Personal Investigación y Desarrollo, Autocartera, Acontecimientos posteriores al cierre. Principales riesgos e incertidumbres y gestión del riesgo financiero

Informe del Comité de Auditoría y Control

Contenidos adicionales del Informe de Gestión conforme a lo dispuesto en el artículo 116 BIS de la Ley de Mercado de Valores

Informe de Gobierno Corporativo

Información bursátil

1. Flujo de caja excluidos proyectos de infraestructuras

Flujo de operaciones	2008	2007
Construcción	375	178
Servicios	288	248
Autopistas y Aparcamientos	433	269
Aeropuertos	16	50
Resto	-1	-236
Total Grupo	1.111	510

En **Construcción**, el flujo de operaciones mejora notablemente respecto al del 2007, fundamentalmente por la mejora producida en los cobros en todas las actividades.

En **Servicios**, se está incluyendo en el flujo de operaciones el cobro por esta División de un dividendo de 7 millones de euros, desembolsado tanto por C-Vehicles (5,4 ME) como por Tubelines (1,8 ME), que es la concesionaria del metro de Londres 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 servicios	Urbanos y Residuos	Amey (*)	Swissport	Resto Servicios	Servicios
Resultado bruto de explotación	175	93	73	40	381
Pago de impuestos	-19	4	0	12	-2
Dividendos y otras devoluciones	1	7	1	0	9
Variación Fondo Maniobra	-5	-67	5	-33	-100
Flujo de Operaciones	153	38	79	19	288

(*) 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.

Dividendos y Devoluciones de Capital Cintra	2008	Amey (*)
ETR-407	47	44
Europistas		0
Autema	317	13
Ausol	5	19
Autopistas españolas	322	31
Temuco Río Bueno	0	3
Talca Chillán	0	2
Maipo	0	67
Bosque	0	8
Cintra Chile	5,7	0
Autopistas chilenas	5,7	80
Algarve	4	3
M-45	2	3
Resto autopistas	7	5
Aparcamientos (Smasa, Eulsa)	1	
Total dividendos	382	160
ETR-407	0	1
Chicago	3	9
Indiana	11	11
M-45	0	0
Autopistas españolas	0	0
Temuco Río Bueno	0	0
Talca Chillán	0	0
Autopistas chilenas	0	0
Total devoluciones de fondos propios	15	22
Total	397	182

Millones de euros

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 397 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. En este sentido, cabe destacar el significativo importe de dividendos recibido en 2008, derivado del impacto extraordinario de la refinanciación de Autema (+317 millones de euros). El resto del flujo corresponde principalmente al aportado por la actividad de Aparcamientos (aproximadamente 43 millones de euros), a cobros netos por impuestos (12 millones de euros) y a otros cobros y pagos correspondientes a las sociedades matrices de la División.

Respecto a **Aeropuertos**, el flujo de operaciones incluye principalmente el cobro neto de impuestos (41 millones de euros), y otros cobros y pagos propios de la División. En este sentido, cabe destacar la generación de créditos fiscales en la División, consecuencia del resultado negativo derivado de los intereses asociados al préstamo de Ferrovial Infraestructuras para la compra de BAA.

En la partida «resto» se incluye el flujo correspondiente a Corporación, que asciende a 45 millones de euros, motivado principalmente por el cobro por impuestos. Adicionalmente se incluye el flujo generado por las operaciones de la actividad Inmobiliaria en Polonia (-35 millones de euros), destacando el pago de suelo, que en 2008 asciende a -11 millones de euros.

1.1 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.

Flujo de inversión	Inversión	Desinversión	Flujo de Inversión
Construcción	-48	0	-48
Servicios	-198	82	-115
Autopistas y Aparcamientos	-144	0	-144
Aeropuertos	-486	133	-354
Resto	-90	0	-90
Total	-966	215	-751

Millones de euros

Las inversiones más significativas se producen en **Aeropuertos y en Autopistas y Aparcamientos**. Respecto a la División de Aeropuertos, cabe destacar el importante volumen de inversión realizada en 2008, destacando la ampliación de capital en BAA (-351 ME), mientras que en Autopistas y Aparcamientos, las inversiones citadas corresponden en su mayor parte a inmovilizado financiero, cuyo detalle se muestra en la tabla adjunta. El resto de la inversión corresponde a inversión en inmovilizado de la actividad de Aparcamientos (83 millones de euros).

Inversión inmovilizado financiero	2008
M203	0,0
OLR	-1,5
SH-130 Texas	-2,8
Nea-Odos	
Central Greece	-11,5
Eurolink M-3	-5,4
R-4	-13,8
Autema	-10,7
CINCA (Cintra Inversora Aut. Cataluña)	0,0
Azores	-8,9
Autoestrada Poludnie	-6,4
Total CINTRA	-61,0

Por último, en la partida de «resto» se incluye principalmente el desembolso por la compra de suelo de Valdebebas a Habitat, en la División Inmobiliaria.

Flujo de operaciones proyectos infraestructuras	BAA	Resto aeropuertos	Autopistas	Servicios (*)	Resto	TOTAL
Resultado bruto de explotación	1.351	2	674	82	0	2.109
Cobro dividendos	0	0	0	0	0	0
Pago de impuestos	-7	0	-48	3	0	-52
Variación Fondo Maniobra	-164	2	10	64	1	-86
Flujo de Operaciones	1.179	4	636	150	1	1.970

Millones de euros

(*) 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.

Dentro del capítulo de desinversiones, hay que destacar el flujo positivo derivado del cobro por la venta del aeropuertos de Belfast (133 millones de euros), llevada a cabo en el mes de septiembre.

1.2 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 Ferrovial, S.A., que en 2008 han ascendido a -177 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 (-154 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 2008 ha sido positivo por 392 millones de euros, derivado de la depreciación de la libra respecto al euro en la deuda de Ferrovial Infraestructuras nominada en libras mencionada en la nota 20 de la presente Memoria.

2. Flujo de proyectos de Infraestructuras

2.1 Flujo de Operaciones

En cuanto al flujo de operaciones de las sociedades titulares de proyectos de Infraestructuras concesionarias, se 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:

2.2 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
ETR 407	-54		-54
Indiana	-36		-36
Chicago	0		0
Autopistas España	-28		-28
Autopistas Chile	-34		-34
Resto Autopistas	-455	135	-320
Total Autopistas	-607	135	-472
BAA	-1.485	998	-486
Resto aeropuertos	-6	35	29
Servicios	-328	1	-326
Resto	-60	0	-60
Total	-2.486	1.170	-1.316

En cuanto a las desinversiones, destaca fundamentalmente BAA, derivado del cobro por la venta de WDF y APP Lynton. En Autopistas, por su parte, el flujo de desinversión corresponde a las autopistas M3, por el cobro recibido en concepto de subvención de capital del Gobierno de Irlanda, y Central Greece, por el cobro derivado de la reducción del inmovilizado financiero (caja restringida a largo plazo).

2.3 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:

Flujo de intereses	2008
ETR 407	-108
Indiana	-51
Chicago	-23
Autopistas España	-128
Autopistas Chile	-48
Resto Autopistas	-89,8
Total Autopistas	-448
BAA (comisiones y prepayment asociado a refinanciación)	-875
BAA (resto intereses)	-1.011
Total BAA	-1.886
Resto aeropuertos	-3
Servicios	-100
Resto	-1
Total	-2.438

En 2008, es importante destacar el impacto significativo que han tenido en el flujo de intereses del Grupo los pagos asociados a la refinanciación de BAA, que se corresponden en su mayor parte con comisiones e intereses anticipados.

Adicionalmente, se incluye en el flujo de financiación el impacto que la variación del tipo de cambio ha tenido en la deuda nominada en moneda extranjera, que en 2008 ha sido positivo por 4.920 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, así como la disminución de la posición neta de tesorería derivada de la reclasificación de los activos y pasivos correspondientes a Gatwick y a las autopistas chilenas a las partidas de activos y pasivos mantenidos para la venta.

Finalmente, en la partida «otros movimientos de deuda no flujo» se incluyen aquellos conceptos que suponen una variación de deuda contable, pero que no implican movimiento real de caja, como es el caso de intereses devengados no pagados, corrección monetaria, etc. En 2008, esta partida es muy significativa, al incorporarse la deuda neta correspondiente al Aeropuerto de Gatwick (1.378 millones de euros) y las Autopistas Chilenas (978 millones de euros), que en el balance han sido reclasificadas como activos y pasivos mantenidos para la venta.

ANEXO I

1. BAA

1.1 Reestructuración societaria

Con anterioridad al proceso de refinanciación de la deuda de BAA, se realizó una reestructuración accionarial, al convertir GIC, uno de los tres socios presentes en ADIL, la deuda PIK por valor de 486m de libras en capital, con una prima del 26%.

Con esta capitalización se diluye la participación en ADIL de Ferrovial y CDQP, las nuevas participaciones son:

	Participación
Ferrovial	55,87%
CDQP	26,48%
GIC	17,65%

1.2 Refinanciación de la deuda de BAA – ADIL

El pasado mes de agosto se completó el proceso de refinanciación de la deuda de BAA, proceso que ha permitido reducir el coste medio global de la deuda de BAA, hasta el 7,5% (frente al 7,8% anterior), coste que será menor según se reduzca la disposición de los créditos bancarios. Este proceso de refinanciación garantiza el plan de inversiones de la compañía para los próximos años, al obtener líneas de capex superiores a los 2.700 millones de libras.

Simultáneamente, los socios realizaron una aportación de fondos propios a ADIL, de acuerdo con su nueva participación en el capital, de 492m de libras, de los que 424m se han utilizado para realizar una aportación de fondos propios a BAA.

El proceso de refinanciación implica, la migración de los bonos ya existentes y la sustitución de la deuda de adquisición por nueva deuda bancaria que se espera cancelar con futuras emisiones de bonos [tan pronto como los mercados permitan] y venta de activos, como la ya anunciada de Gatwick.

1.3 Origen y aplicación de fondos

Origen		Aplicación	
Bonos BAA	4.499	Bonos BAA	4.503
BEI	435	ADIL Senior fac.	2.660
Back stop	4.400	Refinanciación bonos	200
		Capex	2.050
Deuda subordinada	1.566	Deuda junior	1.966
No regulados	1.000	Intereses pre-pagados	332
		Intereses no-pagados	236
Fondos propios	424	Otros	377
Total origen	12.324	Total aplicaciones	12.324

Millones de libras

- **Migración de los bonos ya existentes en BAA, con un ligero incremento del cupón:**
 - 70pb en los bonos emitidos antes de 2002
 - 10pb en los emitidos desde 2002

El detalle de cada bono se encuentra en el siguiente cuadro:

Bonos emitidos antes de 2002			Bonos emitidos desde de 2002		
Bono	VTO	Cupón	Bono	VTO	Cupón
£300m	2016	12,45%	€1.000m	2012	3,975%
£250m	2021	9,20%	£400m	2013	5,85%
£200m	2028	7,075%	€750m	2014	4,60%
£900m	2031	6,45%	€750m	2018	4,60%
			£750m	2023	5,225%

- **Back stop facility, nuevo instrumento que incluye líneas de refinanciación por un valor máximo de 4.400m de libras en dos tramos (Clase A: 3.400m y Clase B: 1.000m) la cual ha sido totalmente dispuesta y por ello el coste actual es el máximo, líneas de crédito para capital circulante por valor de 50m de libras y nuevas líneas de capex por valor de 2.700m de libras que aseguran el plan de inversiones de BAA durante los próximos años.**
 - El BEI ha concedido un crédito por valor de 435m de libras
 - Línea de liquidez por valor de 600m de libras.
- Todos estos créditos están garantizados por los activos regulados de BAA (aeropuertos de Heathrow, Gatwick y Stansted), con el mismo nivel de garantía y calidad crediticia.
- Standard&Poor's y Fitch han dado una calificación al tramo senior de Investment grade (A-).

1.4 Detalles del Back stop facility

Importe max.	Refinanciación				CAPEX		Working capital
	4.400m				2.700m		50m
Tramos	Clase A 3.400m		Clase B 1.000m		Clase A 2.300m	Clase B 400m	Clase A
Objetivo	Refinanciar el crédito senior y la línea de capex de 2008 y parte de la deuda subordinada, junto con los costes de la transacción.				Financiar el capex del Grupo restringido.		Corporativo y WC de los aeropuertos.
Margen (pb)	Importe dispuesto	Margen	Importe dispuesto	Margen	Mientras la línea de crédito (refinanciación) esté dispuesta, se aplicará el mismo margen tanto al capex como al WC, incluido cualquier incremento de coste.		
	0-1,2bn	100	0-0,33bn	150			
	1,2-2,2bn	125	0,33-0,66bn	200			
	2,2-3,2bn	150	0,66-1,00bn	225	100	125	100
	3,2-3,4bn	175					
Incremento de coste (A partir del mes 25)	25 pb cada 6 meses (con un máximo de 150pb)				Si el Senior RAR > 70%, el margen de la Clase A incrementa 25pb. Si el Junior RAR > 85, el margen de la Clase B incrementa 25pb.		
VTO	Año	VTO	Año	VTO			
	Marzo 2010	800m	Marzo 2010	200			
	Marzo 2011	750m	Marzo 2011	250	5 años		
	Marzo 2012	750m	Marzo 2012	250			
	Marzo 2013	1.100m	Marzo 2013	300			

A partir de octubre de 2008, el coste del tramo A de la Back stop facility aumentó en 25 puntos básicos y el tramo B en 50 puntos básicos.

- Adicionalmente, se ha conseguido un **crédito bancario con la garantía de los activos no regulados** de BAA por valor de 1.255 millones de libras, con vencimiento a 7 años y costes según el siguiente cuadro:

	Coste
Año 1-3	175 pb
Año 4-5	215 pb
Año 6-7	240 pb

Con los fondos recibidos se procedió a cancelar la deuda senior y junior de adquisición y repagar las líneas de capex utilizadas hasta agosto 2008. Igualmente se procedió a cancelar aproximadamente un 20% de la deuda subordinada existente, cuyo saldo actual es de 1.566 millones de libras

- Incremento de tarifas**

El 1 de abril entraron en vigor las nuevas tarifas aprobadas por la CAA para Heathrow (LHR) y Gatwick (LGW).

	Tarifa 08/09 / Por Pasajero	Crecimiento anual 2009-2012
LHR	£ 12,80 (+23,5%)	+7,5% + Inflación
LGW	£ 6,79 (+21,0%)	+2,0% + Inflación

El pasado 27 de marzo entró en servicio la Terminal 5 en el aeropuerto de Heathrow.

Evolución previsible de los negocios

Variables macroeconómicas

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

Principales retos para Ferrovial en 2009

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

Igualmente, el ejercicio 2009 estará marcado por la

evolución de los procesos de desinversiones que actualmente se están gestionando tanto para el negocio de Aparcamientos como para las Autopistas Chilenas y el aeropuerto de Gatwick.

Evolución por áreas de negocio de Ferrovial

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

Se espera que algunas compañías aéreas puedan tener problemas financieros y que la mayoría no vuelvan a la senda de los beneficios hasta 2010, especialmente en el caso de las compañías estadounidenses. También se estima que las aerolíneas lleven a cabo una reducción de su capacidad de flota y rutas para adaptarse a esta nueva realidad duran-

te 2009. No obstante, se espera que la ruta EEUU-Europa continúe creciendo, a pesar de la crisis del sector, gracias a la consolidación del acuerdo de «Open Skies», beneficiándose de esta circunstancia Heathrow, propiedad de BAA, receptor de la mayor parte de este tipo de vuelos dada su naturaleza de aeropuerto de tránsito.

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

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

En cuanto a **Autopistas**, respecto a los tráficos es previsible un menor aumento respecto a ejercicios anteriores debido a la ralentización en el crecimiento del PIB a nivel mundial previsto en 2009. En cuanto a las licitaciones, dada la situación económica actual es previsible que los Estados sigan aumentando la licitación de proyectos de financiación privada para evitar el impacto en el déficit, a pesar de que el cierre de dichos proyectos se pueda ver más ralentizado por las dificultades de financiación derivada de la actual crisis de los mercados financieros internacionales. En este sentido, destaca las preadjudicaciones de nuevos contratos para la construcción de autopistas en 2009 (A1 en Polonia y North Tarrant Express en Estados Unidos).

Respecto al sector **Servicios**, se espera que las principales variables operativas se mantengan estables en cuanto a 2008. El objetivo para Ferrovial es afrontar el deterioro de la situación económica en el Reino Unido y en España que podría afectar a sus actividades de Mantenimiento de Infraestructuras y Gestión de Edificios e Instalaciones, así como a su actividad de Recogida y Tratamiento de Residuos Urbanos, aunque como se ha demostrado en el ejercicio 2008 han sido las áreas de actividad que mejor comportamiento han tenido en la crisis económica. Además, deberá hacer frente al descenso del tráfico de pasajeros y número de vuelos ya comentado que se prevé tenga un impacto negativo en Swissport.

En lo que concierne al sector de la **Construcción**, Euro-

construct apunta que, durante el año 2009, en Europa se produzca un descenso en el sector de -4,3%, aunque se espera que en los años 2010 y 2011 se produzca una ligera mejoría. Este descenso es consecuencia, principalmente, de la negativa evolución del sector residencial, del cual se espera un descenso del -7,1%; únicamente el sector de ingeniería civil tendrá una evolución positiva en el año 2009 (+0,4%). Al contrario de lo que ocurre en Europa Occidental, en el sector de la construcción en los países del Este se espera un crecimiento de un 6,2% en 2008, 4,8% en 2009 y de 9,6% en 2010.

En España, desaparecido el impulso de la vivienda, la construcción española se queda sin argumentos para seguir creciendo. Se espera que el conjunto de los mercados de la construcción en nuestro país se comporten por debajo de la economía, y por lo tanto experimenten un crecimiento negativo al cierre de 2008 (-13,4%) y en el 2009 (-16,4%). El responsable de esta previsión es el mercado residencial donde se esperan descensos del -23,3% y -26,2% en 2008 y 2009, debido a la dificultad para obtener financiación por parte de las familias para comprar una casa. En el mercado de edificación no residencial, se prevé que experimente una disminución de -3,2% en el año 2008 alcanzando -11,4% en el año 2009, aunque la evolución negativa de la edificación no residencial para el año 2010 será únicamente de -0,8%. Por último, la ingeniería civil seguirá la tendencia de los otros dos sectores alcanzando -3,3% en 2008 y -5,8% en 2009, aunque es el único sector en el que se prevé que alcance el crecimiento en el año 2010 (+1,7%).

Las expectativas de Ferrovial, son seguir trabajando en crecer en la actividad Internacional aprovechando el negocio inducido de autopistas y aeropuertos, especialmente BAA. Se espera que en los próximos años el crecimiento en el exterior compense la negativa evolución prevista en la actividad Nacional. De hecho, en el comienzo de 2009 se han preadjudicado nuevos contratos para la construcción de las autopistas A1 en Polonia y la North Tarrant Express en Estados Unidos.

Las previsiones del sector **Inmobiliario** en Europa Occidental anuncian una recesión en el sector motivada por la disminución de la construcción de vivienda residencial y la caída de precios; mientras que, en Europa del Este se espera un descenso medio de la vivienda residencial del -7,1% anual en 2009 y -0,5% en 2010.

Polonia va a ser uno de los países en donde la crisis en el sector inmobiliario se va a notar menos. La vivienda residencial en el año 2009 va a disminuir un -4,0% pero en 2010 se espera que se produzca la recuperación alcanzando un crecimiento de +3,0%.

Información relativa a:

Medio Ambiente, Personal Investigación y Desarrollo, Autocartera, Acontecimientos posteriores al cierre. Principales riesgos e incertidumbres y gestión del riesgo financiero

Gestión medioambiental

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 2008.

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 2008, así como de los principales indicadores vinculados con las mismas.

Autocartera

La información relativa a autocartera, acontecimientos posteriores al cierre se incorpora dentro de la nota de Patrimonio Neto (nota 16) en los Estados Financieros considerando que se formulan en paralelo a este informe de gestión.

Gestión de riesgos

La información relativa a riesgos e incertidumbres se menciona en el informe de gobierno corporativo que es parte del presente informe.

Las actividades del Grupo están expuestas a diferentes tipos de riesgos financieros destacando, fundamentalmente los riesgos de tipos de interés, riesgo de cambio y riesgo de mercado. Las principales políticas de coberturas están descritas en la nota 3 de la Memoria de las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo

Acontecimientos posteriores al cierre del ejercicio

Tal y como se comunicó mediante Hecho Relevante a la CNMV el día 29 de enero de 2009, el Consejo de Administración ha iniciado el estudio de una posible fusión de la su filial Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, que se ha manifestado interesado en avanzar en el análisis de esta opción estratégica, sin hacer referencia, por el momento, a ninguna posible relación de canje.

Asimismo, el Consejo de Administración ha acordado designar como asesor financiero de la Sociedad en relación con el proceso a una entidad financiera, que realizará los trabajos de valoración adecuados para la emisión, en su momento y en su caso, de una «fairness opinion» sobre la ecuación de canje. En esta designación se ha tenido muy en cuenta la ausencia de conflictos de interés y en particular la inexistencia de relaciones significativas recientes de financiación o de negocio entre dicha entidad y el Grupo Ferrovial.

Por otro lado, el aeropuerto londinense de Heathrow contará con una tercera pista, en un plazo de 10 años. El Gobierno británico ha aprobado el proyecto, que, cumpliendo unos estrictos límites medioambientales, permitirá a BAA mejorar la calidad que ofrece a sus usuarios, incrementar el número de pasajeros y mejorar la capacidad de la infraestructura.

Informe del Comité de Auditoría y Control

Composicion y funciones

Conforme a lo dispuesto en el Reglamento del Consejo de Administración de Grupo Ferrovial S.A., la totalidad de los miembros de la Comisión de Auditoría y Control son Consejeros Externos, y su presidencia recae en un Consejero Independiente.

En el ejercicio 2008, Don Santiago Fernández Valbuena ha sustituido a Don Santiago Eguidazu Mayor como miembro de la Comisión y a Don Gabriele Burgio en la Presidencia de la misma. Por tanto, su composición actual es la que sigue:

- D. Santiago Fernández Valbuena, Presidente
- D. Gabriele Burgio.
- PORTMAN BAELA S.L., representada por D. Eduardo Trueba Cortés
- D. Juan Arena de la Mora

La Comisión de Auditoría y Control, de acuerdo con el Reglamento del Consejo de Administración, tiene las siguientes competencias:

- **En relación con la auditoría externa**
 - Propuesta sobre su nombramiento, incluyendo las condiciones de su contratación; y la revocación o no renovación.
 - Canal de comunicación entre Consejo de Administración y auditores; Verificación del cumplimiento de sus recomendaciones por la Alta Dirección; Vigilancia de la independencia del auditor
 - Control de los servicios de asesoramiento y consultoría por el auditor externo
- **Auditoría Interna**
 - Propuesta de selección, nombramiento, reelección o

sustitución del Director

- Propuesta de presupuesto
- Supervisión y verificación del plan de auditoría interna

- **Información financiera**

- Conocimiento del proceso de información financiera y los sistemas de control interno
- Supervisión previa a la aprobación por el Consejo de la información pública anual y periódica

- **Control de riesgos**

- Análisis y evaluación periódica.

- **Otros**

- Supervisión del cumplimiento de la normativa de gobierno corporativo.
- Establecimiento y supervisión de «buzón de sugerencias»
- Informe previo de operaciones de constitución y adquisición de sociedades domiciliadas en paraísos fiscales así como aquellas de propósito especial a las que se refiere el Reglamento del Consejo.

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

Durante el ejercicio 2008, la Comisión ha celebrado seis (6) reuniones.

La Comisión aprueba anualmente un plan de trabajo con la previsión de asuntos para ser tratados en cada una de sus reuniones.

Actividades realizadas

A. INFORMACIÓN ECONÓMICO FINANCIERA

Entre las funciones de la Comisión de Auditoría y Control está la de 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 lo largo del ejercicio, la Comisión ha analizado esta información con carácter previo a su conocimiento por el Consejo de Administración y a su remisión a las autoridades o mercados, disponiendo para este análisis de la colaboración de la Dirección General Económico Financiera.

La Comisión analizó detenidamente las novedades que se han producido como consecuencia de la entrada en vigor de las disposiciones referentes a los informes financieros semestrales y las declaraciones intermedias.

B. RELACIONES CON EL AUDITOR EXTERNO

1. 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 2007, e informaron en ella 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.

Se tiene previsto que, con ocasión de la formulación de las cuentas correspondientes al ejercicio 2008, los Auditores externos comparezcan de nuevo ante la Comisión.

Los auditores externos de otras compañías del Grupo también informaron ante la Comisión en términos equivalentes.

Debe significarse que, también conforme a la práctica de años precedentes, todas estas comparencias se realizan sin la presencia de integrantes del equipo directivo de la Sociedad.

2. Otras actuaciones en relación con la auditoría externa

- Como novedad respecto a ejercicios precedentes, los auditores externos presentaron ante la Comisión un informe relativo al planteamiento y enfoque de los trabajos para la revisión de las cuentas del ejercicio 2008, anticipando el calendario de desarrollo de los trabajos de auditoría y los asuntos más relevantes que se preveían.
- La Comisión propondrá al Consejo de Administración, que si así lo acuerda, a su vez lo someterá a la aprobación de la Junta General de Accionistas, la renovación del auditor del actual auditor externo de la Sociedad y su grupo consolidado.

C. PROCEDIMIENTOS DE CONTROL

En esta materia, la Comisión fue informada del seguimiento de trabajos realizados en su momento sobre los procedimientos vigentes en la división de construcción, así como del plan de actuación para nuevas áreas de actividad.

Conforme a dicho plan, conocieron el informe realizado sobre los procedimientos de control de negocios integrados en la división de servicios. Las conclusiones del informe fueron, a juicio de la Comisión, satisfactorias.

D. AUDITORÍA INTERNA

En este ámbito de actuación, la Comisión de Auditoría y Control ha conocido el régimen organizativo de la Dirección de Auditoría Interna. En este sentido, ha expresado su opinión favorable sobre su programa de actuación y a los principios en los que el mismo se asienta; así como su organización y los criterios de planificación del trabajo, con proyectos tanto en las áreas de negocio como en el ámbito corporativo.

E. ANÁLISIS DE RIESGOS Y SISTEMAS PARA SU CONTROL

En 2008, la Comisión ha recibido informes periódicos sobre los riesgos y los sistemas establecidos para su control.

En este sentido, la compañía ha creado una unidad especializada, la Dirección de Riesgos, con objeto de dotar al grupo de una herramienta específica para la gestión de los riesgos inherentes a la organización en los negocios.

F. ACTUACIONES EN MATERIA DE GOBIERNO CORPORATIVO Y RÉGIMEN DE CUMPLIMIENTO

La Comisión ha llevado a cabo las siguientes actuaciones en esta materia, conforme le atribuye el Reglamento del Consejo:

- Examinó, con carácter previo a su presentación al Consejo de Administración, el Informe Anual de Gobierno Corporativo correspondiente al ejercicio 2007.
- Informó sobre transacciones entre consejeros y altos directivos con la Sociedad y entidades de su grupo, así como líneas genéricas de operaciones, para su posterior aprobación por el Consejo de Administración. Conforme a lo dispuesto en el Reglamento del Consejo, en el caso de solicitantes asistentes a la reunión, la deliberación y aprobación de estas operaciones se produjo en su ausencia.
- 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.
- En relación con el sistema de control de la prestación de

servicios de asesoramiento y de consultoría por firmas de auditoría externa, la Comisión de Auditoría y Control autorizó diversas contrataciones y recibió un informe semestral sobre la evolución de las ya concedidas.

En 2009, la Comisión conocerá, para informe previo a su aprobación por el Consejo de Administración, el Informe Anual de Gobierno Corporativo del ejercicio 2008.

G. OTROS TRABAJOS DESARROLLADOS POR LA COMISIÓN DE AUDITORÍA Y CONTROL

La Comisión conoció el informe anual sobre el funcionamiento y uso del sistema establecido por la compañía para que cualquier empleado, de forma confidencial y, si así lo desea, anónima, pueda comunicar situaciones ineficientes, comportamientos inadecuados o eventuales incumplimientos de eventual trascendencia (el llamado «buzón de sugerencias»), y, al tiempo, fue informada de proyectos de mejora de este mecanismo que se abordarán en un futuro próximo.

H. 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 2008, trasladando el correspondiente informe al Consejo de Administración.

Contenidos adicionales del Informe de Gestión

conforme a lo dispuesto en el artículo 116 BIS de la Ley de Mercado de Valores

Estructura del capital

La 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.

Restricción a la transmisión 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.

Participaciones significativas

(en el capital, directas o indirectas)

A 31 de diciembre de 2008 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.	81.798.231	58,317%

Según comunicación remitida a la Comisión Nacional del Mercado de Valores y a la propia Sociedad el 28 de mayo de 2008, 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 58,317% (porcentaje actualizado a 31 de diciembre de 2008) del capital social de Grupo Ferrovial S.A. Debe significarse que D. Rafael del Pino y Moreno falleció el 14 de junio de 2008.

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 ejercer su derecho de voto.

Los 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.

Las normas aplicables

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

A. 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 disponen los Estatutos Sociales y el Reglamento del Consejo de Administración, 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 Consejeros 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.

B. 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.

Los 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. El Consejo de Administración tiene previsto considerar someter a la Junta General Ordinaria de Accionistas del año 2009 un acuerdo en términos parecidos, dada la proximidad del vencimiento de esta delegación.

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 28 de marzo de 2.008, 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 Ordinaria de Accionistas del año 2009 un acuerdo en términos parecidos.

Los 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 varios contratos de financiación. Algunos son préstamos sindicados y otros son contratos bilaterales con determinadas entidades de crédito, que prevén entre las posibles causas de vencimiento anticipado, por apreciación de las entidades acreditantes, un deterioro de la solvencia de la Sociedad motivado por un cambio de control en la misma. El importe de estos contratos asciende a

mil ciento trece millones (1.113.000.000) de euros, de los cuales se ha dispuesto a 31 de diciembre de 2008 de mil ochenta y cinco millones quinientos mil (1.085.500.000) 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.

Los 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 nueve 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.

Gobierno corporativo

Desde que sus acciones comenzaron a cotizar (1999), Ferrovial se dotó de un Reglamento del Consejo de Administración y de un Reglamento Interno de Conducta, y desde 2004, dispone además de un Reglamento de la Junta General. 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. Además, 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 Informe específico sobre estas materias.

El informe de Gobierno Corporativo 2008 comunicado a la CNMV está disponible en la web:

➔ www.ferrovial.es

Información bursátil

El IBEX cerró el 2008 con una caída del 39,4%, situándose en los 9.145,8 puntos, en el peor ejercicio desde la creación del índice. El selectivo español evolucionó en línea con los principales índices mundiales.

La bolsa española no evolucionó de forma homogénea, con un peor comportamiento del Ibex Medium Cap y el Ibex Small Cap, que cayeron un -46,5% y un -57,3% respectivamente; por sectores los que acumularon mayores descensos fueron el Constructor y el Financiero con recortes cercanos al 50%, con una mejor evolución relativa de los sectores Telecom y de Consumo no Cíclico cuyas caídas rondaron el -25%.

El año estuvo marcado por la crisis financiera que comenzó en 2007, en el primer mes del ejercicio las noticias sobre los recortes del rating a las aseguradoras monolines, unido a los escándalos financieros y noticias negativas del sector bancario, castigaron especialmente a los mercados. Durante el año se sucedieron los planes de rescate, bajadas de tipos e inyecciones de liquidez, que reafirmaron la gravedad de la crisis. Antes del verano el interés estuvo centrada en las entidades hipotecarias americanas y en la aprobación del plan de rescate en EE.UU.. Pero la crisis financiera se agravó en el mes de septiembre con la caída, rescates y fusiones de grandes instituciones norteamericanas. En el último trimestre del ejercicio se suceden nuevos recortes de tipos de interés y distintas

medidas de ayuda a las principales entidades financieras tanto Europa como en EE.UU.

En el plano macroeconómico destacan las caídas del petróleo de la segunda mitad del año, así como la debilidad de la Libra, los fuertes recortes de tipos y el brusco ajuste a la baja de la inflación. Los datos de desempleo se deterioraron rápidamente desde el mes de septiembre.

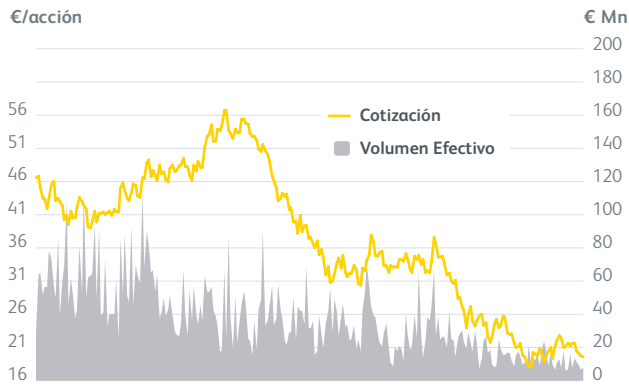
Ferrovial cierra el año 2008 en 19,6 euros por acción, con una bajada en su cotización del 59,3%. En los primeros cuatro meses del ejercicio la cotización evolucionó de forma positiva y mejor al mercado, llegando a alcanzar un máximo anual en mayo en 57,45 euros por acción, esta evolución positiva se produjo tras publicación de los resultados del ejercicio 2007 y coincidiendo la aprobación de las tarifas para los próximos 5 años en los aeropuertos de Heathrow y Gatwick. Los recortes comenzaron con el anuncio de la aportación de capital a BAA en el mes de mayo, la cotización sufre de forma particular antes del verano coincidiendo con un brusco recorte de todo el sector de Infraestructuras, los meses de julio y agosto la acción mantiene su valor a pesar de la enorme volatilidad producida por el cierre definitivo de la refinanciación de BAA. Desde septiembre la evolución vuelve a sufrir especialmente coincidiendo con la crisis financiera, para cerrar el año con una fuerte volatilidad.

Evolución Ferrovial, Ibex-35 e Índice sectorial - Histórico

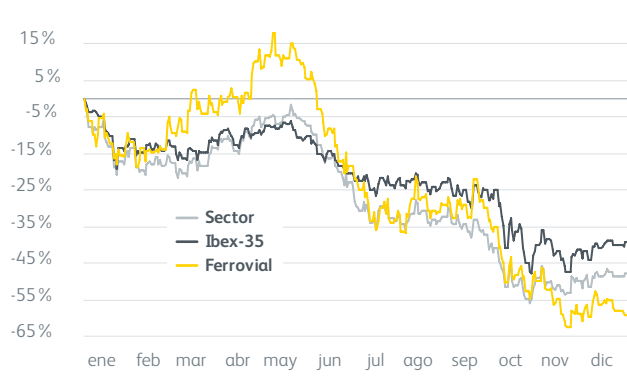
Explicación	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	99-08
FER	-37	-6	45	23	15	42	49	26	-35	-59	-14
IBEX	18	-22	-8	-28	28	17	18	32	7	-39	-12
Sector	-26	-7	26	4	25	27	54	61	-10	-48	67

Datos en porcentaje

Evolución de cotización y volumen efectivo 2008

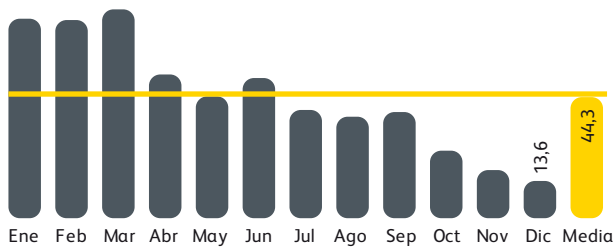


Evolución Ferrovial, Ibex-35 e Índice sectorial en 2008



Efectivo media diaria

Millones de euros



Histórico Ferrovial	2008	2007	2006	2005	2004	2004	2003	2002	2001	2000	1999
Cierre	19,58	48,12	73,95	58,50	39,32	39,32	27,78	24,15	19,69	13,6	14,4
Máximo	57,45	82,95	78,35	71,45	39,8	39,8	28,29	28,95	22	18,35	23,55
Mínimo	17,65	47,90	51,20	39,07	27,6	27,6	21,91	19,7	13,53	11,75	14,2
Medio ponderado	37,41	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)	11.245,8	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)	290.632.495	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)	44,3	66,0	47,9	27,5	17,2	17,2	12	10,2	6,3	4,6	6,8
Rotación de capital	207%	177%	136%	96%	90%	90%	87%	73%	61%	57%	40%
Capitalización (millones de euros)	2.746	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	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	1 euro
Dividendo bruto por acción*	2,00	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)*	-6,04	5,23	10,16	2,96	3,78	3,97	2,43	3,25	1,56	1,14	0,78
Valor contable por acción	26,32	48,82	47,50	21,57	17,95	16,06	12,5	10,66	8,54	7,48	6,53
Precio / valor contable	0,74	0,99	1,56	2,71	2,19	2,45	2,22	2,27	2,31	1,82	2,21
PER (cotización / BPA)*	-3,24	9,20	7,28	19,73	10,40	9,90	11,44	7,43	12,62	11,93	18,41
Rentabilidad total accionista (%)	-58,27%	-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, 2007 y 2008 por resultados extraordinarios generados.

Evolución de los negocios en el ejercicio 2008

Evolución previsible de los negocios

Información relativa a: Medio Ambiente, Personal Investigación y Desarrollo, Autocartera, Acontecimientos posteriores al cierre. Principales riesgos e incertidumbres y gestión del riesgo financiero

Informe del Comité de Auditoría y Control

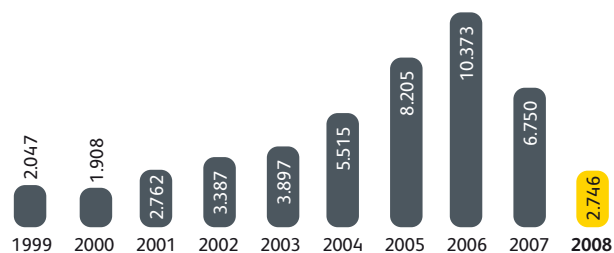
Contenidos adicionales del Informe de Gestión conforme a lo dispuesto en el artículo 116 BIS de la Ley de Mercado de Valores

Informe de Gobierno Corporativo

> Información bursátil

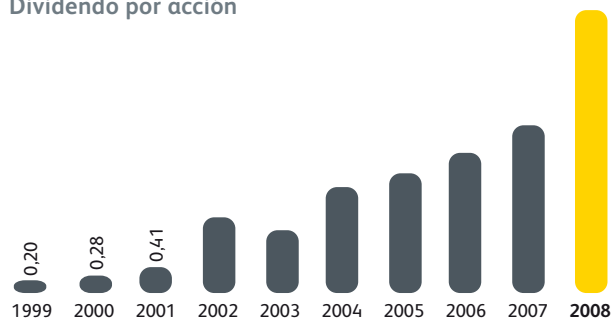
Capitalización

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

	2008	2007	2006
Nº de acciones	1.527.374	300.000	133.183
% de capital	1,09%	0,21%	0,10%
Coste libros	72.735	22.243	9.798
	miles de euros	miles de euros	miles de euros
Coste por acción	47,62	74,14	73,57

Las operaciones de autocartera realizadas hasta diciembre de 2008 por importe de 50 millones de euros han supuesto un aumento de 1.227.374 acciones propias, a un precio medio de adquisición de 40,7 euros, con ello el importe a 31 de diciembre de 2008 de acciones propias en poder de la sociedad dominante y o filiales de ésta es de 1.527.374 acciones, lo que supone un 1% del capital social de Grupo Ferrovial S.A.

Accionariado (*)

Accionistas	País	Titulos	% Capital
Portman Baela SL	España	81.798	58,317%
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	España	2.294	1,636%
Santiago Bergareche Busquets	España	611	0,436%
Santiago Eguidazu Mayor	España	28	0,020%
Joaquín Ayuso García	España	19	0,014%
Juan Arena de la Mora	España	20	0,014%
Jaime Carvajal Urquijo	España	16	0,011%
Gabriele Burgio	España	8	0,006%
José María Perez Tremps	España	9	0,006%
María del Pino y Calvo-Sotelo	España	3	0,002%
Santiago Fernandez Valbuena	España	2	0,001%

(*) Fuente: CNMV – Miles de acciones

- **Indices a los que pertenece Ferrovial**
 - IGBM
 - Indice Construcción Bolsa de Madrid
 - IBEX-35
 - IBEX Industrial y Varios
 - Bloomberg European 500
 - Bloomberg European 500 Construction and Engineering
 - Bloomberg 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

Cuentas Anuales Consolidadas

102	Balance de situación
104	Cuentas de pérdidas y ganancias
106	Estado consolidado de ingresos y gastos
108	Estado de flujo de caja consolidado
110	Notas a las cuentas anuales consolidadas
220	Informe de auditoría



Balance de situación

Balance de situación consolidado de los ejercicios 2008 y 2007

Activo	Nota	2008	2007
Activos no corrientes		36.220	42.921
Fondo de Comercio	5	5.400	7.242
Activos Intangibles (1)	6	65	160
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	7	24.125	30.929
Inmovilizado material (1)	8	640	785
Inversiones Inmobiliarias		92	0
Inversiones en asociadas	9	89	102
Activos financieros no corrientes	10	2.308	2.253
Cuentas a cobrar de proyectos de infraestructuras y otras		1.447	1.476
Activos financieros disponibles para la venta		21	67
Caja restringida y otras inversiones a largo plazo		307	302
Resto de cuentas a cobrar		533	408
Activo por superávit de pensiones	18	77	165
Impuestos Diferidos	23	2.284	1.034
Derivados financieros a valor razonable	11	1.140	251
Activos clasificados como mantenidos para la venta	12	4.278	1.096
Activos corrientes		7.705	7.570
Existencias	13	507	496
Clientes y otras cuentas a cobrar	14	4.405	4.779
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		3.892	4.138
Otros deudores		720	658
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		36	156
Provisiones		-243	-173
Tesorería y Equivalentes	20	2.793	2.295
Sociedades de proyectos de infraestructuras		1.177	980
Caja restringida		441	483
Resto de tesorería y equivalentes		736	497
Resto de sociedades		1.616	1.315
Total Activo		48.203	51.587

Pasivo y Patrimonio Neto	Nota	2008	2007
Patrimonio neto	16	3.692	6.848
Patrimonio neto atribuible a los accionistas		1.579	3.912
Patrimonio neto atribuible a los socios externos		2.113	2.936
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	17	322	322
Pasivos no corrientes		33.311	36.301
Provisiones para pensiones	18	159	93
Otras Provisiones no corrientes	19	704	417
Deuda Financiera	20	25.594	31.634
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		22.816	28.605
Deudas con entidades de crédito resto de sociedades		2.778	3.029
Otras deudas	21	189	178
Impuestos Diferidos	23	3.450	3.138
Derivados financieros a valor razonable	11	3.215	841
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta	12	3.163	363
Pasivos corrientes		7.715	7.752
Deuda Financiera	20	1.627	1.226
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		900	919
Deudas con entidades de crédito resto de sociedades		727	307
Deudas por operaciones de tráfico	22	5.635	6.017
Acreedores comerciales		4.721	4.770
Pasivos por impuestos sobre las ganancias corrientes		178	309
Otras deudas no comerciales		736	938
Provisiones para operaciones de tráfico	19	453	510
Total Pasivo y Patrimonio Neto		48.203	51.587

Millones de euros

Los activos intangibles y materiales y las inversiones inmobiliarias afectos a proyectos de infraestructuras se incluye en la partida "Inmovilizado en Proyectos de Infraestructuras"
Las Notas 1 a 40, forman parte de las Cuentas Consolidadas a 31 de diciembre de 2008

Cuentas de pérdidas y ganancias

Cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de los ejercicios 2008 y 2007

	Nota	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable (*)	Total 2008	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable (*)	Total 2007
Cifra de ventas		14.126	0	14.126	14.630	0	14.630
Otros ingresos de explotación		20	0	20	27	0	27
Total Ingresos de explotación	27	14.146	0	14.146	14.657	0	14.657
Consumo		1.799	0	1.799	1.807	0	1.807
Otros gastos externos		1.992	0	1.992	2.118	0	2.118
Gastos de personal	28	3.832	0	3.832	3.793	0	3.793
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado		1.188	0	1.188	1.133	0	1.133
Variación de las provisiones de tráfico		114	0	114	79	0	79
Otros gastos de explotación		3.660	11	3.672	3.851	-35	3.816
Total gastos de explotación		12.585	11	12.596	12.781	-35	12.746
Resultado de explotación		1.561	-11	1.550	1.876	35	1.911
Ingresos financieros en proyectos de infraestructuras		134	0	134	94	0	94
Gastos financieros de proyectos de infraestructuras		-1.801	0	-1.801	-1.761	0	-1.761
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable		0	-211	-211	0	-3	-3
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras		-1.667	-211	-1.878	-1.667	-3	-1.670
Ingresos financieros de resto de sociedades		208	0	208	130	0	130
Gastos financieros de resto de sociedades		-332	0	-332	-299	0	-299
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable		0	-225	-225	0	-61	-61
Resultado financiero resto de sociedades		-124	-225	-349	-170	-61	-231
Resultado financiero	29	-1.791	-436	-2.227	-1.837	-64	-1.901
Participación en beneficios de Sociedades asociadas		7	0	7	-111	0	-111
Otras ganancias y pérdidas	30	449	-162	287	767	0	767
Resultado consolidado antes de impuestos		226	-609	-383	696	-30	666
Impuesto sobre sociedades antes de IBA	23	118	174	292	162	10	172
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas antes de IBA		344	-435	-91	858	-20	838
Resultado neto operaciones discontinuadas antes de IBA	31	0	0	0	0	0	0
Resultado consolidado del ejercicio antes de IBA		344	-435	-91	858	-20	838
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos antes de IBA		7	117	124	-112	8	-104
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante antes de IBA		351	-318	33	746	-12	734
Impacto IBA (**):	25						
Resultado Consolidado antes de IBA		344	-435	-91	858	-21	838
Impuesto sobre sociedades ajuste IBA		-1.559	0	-1.559	0	0	0
Resultado Consolidado del ejercicio después de IBA		-1.216	-435	-1.650	858	-21	838
Resultados atribuidos a socios externos después de IBA		696	116	812	-113	8	-104
Resultado neto del ejercicio atribuido a la sociedad dominante después de IBA		-520	-318	-838	746	-12	734
Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante	32						
Básico				-6,04			5,24
Diluido				-6,04			5,24

Millones de euros

(*) Corresponde a resultados por variación en el valor razonable de derivados, otros activos y pasivos financieros y propiedades de inversión (ver nota 26)

(**) Corresponde al registro por parte de BAA de una pérdida contable de carácter excepcional debido a la reforma fiscal por la que se ha eliminado en el ejercicio 2008 el derecho a amortizar fiscalmente determinados edificios (denominado en el reino Unido Industrial Building Allowances o IBA) con un impacto en el resultado neto de la sociedad dominante de -871 millones de euros. Dado que el tratamiento contable aplicado puede dificultar la interpretación de los Estados Financieros, y para identificar cuál hubiese sido el resultado del grupo si no se hubiese registrado dicho pasivo, el impacto por este concepto se presenta en la cuenta de resultados de forma separada (ver nota 25).

Estado consolidado de ingresos y gastos reconocidos

Estado consolidado de ingresos y gastos reconocidos de los ejercicios 2008 y 2007

	Nota	2008	2007
Ganancias/(pérdidas) de instrumentos de cobertura antes de impuestos.	11	-1.928	-457
Ganancias/(pérdidas) de instrumentos de cobertura antes de impuestos - Activos y Pasivos No Corrientes mantenidos para la venta		81	0
Ganancias/(pérdidas) actuariales en planes de prestación definida antes de impuestos.	18	-183	602
Ganancias/(pérdidas) actuariales en planes de prestación definida antes de impuestos. Activos y Pasivos No Corrientes mantenidos para la venta		0	0
Ganancias/(Pérdidas) por cambios de criterio antes de impuestos		0	-19
Diferencias de conversión antes de impuestos.		-737	-697
Diferencias de conversión antes de impuestos - Activos y Pasivos No Corrientes mantenidos para la venta		-357	0
Impuestos		1.114	124
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio		-2.010	-447
Resultado consolidado del ejercicio		-1.650	838
Atribuido a la sociedad dominante		-838	734
Atribuido a los socios externos		-812	104
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio		-3.660	391
Atribuidos a la Sociedad dominante		-2.026	562
Atribuidos a socios externos		-1.634	-171

Millones de euros

Las Notas 1 a 40, forman parte de las Cuentas Consolidadas a 31 de diciembre de 2008.

Estado de flujo de caja consolidado

Estado de flujo de caja consolidado de los ejercicios 2008 y 2007

	Nota	2008	2007
Resultado Neto Atribuible		-838	734
Ajustes al resultado		3.719	2.307
Minoritarios		-813	104
Amortizaciones/provisiones		1.302	1.211
Resultado por equivalencia		-7	111
Resultado por financiación		2.257	1.819
Impuesto		1.267	-172
Ajustes valor razonable menos coste de venta		162	
Otras pérdidas y ganancias		-448	-767
Pago de Impuesto		-46	-296
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros		-160	-70
Cobro dividendos proyectos Infraestructuras		7	19
Flujo operaciones actividades discontinuadas			
Flujo de operaciones	33	2.682	2.694
Inversión en inmovilizado material/inmaterial		-406	-249
Inversión proyectos Infraestructuras		-2.486	-2.734
Inversión inmovilizado financiero		-119	-502
Desinversión proyectos Infraestructuras		1.170	2.355
Desinversión inmovilizado financiero		215	1.713
Intereses recibidos		165	202
Flujo neto inversión actividades discontinuadas			
Flujo de inversión	33	-1.461	786
Flujo antes de financiación		1.221	3.480
Flujo de capital y socios externos		175	21
Pago de dividendos accionista sociedad matriz		-178	-149
Pago de dividendos minoritarios sociedades participadas		-70	-74
Otros movimientos de fondos propios			
Flujo financiación propia		-73	-202
Intereses pagados		-2.744	-2.028
Aumento endeudamiento bancario		11.722	3.610
Disminución endeudamiento bancario		-9.341	-4.932
Flujo financiación actividades discontinuadas			
Flujo de financiación	33	-436	-3.552
Variación tesorería y equivalentes	20	785	-71
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo		2.295	2.400
Tesorería y equivalentes al final del periodo (*)		2.911 (*)	2.295
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes		287	33

Millones de euros

Dentro de la partida "Tesorería y equivalentes" se incluye la caja restringida a corto plazo.

(*) Dentro de la partida "Tesorería y equivalentes" se incluye la tesorería y equivalentes correspondientes a los activos mantenidos para la venta (118 millones de euros) Las Notas 1 a 40, forman parte de las Cuentas Anuales Consolidadas a 31 de diciembre de 2008.

Notas a las cuentas anuales consolidadas

1. Actividades de la sociedad y perímetro de consolidación

A. 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.

- **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%.
- **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 66,88% al cierre del ejercicio.

- **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 55,87%.
- **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 regulados 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 el pasado mes de Marzo de 2008 se produjo la venta de la filial del Grupo BAA World Duty Free que se encontraba registrada como activo no corriente mantenido para la venta según lo indicado en las Cuentas Anuales correspondientes al ejercicio 2007. La mencionada operación ha supuesto una plusvalía antes de impuestos para BAA de 295 millones de Euros. Adicionalmente, en el mes de septiembre de 2008 Ferrovial Aeropuertos S.A. vendió la participación que ostentaba en el Aeropuerto de Belfast por un importe de 167 millones de euros, lo que ha supuesto una plusvalía de 109 millones de euros.

Respecto a las variaciones de perímetro en la actividad de aeropuertos en el ejercicio 2007, en junio de 2007 se realizó la venta del aeropuerto de Budapest sociedad que por lo tanto fue integrada en los Estados Financieros del grupo hasta esa fecha. Por otro lado, En febrero de 2007, Ferrovial Aeropuertos S.A. vendió la participación que ostentaba en la sociedad titular de los derechos del Aeropuerto sobre Sydney, y que ascendía a un 20,9% del capital del mismo.

Por último, en el pasado mes de Junio se ha procedido a la capitalización de la deuda PIK otorgada por GIC a FGP Topco, sociedad cabecera del Grupo BAA, por importe de 615 millones de Euros. Dicha operación ha supuesto una dilución del 5,19% de participación que Grupo Ferrovial ostenta en el capital la mencionada sociedad pasando al 55,87%, frente al 61,06% que se detentaba a diciembre de 2007.

En la actividad de Autopistas y Aparcamientos

Como consecuencia de la refinanciación de Autema y la nueva estructura societaria creada, se han incorporado dos sociedades nuevas al perímetro de consolidación:

- Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.A., en la que Cintra, S.A. participa en un 100%;
- Inversora Autopistas de Cataluña, S.L. en la que Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.A. participa en un 100%

En el área de Aparcamientos, destacar la venta de Río Piedras, en la que Cintra, S.A. participaba indirectamente en un 74,94% y la incorporación al perímetro la UTE Expo Zaragoza, en la que Cintra, S.A. tiene un 99,92% a través de Dornier,

S.A. y Cintra Aparcamientos, S.A.

Por otra parte, Grupo Ferrovial, S.A., ha adquirido durante el ejercicio 2008 un 1,85% 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 66,88 %.

2. Resumen de las principales políticas contables

A. 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 2007.

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 2009 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 e interpretaciones con fecha de entrada en vigor en 2008**
 - NIC 39 (Modificación) «Instrumentos financieros: Reconocimiento y valoración»
 - NIIF 7 (Modificación) «Instrumentos financieros: Información a revelar» – Reclasificación de instrumentos financieros
 - CINIIF 14, «NIC 19 – Limite de los activos afectos a un plan de prestaciones definidas, necesidades mínimas de financiación e interrelación entre ambos» que recoge las pautas para evaluar el límite establecido en la NIC 19 sobre el superávit que puede reconocerse como activo.
 - CINIIF 11, «NIIF 2 – Transacciones de grupo y con

acciones propias» que establece los principios para determinar si una transacción basada en acciones en la que intervienen acciones propias o entidades del grupo debe reconocerse como una transacción con pago basado en acciones liquidada con instrumentos de patrimonio o liquidada en efectivo en las cuentas individuales de la dominante y de las entidades del grupo.

- **Normas y modificaciones e interpretaciones a las normas existentes que no han entrado todavía en vigor y que el Grupo no ha adoptado con anticipación**

A la fecha de formulación de estas cuentas, el IASB había publicado las interpretaciones que se detallan a continuación. Estas interpretaciones son de obligado cumplimiento para todos los ejercicios comenzados a partir del 1 de enero de 2009, y ejercicios posteriores, si bien el Grupo no las ha adoptado con anticipación: La evaluación del impacto de la adopción de las mismas esta realizandose por la Dirección de la sociedad.

La NIIF 8 sustituye a la NIC 14 y homogeneiza los requisitos de presentación de información financiera por segmentos con la norma americana SFAS 131 «Disclosures about segments of an enterprise and related information». La nueva norma exige un enfoque de dirección bajo el cual la información por segmentos se presenta sobre la misma base que la que se utiliza a efectos internos

- CINIIF 12 «Contratos de prestación de servicios», de obligado cumplimiento para los ejercicios comenzados a partir del 1 de enero de 2008, no tiene efecto sobre las operaciones del Grupo. A la fecha de formulación de estas cuentas, la Unión Europea no había adoptado esta interpretación.
- NIC 23 (Modificación), «Costes por intereses». Esta norma exige que las entidades capitalicen los costes por intereses que sean directamente atribuibles a la adquisición, construcción o producción de un activo cualificado (como parte del coste del activo).
- NIC 1 (Revisada), «Presentación de estados financieros» Esta norma modificada prohíbe la presentación de partidas de ingreso y gasto en el estado de cambios en el patrimonio neto, y exige que los cambios en el patrimonio neto por operaciones con terceros no accionistas se presenten separados de los cambios en el patrimonio neto por operaciones con accionistas.
- NIIF 2 (Modificación) «Pagos basados en acciones». Esta modificación aborda las condiciones para la irrevocabilidad de la concesión de los derechos y las cancelaciones. En ella se aclara que únicamente las condiciones de servicio y de rendimiento pueden

- considerarse condiciones de concesión.
- NIC 32 (Modificación) «Instrumentos financieros: Presentación» y NIC 1 (Modificación) «Presentación de estados financieros» – «Instrumentos financieros con opción de venta y obligaciones que surgen en la liquidación». Estas modificaciones exigen a las entidades que reclasifiquen los instrumentos financieros rescatables y los instrumentos (o componentes de los mismos) que conllevan la obligación para la entidad de entregar a un tercero una fracción de sus activos netos en el supuesto de liquidación como patrimonio, siempre que el instrumento tenga ciertas características y cumpla determinadas condiciones.
- NIIF 1 (Modificación) «Adopción por primera vez de las NIIF» y NIC 27 «Estados financieros consolidados y separados». La norma modificada permite que los primeros adoptantes utilicen el valor razonable o el valor contable resultante de aplicar los principios contables anteriores como coste atribuido de las inversiones en dependientes, negocios conjuntos y asociadas en los estados financieros separados dependientes del Grupo.
- NIC 27 (Revisada) «Estados financieros consolidados y separados». La norma revisada exige que los efectos de todas las transacciones con intereses minoritarios se contabilicen en el patrimonio neto siempre que no haya cambios en el control de forma que estas operaciones ya no tengan efecto en el fondo de comercio ni tampoco resulten en una pérdida o ganancia.
- NIIF 3 (Revisada) «Combinaciones de negocios». La norma revisada mantiene el método de adquisición para las combinaciones de negocios.
- NIIF 5 (Modificación), «Activos no corrientes mantenidos para la venta y actividades interrumpidas» (y correspondiente modificación de la NIIF 1 «Adopción por primera vez de las NIIF»).
- NIC 23 (Modificación) «Costes por intereses». Esta modificación es parte del proyecto anual de mejoras del IASB que se publicó en mayo de 2008. La definición de costes por intereses se ha modificado para que los intereses se calculen de acuerdo con el tipo de interés efectivo definido en la NIC 39 «Instrumentos financieros: Reconocimiento y valoración». Con ello se elimina la inconsistencia de la terminología entre la NIC 39 y la NIC 23.
- NIC 28 (Modificación) «Inversiones en asociadas» (y correspondientes cambios a la NIC 32 «Instrumentos financieros: Presentación» y NIIF 7: «Instrumentos financieros: Información a revelar»).
- NIC 36 (Modificación) «Deterioro de activos». Esta modificación es parte del proyecto anual de mejoras del IASB que se publicó en mayo de 2008.
- NIC 38 (Modificación) «Activos intangibles». Esta modificación es parte del proyecto anual de mejoras del IASB que se publicó en mayo de 2008.
- NIC 19 (Modificación) «Retribuciones a los empleados». Esta modificación es parte del proyecto anual de mejoras del IASB que se publicó en mayo de 2008.
- NIC 39 (Modificación) «Instrumentos financieros: Reconocimiento y valoración». Esta modificación es parte del proyecto anual de mejoras del IASB que se publicó en mayo de 2008.
- NIC 1 (Modificación) «Presentación de estados financieros». Esta modificación es parte del proyecto anual de mejoras del IASB que se publicó en mayo de 2008.
- Además de las modificaciones mencionadas anteriormente, se han publicado una serie de cambios menores a la NIIF 7 «Instrumentos financieros: Información a revelar», la NIC 8 «Políticas contables, cambios en estimaciones y errores», la NIC 10 «Hechos posteriores a la fecha del balance», la NIC 18 «Ingresos ordinarios» y la NIC 34 «Información financiera intermedia» dentro del proyecto anual de mejoras del IASB de mayo de 2008.
- CINIIF 16 «Coberturas de una inversión neta en una operación en el extranjero» (vigente desde el 1 de octubre de 2008).
- **Normas y modificaciones e interpretaciones a las normas existentes que no han entrado todavía en vigor**
A la fecha de formulación de estas cuentas, el IASB había publicado las interpretaciones que se detallan a continuación y que son de obligado cumplimiento para todos los ejercicios comenzados a partir del 1 de enero de 2009, cuya evaluación esta siendo realizada por la sociedad.
 - CINIIF 13, «Programas de fidelización de clientes» (vigente desde el 1 de julio de 2008).
 - NIC 16 (Modificación) «Inmovilizado material» (y correspondiente modificación de la NIC 7 «Estado de flujos de efectivo») (vigente desde el 1 de enero de 2009). Esta modificación es parte del proyecto anual de mejoras del IASB que se publicó en mayo de 2008.
 - NIC 27 (Modificación) «Estados financieros consolidados y separados» (vigente desde el 1 de enero de 2009). Esta modificación es parte del proyecto anual de mejoras del IASB que se publicó en mayo de 2008.

- NIC 28 (Modificación) «Inversiones en asociadas» (y correspondientes modificaciones a la NIC 32 «Instrumentos financieros: Presentación» y NIIF 7 «Instrumentos financieros: Información a revelar») (vigente desde el 1 de enero de 2009).
- NIC 29 (Modificación) «Información financiera en economías hiperinflacionarias» (vigente desde el 1 de enero de 2009). Esta modificación es parte del proyecto anual de mejoras del IASB que se publicó en mayo de 2008.
- NIC 31 (Modificación) «Participaciones en negocios conjuntos» (y correspondientes modificaciones a la NIC 32 y NIIF 7) (vigente desde el 1 de enero de 2009). Esta modificación es parte del proyecto anual de mejoras del IASB que se publicó en mayo de 2008.
- NIC 38 (Modificación) «Activos intangibles». Esta modificación es parte del proyecto anual de mejoras del IASB que se publicó en mayo de 2008.
- NIC 40 (Modificación) «Inversiones inmobiliarias» (y correspondientes modificaciones a la NIC 16) (vigente desde el 1 de enero de 2009). Esta modificación es parte del proyecto anual de mejoras del IASB que se publicó en mayo de 2008.
- NIC 41 (Modificación) «Agricultura» (vigente desde el 1 de enero de 2009). Esta modificación es parte del proyecto anual de mejoras del IASB que se publicó en mayo de 2008.
- NIC 20 (Modificación) «Contabilización de las subvenciones oficiales e información a revelar sobre ayudas públicas». Esta modificación es parte del proyecto anual de mejoras del IASB que se publicó en mayo de 2008.
- CINIIF 15 «Acuerdos para la construcción de bienes inmuebles». Esta interpretación aclara si, para determinadas transacciones, debe aplicarse la NIC 18 «Ingresos ordinarios» o la NIC 11 «Contratos de construcción». Es probable que la NIC 18 sea de aplicación a un mayor número de transacciones

Las cuentas anuales consolidadas de 2008 han sido formuladas con fecha 25 de febrero de 2009, 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.

Por último, debido al registro por parte de BAA de una pérdida contable de carácter extraordinario debido a la reforma fiscal por la que se ha eliminado en el ejercicio 2008 el derecho a amortizar fiscalmente determinados edificios (denominado en el reino Unido Industrial Building Allowances o IBA) así como el impacto que ha tenido en resultados la va-

riación en el valor razonable de instrumentos de cobertura y propiedades de inversión, Grupo Ferrovial ha decidido diferenciar dichos conceptos en sus cuentas de resultados de 2008 y 2007 (incluida información por segmentos).

B. CRITERIOS DE CONSOLIDACIÓN

Durante el ejercicio 2008 y 2007, 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 Anuales consolidadas se ha basado en la aplicación de los siguientes métodos:

- **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.
- **Método de integración por puesta en equivalencia** – Se consolidan por el método de puesta de 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.
- **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 5.370, 99 y 2.069 millones de euros respectivamente (6.198, 84 y 2.407 millones de euros en 2007), siendo los negocios más representativos que se integran por el método de integración proporcional las sociedades Tube Lines Ltd e IndianaToll 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.

- **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 regulador 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. En relación con las transacciones comentadas anteriormente en el ejercicio 2008, 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 408 millones de euros (452 para 2007), reconociendo como ventas por dichas obras un importe de 317 millones de euros (229 para 2007). 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 (8 para 2007).
- **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.

C. POLÍTICAS CONTABLES APLICADAS POR PARTIDAS DE BALANCE CONSOLIDADO Y DE CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

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. 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 dura-

ción 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
Antofagasta	No regulado	2000-2010

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

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 capitalizados, 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

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 subgrupo que posee Propiedades de Inversión es BAA y las actividades discontinuadas de inmobiliaria. 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.

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.

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.

7. Activos Financieros

- **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.

- **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.
- **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.

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 esta 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:

- **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.

- **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.
- **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.

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 en la moneda del país de origen de la sociedad adquirida y el valor neto contable de la participación adquirida en la sociedad.

En aquellas sociedades participadas en las que se producen ampliaciones de capital a las que la sociedad matriz decide no acudir, la dilución del porcentaje de participación

se trata contablemente de modo análogo al que se registraría una venta de participaciones, registrando la correspondiente plusvalía o minusvalía obtenida por la dilución como resultado del ejercicio en que ésta se produce.

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.

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 esta restringida por los contratos de financiación como garantía para hacer frente a determinadas obligaciones relativas al pago de intereses o principal de la deuda así como al mantenimiento y operación de infraestructura.

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

- **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. El total de dichos activos se presenta registrado en una única línea, y valorado 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 desde el momento de su clasificación como mantenidos para la venta. El resultado aportado por dichos activos al resultado consolidado del Grupo se registra en la cuenta de resultados en función de su naturaleza.
- **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 un segmento completo primario o secundario para el Grupo consolidado, o forman 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.

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.

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.

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 esta 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).

16. Obligaciones por pensiones

- **Planes de aportación definida** – En los que se reconoce anualmente como gasto las aportaciones devengadas.
- **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 re-

conocimiento 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.

17. Compensaciones basadas en acciones

- **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.
- **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.

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.

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 imponibles 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 período 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.

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 de cierre vigente para operaciones de balance y tipo de cambio medio para operaciones de pérdidas y ganancias.

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.

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.

21.2 Actividad de autopistas y aparcamientos

• 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:

- 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 tráfico de los beneficios futuros asociados a dichos activos.
- Capitalizar los gastos financieros durante el período de construcción.
- 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.

• 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.

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.

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.

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 29), participaciones en resultados de Sociedades asociadas y otras ganancias y pérdidas que corresponden a enajenaciones de activos del Grupo, gastos relacionados con estas (nota 28), y ajustes a valor razonable de propiedades de inversión.

D. 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 2008 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.
- Estimaciones sobre variaciones de flujos de caja en futuras emisiones de deuda en libras. Estas emisiones de deuda se consideran altamente probables en cuanto a su emisión y la divisa en la que se han de emitir, por lo que se han contratado una serie de coberturas contables para hacer frente a las variaciones de flujos de caja reales.

Estas estimaciones se realizaron en función de la mejor información disponible al 31 de diciembre de 2008 y 2007 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.

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 renta variable.

A. EXPOSICIÓN A VARIACIONES EN LOS TIPOS DE INTERÉS

En su gestión del riesgo de tipo de interés, el objetivo de Grupo Ferrovial es obtener un adecuado equilibrio entre sus posiciones de deuda a tipo fijo y a tipo variable, que le permita adaptarse a las diferentes circunstancias de mercado, garantizando en todo caso el cumplimiento de los planes de negocio establecidos.

De este modo,, en la gestión de las referencias de deuda, se tiende a mantener un elevado porcentaje de las mismas vinculadas a tipo de interés fijo, bien sea mediante su contratación a origen, bien sea mediante su cobertura a través de derivados financieros.

En cuanto a la parte de deuda que finalmente se mantiene a tipo variable, Grupo Ferrovial aplica una gestión proactiva, prestando especial atención a la evolución de los tipos en el mercado, con el objetivo de cerrar en lo posible las referencias de menor coste.

Por lo que respecta a la financiación de proyectos de infraestructuras, los financiadores establecen, al estudiar cada uno de ellos, unos criterios de minimización de la exposición de los mismos a impactos debidos a variaciones de tipo de interés, que se traducen en el establecimiento de límites a los volúmenes de deuda con referencia variable, que suelen estar entre el 20 y el 50%, del total de la deuda ligada al proyecto.

De este modo, se evitan potenciales modificaciones a la rentabilidad esperada del proyecto por causa de los movimientos de las curvas de mercado.

Este objetivo de establecer tipos cerrados para los proyectos se articula muy frecuentemente mediante la contratación de derivados financieros de cobertura, cuyo desglose se presenta en la Nota 11 relativa a Derivados a Valor Razonable.

Ocasionalmente, algunos proyectos de infraestructuras cuyos ingresos están vinculados a la inflación, se intentan financiar mediante deuda cuya rentabilidad esté exclusivamente indexada a la variación de la inflación, de modo que se obtenga una cobertura natural entre ingresos y gastos.

Para las operaciones a largo plazo no ligadas a proyectos concretos, no existen fórmulas predeterminadas de reparto entre referencias a tipo fijo y referencias a tipo variable, sino

que las decisiones a este respecto se toman desde una perspectiva de gestión global del Grupo, tendente, no obstante, a mantener un porcentaje global de deuda a tipo cerrado en un rango entre el 50 y el 80% del volumen total.

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).

2008				
Deudas	Total Deuda Neta	% deuda cubierta	Deuda neta expuesta	Impacto resultado +100 p.b.
Construcción	1.944	31%	1.332	13
Servicios	-1.337	18%	-1.095	-11
Aeropuertos	-1.920	67%	-627	-6
Autopistas y Aparcamientos	390	0%	390	4
Corporación y resto	-741	5%	-707	-7
Resto de sociedades	-1.664	58%	-707	-7
BAA	-13.017	76%	-3.137	-31
Resto de aeropuertos	8	0%	8	0
Autopistas y Aparcamientos	-7.855	85%	-1.172	-12
Construcción	-86	0%	-86	-1
Servicios	-1.498	100%	-3	0
Proyectos de Infraestructuras	-22.448	80%	-4.390	-44
Posición neta total	-24.112	79%	-5.096	-51

Millones de euros

2007				
Deudas	Total Deuda Neta	% deuda cubierta	Deuda neta expuesta	Impacto resultado +100 p.b.
Construcción	1.876	0%	1.883	19
Servicios	-1.328	6%	-1.245	-12
Aeropuertos	-2.181	62%	-822	-8
Autopistas y Aparcamientos	172	0%	172	2
Corporación y resto	-477	0%	-477	-5
Resto de sociedades	-1.938	75%	-489	-5
BAA	-17.807	79%	-3.798	-38
Resto de aeropuertos	-28	0%	-28	0
Autopistas y Aparcamientos	-8.742	80%	-1.732	-17
Construcción	0	0%	0	0
Servicios	-1.749	100%	272	3
Proyectos de Infraestructuras	-28.326	81%	-5.286	-53
Posición neta total	-30.264	80%	-5.775	-58

Millones de euros

Como se desprende del análisis de la tabla anterior, el 79% de la deuda del Grupo está asegurada frente al riesgo de variación del tipo de interés. Así pues, una variación lineal de 100 puntos básicos en las curvas de tipo de interés existentes en mercado a 31 de Diciembre de 2008, produciría un impacto aproximado en cuenta de resultados de -51 millones de Euros, en la línea de resultado financiero (-44 millones de euros pro-

venientes de proyectos de infraestructuras y -7 millones de resto) y de -26 millones de euros en la línea de resultado neto.

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 para aquellos derivados que son cobertura eficiente con arreglo a los criterios de las Normas Internacionales de Contabilidad.

Se ha estimado que una disminución de 100 puntos básicos en los tipos de interés existentes a cierre del presente ejercicio provocaría variaciones en el valor razonable de los derivados, principalmente IRS, con un impacto aproximado en la cuenta de resultados de -19 millones de Euros y de -969 millones en patrimonio neto de los que -572 millones de Euros son atribuidos a la sociedad dominante y -397 millones de Euros al socio externo.

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.

B. 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 gestión del riesgo de tipo de cambio se lleva a cabo de manera centralizada a través de la Dirección General Económico-Financiera, sobre la base de unos criterios generales que limiten la exposición, cuya materialización conllevará el empleo de mecanismos de cobertura.

A nivel global, la política financiera del Grupo consiste en denominar la deuda en la misma moneda en que se obtienen los ingresos del activo financiado, con la finalidad de obtener una cobertura natural de los mismos frente a fluctuaciones de los tipos de cambio.

Para que los flujos de caja previsible no se vean afectados por las variaciones del tipo de cambio, se analizan y en algunos casos existen coberturas destinadas a las siguientes operaciones:

- Proyectos multdivisa (adjudicados o en licitación)
- El retorno de los beneficios obtenidos en filiales extranjeras, en la forma de dividendos o devoluciones de capital que se prevén recibir de dichas filiales

- Préstamos intragrupo a filiales extranjeras
- Excedentes de caja en filiales extranjeras
- Cobros de clientes y Pagos a proveedores en divisa

Respecto a los proyectos de infraestructuras, en general todos aquellos en los que el grupo invierte se intentan financiar siguiendo el criterio antes mencionado. En aquellos casos en los que esto no es factible, se procura contratar derivados que cubran 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 estos proyectos, en aquellos casos en los que se decide financiar parte de la inversión mediante deuda específica contratada por las sociedades del grupo que participan en el capital de los mismos, la deuda normalmente se denomina en la misma divisa del proyecto en cuestión, de manera que actúe como cobertura natural del riesgo de tipo de cambio.

El mismo criterio indicado en el párrafo anterior se aplica en el supuesto de adquisiciones de empresas en ámbitos distintos de los proyectos de infraestructuras.

Igualmente, 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 mismo, se cierran coberturas con el objeto de evitar fluctuaciones en el margen 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 siguientes tablas para diciembre de 2008 y 2007:

2008				
Moneda	Activos	Pasivos	FFPP Soc. Dominante	Socios Externos
Euro	12.594	12.583	-220	231
Libra esterlina	25.715	22.614	1.172	1.929
Dólar americano	4.131	4.187	63	-119
Dólar canadiense	2.711	2.759	-12	-36
Zloty Polaco	923	711	127	85
Peso Chileno	1.179	1.115	56	8
Franco Suizo	940	535	392	13
Otros	10	10	0	0
Total Grupo	48.203	44.514	1.578	2.111

Millones de euros

2007				
Moneda	Activos	Pasivos	FFPP Soc. Dominante	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
Franco Suizo	999	599	387	13
Otros	9	9	0	0
Total Grupo	51.587	44.739	3.912	2.936

Millones de euros

Del análisis de la tabla anterior se desprende que el Grupo concentra su exposición, en términos de fondos propios, especialmente en torno a la libra esterlina, y en menor medida al dólar americano.

Dicha exposición tiene su origen fundamentalmente en el capital invertido en la adquisición de BAA (que parcialmente ha sido financiado con deuda en Libras), así como 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 estudiar coberturas puntuales por la parte de recuperaciones de los importes comprometidos, vía dividendos o devoluciones de capital, con un horizonte de hasta 3 años.

En general se considera que son inversiones que se realizan a largo plazo y que están nominadas en divisas fuertes que no deberían sufrir fluctuaciones importantes en este horizonte temporal.

Sobre la base de todos los datos anteriores, se ha estimado que una revaluación en la cotización del Euro del 10% a cierre del ejercicio, respecto a las principales monedas en las que el grupo mantiene inversiones, produciría un impacto en fondos propios de la sociedad dominante de -181 millones de euros, de los que el 68% correspondería al impacto de la libra. Dicha variación del Euro supondría un impacto en el total de los activos de -3.236 millones de euros de los que el 72% provendría de las inversiones en libras.

Adicionalmente el desglose del resultado neto atribuible a la sociedad dominante por cada tipo de divisa se recoge en los siguientes cuadros para 2008 y 2007.

2008	
Moneda	Resultado
Euro	82
Libra esterlina	-933
Dólar americano	-18
Dólar canadiense	35
Zloty Polaco	18
Peso Chileno	-32
Franco Suizo	10
Total Grupo	-838

Millones de euros

A este respecto el impacto en la cuenta de resultados de una revaluación del Euro del 10% supondría un impacto de 84 millones de euros.

2007	
Moneda	Resultado
Euro	487
Libra esterlina	260
Dólar americano	-16
Dólar canadiense	14
Zloty Polaco	-10
Peso Chileno	-18
Franco Suizo	13
Total Grupo	734

Millones de euros

La evolución de éstas se presenta en la siguiente tabla:

Moneda	2007		2007		Variación 08/07	
	T/C medio	T/C medio	T/C medio	T/C medio	T/C medio	T/C medio
Libra esterlina	0,8019	0,957	0,6871	0,7354	16,71%	30,13%
Dólar americano	1,4697	1,3953	1,3785	1,4583	6,62%	-4,32%
Dólar canadiense	1,5641	1,6993	1,4672	1,4445	6,60%	17,64%
Zloty Polaco	3,5175	4,1478	3,7698	3,6016	-6,69%	15,17%
Peso Chileno	771,3267	890,8	717,8158	726,34	7,45%	22,64%
Franco Suizo	1,5789	1,4911	1,6458	1,6567	-4,06%	-10,00%

C. EXPOSICIÓN A RIESGO DE CRÉDITO

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

- Inversiones en activos financieros incluidos en el saldo de tesorería y equivalentes (corto plazo), (nota 20)
- Activos financieros a largo plazo (nota 10)
- Derivados (nota 11)
- 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 minimizar la exposición a crédito, 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, a 31 de diciembre mantenía un contrato marco que regula la financiación de dicho proyecto establece que la caja restringida de 238 millones de euros que representa un 36% sobre el total de la caja restringida que aparece en el balance de Ferrovial a 31 de diciembre de 2008 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 56% corresponden con administraciones públicas.

D. EXPOSICIÓN A RIESGO DE LIQUIDEZ

En el entorno actual de mercado, que durante este ejercicio económico ha estado marcado principalmente por una importante crisis financiera que ha llevado a una contracción generalizada del crédito, Grupo Ferrovial ha mantenido una política proactiva respecto a la gestión del riesgo de liquidez, centrada fundamentalmente en la preservación de la liquidez de la compañía.

Esta política se ha desarrollado fundamentalmente en torno a tres pilares:

- Gestión pormenorizada del Capital Circulante, buscando el cumplimiento puntual de los compromisos de cobro por parte de clientes.
- Monetización de activos financieros, en la medida en que fuera viable llevarlo a cabo en condiciones razonables de mercado, a través de programas de factoring y de descuento de derechos de cobro futuros.
- Puesta en marcha de un sistema integrado de tesorería, con el objetivo de optimizar las posiciones de liquidez diarias existentes en las distintas compañías.

Por otro lado, se ha procurado siempre emplear la liquidez disponible para realizar una gestión anticipativa de las obligaciones de pago y de los compromisos de deuda.

- **Proyectos de Infraestructuras**

Por lo que respecta a proyectos de infraestructuras, es necesario analizar la liquidez de modo individualizado, ya que al contar con esquemas específicos de financiación, cada proyecto funciona, a efectos de liquidez, como una unidad independiente.

En general, para cada uno de los proyectos se realiza un seguimiento detallado de los vencimientos de su deuda. En la nota 20 de la memoria se presenta un desglose que refleja que un 60% de estas financiaciones tiene un vencimiento superior a 5 años.

Normalmente el hecho de que este tipo de proyectos se articulen a largo plazo, con flujos previsible, permite establecer estructuras de financiación, vinculadas a los flujos estimados de los mismos.

Igualmente, a medida que los proyectos se van desarrollando, se intenta realizar una política activa de refinanciaciones que permitan maximizar la generación de caja. Respecto a los procesos de refinanciación, es de destacar concretamente el 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 en virtud del propio contrato, 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, y puede encontrarse un desglose de las mismas en la nota 20 de la memoria.

Los vencimientos a corto plazo de la deuda financiera vinculada a proyectos de infraestructuras correspondientes a 2.009 ascienden a 444 millones de euros. Entre estos destacan principalmente la autopista canadiense 407 ETR, y la autopista R-4 Madrid Sur, cuya deuda fue refinanciada durante 2009. El detalle de estos vencimientos se desglo-

sa en la nota 20 de la memoria.

En todos los casos en los que existen compromisos para la realización de nuevas inversiones, estos se intentan cubrir previamente a su ejecución mediante una financiación específica. El detalle de los saldos disponibles para hacer frente a dichos requerimientos se presenta 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 2008 se dispone de una tesorería y equivalentes (incluyendo caja restringida a corto plazo) por importe de 1.184 millones de euros.
- Adicionalmente se disponían a dicha fecha de líneas de créditos no dispuestos por importe de 7.363 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 2008 por este tipo de proyecto fue de 2.137 Millones de euros ver nota 33 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.

Los vencimientos de la deuda financiera en el corto plazo para resto de actividades correspondientes a 2009 ascienden a 599 millones de euros, destacando Grupo Ferrovial, S.A. (sociedad cabecera del grupo) cuya deuda fue refinanciada durante 2008. El detalle de dichos vencimientos se desglosa en la nota 20 de la memoria.

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 2008 se dispone de una tesorería y equivalentes (incluyendo caja restringida a corto plazo) por importe de 1.617 millones de euros.
- Adicionalmente se disponían a dicha fecha de líneas de crédito no dispuestas por importe de 940 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 2008 fue de 1.125 millones de euros, (ver nota 33 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.

E. EXPOSICIÓN AL RIESGO DE RENTA VARIABLE

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 35 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.
Estos equity swaps eliminan la incertidumbre respecto al precio de ejercicio de los sistemas retributivos; no obstante, al no ser considerados derivados de cobertura desde el punto de vista de las Normas Internacionales de Contabilidad, su valor de mercado produce un impacto en la Cuenta de Resultados, que será positivo en el caso de apreciación del valor de las acciones en mercado, y negativos en caso contrario.
En concreto en el ejercicio 2008 Ferrovial, considerando un precio de cierre de cotización de 19,58 para Ferrovial y de 5,32 euros para Cintra ha tenido que reconocer por este concepto dentro de la línea de resultados financieros (ver nota 29) una pérdida de 279 millones de euros con un impacto en el resultado neto de 171 millones de euros.
- **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 a 31 de diciembre de 2008, dicho ratio alcanzó el valor de 154,83%, estando por tanto por encima del nivel de 130% requerido.

F. EXPOSICIÓN RIESGO DE INFLACIÓN

La compañía tiene contratados instrumentos derivados vinculados a la evolución de la inflación tal como se indica en la nota 26 de la presente memoria sobre ajustes de valor razonable, en lo que respecta a la valoración de los index linked swaps.

Dichos instrumentos están contratados principalmente en BAA y su valoración depende de la inflación prevista para los plazos en los que se encuentran contratados (ver nota 11 sobre derivados financieros donde se detallan explícitamente).

En este sentido, una subida de un 1% de la inflación durante todo el periodo de duración del derivado, sin variación del tipo de interés, supondría un impacto de -167 millones de euros en el valor razonable de estos derivados y de -67 millones en el resultado neto atribuido a la sociedad dominante.

G. 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 finan-

ciados 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 o 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

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 2008 y 2007 por segmentos:

Balance de situación por segmentos de negocio: Ejercicio 2008

Activo	Construcción	Autopistas y Aparcamientos	Aeropuertos	Servicios	Resto	Total
Activos no corrientes	660	10.600	20.565	4.046	349	36.220
Fondo de Comercio de Consolidación	171	321	3.527	1.382	0	5.401
Activos Intangibles	7	0	0	58	0	65
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	2	8.790	15.142	191	0	24.125
Inmovilizado material	147	-54	0	523	24	640
Inversiones Inmobiliarias	0	0	0	0	92	92
Inversiones en asociadas	5	0	7	77	0	89
Activos financieros no corrientes	153	302	160	1.588	105	2.308
Activo por superávit de pensiones	0	0	76	0	0	76
Impuestos diferidos	175	1.143	640	226	100	2.284
Derivados financieros a valor razonable	0	98	1.013	1	28	1.140
Activos clasificados como mantenidos para la venta	5	1.708	2.563	2	0	4.278
Activos corrientes	4.395	1.199	1.039	2.265	-1.193	7.705
Existencias	203	4	6	24	270	507
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.931	406	371	1.803	-106	4.405
Tesorería y equivalentes	2.261	789	662	438	-1.357	2.793
Total activo	5.060	13.507	24.167	6.312	-844	48.203

Pasivo y patrimonio neto	Construcción	Autopistas y Aparcamientos	Aeropuertos	Servicios	Resto	Total
Patrimonio Neto	372	495	1.182	965	678	3.692
Patrimonio Neto atribuible a los accionistas	306	406	-747	947	667	1.579
Patrimonio Neto atribuible a los Socios externos	66	89	1.929	18	11	2.113
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	13	253	8	48	0	322
Pasivos no corrientes	541	10.760	19.820	2.925	-735	33.311
Provisiones para pensiones	1	0	0	158	0	158
Otras provisiones	45	371	115	147	27	705
Deuda financiera	336	8.106	15.834	2.307	-989	25.594
Otras deudas	5	116	-1	67	1	188
Impuestos diferidos	56	298	2.850	149	97	3.450
Derivados Financieros a valor razonable	99	1.869	1.022	97	129	3.216
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta	1	1.483	1.679	0	0	3.163
Pasivos corrientes	4.134	516	1.477	2.374	-786	7.715
Deuda financiera	66	424	626	1.306	-795	1.627
Deuda por operaciones de tráfico	3.749	92	784	1.001	9	5.635
Provisiones para operaciones de tráfico	319	0	67	67	0	453
Total pasivo y patrimonio neto	5.060	13.507	24.167	6.312	-844	48.203

Millones de euros

Balance de situación por segmentos de negocio: Ejercicio 2007

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 Inmobiliarias	0	0	0	0	0	0
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	9	0	1.087	0	0	1.096
Activos corrientes	4.416	1.166	778	2.391	-1.182	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

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	23.445	3.063	-772	36.301
Provisiones para pensiones	0	0	0	94	-1	93
Otras provisiones	50	7	143	200	17	417
Deuda financiera	303	9.190	20.498	2.603	-960	31.634
Otras deudas	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	1	0	362	0	0	363
Pasivos corrientes	4.009	703	1.678	2.300	-938	7.752
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

Millones de euros

El detalle por segmento de las adquisiciones realizadas tal y como se exige por la NIC 14 es como sigue:

	Adiciones en proyectos de infraestructuras		Adiciones al inmovilizado material		Adiciones de intangibles y fondo de comercio		Adiciones de asociadas	
	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007
Construcción	2	0	39	58	1	0	0	3
Aeropuertos	1.464	1.832	0	0	0	0	0	0
Autopistas y aparcamientos	776	556	54	34	110	160	0	0
Servicios	34	18	189	126	37	0	0	0
Resto	0	0	14	3	0	0	0	125
Total	2.276	2.406	296	221	148	160	0	128

Millones de euros

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 2008

Cuenta de pérdidas y ganancias	Construcción			Autopistas y Aparcamientos			Aeropuertos			Servicios			Resto			Total		
	Antes de ajustes	Ajustes V.R.	Total	Antes de ajustes	Ajustes V.R.	Total	Antes de ajustes	Ajustes V.R.	Total	Antes de ajustes	Ajustes V.R.	Total	Antes de ajustes	Ajustes V.R.	Total	Antes de ajustes	Ajustes V.R.	Total
Cifra de Ventas	5.155	0	5.155	1.081	0	1.081	3.309	0	3.309	4.670	0	4.670	-89	0	-89	14.126	0	14.126
Otros Ingresos	9	0	9	0	0	0	0	0	0	12	0	12	0	0	0	21	0	21
Total Ingresos de explotación	5.164	0	5.164	1.081	0	1.081	3.309	0	3.309	4.682	0	4.682	-89	0	-89	14.147	0	14.147
Consumos	1.130	0	1.130	24	0	24	102	0	102	584	0	584	-40	0	-40	1.800	0	1.800
Otros gastos externos	1.862	0	1.862	1	0	1	4	0	4	190	0	190	-65	0	-65	1.992	0	1.992
Gastos de personal	704	0	704	132	0	132	852	0	852	2.095	0	2.095	49	0	49	3.832	0	3.832
Dotaciones para amortizaciones inmovilizado	60	0	60	173	0	173	792	0	792	159	0	159	3	0	3	1.187	0	1.187
Variación de las provisiones de tráfico	56	0	56	26	0	26	0	0	0	14	0	14	18	0	18	114	0	114
Otros gastos de explotación	1.140	0	1.140	206	0	206	1.002	11	1.013	1.336	0	1.336	-23	0	-23	3.661	11	3.672
Total Gastos de explotación	4.952	0	4.952	562	0	562	2.752	11	2.763	4.378	0	4.378	-58	0	-58	12.586	11	12.597
Resultados de explotación	212	0	212	519	0	519	557	-11	546	304	0	304	-31	0	-31	1.561	-11	1.550
Ingresos financieros de proyectos de infraestructuras	2	0	2	-7	0	-7	1	0	1	137	0	137	0	0	0	134	0	134
Gastos financieros de proyectos de infraestructuras	-2	0	-2	-619	0	-619	-1.066	0	-1.066	-115	0	-115	0	0	0	-1.801	0	-1.801
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable	0	0	0	0	20	20	0	-230	-230	0	-1	-1	0	0	0	0	-211	-211
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	0	0	0	-625	20	-605	-1.064	-230	-1.294	22	-1	21	0	0	0	-1.667	-211	-1.878
Ingresos financieros de resto de sociedades	114	0	114	19	0	19	71	0	71	38	0	38	-34	0	-34	208	0	208
Gastos financieros de resto de sociedades	-36	0	-36	-6	0	-6	-185	0	-185	-110	0	-110	6	0	6	-332	0	-332
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable	0	-80	-80	0	-27	-27	0	-17	-17	0	-35	-35	0	-67	-67	0	-225	-225
Resultado financiero resto de sociedades	78	-80	-2	13	-27	-14	-114	-17	-131	-72	-35	-107	-28	-67	-95	-124	-225	-349
Resultados financieros	78	-80	-2	-613	-6	-619	-1.179	-246	-1.425	-50	-36	-86	-28	-67	-95	-1.791	-436	-2.227
Participación en beneficio de Soc. asociadas	1	0	1	1	0	1	-1	0	-1	6	0	6	0	0	0	7	0	7
Otras ganancias y pérdidas	0	0	0	-6	0	-6	464	-144	320	0	0	0	-10	-17	-27	449	-162	287
Resultado consolidado antes de impuestos	291	-80	211	-99	-6	-105	-158	-402	-560	260	-36	224	-69	-84	-153	226	-609	-383
Impuesto sobre beneficios sin IBA	-83	24	-59	79	1	80	144	113	257	-79	11	-68	57	25	82	118	174	292
Resultado consolidado actividades continuadas sin IBA	208	-56	152	-19	-5	-25	-14	-289	-303	181	-25	156	-12	-59	-71	344	-435	-91
Resultado neto operaciones discontinuadas sin IBA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultado consolidado del ejercicio sin IBA	208	-56	152	-19	-5	-25	-14	-289	-303	181	-25	156	-12	-59	-71	344	-435	-91
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos sin IBA	-14	0	-14	-9	-3	-12	30	120	150	-4	0	-4	4	0	4	7	117	124
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad sin IBA	194	-56	138	-29	-8	-37	16	-169	-153	177	-25	152	-8	-59	-67	351	-318	33
Resultado Consolidado antes de IBA	208	-56	152	-19	-5	-25	-14	-289	-303	181	-25	156	-12	-59	71	344	-435	-91
Impuesto sobre sociedades ajuste IBA	0	0	0	0	0	0	-1.559	0	-1.559	0	0	0	0	0	0	-1.559	0	-1.559
Resultado Consolidado del ejercicio después de IBA	208	-56	152	-19	-5	-25	-1.573	-289	-1.862	181	-25	156	-12	-59	-71	-1.215	-435	-1.650
Resultados atribuidos a socios externos después de IBA	-14	0	-14	-9	-3	-12	718	120	838	-4	0	-4	4	0	4	695	117	812
Resultado neto del ejercicio atribuido a la sociedad dominante después de IBA (**)	194	-56	138	-29	-8	-37	-855	-169	-1.024	177	-25	152	-8	-59	-67	-520	-318	-838

Millones de euros

(*) Corresponde a resultados por variación en el valor razonable de derivados, otros activos y pasivos financieros y propiedades de inversión (ver nota 26)

(**) Corresponde al registro por parte de BAA de una pérdida contable de carácter excepcional debido a la reforma fiscal por la que se ha eliminado en el ejercicio 2008 el derecho a amortizar fiscalmente determinados edificios (denominado en el reino Unido Industrial Building Allowances o IBA) con un impacto en el resultado neto de la sociedad dominante de -871 millones de euros. Dado que el tratamiento contable aplicado puede dificultar la interpretación de los Estados Financieros, y para identificar cuál hubiese sido el resultado del grupo si no se hubiese registrado dicho pasivo, el impacto por este concepto se presenta en la cuenta de resultados de forma separada. (ver nota 25)

Cuenta de Pérdidas y Ganancias por segmentos de negocio: Ejercicio 2007

Cuenta de pérdidas y ganancias	Construcción			Autopistas y Aparcamientos			Aeropuertos			Servicios			Resto			Total		
	Antes de ajustes V.R.	Ajustes V.R.	Total	Antes de ajustes V.R.	Ajustes V.R.	Total	Antes de ajustes V.R.	Ajustes V.R.	Total	Antes de ajustes V.R.	Ajustes V.R.	Total	Antes de ajustes V.R.	Ajustes V.R.	Total	Antes de ajustes V.R.	Ajustes V.R.	Total
Cifra de Ventas	5.202	0	5.202	1.025	0	1.025	3.859	0	3.859	4.619	0	4.619	-75	0	-75	14.630	0	14.630
Otros Ingresos	14	0	14	1	0	1	0	0	0	12	0	12	0	0	0	27	0	27
Total Ingresos de explotación	5.216	0	5.216	1.026	0	1.026	3.859	0	3.859	4.631	0	4.631	-75	0	-75	14.657	0	14.657
Consumos	1.083	0	1.083	7	0	7	322	0	322	448	0	448	-53	0	-53	1.807	0	1.807
Otros gastos externos	1.975	0	1.975	3	0	3	0	0	0	149	0	149	-9	0	-9	2.118	0	2.118
Gastos de personal	662	0	662	119	0	119	962	0	962	2.011	0	2.011	39	0	39	3.793	0	3.793
Dotaciones para amortizaciones inmovilizado	67	0	67	186	0	186	720	0	720	158	0	158	2	0	2	1.133	0	1.133
Variación de las provisiones de tráfico	36	0	36	15	0	15	0	0	0	17	0	17	11	0	11	79	0	79
Otros gastos de explotación	1.114	-4	1.110	188	0	188	1.070	-31	1.039	1.534	0	1.534	-55	0	-55	3.851	-35	3.816
Total Gastos de explotación	4.937	-4	4.933	518	0	518	3.074	-31	3.043	4.317	0	4.317	-65	0	-65	12.781	-35	12.746
Resultados de explotación	279	4	283	508	0	508	785	31	816	314	0	314	-10	0	-10	1.876	35	1.911
Ingresos financieros de proyectos de infraestructuras	0	0	0	43	0	43	-76	0	-76	129	0	129	-2	0	-2	94	0	94
Gastos financieros de proyectos de infraestructuras	0	0	0	-689	0	-689	-957	0	-957	-116	0	-116	0	0	0	-1.761	0	-1.761
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable	0	0	0	0	-7	-7	0	8	8	0	-3	-3	0	0	0	0	-3	-3
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	0	0	0	-646	-7	-653	-1.033	8	-1.025	13	-3	10	-2	0	-2	-1.667	-3	-1.670
Ingresos financieros de resto de sociedades	96	0	96	12	0	12	20	0	20	20	0	20	-18	0	-18	130	0	130
Gastos financieros de resto de sociedades	-48	0	-48	-7	0	-7	-175	0	-175	-82	0	-82	13	0	13	-299	0	-299
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable	0	4	4	0	-2	-2	0	0	0	0	0	0	0	-64	-64	0	-61	-61
Resultado financiero resto de sociedades	48	4	52	5	-2	3	-155	0	-155	-62	0	-62	-5	-64	-69	-170	-61	-231
Resultados financieros	48	4	52	-641	-9	-650	-1.188	8	-1.180	-49	-3	-52	-7	-64	-71	-1.837	-64	-1.901
Participación en beneficio de Soc. asociadas	0	0	0	1	0	1	8	0	8	4	0	4	-124	0	-124	-111	0	-111
Otras ganancias y pérdidas	0	0	0	-3	0	-3	806	0	806	-3	0	-3	-33	0	-33	767	0	767
Resultado consolidado antes de impuestos	327	8	335	-135	-9	-144	412	38	450	266	-3	263	-174	-64	-238	695	-29	666
Impuesto sobre beneficios sin IBA	-84	-3	-87	145	1	146	165	-10	155	-82	1	-81	18	21	39	163	9	172
Resultado consolidado actividades continuadas sin IBA	242	6	248	10	-8	2	577	28	605	184	-2	182	-156	-43	-199	858	-20	838
Resultado neto operaciones discontinuadas sin IBA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultado consolidado del ejercicio sin IBA	242	6	248	10	-8	2	577	28	605	184	-2	182	-156	-43	-199	858	-20	838
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos sin IBA	-2	0	-2	-24	5	-19	-101	4	-97	-6	0	-6	20	0	20	-112	8	-104
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad sin IBA	240	6	246	-13	-4	-17	477	31	508	178	-2	176	-136	-43	-179	746	-12	734
Resultado Consolidado antes de IBA	242	6	248	10	-8	2	577	28	605	184	-2	182	-156	-43	-199	858	-20	838
Impuesto sobre sociedades ajuste IBA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultado Consolidado del ejercicio después de IBA	242	6	248	10	-8	2	577	28	605	184	-2	182	-156	-43	-199	858	-20	838
Resultados atribuidos a socios externos después de IBA	-2	0	-2	-24	5	-19	-101	4	-97	-6	0	-6	20	0	20	-112	8	-104
Resultado neto del ejercicio atribuido a la sociedad dominante después de IBA (**)	240	6	246	-13	-4	-17	477	31	508	178	-2	176	-136	-43	-179	746	-12	734

Millones de euros

(*) Corresponde a resultados por variación en el valor razonable de derivados, otros activos y pasivos financieros y propiedades de inversión (ver nota 26)

(**) Corresponde al registro por parte de BAA de una pérdida contable de carácter excepcional debido a la reforma fiscal por la que se ha eliminado en el ejercicio 2008 el derecho a amortizar fiscalmente determinados edificios (denominado en el reino Unido Industrial Building Allowances o IBA) con un impacto en el resultado neto de la sociedad dominante de -871 millones de euros. Dado que el tratamiento contable aplicado puede dificultar la interpretación de los Estados Financieros, y para identificar cuál hubiese sido el resultado del grupo si no se hubiese registrado dicho pasivo, el impacto por este concepto se presenta en la cuenta de resultados de forma separada. (ver nota 25)

La distribución de la cifra de ventas por segmentos y su comparación con el ejercicio anterior es la siguiente:

	2008			2007		
	Ventas externas	Ventas entre segmentos	Total	Ventas externas	Ventas entre segmentos	Total
Construcción	5.024	132	5.156	5.135	67	5.202
Aeropuertos	3.308	1	3.309	3.850	9	3.859
BAA	2.757	0	2.757	3.820	2	3.822
Resto de aeropuertos	551	1	552	30	7	37
Autopistas y aparcamientos	1.080	1	1.081	1.023	2	1.025
Autopistas	1.080	1	1.081	883	2	885
Aparcamientos	0	0	0	140	0	140
Servicios	4.660	10	4.670	4.606	13	4.619
Resto y ajustes	-163	73	-90	15	-90	-75
Total	13.909	217	14.126	14.629	1	14.630

Millones de euros

• Segmentos geográficos

El detalle del balance por segmentos geográficos se compone de:

	Activos Totales		Adiciones en proyectos de infraestructuras, inmovilizado material, activos intangibles, fondo de comercio y asociadas		Ventas	
	2008	2007	2008	2007	2008	2007
España	9.173	8.152	796	542	5.134	5.298
Reino Unido	26.610	32.920	1.467	1.854	5.376	6.015
E.E.U.U.	4.396	3.060	157	114	812	728
Canadá	2.817	3.003	29	66	386	380
Polonia	953	918	9	0	946	871
Chile	1.282	1.625	21	62	224	217
Portugal	931	187	3	78	178	133
Resto de Europa	1.854	1.557	199	208	827	763
Resto	187	165	40	0	243	225
Total	48.203	51.587	2.721	2.924	14.126	14.630

Millones de euros

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

La distribución de la cifra de ventas por segmentos y su comparación con el ejercicio anterior es la siguiente:

Movimiento durante 2007	Saldos al 01/01/08	Inversión/ Baja	Tipo de cambio	Saldos al 31/12/08
Aeropuertos	5.261	-615	-1.119	3.527
BAA	5.256	-611	-1.118	3.527
Belfast	5	-4	-1	0
Servicios	1.496	-40	-75	1.381
Amey	521	-6	-120	395
Cespa	422			422
Swissport	534	-34	45	545
Resto Servicios	19			19
Construcción	178		-7	171
Autopistas y aparcamientos	307	29	-15	321
Total	7.242	-626	-1.216	5.400

Millones de euros

El principal movimiento se produce en Aeropuertos (BAA) debido al efecto del tipo de cambio (-1.118 millones de euros).

El resto de variación en BAA, se produce por el traspaso a Activos clasificados como mantenidos para la venta del Fondo de Comercio correspondiente al aeropuerto de Gatwick (ver nota 12 de Activos y Pasivos no corrientes mantenidos para la venta).

En autopistas y aparcamientos, se produce un incremento de 82 millones de euros debido a la compra durante 2008 de una participación equivalente al 1,85% de Cintra S.A. por parte de sociedades del Grupo.

Además, se produce una disminución por importe de 53 millones de euros en esta misma división, por el traspaso al epígrafe de Activos clasificados como mantenidos para la venta, por el Fondo de Comercio de la actividad de Aparcamientos y de las autopistas de Chile (42 millones de euros y 11 millones de euros respectivamente).

En la división de Servicios, se produce una disminución por variación del tipo de cambio de 75 millones de euros (120 millones negativos en Amey y 45 positivos en Swissport). La principal variación que se produce en bajas, se debe a una disminución del Fondo de Comercio de por la compensación de Bases Imponibles Negativas generadas con anterioridad a la combinación de negocios, pero que no se reconocieron en su momento por no existir las condiciones de mercado necesarias, y que se han imputado contra el Fondo de Comercio en el presente ejercicio por importe de 34 millones de euros en Swissport y 6 millones de euros en Amey.

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:

Moneda	Saldos al 31/12/08	Saldos al 31/12/07
Aeropuertos regulados	3.138	4.748
Aeropuertos no regulados	389	508
Total Fondo de comercio	3.527	5.256

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			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

Millones de euros

A. PRUEBAS DE DETERIORO

Al cierre del ejercicio 2008, se ha realizado una valoración de los activos de la compañía con el objeto de evaluar si podía existir un deterioro del valor de los Fondos de Comercio. Las conclusiones de este análisis es que el valor estimado de los Fondos de Comercio es superior a su valor contable, por lo que no existe deterioro del valor de los mismos. En los párrafos siguientes se describe metodología e hipótesis asumidas en dichas valoraciones.

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 (junio de 2006), 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 las Unidades Generadoras de Caja, identificadas como aeropuertos individuales.

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 2056, 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 1,5%.

El cálculo del plan de negocio para los aeropuertos Regulados se realizó utilizando la metodología «Building Blocks» 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, 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 prevén una inversión de alrededor de 15.000 millones de libras en los próximos 10 años (en precios de 2007/08) para los próximos diez años en los aeropuertos regulados. 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 recomendación de la CAA sobre la revisión de precios del quinquenio 5, de fecha 23 de octubre de 2008, que no difiere sustancialmente de la propuesta de control de precios para Stansted de diciembre de 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 diciembre de 2008, 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. 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 mantenidos para la 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.

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 7,2% y el 8,1%.

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 6,5% y el 7,5%.

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 2% 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 Budi-mex por importe de 71 millones de euros y Webber por importe de 100 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

En autopistas y aparcamientos, el posible se ha calculado

confrontando el valor contable de la sociedad (recursos propios de la sociedad más el valor del fondo de comercio neto) con su valor razonable, entendiéndose este como el precio por el que la misma pudiera ser vendida entre partes independientes, menos los posibles costes vinculados a dicha venta y siempre y cuando este valor razonable pueda ser estimado de forma fiable, es decir, la sociedad participada cotiza de forma activa en un mercado financiero organizado o existe alguna transacción entre partes independientes que pueda servir de referencia.

Cuando el valor razonable no puede estimarse de forma fiable o haya resultado la existencia de un posible deterioro, entonces se compara el valor contable de la sociedad participada con el valor en uso obtenido conforme al método de valoración de descuento de flujos de caja. En el caso de sociedades concesionarias con una estructura financiera independiente de la estructura global del Grupo y un periodo

de duración limitado, 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 (puede variar si se modifican las hipótesis a futuro). Dichos flujos se descuentan a un coste estimado del capital basado en una tasa libre de riesgo que toma como referencia el bono a 30 años, una Beta que considera el nivel de apalancamiento y el nivel de riesgo del activo y una prima estimada de mercado. En los proyectos de autopistas no se estima valor residual dado que en los modelos utilizados se considera todo el periodo concesional, sin embargo en los proyectos de aparcamientos se calcula un valor residual que valora la renovación de los contratos y el crecimiento.

No se han encontrado indicios de deterioro en los fondos de comercio existentes.

Las hipótesis utilizadas para calcular dicho descuento de flujos en los principales fondos de comercio en sociedades concesionarias de autopistas son:

2008	Autopista Santiago Talca	407 Internacional	Autopista del Sol
Ke (Ke es la tasa de descuento de los flujos libres del accionista.)	11,11 %	6,92%	7,94 %
Rf (Rf es la tasa libre de riesgo del Bono a 30 años en cada país)	8,44 %	4,11 %	5,14 %
Beta u (Beta u es desapalancada)	0,50	0,60	0,55
2007	Autopista Santiago Talca	407 Internacional	Autopista del Sol
Ke (Ke es la tasa de descuento de los flujos libres del accionista.)	9,84 %	6,87 %	7,68 %
Rf (Rf es la tasa libre de riesgo del Bono a 30 años en cada país)	6,61 %	4,10 %	4,74 %
Beta u (Beta u es desapalancada)	0,50	0,60	0,55

Adicionalmente, existe un fondo de comercio por importe de 229 millones de euros, correspondientes a la adquisición de un 4.85% adicional de Cintra (de los cuales 82 millones se han adquirido en el ejercicio 2008, equivalente a un 1.85% de la participación en Cintra, según se ha indicado anteriormente) a través de la sociedad Marjeshvan. La valoración de dicho fondo de comercio ha sido realizada considerando las características propias de cada una de las concesiones dependientes de Cintra, S.A., y el país donde cada una de ellas desempeña sus actividades. Dentro de dichas concesiones es de destacar la 407 Internacional referente a la cual las principales hipótesis empleadas en la valoración se resumen en la tabla anterior.

B. ADQUISICIONES

Durante el ejercicio 2008, no ha existido ninguna adquisición que tenga la consideración de combinación de negocio.

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 2008 y 2007 por naturalezas ha sido el siguiente:

Movimientos durante 2008	Derechos sobre concesiones	Otros activos intangibles	Total
Inversión:			
Saldo al 1.01.2008	186	58	244
Altas	44	11	55
Bajas	-4	-23	-27
Variaciones de perímetro y traspasos	0	1	1
Reclasificación mantenidos para la venta	-124	-2	-126
Efecto Tipo de Cambio	0	-5	-5
Saldo al 31.12.2008	102	40	142
Amortización acumulada:			
Saldo al 1.01.2008	-39	-45	-84
Dotaciones	-17	-6	-23
Bajas	3	9	12
Variaciones de perímetro y traspasos	-9	9	0
Reclasificación mantenidos para la venta	18	2	20
Efecto Tipo de Cambio	-4	2	-2
Saldo al 31.12.2008	-48	-29	-77
Valor neto contable 31.12.2008	54	11	65

Millones de euros

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 2008 se producen en Autopistas y Aparcamientos, por traspasos a Activos clasificados como mantenidos para la venta, por importe de 126 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

Millones de euros

- 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 2008 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 2008.

Los activos intangibles generados internamente provenientes de BAA se detallan de forma separada en la nota 7.

7. Inversiones en proyectos de infraestructuras

A. 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 para los ejercicios 2008 y 2007:

Movimientos durante 2008	Movimiento 2008					Saldo al 31/12/08
	Saldo al 01/01/08	Variación perímetro	Adiciones	Retiros y traspasos	Efecto tipo de cambio	
AUTOPISTAS Y APARCAM.	10.800	0	776	-1.236	-626	9.714
407 ETR International	2.965	0	28	0	-448	2.545
Autopistas España	2.356	0	413	0	0	2.769
Autopistas Chile	1.522	0	21	-1.236	-307	0
Autopistas USA	2.705	0	135	0	129	2.969
Resto Autopistas	1.252	0	179	0	0	1.431
AEROPUERTOS	25.422	-65	1.463	-1.697	-6.121	19.002
BAA	25.350	0	1.462	-1.697	-6.120	18.995
Resto aeropuertos	72	-65	1	0	-1	7
SERVICIOS	395	0	34	-14	-90	325
Tube Lines	354	0	7	-13	-81	267
Otros Amey	36	0	5	-1	-9	31
Otros Servicios	5	0	22	0	0	27
CONSTRUCCIÓN	0	0	2	0	0	2
Otros proyectos de infraestructuras	0	0	2	0	0	2
Total Inversión	36.617	-65	2.274	-2.947	-6.837	29.043
Amortiz. Autopistas y Aparcamientos	-1.132	0	-137	256	90	-923
Amortización aeropuertos	-4.411	24	-822	194	1.154	-3.861
Amortiz. Servicios	-145	0	-39	13	37	-134
Total Amortización	-5.688	24	-998	463	1.281	-4.918
Total Inversión Neta	30.929	-41	1.277	-2.484	-5.556	24.125

Millones de euros

La evolución en 2008 del tipo de cambio del euro frente a las divisas de los países en que se encuentran saldos significativos de inmovilizado en proyectos de infraestructuras, (principalmente la libra) ha supuesto la disminución de los saldos de balance de estos activos, por un importe de 5.576 millones de euros.

Las variaciones del perímetro más significativas se corresponden con la venta del aeropuerto de Belfast, realizada durante el mes de septiembre de 2008.

Las principales adiciones corresponden, dentro de la división de Autopistas y Aparcamientos, a la inversión en nuevos proyectos en construcción o en obras de mejora o ampliación de las autopistas actualmente en funcionamiento. Dentro de las autopistas españolas, la adición más significativa corresponde a los 365 millones de euros registrados en la Autopista R – 4 Madrid Sur, de los cuales 348 millones corresponden por deudas surgidas con motivo de las expropiaciones de terrenos para la realización de la misma, según se comenta en la nota 19. Dentro de «Resto Autopistas» destacan las inversiones realizadas en Euroscut Azores (Portugal), por valor de 41 millones de euros, y en Eurolink Motorway (M3) (Irlanda) por

92 millones. Dentro de Autopistas USA por el mismo concepto, destaca el incremento por la SH-130 Concession Co., LLC (Texas) por un importe de 84 millones de euros. Respecto a la división de aeropuertos, las principales adiciones corresponden a BAA, cuyo detalle se expone en los epígrafes siguientes.

En cuanto a los traspasos más significativos, se corresponden con la reclasificación de todos los activos correspondientes a las autopistas chilenas, así como de todos los activos relativos al Aeropuerto de Gatwick, al epígrafe «Activos y pasivos no corrientes mantenidos para la venta», por importe de 1.872 millones de euros (véase nota 12).

El movimiento de estos activos durante 2007 fue el siguiente:

Movimientos durante 2007	Movimiento 2007					Saldo al 31/12/07
	Saldo al 01/01/07	Variación perímetro	Adiciones	Retiros y trasposos	Efecto tipo de cambio	
AUTOPISTAS Y APARCAM.	10.402	0	556	-2	-156	10.800
407 ETR Internacional	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 (1)	31.993	0	1.570	-552	-2.082	30.929

Millones de euros

(1) Excepto BAA que se encuentra en propiedad, el resto de activos se encuentran sujetos a concesión. Los movimientos relativos a BAA se explican con más detalle a continuación.

- 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.

A continuación se adjunta un detalle por tipo de activos de los activos de BAA:

B. 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:

- Propiedad planta y equipos

El movimiento de estos activos durante el ejercicio 2008 ha sido el siguiente:

Movimientos durante 2008	Terminales	Pistas y terrenos accesorios	Plantas y equipos	Otros terrenos y construcc	Elementos Ferroviarios	Activos en curso	Total
Coste							
Saldo a 31 de Diciembre de 2007	8.856	1.989	224	167	959	7.851	20.046
Variaciones de perímetro	0	0	0	0	0	0	0
Adiciones	15	0	10	0	0	1.380	1.405
Trasposos de Propiedades de Inversión	0	0	0	2	0	-338	-336
Trasposos de activos completos	4.741	436	138	24	854	-6.193	0
Costes de refinanciación capitalizados	0	0	0	0	0	127	127
Retiros	-5	0	-2	0	0	0	-7
Trasposos a activos mantenidos venta	-1.026	-142	-53	-26	0	-77	-1.324
Diferencias de cambio	-2.814	-531	-59	-40	-360	-992	-4.796
Saldo a 31 de Diciembre de 2008	9.767	1.752	258	127	1.453	1.758	15.115
Amortización							
Saldo a 31 de diciembre de 2007	-3.355	-552	-62	-54	-243	37	-4.229
Adiciones	-539	-71	-54	-7	-46	0	-717
Retiros	41	0	2	0	0	-37	6
Diferencias de cambio	847	139	14	13	64	0	1.077
Trasposos a activos dispon venta	125	17	13	2	0	0	157
Saldo a 31 de Diciembre de 2008	-2.881	-467	-87	-46	-225	0	-3.706
Valor Neto al 31 Diciembre 2008	6.886	1.285	171	81	1.228	1.758	11.409

Millones de euros

La reducción más significativa en el epígrafe corresponde al impacto de tipo de cambio, por un importe de 3.719 millones de euros, debido a la significativa variación del tipo de cambio entre el euro y la libra durante el ejercicio 2008, según se comenta en la nota 3.2.

Por otro lado, se han producido trasposos de 6.193 millones de euros de activos en curso a los diversos epígrafes de resto de activos completos, debido principalmente a la entrada en funcionamiento de la Terminal 5 del aeropuerto de Heathrow en marzo de 2008.

Adicionalmente se ha registrado altas significativas de activos en curso, que corresponden principalmente a las instalaciones y ampliaciones que se están acometiendo en el

Western Campus del aeropuerto de Heathrow (que comprende las terminales T3, T4 y T5), por un importe de 259 millones de euros, el Eastern Campus (en las terminales T1 y T2 del mismo aeropuerto), por 300 millones de euros y otros proyectos de infraestructuras relacionados con mejoras en la conectividad del aeropuerto de Heathrow y la gestión de equipajes, por importe de 132 millones de euros. Por otro lado, se han reclasificado 1.168 millones de euros, correspondientes a los activos del aeropuerto de Gatwick, al epígrafe de Activos Mantenidos para la Venta (veáse Nota 12).

El movimiento de estos activos durante el ejercicio 2007 ha sido el siguiente:

Movimientos durante 2007	Terminales	Pistas y terrenos accesorios	Plantas y equipos	Otros terrenos y construcc	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
Variaciones del perímetro							
Adiciones	6	0	15	0	0	1.682	1.703
Trasposos de Propiedades de inversión	0	0	0	12	0	-26	-15
Trasposos de Activos completos	440	297	90	28	16	-870	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	-13	-87	-693	-1.783
Trasposos a activos dispon 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 dispon 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 de 2007	5.501	1.437	162	113	716	7.888	15.817

Millones de euros

- **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 2008 de 2.840 millones de euros (4.269 millones de euros a 31 de diciembre de 2007).

El movimiento de estos activos durante el ejercicio 2008 ha sido el siguiente:

Movimientos durante 2008	Aeropuertos	Prop inversión en Negocios Conjuntos	Activos en curso	Total
VALORACION				
Saldo a 31 de Diciembre de 2007	4.091	0	11	4.102
Variaciones de perímetro				
Adiciones	0	22	0	22
Deterioros valorativos	0	-198	0	-198
Retiros	0	-180	0	-180
Otros trasposos	323	0	12	335
Diferencias de cambio	-1.000	-37	-4	-1.041
Trasposos a activos mantenidos para la venta	-664	586	-3	-81
Saldo a 31 de Diciembre de 2008	2.750	193	16	2.959
AMORTIZACIÓN				
Saldo a 31 de diciembre de 2007	-82	0	0	-82
Adiciones	-47	0	0	-47
Trasposos a activos mantenidos para la venta	23	0	0	23
Diferencias de cambio	50	0	0	50
Saldo a 31 de Diciembre de 2008	-56	0	0	-56
Valor Neto al 31 de Diciembre de 2008	2.695	193	16	2.903

Millones de euros

Los principales movimientos en 2008 se producen por las diferencias de cambio, así como por el traspaso a Activos y Pasivos mantenidos para la venta de las propiedades de inversión del Aeropuerto de Gatwick, por importe de 644 millones de euros. Por otro lado, las propiedades de inversión de la sociedad Airport Property Partnership, que a 31 de diciembre de 2007 se encontraban registrados como mantenidos para la venta, se han vuelto a registrar en el epígrafe de propiedades de inversión. (véase Nota 12 sobre Activos y Pasivos no corrientes mantenidos para la venta).

El movimiento de estos activos durante el ejercicio 2007 fue el siguiente:

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 dispon 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
Valor Neto a 31 de Diciembre 2007	4.009	0	11	4.020

Millones de euros

• Activos Intangibles

Movimientos durante 2008	Derecho a operar	Programas informáticos	Contratos explotación espacios comerciales	Otros	Total
VALORACION					
Saldo a 31 de Diciembre de 2007	849	122	222	10	1.203
Adiciones	0	35	0	0	35
Diferencias de cambio	-196	-34	-51	-2	-284
Trasposos a activos mantenidos venta	0	0	-32	0	-32
Saldo a 31 de Diciembre de 2008	653	123	138	8	922
AMORTIZACIÓN					
Saldo a 31 de diciembre de 2007	0	-35	-37	0	-72
Adiciones	0	-34	-21	0	-55
Diferencias de cambio	0	14	12	0	26
Trasposos a activos mantenidos venta	0	0	8	0	8
Saldo a 31 de Diciembre de 2008	0	-55	-38	0	-93
Valor Neto al 31 diciembre 2008	653	68	100	8	829

Millones de euros

El movimiento de estos activos durante el ejercicio 2007 fue el siguiente:

Movements during 2007	Derecho a operar	Programas informáticos	Concesiones	Contratos explotación espacios comerciales	Otros	Total
Valoración						
Saldo a 31 de diciembre de 2006	926	102	53	242	10	1.333
Adiciones	0	31	4	0	0	35
Retiros	0	0	-57	0	0	-57
Trasposos	0	0	0	0	0	0
Trasposos a activos mantenidos 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
Trasposos a activos mantenidos 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

Millones de euros

Los dos principales activos intangibles registrados a Diciembre de 2008, 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) del Grupo BAA.

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.

Las variaciones más significativas de este epígrafe se han producido también por las diferencias de tipo de cambio por la fuerte oscilación entre el euro y la libra producida en el ejercicio 2008.

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:

Movimientos durante 2008	Terrenos y Construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalac., utillaje y mobiliario	Total
Inversión:				
Saldo al 1.01.2008	371	816	679	1.866
Altas	18	87	192	296
Bajas	-16	-38	-63	-117
Variaciones de perímetro y trasposos	-218	-44	-41	-303
Efecto Tipo de Cambio	-15	-26	-3	-44
Saldo al 31.12.2008	140	795	762	1.697
Amortización acumulada:				
Saldo al 1.01.2008	-156	-432	-493	-1.081
Dotaciones	-9	-83	-100	-192
Bajas	2	38	47	87
Variaciones de perímetro y trasposos	72	23	15	110
Efecto Tipo de Cambio	12	-1	7	18
Saldo al 31.12.2008	-78	-456	-524	-1.057
Valor neto contable 31.12.2008	62	340	238	640

Millones de euros

- **Variaciones de perímetro y traspasos**

Durante 2008 la principal variación se produce por el traspaso de la actividad de Aparcamientos como Activos clasificados como mantenidos para la venta por valor de 147 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.

En servicios las adiciones responden a las inversiones en tratamiento de residuos, vertederos y maquinaria para la prestación de servicios urbanos, e inversiones en instalaciones y equipamiento para el desarrollo de la actividad corriente de Swissport.

- **Retiros**

Los retiros se producen fundamentalmente en el segmento de Construcción y Servicios por importe de 16 y 72 millones de euros respectivamente correspondientes a salidas de balance de activos totalmente amortizados.

Movimientos durante 2007	Terrenos y Construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalac., 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

Millones de euros

- Dentro del inmovilizado material existen construcciones/instalaciones/maquinaria por importe de 12,1 millones de euros al 31 de diciembre de 2008 adquiridos en régimen de arrendamiento financiero (15,9 millones de euros al 31 de diciembre de 2007).
- 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 46,1 millones de euros (56,6 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 2008 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 2008 el detalle de las principales inversiones en asociadas es el siguiente:

	2008	2007
Saldo inicial	102	82
Variaciones de perímetro	-6	116
Participación en el resultado	6	-112
Diferencias de cambio	-1	0
Dividendos cobrados y devoluciones de fondos propios	-5	8
Traspasos	-7	8
Saldo final	89	102

Millones de euros

- La principal participación incluida 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 en dicha sociedad. Promociones Hábitat S.A. se encuentra en situación de concurso de acreedores al cierre del ejercicio.
- Adicionalmente se considera dentro de este epígrafe «Participaciones puestas en equivalencia» 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 57,3 millones de Euros a 31 de diciembre de 2008 (53,9 millones de Euros a 31 de diciembre de 2007).
- El Grupo participa en determinadas sociedades en las que teniendo menos del 20% de su capital se concluye que exista influencia significativa, y que, al contrario determinadas sociedades en las que la participación excede del 20% no se pueda concluir que exista 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 2008 y 2007, así como sus vencimientos:

Movimientos durante 2008	Activos financieros disponibles para la venta	Préstamos y cuentas a cobrar	Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	Resto de cuentas a cobrar	Total
Inversión:					
Saldo al 1.01.2008	67	1.476	302	408	2.253
Altas	1	352	90	185	628
Bajas	-28	0	-31	-69	-128
Variaciones de perímetro y traspasos	1	0	-38	38	0
Provisión	-4	0	0	2	-2
Efecto Tipo de Cambio	-15	-380	-17	-31	-443
Saldo al 31.12.2008	21	1.447	307	533	2.308

Millones de euros

Movimientos durante 2007	Activos financieros disponibles para la venta	Préstamos y cuentas a cobrar	Caja restringida	Resto de cuentas a cobrar	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

- Dentro de los activos financieros disponibles para la venta, la variación más significativa corresponde a la redención del 2032 Priority Loan Notes emitido por National Air Traffic Services Group (NATS) del que era titular BAA, por un importe de 25 millones de euros (24 millones de libras). El grupo BAA no tiene una influencia significativa en NATS, entidad controladora del tráfico aéreo en Reino Unido, y el resto de la inversión en estos activos permanece aún registrado como activo financiero disponible para la venta.
- La partida préstamos y cuentas a cobrar proyectos de infraestructuras, corresponde principalmente 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, 1.075 millones de euros (73% 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. Dado que dichos proyectos están financiados a tipo de interés fijo o a variable cubierto con derivados, dichas cuentas a cobrar no están sujetas a riesgo de tipo de interés.

Por otra parte, incluye los saldos de la Sociedad Concesionaria de Prisiones Lledoners, 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 97 millones de euros.

El vencimiento de los préstamos y cuentas a cobrar más relevante se detalla a continuación:

Movimientos durante 2007	Importes	2009	2010	2011	2012	2013	A más de 5 años
Tube Lines	1.075		399	449	117	18	92
Otros proyectos	372		9	29	42	45	247
Préstamos y cuentas a cobrar	1.447		408	478	159	63	339

Millones de euros

- Dentro de la partida de caja restringida y otros activos financieros no corrientes se incluyen los depósitos en garantía de emisiones de bonos por importe de 307 millones de euros (273 millones de euros en 2007), siendo el saldo principal el relativo a la autopista ETR 407 por importe de 183 millones de euros. Hay que destacar dentro de este epígrafe el saldo de 91 millones de CAD (después de ajustes de valoración) 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, invirtieron sus fondos en participaciones en activos a largo plazo, lo que generó una situación de iliquidez, que derivó en la suspensión de su cotización en agosto de 2007. Como consecuencia de la falta de negociación se creó una Comisión denominada Propuesta de Montreal, que ha estado trabajando en una propuesta de reestructuración que ha concluido en enero de 2009, emitiendo nuevos activos que sustituyen a los anteriores con vencimientos entre 3,5 y 7,5 años. A diciembre 2008 compañía ha llevado a cabo la valoración de estos activos basándose en un descuento de flujos de caja futuros, lo que ha supuesto un menor valor de los mismos por importe de 62 millones de CAD con un impacto en el resultado neto consolidado de 9 millones de euros.
- Por último, la partida de resto de cuentas a cobrar comprende, entre otros, los siguientes conceptos:
 - Inversiones en Agrupaciones de Interés Económico (AIE) por la participación de Ferrovial en el capital de nueve agrupaciones de interés económico por importe de 100 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 está 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.
 - Cuenta a cobrar por importe de 250 millones de euros correspondientes al precio aplazado de la venta de la actividad inmobiliaria a Promociones Habitat, la cual se encuentra provisionada en su totalidad.
 - Crédito a largo plazo otorgado por Emesa, filial de Ferro-
- vial Servicios, a la sociedad Madrid Calle 30 S.A., por un importe de 100 millones de euros (el mismo importe a diciembre de 2007).
- Costes capitalizados relativos a la refinanciación de BAA por importe de 76 millones de euros (73 millones de libras, activados durante el ejercicio), y 6% Loan Notes due 2001, recibidos de Caisse de depot et placement du Québec, relativos a la venta del aeropuerto de Budapest en 2007 por importe de 60 millones de euros (58 millones de libras, 70 millones de libras a 31 de diciembre de 2007).
- Deuda financiera a largo plazo por importe de 32 millones de euros, correspondiente a deuda subordinada prestada por los accionistas de Grupo Amey (Amey y Bechtel) a terceros. 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 los accionistas de Tubelines tenían hasta la fecha. La deuda subordinada devenga un interés fijo del 16%, y su vencimiento en distintos importes se produce desde 2018 a 2025.
- **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 libras. 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 las coberturas y sus correspondientes valores razonables a 31 de diciembre de 2008 y 31 de diciembre de 2007, así como el vencimiento de los nocionales con los que están vinculados.

Tipo de Instrumento	Valor razonable		Vencimientos Nocionales					Total
	Saldos al 31/12/08	Saldos al 31/12/07	31/12/09	31/12/10	31/12/11	31/12/12	31/12/2013 y más	
SALDOS EN EL ACTIVO	1.140	250	242	3	1	711	4.359	5.307
Index linked Swaps BAA (derivados de variación de inflación)	140	0	0	0	0	0	1.261	1.261
Interest Rate Swaps BAA (derivados de tipo de interés)	72	27	0	0	0	0	1.985	1.985
Cross Currency Swaps BAA (derivados de tipo de cambio)	800	127	43	0	0	711	1.069	1.823
Index linked Swaps Cintra (derivados de variación de inflación)	97	0	0	-3	-2	-1	43	35
Interest Rate Swaps Cintra (derivados de tipo de interés)	0	33	0	0	0	0	0	0
Otros derivados	30	49	186	0	1	1	1	190
Cross Currency Swaps Cintra	1	0	11	0	0	0	0	11
Otros derivados	29	49	175	0	1	1	1	179
Cobertura electricidad en BAA	2	14	13	0	0	0	0	13
SALDOS EN EL PASIVO	3.215	841	-803	-64	-19	458	11.732	11.305
Index linked Swaps BAA (derivados de variación de inflación)	329	119	0	0	0	0	1.044	1.044
Interest Rate Swaps BAA (derivados de tipo de interés)	475	13	0	131	78	209	3.122	3.540
Equity swaps	407	125	22	45	0	177	406	650
Interest Rate Swaps Cintra (derivados de tipo de interés)	1.841	417	-876	-338	-299	-369	6.493	4.611
Otros derivados	163	167	51	98	202	441	667	1.460
Cross Currency Swaps Cintra	0	159	0	0	0	0	0	0
Otros derivados	163	8	51	98	202	441	667	1.460

Millones de euros

Los nocionales relacionados en esta tabla incluyen la totalidad de los mismos contratados a 31 de diciembre de 2008. 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. (*) Los derivados señalados son los principales derivados considerados no eficientes dentro de las coberturas contratadas por el Grupo, según se indica en la presente nota.

A. DESCRIPCIÓN DE PRINCIPALES COBERTURAS Y SU IMPACTO EN RESULTADO Y PATRIMONIO

A continuación se explican la naturaleza y principales características de las coberturas contratadas por el Grupo, así como la variación del valor razonable de coberturas financieras entre los ejercicios 2008 y 2007. Mencionar que la mayoría de los derivados contratados por Grupo Ferrovial tienen una calificación crediticia de AA.

1. Derivados de BAA

Durante el mes de agosto de 2008 se ha completado el proceso de refinanciación de la deuda utilizada para la adquisición de BAA. Este proceso de refinanciación ha supuesto la novación de algunos de los derivados contratados a 31 de diciembre de 2007, con la consiguiente modificación de sus condiciones y plazos.

1.1 Index Linked Swaps

El Grupo BAA tiene una serie de derivados (Index Linked Swaps) ligados a determinados bonos de tipo fijo, de tal modo que se obtiene una rentabilidad como si dichos bonos estuvieran ligados a la inflación, según se explica en la Nota 26. Estos derivados suponen un nocional de 2.305 millones de euros

(2.206 millones de libras). Aunque hasta diciembre de 2007 mantuvieron la consideración de cobertura a efectos contables, no han recibido este tratamiento al cierre de 2008, lo que ha supuesto un impacto en reservas de 124 millones de euros y en resultados de -228 millones de euros.

1.2 Interest Rate Swaps

Igualmente el Grupo BAA tiene derivados para cubrir el riesgo de tipo de interés nominal (Interest Rate Swap) por un nocional de 5.526 millones de euros (5.288 millones de libras), todos ellos considerados como cobertura contable de flujos de caja sobre deuda bancaria al cierre del ejercicio, lo que ha supuesto un impacto en resultados de -51 millones de euros (21 millones en el neto, según se indica en la Nota 26) y un impacto en reservas de -664 millones de euros.

1.3 Cross Currency Swaps

Por otro lado en la cartera de BAA existían una serie de Cross Currency Swaps destinados a cubrir el riesgo de tipo de cambio libra / euro de los bonos emitidos en su día. El importe de estas posiciones supone un nocional de 1.780 millones de euros (1.703 millones de libras), con vencimientos entre 2012 y 2018. Debido a la fuerte fluctuación entre la libra y el euro

producida durante el ejercicio (vease Nota 3), la variación del valor razonable de estos derivados ha supuesto un impacto en balance de 545 millones de euros y de 41 millones en la cuenta de resultados del ejercicio.

1.4 Otras coberturas en BAA

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, si bien éste finaliza en marzo de 2009. Dicho contrato tiene la condición 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.

2. Derivados de Autopistas y Aparcamientos

2.1 Index Linked Swaps

- Autema ha cubierto la variabilidad de sus ingresos mediante un swap de inflación, mediante el cual se fija un IPC del 2,50%. Esta cobertura, considerada eficiente, ha supuesto un impacto bruto en reservas de 97 millones de euros.

2.1 Interest Rate Swaps

En su conjunto, el valor razonable de estas coberturas ha pasado de -385 millones de euros a 31 de diciembre de 2007 a -1.841 millones de euros a 31 de diciembre de 2008. Dado que la mayor parte de estas coberturas se consideran eficientes desde el punto de vista contable, esto se ha traducido en un impacto en las reservas del Grupo de -1.318 millones de euros, lo que supone el 71% del impacto total en reservas de las coberturas financieras. Se presenta a continuación una breve descripción de las más significativas de estas coberturas y sus principales características.

- Chicago Skyway ha cubierto la totalidad de su deuda mediante contratos de permuta financiera. Para el bono de la serie A por importe de 439 millones de USD, existe un contrato de cobertura por un importe nocional equivalente al 100% de su deuda 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 el bono de la serie B existe un nocional cubierto de 961 millones de USD 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 nocional contratado inicialmente de 150 millones de USD 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 nocional máximo de 4.239 millones de USD, que equivalen a una tasa de interés efectivo de 5,82%. (El balance consolidado incluye únicamente el 50% de dicha deuda al integrarse por integración proporcional).
- SH-130 ha contratado una cobertura frente a variaciones de tipo de interés equivalente al 100% de su deuda a tipo de interés variable que asciende a 750 millones de USD, a un tipo fijo de 5,18%.
- Inversora Autopista del Sur posee una cobertura sobre el 100% de la deuda, a tipo de interés fijo del 3,83% cubriendo el Tramo A y tramo BEI (con un nocional máximo de 457 millones de euros), y del Tramo B (100 millones de euros) a un tipo del 4,18%.
- En Inversora Autopista de Levante existe cobertura para la totalidad de la deuda a un tipo del 4,39%.
- En Eurolink M4M6 existen contratos de cobertura de tipo de interés con distintos plazos y tipos de interés que oscilan entre el 5,04% y el 5,39% y que actualmente cubren el 75% de la deuda.
- Euroscut Norte Litoral mantiene un contrato de cobertura de riesgo de variación de tipo de interés que asegura el 75% de la deuda, hasta un importe de deuda de € 232 millones, a un tipo de interés fijo de 3,65%.
- En Euroscut Azores existe una cobertura de riesgo de variación de tipo de interés que actualmente asegura el 100% de la financiación por importe de 358 millones de euros, a un tipo de interés fijo de 4,11%.
- Eurlink M3 ha cubierto el 100% de su deuda durante el período de construcción correspondiente a 265 millones de euros al tipo fijo de 4,36%, pasando a cubrir el 50% durante el período de explotación aun tipo fijo de 4,53%.
- Nea Odos ha suscrito tres contratos de cobertura que cubren el 100% de su deuda equivalente a 400 millones de euros, a tipos de interés fijos de 4,42%, 4,49% y 4,87%. (El balance consolidado incluye únicamente el 33,34% de dicha deuda al integrarse por integración proporcional).
- En Central Greece se mantiene una cobertura del 100% de su deuda que asciende a 1.500 millones de euros a tipos fijos de 4,76% y 4,91%. (El balance consolidado incluye únicamente el 33,34% de dicha deuda al integrarse por integración proporcional).
- Cintra Inversora de Autopistas de Cataluña ha suscrito una cobertura por el equivalente al 90% de su deuda (606 millones de euros) mediante una curva de implícitos equivalente a un tipo fijo de 4,88%.

3. Otras coberturas

Dentro de la línea «Otras coberturas» se han incluido principalmente las siguientes:

- coberturas de riesgo de tipo de cambio de la división de Autopistas y Aparcamientos: en el caso de que la financiación se contrate en una divisa distinta de la divisa en la que el activo está denominado, se intenta cubrir el riesgo patrimonial mediante coberturas. Dentro de este apartado destaca el caso de Autopista del Maipo, donde existe un cross currency swap por importe de 421 millones de USD más intereses para cubrir el traspaso de su financiación en dólares americanos a Unidades de Fomento Chileno. (Esta operación está clasificada como mantenida para la venta).
- coberturas de riesgo de tipo de interés en Ferrovial Infraestructuras, dentro de la división de Aeropuertos, con un valor razonable de 71 millones de euros a 31 de diciembre de 2008 (2 millones a 31 de diciembre de 2007) por un nominal de 1.044 millones de euros (1.000 millones de libras), para cubrir las posibles oscilaciones de los tipos de interés del préstamo sindicado del que es titular Ferrovial Infraestructuras para financiar la adquisición de las participaciones de BAA. Esta cobertura se considera eficiente, lo que ha supuesto un impacto en las reservas del Grupo de -69 millones de euros.
- coberturas de riesgo de tipo de interés de la división de Servicios, principalmente de los proyectos de Amey y Tubelines, con un valor razonable de -69 millones de euros a 31 de diciembre de 2008 (-1 millón a 31 de diciembre de 2007) por un nominal de 91 millones de euros. La mayor parte de ellas se consideran coberturas contables eficientes, lo que ha supuesto un impacto bruto en las reservas consolidadas de -59 millones de euros.
- derivados corporativos, durante el año 2008 se han contratado tres nuevos Interest Rate Swaps:
 - Autovía de Aragón, Sociedad Concesionaria, S.A. ha contratado una cobertura frente a variaciones de tipo de interés por un total equivalente al 100% de la financiación durante el periodo de construcción y al menos al 85% durante el periodo de explotación. El nominal máximo es de 120 millones de euros a un tipo fijo de 4,764%.
 - El proyecto Desaladora Alicante ha suscrito un contrato de cobertura que cubre el 75% de su deuda por un nominal inicial de 21 millones de euros, a un tipo de interés fijo del 4,19%.
 - La sociedad Marjeshvan ha suscrito un contrato de cobertura de tipos de interés que cubre el 50% de su financiación en Euros por un nominal de 60 millones de euros, a un tipo de interés fijo del 4,68%.

Igualmente durante este ejercicio, la compañía FGP TOPCO ha contratado seguros de cambio que a 31 de Diciembre de 2008 suponen un importe de 111 millones de euros para cubrir inversiones realizadas en Libras Esterlina.

4. Equity Swaps

Por último, se incluyen dentro del epígrafe de derivados los contratos de equity swap que el grupo realiza con el objeto exclusivo de cubrir el impacto patrimonial de los planes de opciones sobre acciones, tal y como se indica en la nota 3.5 relativa a riesgos de mercado. En 2008 se han contratado dos nuevos equity swap relacionados con los sistemas retributivos vinculados a la acción de Ferrovial. El primero de ellos se ha contratado con BBVA por un importe nominal de 40 millones de Euros y vencimiento en abril de 2013. El segundo se contrató con Natixis Bank por importe de 37 millones de euros y vencimiento en marzo de 2016.

Los mencionados contratos de equity swap son considerados derivados no eficientes, reconociendo el resultado de los mismos a través del epígrafe de resultados financieros, que a 31 de diciembre de 2008 supone un gasto de 279 millones de euros en el Grupo consolidado. El detalle y características de los mencionados contratos de permuta financiera se encuentra desglosado en la nota 35 de la presente memoria.

Se muestra a continuación el movimiento del valor razonable de las coberturas financieras, detallando los impactos en reservas, resultado y otras partidas de balance.

Tipo de Instrumento	Valor razonable			Desglose de la variación					
	Saldos al 31/12/08	Saldos al 31/12/07	Variación	Impacto en reservas (*)	Diferencias de cambio	Impacto en resultado por Valor Razonable (**)	Otros impactos en el resultado	Otros impactos en balance	Total
Index linked Swaps BAA	-189	-119	-70	124	44	-228	0	-10	-70
Interest Rate Swaps BAA	-403	15	-418	-664	130	-80	-70	266	-418
Cross Currency Swaps BAA	803	127	675	11	548	41	-16	90	675
Index linked Swaps Cintra	97	0	97	97	0	0	0	0	97
Interest Rate Swaps Cintra	-1.841	-385	-1.456	-1.318	-21	4	-75	-46	-1.456
Equity swaps	-407	-91	-316	-37	0	-279	0	0	-316
Otras coberturas	-135	-152	17	-60	29	-17	-21	85	16
CCS Cintra	1	-158	159	83	34	-1	0	43	159
Otros derivados	-136	6	-143	-143	-5	-16	-21	42	-143
Cobertura electricidad en BAA	2	14	-13	0	-1	-11	0	0	-13
Total coberturas financieras	-2.075	-590	-1.484	-1.847	730	-571	-182	385	-1.485

(*) Corresponde al impacto en reservas de los derivados considerados de cobertura contable, según se indica en la Nota 16. (**) Corresponde fundamentalmente al impacto en resultado de la variación de valor razonable de los derivados, según se detalla en la Nota 26. La diferencia entre este importe y el registrado como resultado financiero corresponde fundamentalmente a ajustes de valor razonable explicados en la nota 26 (-436 millones de euros) correspondiendo a +75 millones de euros de otros ajustes de valor razonable en resultado el financiero distintos de derivados, +47 millones de euros registrados en relación con la variación de bonos en Canadá, denominados SIPS, que se comentan en la nota 20, y + 11 millones de euros por derivados en relación con el precio de la electricidad, que se incluye dentro del resultado de explotación.

B. METODOLOGÍA DE VALORACIÓN DE COBERTURAS FINANCIERAS

1. Interest Rate Swaps (IRS)

Los IRS son permutas financieras en la que las contrapartidas intercambian en determinados momentos futuros, previamente establecidos, flujos de caja determinados con arreglo a unas referencias de tipo de interés y a unos importes nominales igualmente pre-establecidos.

Existen muy diversas modalidades de IRS (con referencia fija contra variable, con ambas referencias variables, con nominales fijos a vencimiento, con nominales amortizables...), pero en todos los casos el método para su valoración es básicamente el mismo.

La valoración de cualquier IRS se basa en el valor actualizado, a la fecha de valoración, de sus flujos futuros de pagos y cobros.

La estimación de estos flujos futuros cuya referencia sea variable, se realizará empleando las curvas forward que el mercado cotice en la fecha de valoración.

La actualización de cada flujo se llevará a cabo utilizando el tipo cupón cero de mercado, al plazo de su liquidación, existente a la fecha de valoración.

Una vez actualizados los flujos de cobros y pagos se procede al neteo de los mismos y el importe así obtenido es el valor de mercado del IRS a esa fecha.

2. Equity Swaps

Los Equity Swaps son contratos de cobertura sobre el valor futuro de títulos de renta variable, en virtud de los cuales las partes establecen en la fecha de inicio un valor de liquidación

para un número dado de títulos de un determinado emisor.

Llegado el momento de su liquidación, la parte que recibe los títulos deberá abonar por ellos el precio pactado, con independencia de cuál sea en ese momento su cotización de mercado.

Al igual que en el caso de los IRS pueden darse diversas modalidades o pactos accesorios relativos al método de liquidación (por diferencias, o con entrega efectiva), la percepción de dividendos, la posibilidad de amortización anticipada y otros derechos relativos a los títulos objeto del contrato.

Convencionalmente el valor de mercado de los EQS se calcula como la diferencia entre la cotización de mercado del título en la fecha de cálculo y el precio unitario de liquidación pactado al inicio, multiplicada por el número de títulos objeto del contrato.

3. Cross Currency Swaps (CCS)

Los CCS son, como los IRS, permutas financieras en las que las contrapartidas intercambian en determinados momentos futuros, previamente establecidos, flujos de caja determinados con arreglo a unas referencias de tipo de interés y a unos importes nominales igualmente pre-establecidos.

La diferencia es que en este caso los flujos a pagar y a recibir están denominados en monedas distintas, y sus referencias de tipo de interés normalmente también corresponden a distintos países.

En cuanto a los nominales que maneja cada contrapartida, dado que están en distintas monedas, se acuerdan al inicio de la operación con un criterio de equivalencia, en función de los tipos de cambio vigentes en el mercado en ese momento.

Como en el caso de los IRS se dan muy diversas modalidades de CCS (con referencia fija contra variable, con ambas referencias variables, con nominales fijos a vencimiento, con nominales amortizables...), incluso algunas que no se contemplan en el caso de los IRS (como es la posibilidad de cambiar dos referencias fijas) pero en todos los casos el método para su valoración es básicamente el mismo (y similar al ya visto para las permutas de tipo de interés).

Nuevamente se trata de proceder al descuento de los flujos futuros, usando para ello las curvas cupón cero existente en el mercado en el momento de valoración para cada plazo y cada moneda.

La estimación de aquellos flujos futuros cuya referencia sea variable, se realizará empleando las curvas forward que el mercado cotice en la fecha de valoración.

Una vez obtenidos los valores actualizados de flujos de cobro y pago, y dado que estarán en distinta moneda, será necesario transformarlos usando el tipo de cambio spot existente en el momento de valoración, antes de proceder a netearlos.

El importe neto finalmente obtenido es el valor de mercado del CCS a esa fecha.

4. Index Linked Swaps (ILS)

Nuevamente se trata de permutas financieras, en las que se intercambia una referencia de tipo de interés nominal contra una referencia de inflación.

La valoración de estos productos se realiza descontando sus flujos futuros esperados, en función de las curvas de mercado existentes en el momento de la valoración, según se indica en la Nota 26.

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:

Ejercicio 2008	BAA (Libras)
Inversión en el Extranjero	2.294
Deuda Divisa (cobertura)	-1.317
Inversión Neta en el extranjero	977

Millones de euros

La principal variación respecto al ejercicio 2007 corresponde a la exclusión de Swissport de estas coberturas naturales, ya que en 2008 se ha procedido a la sustitución de la deuda de la adquisición de Swissport por deuda denominada en euros.

Ejercicio 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

12. Activos y pasivos no corrientes mantenidos para la venta

Se incluyen como activos y pasivos no corrientes mantenidos para la venta aquellos activos o pasivos que previsiblemente serán enajenados en un plazo inferior a un año, según se describe en la nota 2.3.12. Los activos y pasivos no corrientes destinados para la venta corresponden a las divisiones de Aeropuertos y Autopistas y Aparcamientos, y en concreto a las sociedades que se detallan a continuación:

	31/12/08		31/12/07	
	Activos	Pasivos	Activos	Pasivos
Aeropuertos	2.563	1.679	1.088	362
Airport Property Partnership	0	0	592	276
World Duty Free	0	0	496	86
Gatwick Airport Ltd.	2.563	1.679	0	0
Autopistas y Aparcamientos	1.708	1.484	0	0
Aparcamientos	452	275	0	0
Autopistas Chile	1.256	1.209	0	0
Otros	7	0	8	1
Mantenidos para la venta	4.278	3.163	1.096	363

Millones de euros

Pertenecientes a la división de Aeropuertos, con fecha mayo de 2008 se enajenaron los activos y pasivos de World Duty Free (véase Nota 28 de «Otras Ganancias»). Por otro lado, en relación con Airport Property Partnership, en los meses de junio y noviembre se han producido enajenaciones de parte de sus activos, mientras que el resto se ha vuelto a registrar en los epígrafes correspondientes de balance, al dejar de cumplirse los requerimientos del IFRS 5 para su calificación con

activos y pasivos no corrientes mantenidos para la venta.

En esta misma división, a 31 de diciembre de 2008 se encuentra registrado como mantenido para la venta el Aeropuerto de Gatwick, cuya venta se prevé finalizar en Junio de 2009. Los activos de Aeropuerto de Gatwick registrados como mantenidos para la venta son, principalmente, Inversiones en Proyectos de Infraestructuras por importe de 1.835 millones de euros, y Fondo de Comercio, por importe de 511 millones de euros. Los pasivos están compuestos por deuda financiera relacionada con la refinanciación de la adquisición de BAA por 1.087 millones de euros, y Pasivos por impuestos Diferidos, por importe de 359 millones de euros.

Aeropuerto de Gatwick ha tenido durante el ejercicio 2008 un resultado operativo de 106 millones de euros (85 millones de libras) y un resultado neto de 30 millones de euros (29 millones de libras), reconocido por Grupo BAA.

En las cuentas consolidadas del grupo FGP Topco, Gatwick Airport Ltd. se ha considerado actividad discontinuada, por constituir un segmento primario de actividad del Grupo; no siendo así en Grupo Ferrovial, donde forma parte del segmento de Aeropuertos, por lo que se ha registrado como Activos y Pasivos mantenidos para la venta.

Por otro lado, con fecha 28 de octubre, el Consejo de Administración de Cintra decidió poner en marcha los procesos de desinversión de sus participaciones en Cintra Aparcamientos, S.A y en Cintra Chile Ltda. Cintra Aparcamientos gestiona cerca de 300.000 plazas de aparcamiento en España, Reino Unido y Andorra. Cintra Chile es el accionista principal de 5 sociedades concesionarias de autopistas en la Ruta 5 al sur de Santiago de Chile. Las autopistas chilenas son autopistas maduras, todas ellas con varios años de explotación y con riesgo de tráfico limitado, ya que las sociedades concesionarias tienen derecho a ser compensadas en escenarios de menor tráfico. Cintra ha decidido poner en marcha una política de rotación de activos que afecta a su participación en estas dos compañías, ha contratado asesores y puesto en marcha ambos procesos de venta y pretende negociar el cierre de las dos operaciones durante el primer semestre de 2009.

Al igual que en el caso de Gatwick Airport Ltd., en las cuentas consolidadas del grupo Cintra tanto las autopistas chilenas como los Aparcamientos se han considerado actividad discontinuada, por constituir un segmento primario de actividad o geográfico del Grupo Cintra; no siendo así en Grupo Ferrovial, donde forma parte del segmento de Autopistas y Aparcamientos, registrándose por tanto como activos y pasivos mantenidos para la venta.

Los principales activos y pasivos incluidos como mantenidos para la venta en relación con la actividad de Aparcamientos son activos intangibles, por valor de 106 millones de euros, inmovilizado material por importe de 211 millones de euros, activos corrientes por importe de 72 millones de euros,

otros pasivos corrientes por importe de 191 millones de euros y deuda financiera por importe de 51 millones de euros. En cuanto a las autopistas chilenas, los principales activos y pasivos clasificados como mantenidos para la venta son inmovilizado en proyectos de infraestructuras, por 1.000 millones de euros, y deuda financiera a largo plazo por 1.045 millones de euros.

La actividad de aparcamientos ha obtenido un resultado después de impuestos de 22 millones de euros (15 millones en el resultado neto) reconocido en las cuentas del Grupo consolidado. Por su parte, las autopistas chilenas han obtenido un resultado después de impuestos de -67 millones de euros (-46,9 millones de euros en el resultado neto), igualmente reconocido en las cuentas del Grupo consolidado.

Finalmente, se encuentran registrados a final de 2008 otros activos del Grupo Budimex (7 millones de euros) de sociedades disponibles, cuyos procesos de venta se prevé finalizar en ambos casos en el primer trimestre de 2009. 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 2008 y 2007 es la siguiente:

Conceptos	Saldo al 31/12/08	Saldo al 31/12/07	Variación
Terrenos y solares	159	167	-8
Materias Primas y otros aprovisionamientos	155	132	23
Promociones en curso y otros	194	194	0
Provisiones	-1	3	-4
Total	507	496	11

Millones de euros

Del total de la existencias corresponden a la división de inmobiliaria por suelos y terrenos y promociones en Polonia un importe de 159 millones de euros (240 millones de euros a 31 de diciembre de 2007), de los que 138 millones están sujetas a restricciones de titularidad o pignorados como garantía de pasivos (131 millones a 31 de diciembre de 2007).

14. Clientes y otras cuentas a cobrar

La composición de los clientes y otras cuentas a cobrar al 31 de diciembre de 2008 y 2007 es la siguiente:

Conceptos	Saldo al 31/12/08	Saldo al 31/12/07	Variación
Clientes	3.158	3.487	-329
Retenciones en garantía	171	203	-31
Obra ejecutada pendiente de certificar	564	448	116
Total clientes por ventas y prestación de servicios	3.893	4.138	-245
Otros deudores	525	462	63
Deudores Administraciones Públicas	196	196	0
Total otros deudores	720	658	62
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	36	156	-120
Prov. Para clientes de dudoso cobro	-213	-147	-66
Otras provisiones deudores	-31	-26	-4
Total Provisiones	-243	-173	-70
Total	4.405	4.779	-374

Millones de euros

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:

Movimiento de la provisión	2008	2007	Variación
Saldo inicial	-173	-149	-24
Cargos a la cuenta de resultados	-60	-36	-24
Reducciones/ Aplicaciones	-25	13	-38
Efecto tipo de cambio	14	-1	15
Traspaso a mantenidos para la venta	1	0	1
Saldo final	-243	-173	-70

Millones de euros

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.

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.

Saldos 2008	Administraciones Públicas		Clientes privados		Total
Construcción	1.093	62,93%	644	37,08%	1.737
Servicios	1.073	66,59%	538	33,39%	1.611
Aeropuertos	0	0,00%	364	100,00%	364
Autopistas y aparcamientos	29	16,15%	152	83,85%	181
Ajustes	0	0,00%	0	100,00%	0
Saldo Final	2.195	56,38%	1.698	43,61%	3.893

Millones de euros

Del análisis de la anterior tabla se concluye que el 56.38% de los clientes del grupo son administraciones públicas. Respecto a los clientes privados destacan por su relevancia los saldos relativos a la división de servicios. 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 2008 en el epígrafe Clientes se hallan deducidos 120 millones de euros (69 millones de euros al 31 de diciembre de 2007), 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 y Servicios 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:

	Construcción 31/12/2008	Servicios 31/12/2008	Total	Construcción 31/12/2007	Servicios 31/12/2007	Total
Ingresos Ordinarios reconocidos en el periodo	5.164	707	5.871	5.202	323	5.525
Contratos en curso a fecha de cierre						
Importe acumulado de costes incurridos	-4.952	121	-4.831	-4.933	252	-4.681
Importe acumulado de ganancias reconocidas	212	17	229	283	22	306
Anticipos recibidos	292	0	292	268	0	268
Retenciones	175	1	176	201	2	203
Obra ejecutada pendiente de certificar	465	23	488	388	61	449
Adelanto de certificaciones	719	-3	717	629	-6	623

16. Patrimonio neto

Se detallan a continuación los movimientos de patrimonio neto durante el ejercicio actual 2008:

	Patrimonio neto atrib. a los accionistas	Socios Externos	Patrimonio Neto
Patrimonio neto 01.01.2008	3.912	2.936	6.848
Resultado consolidado del ejercicio	-838	-812	-1.650
Impacto en reservas de derivados	-702	-494	-1.196
Impacto en reservas déficit pensiones	-105	-24	-129
Diferencias de conversión	-381	-304	-685
Pago de dividendos	-178	-70	-248
Ampliaciones / reducciones capital	0	294	294
Operaciones con autocartera	-92	-27	-119
Variaciones perímetro (PIK+Cintra)	0	600	600
Otros movimientos	-37	13	-24
Patrimonio neto 31.12.2008	1.579	2.113	3.692

Durante el 2008 el patrimonio neto ha sufrido una variación muy significativa por impacto de -3.156 millones de euros, como se observa en la tabla anterior los principales impactos han sido:

- Variaciones con impacto en patrimonio neto asignables tanto a sociedad dominante como a socios externos:

El efecto del resultado del ejercicio tal y como se indica en la nota 25 se ha visto afectado de forma muy significativa por el registro de una pérdida en BAA en relación con la abolición del Industrial Building Allowances.

Dicho impacto ha supuesto una disminución del resultado atribuido a la sociedad dominante de la división de aeropuertos de 871 millones de euros y 688 millones de euros atribuidos al socio externo. Excluyendo éste, el resultado consolidado habría alcanzado los 33 millones de euros atribuidos a la sociedad dominante y -125 millones de euros atribuidos al socio externo. Las diferencias de conversión habrían supuesto un impacto de -522 millones de euros en la sociedad dominante y -416 en el socio externo. El patrimonio neto total habría alcanzado los 2.308 millones de euros atribuido a la sociedad dominante y los 2.689 millones de euros al socio externo.

El impacto 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 la nota 11. El 94% de los movimientos en el valor razonable de las coberturas corresponde a derivados de tipo de interés, en este sentido los principales impactos se han producido por el cambio en los tipos de referencia del mercado. Las principales variaciones han tenido lugar en la división de autopistas y aparcamientos

con un impacto en patrimonio neto atribuido a la sociedad dominante de -377 millones de euros y -314 a socios externos, fundamentalmente en las sociedades de Chicago Skyway, Indiana Toll Road y SH-130 y BAA con un impacto de -227 millones de euros en la sociedad dominante y -179 millones de euros en socios externos.

Respecto a las diferencias de conversión las principales variaciones en el ejercicio 2008 se han producido por una apreciación del euro respecto a la libra esterlina de un 30,1%, pasando de un tipo de cambio a diciembre de 2007 de 0,7354 a 0,9570 en 2008. 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 -297 millones de euros en la sociedad dominante y -295 millones de euros en socios externos. Además, el Grupo mantiene en libra esterlina, inversiones en Reino Unido por el Grupo Amey, cuyo impacto en diferencias de conversión ha sido en 2008 de -108 millones de euros.

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) y cuyo impacto en 2008 ha sido de -105 millones de euros atribuidos a la sociedad dominante y -24 millones de euros en socios externos.

Se recoge también el pago de dividendos fundamentalmente de Grupo Ferrovial y las operaciones con autocartera.

Respecto a las operaciones con autocartera el impacto de -105 millones en sociedad dominante y de -24 millones en socios externos incluye la compra de acciones propias por parte de Grupo Ferrovial por importe de 50 millones y la adquisición de 9,7 millones de acciones durante el 2008 por parte de Cintra, lo que representa un 1,7% de su capital, por valor de 68 millones de euros.

- Variaciones con impacto en patrimonio neto asignables a socios externos:

Impacto positivo de 600 millones de euros principalmente por la capitalización en junio de 2008 de la deuda PIK otorgada por GIC a FGP Topco, cabecera del grupo BAA, lo que supuso una reducción de la participación de Grupo Ferrovial sobre BAA del 61,06% al 55,87%.

Se recoge también la ampliación de capital sobre BAA en junio de 2008 cuyo importe ha significado una variación en patrimonio neto atribuible a socios externos de 278 millones de euros.

A continuación se muestra el detalle de los movimientos en el patrimonio neto de 2008 y 2007:

Cambios en el Patrimonio Neto en 2008	Movimiento de 2008							
	Capital Social	Prima de emisión	Acciones Propias	Otras Reservas (1)	Resultados acumulados (2)	Patrimonio neto atrib. a los accionistas	Socios Externos	Patrimonio Neto
Saldo al 01.01.2008	140	193	-21	-112	3.712	3.912	2.936	6.848
Resultado consolidado del ejercicio					-838	-838	-812	-1.650
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio				-1.188		-1.188	-822	-2.010
Dividendos pagados					-178	-178	-70	-248
Ampliaciones/reducciones capital							294	294
Variación autocartera			-50	-42		-92	-27	-119
Variaciones de perímetro						0	600	600
Otros movimientos	0	0	0	0	-37	-37	13	-25
Saldo al 31.12.2008	140	193	-72	-1.342	2.658	1.578	2.113	3.691

Millones de euros

(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.

	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 al 31.12.2007	140	193	-21	-112	3.712	3.912	2.936	6.848

Millones de euros

(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 2008, 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 2008, 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 2007). 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

Las operaciones de autocartera realizadas hasta diciembre de 2008 por importe de 50 millones de euros han supuesto un aumento de 1.227.374 acciones propias, a un precio medio de adquisición de 40,7 euros, con ello el importe a 31 de diciembre de 2008 de acciones propias en poder de la sociedad dominante y o filiales de ésta es de 1.527.374 acciones, lo que supone un 1% del capital social de Grupo Ferrovial S.A.

C. OTRAS RESERVAS

El movimiento del epígrafe de otras reservas para 2008 y 2007 es el siguiente:

Movimiento durante 2008	Diferencias de conversión	Operaciones de cobertura	Planes de prestación definida	Otros conceptos	Otras reservas
Saldo a 01.01.2008	-144	-164	217	-21	-112
Altas	62	-702	-105	-42	62
Bajas	-443				-1.292
Saldo al 31.12.2008	-525	-866	112	-63	-1.342

Movimiento durante 2007	Diferencias de conversión	Operaciones de cobertura	Planes de prestación definida	Otros conceptos	Otras reservas
Saldo a 01.01.2007	126	11	-69	-8	60
Altas		3	286	-13	276
Bajas	-270	-178			-448
Saldo a 31.12.2007	-144	-164	217	-21	-112

D. RESULTADOS ACUMULADOS

El desglose de los resultados acumulados del ejercicio 2008 y 2007 es el siguiente:

Resultados acumulados	Saldo al 31/12/08	Saldo al 31/12/07	Variación
Pérdidas y ganancias atribuibles a la Sociedad dominante	-838	734	-1.572
Reservas de libre disposición	3.463	2.945	518
Reservas no distribuibles	33	33	0
Total	2.658	3.712	-1.054

Millones de euros

La variación de -1.054 millones de Euros en los resultados acumulados del ejercicio 2008 con respecto al ejercicio 2007 se explica fundamentalmente por el resultado del ejercicio (-838 millones de euros) y el reparto de dividendos (-178 millones de euros).

El detalle de reservas no distribuibles es el siguiente:

Reservas no distribuibles	Saldo al 31/12/08	Saldo al 31/12/07	Variación
Reserva legal	28	28	0
Reserva para acciones propias	3	3	0
Reserva de revalorización	2	2	0
Reservas no distribuibles de la sociedad dominante	33	33	0

Millones de euros

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 2008 y 2007 es el siguiente:

Ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio 2008	Patrimonio Neto Atrib. a los Accionistas	Patrimonio Neto Atrib. a Socios Externos	Total Patrimonio Neto
Ganancias/(Pérdidas) de instrumentos de cobertura	-702	-494	-1.196
Ganancias/(Pérdidas) actuariales en planes de prestación definida	-105	-24	-129
Ganancias/(Pérdidas) por cambios de criterio	0	0	0
Diferencias de conversión	-381	-304	-685
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	-1.188	-822	-2.010
Resultado consolidado del ejercicio	-838	-812	-1.650
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio 2008	-2.026	-1.635	-3.661

Millones de euros

Ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio 2007	Patrimonio Neto Atrib. a los Accionistas	Patrimonio Neto Atrib. a Socios Externos	Total Patrimonio Neto
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 2006	562	-171	391

Millones de euros

F. SOCIEDADES AJENAS AL GRUPO CON PARTICIPACIONES SIGNIFICATIVAS EN FILIALES

A 31 de diciembre de 2008, 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 Ferrovial	% Ajeno	Accionista ajeno
Construcción		
Budimex S.A.		Cotiza en Bolsa
Concesiones		
407 International Inc.	16,77% -- 30,00%	SNC Lavalin -- Macquarie Infrastructure Group
Autopista del Sol, C.E.S.A.	20,00%	Unicaja
Autopista Terrasa Manresa, S.A.	23,73%	Acesa (Autopista Concesionaria Española, S.A.)
Autopista Trados-45, S.A.	50,00%	Abertis
Autopista Temuco Río Bueno	25,00%	Fondo Las Américas
Autopista Talca-Chillán	23,57% -- 8,53%	Sodeia -- Delta
Inversora de Autopistas del Sur, S.L.	25,00% -- 10,00% -- 10,00%	Europistas -- E.N.A. -- Caja Castilla La Mancha
Inversora Madrid Levante	40,00% -- 5,00% -- 3,16%	Europistas -- Kutxa -- Budimex
Eurolink Motorway Operation (M4-M6)	34,00%	SIAC
Skyway Concession Company Holding	45,00%	Macquarie Infrastructure Group
SH-130 Concession Company	35,00%	Zachry Toll Road
Statewide Mobility Partners LLC	50,00%	Macquarie Infrastructure Group
Autostrade Lombardia SPA	32,00%	Merloni Finanziaria SPA
Nea Odos	33,33% -- 33,33%	Grupo ACS -- GEK Group
Central Greece	33,33% -- 33,33%	Grupo ACS -- GEK Group
Aeropuertos		
FGP Topco Ltd	17,65% -- 26,48%	Britannia Airport Partners L.P. -- Baker Street Investment Pte Ltd
Servicios		
Gesmat, S.A.	40,00%	Consortio de Servicios Públicos Medioambientales de la provincia de Toledo
Ingeniería Ambiental Granadina S.A.	20,00%	Ayuntamiento de Granada
Empresa de Mantenimiento y Explotación M-30	33% -- 17,00%	Dragados -- API Conservación, S.A.
Tube Lines (Holding) Limited	33,33%	UIC Transport (JNP) Limited

Millones de euros

G.

1. Propuesta de distribución de dividendos

El Consejo de Administración propone la siguiente distribución de resultados:

- No se realiza dotación a la reserva legal por haber alcanzado esta el 20% del Capital Social.
- El resultado del ejercicio para Grupo Ferrovial S.A. ascendió a 109.697.642,33 euros del que se aplicará al dividendo a cuenta pagado el día 17 de noviembre de 2008 por importe 69.507.184,50 euros, el resto del importe hasta llegar al resultado total se aplicará a reservas voluntarias por importe de 40.190.457,83.

2. Estado de liquidez y dividendo a cuenta

El Consejo de Administración acordó en su reunión de 30 de octubre de 2008:

- Distribuir entre los accionistas, a cuenta del dividendo correspondiente al ejercicio social de 2008, la cantidad de 0,50 euros por acción, lo que equivale a un total de 69.507.184,50 de euros.
- Formular, a efectos de lo dispuesto en el artículo 216 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, el siguiente estado justificativo de la liquidez de la Sociedad

no auditado, en el que puso de manifiesto la existencia de liquidez suficiente, a fecha de 30 de septiembre de 2008, para la distribución de la referida cantidad a cuenta del dividendo según el siguiente detalle:

Beneficio Neto del período 1 de enero a 30 de septiembre de 2008	74,941
Cantidad máxima de posible distribución	74,941
Cantidad propuesta y distribuida	-
Liquidez disponible para la distribución	284,370
Importe Bruto del Dividendo a Cuenta	-
Liquidez disponible después del pago	-

El día 17 de noviembre de 2008 se procedió al pago de dicho dividendo a cuenta suponiendo el pago de un importe bruto de 69.507 miles de euros, correspondiente a 0,5 euros por acción. En 2007 1,15 euros por acción (0,38 euros por acción por dividendo a cuenta y 0,77 euros por acción por dividendo complementario).

Del mismo modo, en línea con lo establecido en el artículo 216 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, las cantidades a distribuir no excedían de los resultados obtenidos desde el fin del último ejercicio, deducida la estimación Impuesto de Sociedades a pagar sobre dichos resultados y las cantidades con las que deben dotarse las reservas obligatorias por Ley.

17. Ingresos a distribuir en varios ejercicios

El movimiento de este epígrafe durante el ejercicio 2008 ha sido:

Movimiento de 2008	Saldo a 01/01/08	Variac. Perímetro	Adiciones	Retiros	Efecto tipo de cambio	Saldo al 31/12/08
Subvenciones	180	0	31	-2	0	209
Otros ingresos a distribuir	142	0	18	-33	-14	113
Total	322	0	49	-35	-14	322

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

- 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 2008 se producen en el segmento de autopistas, en la concesionaria griega Central Greece Motorway por la obtención de una subvención de 25 millones de Euros.
- En la línea de otros ingresos a distribuir el incremento se debe fundamentalmente a la reposición del equilibrio financiero en Euroscut Norte por parte de la administración «Estradas de Portugal». El resto de variación es debida a la reclasificación por Actividades discontinuadas en Cintra S.A de las Autopistas Chilenas y la actividad de Aparcamientos.

18. Provisiones y superávit por pensiones

A. PLANES DE PRESTACIÓN DEFINIDA

El hecho más significativo durante 2008, ha sido el incremento del déficit por pensiones en Grupo Amey, que pasa de un pasivo reconocido de 92 millones de euros en 2007, a 131 millones en 2008, así como la reducción del superávit en Grupo BAA, que pasa a un importe reconocido en el Activo de Balance de 65 millones de euros en 2008, frente a los 165 millones en 2007. En ambos casos, se ha producido una disminución tanto de las obligaciones como del valor de los activos, debido a la depreciación de la libra durante 2008, que ha supuesto un impacto neto (activos – obligaciones) de 35 millones de euros en Amey y 24 millones en Grupo BAA.

Se ha producido además una disminución en el valor de los activos debido a la revisión de las hipótesis actuariales realizadas en el ejercicio que ha conllevado una disminución de los mismos de 141 millones de euros en Grupo Amey y 274 millones en Grupo BAA sin tener en cuenta el efecto del tipo de cambio, provocada principalmente por la reducción de la

rentabilidad esperada de los activos del 4,5%-8,4% de 2007 a 2%-8% en 2008 para Amey y de 5,5%-8,2% en 2007 a 2%-7,6% en 2008 para BAA.

En cuanto a las obligaciones, en ambos casos se ha producido una disminución descontando el efecto del tipo de cambio, por importe de 202 millones en Grupo BAA y de 65 millones en Grupo Amey. Esto ha sido provocado principalmente por el incremento de las tasas de descuento utilizadas, pasando del 5,90% en 2007 a 6,30% en 2008 en Grupo Amey, y de 5,80% en 2007 a 6% en 2008 para Grupo BAA.

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 2008 de 0,6 millones de euros.

Las cuantías reconocidas contra patrimonio correspondientes a las pérdidas y ganancias actuariales del año 2008 han sido de -95 millones de euros para Grupo Amey (98 millones en 2007) y -86 millones de euros para Grupo BAA (508 millones en 2007).

El detalle de las características y evolución de estos Planes de pensiones correspondientes al ejercicio 2008 y 2007 son los siguientes:

Planes de prestación definida	Millones de Euros 31/12/2008		Millones de Euros 31/12/2007	
	Amey Ltd Group	BAA	Amey Ltd Group	BAA
Principales hipótesis				
Incremento salarial	3,5% -4,5%	4,40%	3,8% -4,8%	4,90%
Tasa de descuento	6,30%	6,00%	5,90%	5,80%
Tasa de inflación esperada	3,00%	2,90%	3,30%	3,40%
Rentabilidad esperada de activos	2%-8%	2%-7,6%	4,5%-8,4%	5,5%-8,2%
Movimiento de la obligación				
Obligación al inicio del ejercicio	747	2.918	913	3.478
Efecto tipo de cambio	-158	-619	-82	-311
Pasivos Adquiridos	7	0	0	0
Coste de los servicios del ejercicio	18	71	37	129
Coste de los servicios pasado	0	9	0	17
Coste por intereses	33	131	46	180
Ganancias / pérdidas actuariales	-89	-355	-103	-514
Beneficios pagados y otros	-35	-58	-64	-62
Obligación al cierre del ejercicio	524	2.097	747	2.918
Pasivo / Activo reconocido en balance				
Obligación al cierre del ejercicio	-524	-2.097	-747	-2.918
Valor razonable de activos afectos al final del ejercicio	394	2.177	658	3.083
Subtotal	-131	80	-89	165
Otros	1	-3	-3	0
Total	-129	77	-92	165
Movimiento Activos afectos al plan				
Valor razonable al inicio del ejercicio	658	3.083	653	3.146
Efecto tipo de cambio	-123	-643	-58	-276
Rendimiento de los activos afectos y activos adquiridos	38	150	49	196
Ganancias / pérdidas actuariales	-183	-428	-5	-6
Contribuciones de los empleados	5	17	7	20
Contribuciones de la empresa	28	73	42	97
Beneficios pagados y otros	-29	-75	-30	-94
Valor razonable al final del ejercicio	394	2.177	658	3.083
Activos afectos al plan (valor razonable)				
Instrumentos de Capital	252	988	446	1.518
Activos financieros	99	0	148	0
Deuda financiera	0	1.163	0	1.440
Inmuebles	17	0	20	0
Efectivo	26	26	44	125
Total activos afectos al plan	394	2.177	658	3.083
Impacto en resultados				
Coste de los servicios del ejercicio corriente	18	71	37	129
Coste por intereses	33	131	46	180
Rendimiento activos afectos	-38	-150	-49	-196
Otros	-4	-8	-22	-18
Total incluido en cuenta de resultados	10	44	12	95

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	2008	2007
Gastos Personal	6	10
Pérdidas y Ganancias Actuariales	-13	3
Pasivo Reconocido en Balance	-27	-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.

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.	-13	-9	-131	-94
- 50 p.b.	13	9	149	231

B. PLANES DE APORTACIÓN DEFINIDA

El Grupo mantiene en Grupo BAA, 1 plan de aportación definida, con un impacto en la cuenta de resultados de 1,3 millones de euros (2 millones de euros para el total Grupo en 2007).

19. Otras provisiones

A continuación se detalla el saldo de otras provisiones a largo y corto plazo:

Movimientos	Provisión Vertederos	Provisión por responsabilidades	Otras provisiones	Total
Al 1 de enero de 2008	56	361	510	927
Cargo/(abono) a la cuenta de resultados:				
Dotaciones	4	408	113	525
Reversiones		-16	-83	-99
Adición del descuento	1			1
Traspaso		-38	57	19
Aplicado durante el ejercicio	-1	-35	-115	-151
Diferencias de cambio		-36	-29	-65
Al 31 de diciembre de 2008	60	644	453	1.157
Análisis del total de provisiones por clasificación:			31/12/08	1/01/08
No corriente			704	417
Corriente			453	510
			1.157	927

Millones de euros

A. 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 2008 se ha producido una dotación por importe de 4 millones de euros por este concepto.

B. PROVISIÓN POR RESPONSABILIDADES

Los principales saldos dentro de este epígrafe se encuentran dentro de la División de Aeropuertos, en concreto en el Grupo BAA por importe de 115 millones de euros, esta provisión, cubre los pagos futuros compensatorios por la adquisición de los terrenos de la terminal 5 del aeropuerto de Heathrow, por su parte en la división de Construcción existe un importe de 43 millones de euros para hacer frente a responsabilidades nacidas de litigios en curso y por indemnizaciones u obligaciones de cuantía indeterminada, avales y otras garantías. En la División de Autopistas existe una dotación con motivo de las expropiaciones de

terrenos para la realización de las autopistas R-4 Madrid-Sur (348 millones de euros) Autopista Madrid-Levante (9 millones de euros) Autopista del Sol (11 millones de euros) y M-203 (3 millones de euros) por un total de 371 millones de euros (ver nota 7 inversiones en proyectos de Infraestructuras), por ultimo en la División de Servicios dentro del Grupo Swissport existen provisiones por importe de 48 millones de euros, correspondientes fundamentalmente a provisiones por seguros, compensaciones a trabajadores de los aeropuertos de Estados Unidos y contratos onerosos de determinados almacenes.

C. 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 244 millones de euros.

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.

	Saldo 31/12/2008	Saldo 31/12/2007	Variación
Construcción	1.944	1.876	68
Servicios	-1.337	-1.329	-8
Aeropuertos	-1.920	-2.182	262
Autopistas y Aparcamientos	390	173	217
Corporación y resto	-741	-478	-263
Posición neta de tesorería sin proyectos de infraestructuras	-1.664	-1.938	274
BAA	-13.017	-17.807	4.790
Resto de aeropuertos	8	-28	36
Autopistas y Aparcamientos	-7.855	-8.743	888
Construcción	-85	0	-85
Servicios	-1.498	-1.748	250
Posición neta de tesorería de proyectos de infraestructuras	-22.448	-28.326	5.878
POSICIÓN NETA TOTAL	-24.112	-30.264	6.151

Millones de euros

A. PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

- Desglose de la posición neta de tesorería de proyectos de infraestructuras

El detalle de la posición neta de tesorería para el ejercicio 2008 de proyectos de infraestructuras es como sigue:

	2008						
	Caja Restringida Largo Plazo	Inversión a largo plazo	Caja Restringida Corto Plazo	Resto de Tesorería y Equivalentes	Deuda Financiera	Operaciones Intragrupo	Posición Neta Total
BAA	0	0	85	448	13.378	-172	-13.017
Resto de aeropuertos	0	0	0	2	0	6	8
Autopistas	214	61	113	280	8.525	0	-7.855
Construcción	0	0	0	5	90	-1	-85
Servicios	0	0	243	1	1.721	-21	-1.498
Posición Neta de tesorería de proyectos de infraestructuras	214	61	441	736	23.713	-188	-22.448

Millones de euros

- **Tesorería y equivalentes y caja restringida**
Como ya se ha indicado en la nota relativa a 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 hay que invertir dichos fondos también está limitado en base a los requisitos de los contratos de financiación o en caso de no existir restricciones en un contrato de financiación, en base a la política de colocación de excedentes de grupo. En la línea de balance «Caja restringida y otros activos financieros no corrientes», además de caja restringida a largo plazo se incluye el saldo de Inversiones Financieras a Largo Plazo, epígrafe que incluye principalmente el saldo de 54 millones de euros (91 millones de CAD) que la sociedad 407 International Inc mantiene en «Asset Backed Commercial Paper» (ABCPs) según comentado en la Nota 10. 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 de la caja restringida es el siguiente:

	Saldo 31/12/2008	Saldo 31/12/200
407 ETR	128	206
Chicago Skyway	36	40
ITR	15	27
EuroScut Algarve	19	0
EuroScut Norte	14	0
Autopistas Chilenas	0	29
Resto	2	0
Caja restringida a largo plazo	214	302
BAA	85	0
407 ETR	110	95
Chicago Skyway	0	8
ITR	0	1
Autopistas Chilenas	0	102
Tubelines y otros proyectos Servicios	243	277
Resto	4	0
Caja restringida a corto plazo	441	483
Total Caja Restringida	655	785

Millones de euros

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.

- **Desglose de la deuda de proyectos de infraestructuras**
El detalle de los saldos a corto y a largo plazo por proyecto es el siguiente:

	31/12/2008			31/12/2007			Variación		
	Obligaciones	Deudas	Total	Obligaciones	Deudas	Total	Obligaciones	Deudas	Total
LARGO PLAZO	9.787	13.029	22.816	13.628	14.977	28.605	-3.841	-1.948	-5.789
BAA	5.242	7.710	12.952	6.774	10.759	17.533	-1.532	-3.049	-4.581
Resto de Aeropuertos	0	0	0	0	51	51	0	-51	-51
407 ETR	2.520	0	2.520	3.180	0	3.180	-660	0	-660
Skyway Concession Co. LLC	955	106	1.061	933	100	1.033	22	6	28
ITR Concession Company	0	1.225	1.225	0	1.143	1.143	0	82	82
Autopistas Españolas	0	2.113	2.113	0	1.618	1.618	0	495	495
Autopistas Chile	0	0	0	1.052	153	1.205	-1.052	-153	-1.205
Resto de Autopistas	110	1.077	1.187	117	856	973	-7	221	214
Construcción	0	90	90	0	0	0	0	90	90
Tubelines y otros proyectos Servicios	960	708	1.668	1.572	297	1.869	-612	411	-201
CORTO PLAZO	315	582	897	107	812	919	208	-230	-22
BAA	0	426	426	0	465	465	0	-39	-39
Resto de Aeropuertos	0	0	0	0	0	0	0	0	0
407 ETR	281	0	281	47	0	47	234	0	234
Skyway Concession Co. LLC	6	4	10	0	4	4	6	0	6
ITR Concession Company	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autopistas Españolas	0	102	102	0	271	271	0	-169	-169
Autopistas Chile	0	0	0	27	13	40	-27	-13	-40
Resto de Autopistas	8	17	25	5	13	18	3	4	7
Construcción	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tubelines y otros proyectos Servicios	20	33	53	28	46	74	-8	-13	-21
TOTAL	10.102	13.611	23.713	13.735	15.789	29.524	-3.633	-2.178	-5.811

Millones de euros

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:

Deuda financiera	Divisa	Valor Razonable 2008	Valor Razonable 2007	Saldo 31/12/08	2009	2010	2011	2012	2013	2014 o más	Total Vencimientos
Obligaciones proyectos infraestructuras		8.246	13.075	10.102	242	472	322	1.000	414	7.864	10.314
BAA		3.596	5.784	5.242	0	0	0	1.000	414	4.038	5.452
	GBP	2.284	3.724	2.815	0	0	0	0	414	2.538	2.953
	EUR	1.312	2.060	2.427	0	0	0	1.000	0	1.500	2.500
Autopistas		3.670	5.691	3.880	242	472	322	0	0	2.846	3.882
	CAD	2.591	3.557	2.801	235	463	322	0	0	1.740	2.761
	USD	961	1.221	961	0	0	0	0	0	1.004	1.004
	EUR	118	154	118	7	9	0	0	0	101	117
	UF	0	759	0	0	0	0	0	0	0	0
Tubelines y otros proyectos Servicios	GBP	980	1.600	980	0	0	0	0	0	980	980
Deudas con entidades de crédito proyectos infraestructuras		14.058	15.957	13.611	202	846	2.771	1.725	1.584	6.346	13.474
BAA		8.500	11.224	8.136	90	307	2.722	1.212	1.452	2.123	7.906
	GBP	8.500	11.224	8.136	90	305	2.722	1.212	1.452	2.112	7.892
	EUR	0	0	0	0	3	0	0	0	11	14
Resto Aeropuertos	GBP	0	510	0	0	0	0	0	0	0	0
Autopistas		4.645	4.171	4.645	110	516	39	513	128	3.508	4.814
	CAD	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	USD	1.448	1.247	1.448	0	0	0	0	0	1.510	1.510
	EUR	3.197	2.378	3.197	110	516	39	513	128	1.998	3.304
	UF	0	546	0	0	0	0	0	0	0	0
Construcción	EUR	90	0	90	0	14	0	0	0	0	14
Tubelines y otros proyectos Servicios	GBP	824	511	741	2	9	10	0	4	715	740
Total deuda financiera proyectos de infraestructuras		22.304	29.032	23.713	444	1.318	3.093	2.725	1.998	14.211	23.788

Millones de euros

Las diferencias existentes entre el total de vencimientos de la deuda financiera y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2008 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable.

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.

Tipo deuda	Saldo 31/12/08	%	Saldo 31/12/07	%
Aeropuertos	13.380		18.049	
Fijo	2.928	22%	6.628	37%
Fija indexada inflación	2.309	17%	0	0%
Cubierto	4.919	37%	7.381	41%
Variable	3.224	24%	4.040	22%
Autopistas	8.525		9.532	
Fijo	2.215	26%	3.220	34%
Fija indexada inflación	876	10%	1.007	11%
Cubierto	4.365	51%	3.790	40%
Variable	1.069	13%	1.515	16%
Construcción	90		0	
Variable	90	100%	0	0%
Servicios	1.721		1.943	
Fijo	1.354	79%	1.736	89%
Fija indexada inflación	127	7%	0	0%
Cubierto	236	14%	201	10%
Variable	4	0%	6	0%
Total deuda financiera proyectos de infraestructuras	23.715		29.524	
Fijo	6.497	27%	11.584	39%
Fija indexada inflación	3.312	14%	1.007	3%
Cubierto	9.520	40%	11.372	39%
Variable	4.387	18%	5.561	19%

A continuación se desglosa un cuadro comparativo que permite analizar el importe de deuda financiera no dispuesta al cierre del ejercicio:

	Saldos a 31/12/2008				Saldos a 31/12/2007				
	Límite de deuda	Deuda Financiera	Deuda Disponible	Deuda Contable	Límite de deuda	Deuda Financiera	Deuda Disponible	Deuda Contable	
Aeropuertos	16.939	13.358	3.580	13.378	Aeropuertos	19.777	17.094	1.728	18.049
BAA	16.934	13.358	3.575	13.378	BAA	19.726	17.043	1.728	17.998
Resto de aeropuertos	5	0	5	0	Resto de aeropuertos	51	51	0	51
Autopistas	10.623	8.695	1.928	8.525	Autopistas	10.466	9.845	934	9.532
407 ETR	2.777	2.761	16	2.801	407 ETR	3.227	3.188	0	3.227
Autopistas Estados Unidos	3.414	2.513	901	2.409	Autopistas Estados Unidos	2.433	2.229	253	2.180
Autopistas Españolas	2.374	2.294	80	2.216	Autopistas Españolas	1.947	1.951	58	1.889
Autopistas Chile	0	0	0	0	Autopistas Chile	1.428	1.485	183	1.245
Resto de autopistas	2.058	1.127	931	1.099	Resto de autopistas	1.431	993	440	991
Construcción	14	14	0	90	Construcción	0	0	0	0
Servicios	2.477	1.720	757	1.721	Servicios	2.644	1.683	701	1.943
Total deuda financiera proyectos de infraestructuras	30.052	23.788	6.265	23.713	Total deuda financiera proyectos de infraestructuras	32.887	28.622	3.363	29.524

Las diferencias existentes entre el total de la deuda financiera y de la deuda contable a 31 de diciembre de 2008 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable.

De los 7.363 millones disponibles (3.363 millones a 31 de diciembre de 2007), 4.673 millones corresponden a BAA (1.728 millones a 31 de diciembre de 2007) fundamentalmen-

te 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.

1. Deuda de BAA

Las variaciones más significativas dentro de la posición neta de tesorería de BAA se produce como consecuencia de:

- Variación del tipo de cambio por el fuerte retroceso de la libra frente al euro que ha supuesto un impacto de 3.957 millones de euros (1 libra = 0,7354 euros a 31 de diciembre de 2007, frente a 1 libra = 0,957 euros a 31 de diciembre de 2008).
- Reclasificación de la deuda Gatwick Airport Ltd. a las líneas de activos y pasivos no corrientes mantenidos para la venta, por importe de 1.071 millones de euros, de los que 1.087 millones de euros corresponden a deuda relacionada con la refinanciación de BAA, según se detalla en la Nota 12.
- En junio de 2008 se procedió a la capitalización de la deuda otorgada por GIC (Accionista de FGP Topco) por importe de 600 millones de euros. Dicha operación ha supuesto una dilución del 5,19% de participación que Grupo Ferrovial ostenta en el capital la mencionada sociedad pasando al 55,87%, frente al 61,06% que se detentaba a diciembre de 2007.
- Refinanciación de la deuda de adquisición del Grupo BAA cuyo detalla se comenta posteriormente.

El pasado mes de agosto se completó el proceso de refinanciación de la deuda de adquisición contraída por el consorcio liderado por Grupo Ferrovial para la adquisición del Grupo BAA en 2006. Dicha refinanciación se ha basado en tres elementos clave:

- Reorganización societaria que ha permitido establecer una estructura de financiación separada de los tres aeropuertos regulados (Heathrow, Gatwick y Stansted) y de los aeropuertos no regulados (Edinburgh, Glasgow, Aberdeen y Southampton)
- Establecimiento de una plataforma de financiación a largo plazo para los tres aeropuertos regulados que incluyen 7.150 millones de libras de líneas bancarias (préstamos bancarios y líneas de financiación de capex) así como la migración de los bonos por valor de 4.500 millones de libras de BAA Airports Limited a BAA Funding Limited.
- Líneas bancarias por importe de 1.255 millones de libras en aeropuertos no regulados.

1.1 Descripción de la deuda

A continuación se presenta el detalle de la deuda existente en Grupo BAA para los ejercicios de 2008 y 2007:

	2008	2007
Bonos	5.242	6.716
Back Stop Facility	3.437	0
Deuda Subordinada	1.618	2.648
Aeropuertos No Regulados	1.022	0
Deuda Toggle	780	893
Banco Europeo de Inversión	434	0
Líneas de crédito	249	1.333
Deuda de adquisición	0	5.383
Otras deudas	598	1.025
Total	13.380	17.998

Millones de euros

1.1.1 Bonos

En agosto 2008, como parte del proceso de refinanciación de BAA, los bonos existentes a nivel de BAA Airports Limited (anterior BAA Limited) fueron migrados a una nueva estructura «investment grade» titulizada, acotada («ring fenced») y respaldada por activos regulados. El total de los Bonos emitidos por BAA alcanzan un nominal de 4.500 millones de libras (4.702 millones de euros). No obstante, en el balance consolidado de FGP Topco y Ferrovial figura un nominal de 4.275 millones de euros ya que en el proceso de refinanciación mencionado anteriormente, FGP Topco adquirió un 25% de una de las series con un nominal de 225 millones de libras que han sido eliminados en el proceso de consolidación.

El valor contable de los bonos es de 5.016 millones de libras (5.242 millones de euros) incluye costes de transacción y amortización, primas y descuentos. La diferencia entre el valor nominal de dichos bonos y el valor contable tiene su origen en el registro a valor razonable a junio de 2006 de los mismos con motivo de la adquisición del Grupo BAA por FGP Topco. Adicionalmente dentro del proceso de refinanciación parte de dichos bonos han actualizado su valor razonable en Agosto de 2008 tal y como se comenta en la nota 26. La tasa efectiva de interés en los bonos varía entre el 5,10% y el 7,15% (4,80% y 5,90% a 31 de diciembre de 2007). En agosto de 2008, y en relación con la novación de los bonos, se incurrió en unos costes de refinanciación de 84 millones de libras, que se han incluido como parte del valor contable de los bonos mencionados.

Del total de los bonos, 2.815 millones de euros se encuentran emitidos en libras y 2.427 millones de euros están emitidos en euros, han sido cubierto de los riesgos derivados como se refleja en la nota 11 Derivados financieros a valor razonable.

1.1.2 Back Stop Facility

En Agosto de 2008, como parte de la refinanciación de BAA, se concedió deuda por importe de 3.400 millones de libras (Senior refinancing facility) y 1.000 millones de libras (Junior refinancing facility) a las sociedades Heathrow Airport Ltd., Gatwick Airport Ltd., y Stansted Airport Ltd. («los prestatarios»). El importe asignado a Gatwick Airport Ltd. (deuda Senior por 650 millones de libras y deuda junior por 400 millones de libras) se incluye en el balance consolidado del grupo como pasivos no corrientes mantenidos para la venta a 31 de diciembre de 2008. Estas deudas tienen vencimientos entre 2010 y 2013. Los intereses de estas deudas están referenciadas al LIBOR con un margen de +2,00% para la deuda senior y +2,75% para la deuda junior. Los tipos de interés aumentan basándose en los siguientes tramos:

Senior Facility	
Menor a 1.200 millones de libras	1,25 %
Entre 1.200 y 2.200 millones de libras	1,50 %
Entre 2.200 y 3.200 millones de libras	1,75 %
Mayor a 3.200 millones de libras	2,00 %
Junior Facility	
Menor a 330 millones de libras	2,00 %
Entre 330 y 660 millones de libras	2,50 %
Mayor a 660 millones de libras	2,75 %

1.1.3 Deuda subordinada

Dentro de la adquisición inicial por parte de FGP Topco de Grupo BAA se concede una deuda subordinada (Subordinated Adquisition Facility) de 2.000 millones de libras el 10 de Julio de 2006, que fue parcialmente amortizada en 2007. Durante 2008, 400 millones de libras de esta deuda se amortizaron como parte de la refinanciación de BAA, y se produjo su novación de BAA Limited a BAA (SH) Limited. El margen de esta deuda al 31 de diciembre de 2008 es de 4,00% (el mismo a diciembre 2007), siendo el saldo pendiente de la misma de 1.548 millones de libras (1.542 millones de euros) y su vencimiento en 2011.

	Importe dispuesto (millones de euros)	Importe nominal (millones de libras)	Vencimiento	Tipo de interés
Capex Regulados	249	2.700	2013	Libor + 1 %-1,25 %
Working Regulados	0	50	2013	Libor + 1 %
Liquidity Regulados	0	600	364 Días	Libor + 4 %
Capex & Working No Regulados	0	255	2013	Libor + 1,75 %
Total	249	3.605		

1.1.4 Aeropuertos no regulados

Adicionalmente, se ha conseguido un crédito bancario con la garantía de los activos no regulados de BAA por valor de 1.255 millones de libras (1.311 millones de euros) del que se ha dispuesto 978 millones de libras (1.022 millones de euros) con vencimiento a 7 años y con los siguientes costes:

Período	Coste
Año 1-3	175 pb
Año 4-5	215 pb
Año 6-7	240 pb

1.1.5 Deuda Toggle

Deuda contratada 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. Dicha deuda asciende a un importe nominal de 746 millones de libras con vencimiento perpetuo y un tipo de interés de LIBOR + 6,89%. Dicha margen se incrementará en 100 p.b. hasta un máximo del 16% desde junio de 2015.

1.1.6 Préstamo Banco Europeo de Inversión

La deuda con el Banco Europeo de Inversión (BEI) por importe de 417 millones de libras (excluyendo coste de la deuda capitalizado) y deuda denominada en euros dispuesta por importe de 13 millones de libras entre saldos a corto plazo y largo plazo. La deuda BEI se amortiza hasta 2022. La tasa de interés de esta financiación es predominantemente flotante, excepto por 13 millones de libras del principal de la deuda BEI que es fijo al 6,21%. La deuda EIB se registra conforme a coste amortizado.

1.1.7 Líneas de crédito

En Agosto de 2008 BAA obtuvo distintas líneas de financiación bancaria cuyas principales características son:

1.1.8 Otras deudas

Corresponde principalmente a intereses devengados pendientes de pago.

1.2 Covenants de la deuda de BAA

La mayoría de los contratos incluyen una serie de condiciones establecidas cuyo incumplimiento genera obligaciones en el prestatario y que son utilizados por las entidades de crédito para asegurarse de que las sociedades concesionarias cumplan los compromisos adquiridos de deuda, denominadas covenants.

- Bonos BAA y Back Stop Facility: Se exige cumplir los covenants según los términos comunes de los acuerdos dentro del grupo designado, cuyas principales características son:

		Limite indicativo	Restricción Dividendos (1)	Incumplimiento (2)
Ratio cobertura interés deuda Senior	Mayor que	1,60	1,40	1,05
Ratio cobertura interés deuda Junior	Mayor que	1,40	1,20	N/A
Deuda Neta Senior sobre Total RAB	Menor que	0,70	0,70	0,925
Deuda Neta Junior sobre Total RAB	Menor que	0,85	0,85	N/A

(1) Imposibilidad de reparto de dividendos por parte de la sociedad.

(2) En caso de incumplimiento del ratio, la sociedad se puede ver obligada a pignorar sus activos.

- Deuda subordinada (Subordinated Facility): contiene una serie de restricciones sujetas a los movimientos de los covenants de la misma. Bajo esta premisa, se exige mantener los covenants dentro de unos intervalos definidos y un ratio de flujo de caja mínimo. Los niveles de los ratios a 31 de diciembre de 2008 eran menores a 1:1 para el ratio de cobertura de la deuda y de un mínimo de 1,05:1 para el ratio de flujo de caja.
- Dentro de la deuda de Aeropuertos No regulados es necesario mantener un ratio de cobertura de deuda de servicio que debe ser menor que 1,10:1, un ratio de leverage no mayor a 8,0:1.
- La deuda Toggle requiere mantener un ratio de Deuda Neta Consolidada sobre RAB Ajustado cuyo nivel debe ser inferior al 96,5%.

Todos los covenants del grupo FGP Topco se cumplen a 31 de diciembre de 2008.

1.3 Seguridad y garantías

Tras la aprobación del proceso de refinanciación, los activos pertenecientes a los aeropuertos de Heathrow, Gatwick, y Stansted, garantizan de forma conjunta las deudas Back Stop Facility, las líneas de crédito mencionadas anteriormente, los bonos emitidos y por último la deuda subordinada existente. Por su parte, los activos pertenecientes a los aeropuertos no regulados están garantizando la deuda vinculada a los mismos de financiación futura de la concesionaria, ya que la deuda es a término. El margen de esta nueva deuda oscila entre los 140 y los 160 puntos básicos. Adicionalmente la sociedad tiene concedida una línea de liquidez de 92 millones de euros.

2. Deuda de Autopistas

A continuación se detallan las principales variaciones en la deuda respecto a 2007:

- La desviación más significativa se produce por la reclasificación de la deuda de las autopistas chilenas a «Pasivos clasificados como mantenidos para la venta y actividades discontinuadas».
- En 407 ETR hay un efecto de tipo de cambio de 499 millones de euros que disminuye el endeudamiento y una refinanciación que implica un aumento de deuda de 56 millones de euros.

- En el año 2008 se ha refinanciado la deuda de Autema, con vencimiento en el corto plazo, sustituyéndola por un préstamo a largo plazo por importe de 292 millones de euros con empresas del grupo. Adicionalmente Cintra ha reestructurado financieramente su participación en Autema permitiendo una distribución extraordinaria por importe de 316 millones de euros. El nuevo préstamo de 618 millones de euros, cuyo titular el Cintra Inversora de Autopistas de Cataluña, tiene una duración de 27 años, lo que elimina el riesgo de financiación futura de la concesionaria, ya que la deuda es a término. El margen de esta nueva deuda oscila entre los 140 y los 160 puntos básicos. Adicionalmente la sociedad tiene concedida una línea de liquidez de 92 millones de euros.
- La variación de la deuda en las autopistas americanas se debe principalmente al efecto de tipo de cambio que supone un aumento del endeudamiento de 100 millones de euros.
- Por otro lado se produce un incremento de deuda por la incorporación de la deuda de las autopistas SH130 por importe de 132 millones de euros y Central Greece por importe de 50 millones de euros.

A continuación se describen las principales condiciones de las financiaciones en vigor:

- **ETR 407 – Canadá** – La autopista 407 posee una Deuda de 4.719 millones de dólares canadienses. Esta Deuda está estructurada en diferentes tramos de Bonos Senior, por importe de 3.690 millones de dólares canadienses y con diversos vencimientos entre los años 2009 y 2039. Adicionalmente existen otros tramos de naturaleza Junior y Subordinada, por importes de 165 millones de dólares canadienses y 780 millones de dólares canadienses res-

pectivamente, con vencimiento en el año 2010 en el caso de los primeros y vencimientos 2011 y 2039 en el caso del tramo subordinado. Los bonos con vencimiento en el año 2009, han sido refinanciados, en Enero, tal y como se menciona en la Nota 33. Entre las obligaciones registradas por la sociedad 407 ETR se encuentran 84 millones de dólares canadienses instrumentada en un producto denominado SIPS (Synthetic Inflation Protected Securities). Se trata de un bono cuyo cupón está vinculado únicamente a la evolución de la inflación en Canadá. Este instrumento se construye como un híbrido entre un bono nominal y un bono de cupón real ligado a inflación (Real Return Bond), por tanto su valor en libros se ajusta por su valor de mercado como si fuera un derivado.

- **Chicago Skyway** – La sociedad concesionaria está financiada mediante una emisión de bonos senior garantizados por F.S.A. 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 153 millones de dólares americanos cuya duración está vigente hasta el año 2035.
- **Indiana Toll Road** – La autopista de Indiana tiene una financiación bancaria sindicada en tres tramos: Tramo A con un límite de 3.248 millones de dólares americanos, totalmente dispuesto, un Tramo B con un límite 150 millones de dólares y dispuesto en 72 millones de dólares americanos y un último Tramo con un límite de 665 millones de dólares americanos, dispuesto por 219 millones de dólares americanos, todos ellos con vencimiento final en el año 2015. (La deuda se integra al 50% en balance).
- **SH -130** – Financiación bancaria sindicada en dos tramos: Tramo A para financiar parte de la construcción por importe de 686 millones de dólares americanos y un Tramo B de liquidez durante los primeros 5 años de operación que asciende a 35 millones de dólares americanos ambos con vencimiento final en el año 2038. Además cuenta con un tramo de deuda TIFIA para financiar parte de la construcción por 430 millones de dólares americanos con vencimiento en el año 2048. Además tienen concedidas líneas de crédito por importe de 29 millones de dólares americanos para cubrir necesidades operativas.
- **Ausol I y II** – Ambas autopistas están financiadas mediante un mismo préstamo bancario estructurado dentro de una operación sindicada con un límite de 487 millones de euros. La deuda está totalmente dispuesta, y con vencimiento final en el año 2010.
- **M-45** – Financiación bancaria por un importe total de 139 millones de euros, proporcionada por un sindicato de bancos y estructurada mediante tres tramos. Tramo A por importe de 23 millones de euros y vencimiento en el año 2017, Tramo B por importe de 16 millones de euros con vencimiento en el año 2013 y Tramo BEI por importe de 100 millones de euros y año de vencimiento final 2024. (En el balance la deuda se integra proporcionalmente al 50%). Cintra Inversora de Autopistas de Cataluña – Tras la refinanciación de la deuda de Autema se suscribe un préstamo de 618 millones de euros con vencimiento en 2035.
- **Inversora de Autopistas del Sur / Radial 4** – Mantiene deuda proveniente de una operación Sindicada, por importe vivo a 31/12/2008 de 556 millones de euros, cuya estructuración consta de un Tramo A cuyo importe asciende a 97 millones de euros y vencimiento en el año 2009, un Tramo B de importe vivo igual a 100 millones de euros con vencimiento 2011 y un Tramo BEI por importe de 360 millones de euros con una duración final hasta el año 2032. Esta deuda ha sido refinanciada en enero de 2009.
- **Inversora de Autopistas del Levante / Ocaña - La Roda** – Mantiene financiación bancaria con estructuración sindicada cuyo límite es de 522 millones de euros y vencimiento en el año 2012. El importe vivo de esta deuda asciende a 484 millones de euros. Esta operación está estructurada bajo modalidad mini-perm y su objeto es la refinanciación a largo plazo.
- **N4/N6 Eurolink** – Su financiación se estructura con un préstamo del BEI y otro de un sindicato bancario por importe de 146 millones de euros y vencimiento final en el año 2027, de los cuales esta dispuesto su totalidad. Tiene otorgadas diversas líneas para afrontar costes operativos y pago de intereses, no dispuestas y por un importe total de 14 millones de euros. Dentro de su estructura financiera cuenta con deuda subordinada por importe de 38 millones de euros.
- **Eurolink M3** – Préstamo suscrito con un sindicato bancario por importe de 285 millones de euros del que se han dispuesto 257 millones de euros a diciembre de 2008 y cuya estructura financiera esta basada en un préstamo puente por un importe vivo de 14 millones de euros, una financiación a término de 243 millones de euros, 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, cuyos importes son de 18 millones de euros, 10 millones de euros y 20 millones de euros, respectivamente. Dentro de su estructura financiera cuenta con deuda subordinada por importe de 43 millones de euros.
- **Euroscut Algarve** – Operación estructurada en dos tramos, uno en bonos por importe de 117 millones de euros

con vencimiento en 2027 y otro de deuda BEI por importe de 130 millones de euros y vencimiento en 2025 totalmente dispuesto.

- **Euroscut Azores** – Financiación bancaria sindicada por importe de 347 millones de euros con vencimiento desde el año 2011 hasta el año 2034, además de una línea de liquidez y una línea IVA por importes de 11 y 5,3 millones de euros, y vencimientos finales en los años 2014 y 2012, respectivamente. A diciembre se habían dispuesto 110 millones de euros.
- **Euroscut Norte Litoral** – Estructura financiera basada en un préstamo sindicado dispuesto en su totalidad por importe de 309 millones de euros con vencimiento final en el año 2026.
- **Nea Odos** – Mantiene un préstamo sindicado a largo plazo, cuyo importe total asciende a 401 millones de euros, siendo su saldo vivo a diciembre de 2008 de 26 millones de euros. Se distribuye en 4 tramos de deuda: una financiación a término por importe de 113 millones de euros y vencimiento 2036, un préstamo puente de 198 millones de euros que se cancela al final del período de construcción mediante una Subvención de Estado griego, una línea de liquidez de 38 millones de euros que vence en 2031, y una línea IVA por importe de 52 millones de euros hasta 2011. (La deuda registrada en balance se integra proporcionalmente al 33,34%)
- **Central Greece** – Financiación estructurada bajo préstamo sindicado por importe de 1.537 millones de euros, siendo su total dispuesto a cierre de 2008 de 149 millones de euros. Existen 4 tramos: un préstamo a término por importe de 266 millones de euros hasta 2037, un préstamo puente de 311 millones vigente hasta 2012, una línea de liquidez de 929 millones de euros que vence en 2037 y una línea IVA de 31 millones de euros hasta 2013. (La deuda registrada en balance se integra proporcionalmente al 33,34%)

Las condiciones financieras (en cuanto a los tipos de interés aplicables) de la deuda relacionada en autopistas se encuentran supeditadas al cumplimiento de determinados ratios relacionados con magnitudes financieras como Resultado bruto de explotación (EBITDA), Deuda neta y Fondos Propios consolidados. En general, las financiaciones mencionadas incluyen, como paquete de garantías para los prestamistas, la pignoraación 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.

Adicionalmente la mayoría de los contratos incluyen una serie de condiciones establecidas cuyo incumplimiento genera obligaciones en el prestatario y que son utilizados por las

entidades de crédito para asegurarse de que las sociedades concesionarias cumplan los compromisos adquiridos de deuda, denominadas *covenants*.

Los *covenants* más comunes establecidos en la mayoría de los contratos de financiación de los proyectos de infraestructuras son los siguientes:

- Restricciones a la disponibilidad de la caja, siendo las más comunes las cuentas de reservas del servicio de la deuda y de mantenimiento extraordinario.
- Subordinación del pago de dividendos a los accionistas, por ejemplo al mantenimiento de los niveles exigidos de caja restringida.
- Cláusulas de cambio o efecto material adverso (MAC o MAE) que regulan los supuestos en que acontezcan una serie de circunstancias o hechos que afecten o puedan afectar de manera adversa y relevante al valor, al negocio, las operaciones o los activos y pasivos de las sociedades concesionarias.
- Establecimiento de un límite en el volumen máximo de endeudamiento permitido a la sociedad concesionaria.
- Limitar el nivel de impagos de las concesionarias, a partir de los cuales la deuda se podría hacer exigible (Treshold Cross Default)
- Obligaciones de información periódica durante el periodo de vigencia de la deuda.
- Cumplimiento de ratios financieros de endeudamiento y liquidez.

A fecha 31 de diciembre de 2008 no se ha producido ningún incumplimiento de los *covenants* vigentes.

3. Deuda de Construcción

En la división de construcción el aumento de deuda bancaria corresponde a la disposición realizada por concesionaria de Prisiones Lledoners por importe de 90 millones de euros, proyecto que ha iniciado su actividad en el primer semestre de 2008.

4. Deuda de Tubelines

La deuda financiera de Tubelines a 31 de diciembre de 2008 asciende a 1.962,2 millones de euros, clasificándose 1.906,4 millones de euros con vencimiento a largo plazo y 55,8 millones de euros a corto plazo.

De esta deuda financiera, 1.684,1 millones (1.651,7 millones a largo plazo y 32,4 millones a corto plazo) corresponde a préstamos bancarios y fundamentalmente a bonos emitidos en 2004 para la refinanciación de la deuda inicial de Tubelines y deuda BEI.

Dichos bonos vencen en diferentes tramos, en su mayor parte desde el 30 de septiembre de 2027 hasta el 30 de septiembre de 2029 y están sujetos a un tipo de interés fijo que oscila entre el 5,54% y el 11,18% anual, pagadero trimes-

tralmente. Para aquellos supuestos en los que devenga tipo variable a partir de una fecha determinada Tubelines tiene contratados instrumentos de cobertura de riesgo de tipo de interés.

Además de la deuda bancaria BEI y los bonos, también figura como deuda financiera de Tubelines un importe de 185,5 millones de euros correspondiente a leasing financiero (169,8 millones a largo plazo y 15,7 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.

En el balance la deuda se integra proporcionalmente al 66,67%.

B. RESTO DE SOCIEDADES

- Desglose de la posición neta de tesorería del resto de sociedades

El detalle de la posición neta de tesorería para el ejercicio 2008 del resto de sociedades es como sigue:

	Caja Restringida Largo Plazo	Caja Restringida Corto Plazo	Resto Tesorería y Equivalentes	Deuda Financiera	Operaciones Intragrupo	Posición Neta Total
Construcción	0	0	927	98	1.115	1.944
Servicios	0	5	187	515	-1.014	-1.337
Aeropuertos	0	0	58	1.583	-394	-1.920
Autopistas y aparcamientos	0	0	395	0	-5	390
Corporación y resto	38	0	46	1.311	486	-741
Posición neta de tesorería resto de sociedades	38	5	1.612	3.508	188	-1.664

Millones de Euros

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 del saldo de la columna «Operaciones Intragrupo» el principal saldo corresponde a préstamo otorgado en el presente ejercicio por Lernamara a FGP Topco por importe de 172 millones de euros.

- 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:

	Saldo 31/12/08			Saldo 31/12/07			Variación
	Largo plazo	Corto plazo	TOTAL	Largo plazo	Corto plazo	TOTAL	
Construcción	27	71	98	39	46	85	13
Servicios	298	216	515	395	120	515	0
Aeropuertos	1.583	0	1.583	1.921	34	1.955	-372
Autopistas y aparcamientos	0	0	0	37	3	40	-40
Corporación y resto	870	441	1.311	636	105	741	570
Total deudas financiera resto de sociedades	2.778	729	3.508	3.028	308	3.336	172

Millones de Euros

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.

	Divisa	Valor Razonable 2008	Valor Razonable 2007	Saldo 31/12/08	2009	2010	2011	2012	2013	2014 o más	Total Vencimientos
Construcción		98	109	98	26	2	1	24	0	22	56
	EUR	84	32	84	19	0	0	0	0	22	41
	PLZ	14	54	14	7	2	1	4	0	0	14
	USD	0	23	0	0	0	0	0	0	0	0
Servicios		515	986	515	196	57	28	68	24	106	478
	EUR	237	544	237	54	17	15	9	20	85	201
	GBP	99	143	99	99	0	0	0	0	0	99
	USD	91	84	91	37	39	11	0	4	0	91
	CHF	59	194	59	1	0	0	58	0	0	59
	OTRAS	28	21	28	4	1	1	1	1	20	28
Aeropuertos		1.583	1.955	1.583	0	0	192	0	0	1.359	1.552
	GBP	1.407	1.955	1.407	0	0	171	0	0	1.205	1.376
	EUR	176	0	176	0	0	21	0	0	155	176
Autopistas y aparcamientos		0	40	0	0	0	0	0	0	0	0
	EUR	0	40	0	0	0	0	0	0	0	0
Corporación y resto		1.311	647	1.311	378	415	253	187	83	0	1.315
	EUR	1.085	574	1.085	367	298	202	153	83	0	1.103
	CHF	134	0	134	0	50	50	34	0	0	134
	PLZ	92	73	92	11	67	0	0	0	0	78
Total deuda financiera resto de sociedades		3.508	3.737	3.508	599	475	474	260	107	1.487	3.401

Millones de euros

Las diferencias existentes entre el total de vencimientos de la deuda financiera y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2008 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable.

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.

	Tipo deuda	Saldo 31/12/08	%	Saldo 31/12/07	%
Construcción		98		85	
	Fijo	3	3%	0	0%
	Cubierto	28	28%	17	20%
	Variable	67	69%	68	80%
Servicios		515		515	
	Fijo	93	18,1%	0	0%
	Cubierto	0	0,0%	81	16%
	Variable	421	81,9%	434	84%
Aeropuertos		1.583		1.955	
	Fijo	0	0%	0	0%
	Cubierto	1.066	67%	1.359	70%
	Variable	517	33%	596	30%
Autopistas y aparcamientos		0		40	
	Fijo	0	0%	4	10%
	Cubierto	0	0%	3	8%
	Variable	0	0%	33	83%
Corporación y resto		1.311		741	
	Fijo	0	0%	0	0%
	Cubierto	60	5%	0	0%
	Variable	1.251	95%	741	100%
Total deuda financiera resto de sociedades		3.508		3.336	
	Fijo	96	3%	4	0%
	Cubierto	1.154	33%	1.460	44%
	Variable	2.257	64%	1.872	56%

A continuación se presenta un cuadro comparativo que permite analizar el importe de deuda financiera no dispuesta al cierre del ejercicio:

Saldos a 31/12/2008				
Deudas	Límite de deuda	Deuda Financiera	Disponible	Deuda Consolidada
Construcción	339	56	282	98
Servicios	700	479	221	515
Aeropuertos	1.582	1.552	30	1.583
Autopistas y aparcamientos	105	0	105	0
Corporación y resto	1.616	1.315	301	1.311
Total deuda financiera resto de sociedades	4.342	3.402	940	3.508

Millones de Euros

Saldos a 31/12/2007				
Deudas	Límite de deuda	Deuda Financiera	Disponible	Deuda Consolidada
Construcción	391	69	306	85
Servicios	758	496	243	515
Aeropuertos	2.082	1.920	127	1.955
Autopistas y aparcamientos	400	40	360	40
Corporación y resto	1.114	739	373	741
Total deuda financiera resto de sociedades	4.745	3.264	1.409	3.336

Millones de Euros

Las diferencias existentes entre el total de la deuda financiera y de la deuda contable a 31 de diciembre de 2008 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable.

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:

1. 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 1.800 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 2008 el saldo de dicha deuda era de 1.583 millones de euros (de estos, el equivalente a 1.407 millones de euros está denominado en libras). Por tanto quedarían pendientes de la amortización al 5º año 171 millones de euros (vencimiento de la deuda en libras en 2011). Dicho préstamo representa el 46% 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 2008 de esta deuda, el 76% está asegurado mediante swaps de tipo de interés, lo que elimina el riesgo de 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 31 de diciembre de 2008, dicho ratio alcanzó un valor de 154,83%. 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.

2. Corporación: Deuda de Grupo Ferrovial S.A.

La deuda financiera de Grupo Ferrovial S.A. a 31 de diciembre de 2008 asciende a 1.103 millones de euros, de los cuales 740 millones vencen a largo plazo y los 363 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 y sus vencimientos existentes es el siguiente en millones de euros:

	2009	2010	2011	2012	2013	Total
Contrato de financiación 2004	200	0	0	0	0	200
Contrato de financiación 2006	153	0	0	400	0	553
Contratos de financiación 2008	0	75	100	75	83	333
Total	353	75	100	475	83	1.086

Millones de Euros

El importe de los intereses devengados y no pagados asciende al 31 de diciembre de 2008 a 2 millones de euros.

Dentro de la división de corporación, destaca la deuda financiera de la sociedad Marjesvhan que asciende a 120 millones de euros con vencimiento en 2010 y tipo de interés EURIBOR a 3 meses más diferencial a 1,20%.

A fecha 31 de diciembre de 2008 no se ha producido ningún incumplimiento de los *covenants* vigentes.

3. Servicios

La deuda financiera corresponde a:

- Préstamos y deuda a largo plazo con entidades de crédito (278 millones de euros). Las principales características de esta deuda, clasificándola por la sociedad en que figura, son:
 - Swissport (170 millones de euros). Crédito bancario con vencimiento en 2012. Tipo de interés variable referenciado al LIBOR.
 - Mantenimiento y explotación M-30 (99 millones de euros). Préstamo subordinado celebrado entre Madrid Calle 30, S.A. como prestatario y Empresa de Mantenimiento y Explotación M-30 como prestamista con vencimiento en el largo plazo.
- Leasing financiero a largo plazo (21 millones de euros). Numerosos contratos de arrendamiento financiero, en Swissport y Grupo Cespa (9 y 12 millones de euros respectivamente), con varios vencimientos a partir de 2009, y tipo de interés fijo.
- Préstamos y deudas con entidades de crédito a corto plazo (207 millones de euros):
- Deuda sindicada por importe de 99 millones de euros de Grupo Amey, con vencimiento en 2009, estando prevista su refinanciación en el primer trimestre de dicho ejercicio.
- Líneas de crédito por importe de 84 millones de euros en Grupo Cespa con vencimiento inferior a un año y tipo de interés variable.
- Leasing financiero a corto plazo (10 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 otras deudas a largo plazo no financieras es el siguiente:

Conceptos	Saldo al 31/12/08	Saldo al 31/12/07	Variación
Otros acreedores a Largo Plazo	105	141	-36
Otras deudas no financieras	84	37	47
Total	189	178	11

Millones de Euros

En la línea de «Otros acreedores a Largo plazo» se recogen los importes de acreedores de inmovilizado a largo plazo por importe de 12 millones de euros a 31 de diciembre de 2008 (46 millones de euros a 31 de diciembre de 2007). Los 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 a 31 de diciembre de 2008 (69 millones de euros a 31 de diciembre de 2007).

El principal incremento en la línea «Otras deudas no financieras», se produce por la clasificación en este epígrafe de los importes de deuda subordinada correspondiente a los socios externos de las sociedades Tube Lines y otras Join Ventures de la actividad de Amey, por importe de 21 y 10 millones de euros respectivamente.

22. Deudas por operaciones de tráfico

A continuación se presenta el desglose del resto de deudas a corto plazo de carácter no financiero:

Conceptos	Saldo al 31/12/08	Saldo al 31/12/07	Variación
Acreedores comerciales	4.723	4.770	-47
Pasivos por impuestos sobre ganancias corrientes	178	309	-131
Otras deudas no comerciales	735	937	-203
Total	5.635	6.016	-381

Millones de Euros

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 2008 y 2007 de 278 millones de euros y 126 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 2008 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

1. Tipos de gravamen

El gasto por Impuesto de Sociedades se calcula a los tipos de gravamen vigente en cada uno de los países: España 30%, Portugal 26,5%, Canadá 33,5%, Estados Unidos 40,5%, Chile 17%, Polonia 19%, Irlanda 12,5%, Italia 31,40% y Reino Unido 28,5%. 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.

2. Tasa efectiva de gravamen

El Impuesto sobre Sociedades registrado por el Grupo Ferrovial en los ejercicios 2008 y 2007 representa un ingreso de 292 y 172 millones de euros respectivamente.

El Impuesto sobre Sociedades que figura en la cuenta de Pérdidas y Ganancias no incluye el impacto fiscal generado en el Grupo BAA por importe de 1.559 millones de euros (871 millones de euros atribuido a la sociedad dominante), derivado del reconocimiento de un pasivo diferido en BAA relativo a la abolición del «Industrial Building Allowance» en el Reino Unido (IBA). Este impacto se presenta de forma separada dado que el tratamiento contable aplicado puede dificultar la interpretación de los Estados Financieros tal y como se comenta en la nota 25.

La tasa efectiva resulta significativamente superior al tipo de gravamen vigente en el conjunto de los países en los que el Grupo opera como consecuencia de las siguientes circunstancias:

- No tributación de las plusvalías derivadas de la venta por el Grupo BAA de su participación en World Duty Free (WDF) y de la venta del Aeropuerto de Belfast comentadas en la nota 32 por importe de 180 y 109 millones de euros respectivamente.

- Activación de las bases imponibles negativas de la entidad 407 International Inc por importe de 37 millones de euros, que no se encontraban previamente activadas, al considerarse que en este ejercicio concurren las circunstancias que permiten preveer su recuperabilidad futura.
- Regularización del crédito fiscal reconocido en relación con provisiones en el área de inmobiliaria por importe de 31 millones de euros.

Considerando todos los impactos significativos anteriores y excluyendo el impacto del IBA, la conciliación entre el beneficio antes de impuestos y el ingreso por Impuesto sobre Sociedades registrado en 2008, sería la siguiente:

Beneficio antes de impuestos	383
Tasa impositiva media	31,71%
Ingreso por impuesto a la tasa media	-122
No tributación de la plusvalías de WDF y de Aeropuerto de Belfast (diferencia respecto al gasto que resultaría de aplicar la tasa media)	-113
Activación BINs 407 International Inc	-37
Regularización crédito inmobiliaria	-31
Otros impactos	11
Ingreso por Impuesto de Sociedades antes de IBA	-292
Impuesto por Industrial Building Allowance	1.559
Total gasto por impuesto	1.267

Millones de Euros

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 2008 por países excluido el impacto del IBA mencionado anteriormente:

2008					
	España	Reino Unido	EEUU	Resto Países	Total
Tipo impositivo del país (a)	30%	28,5%	40,57%	27,89%	31,71%
Beneficio antes de impuestos	-32	-390	-91	130	-384
Impuesto calculado al tipo impositivo del país	-10	-111	-37	36	-122
Ajustes de consolidación (b)	-35	0	0	28	-7
Diferencias permanentes (c)	-33	-70	-4	4	-103
Créditos fiscales (d)	-2	0		-37	-39
Otros	-5	6			1
Gasto por impuesto (ingreso)	-84	-176	-41	30	-270
Cambio de estimaciones impuestos diferidos					0
Actualización tipo impositivo	0	0		0	0
Regularización de impuesto ej. anteriores	-9	0	-1	-13	-22
Gasto por impuesto total (ingreso)	-93	-175	-42	17	-292
Porcentaje gasto IS sobre resultado contable antes de IBA					76,25%

Millones de Euros

(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) Regularización del crédito fiscal reconocido en relación con provisiones en el área de inmobiliaria. (c) Las diferencias permanentes se corresponde principalmente con la no tributación de la plusvalía derivada de la venta del Aeropuerto de Belfast y WDF. (d) Corresponde a la contabilización de los créditos por bases imponibles negativas y otros impuestos diferidos de activo generados por la entidad 407 International Inc en ejercicios anteriores, que no se encontraban previamente activadas, debido a la mejora de las perspectivas respecto a su potencial utilización en los próximos ejercicios

La conciliación entre el beneficio antes de impuestos y el ingreso por Impuesto sobre Sociedades registrado en 2007 por países fue el siguiente:

2007					
	España	Reino Unido	EEUU	Resto Países	Total
Tipo impositivo del país	32,50%	30%	40,31%	37,53%	31,87%
Beneficio antes de impuestos	477	303	-98	-16	666
Impuesto calculado al tipo impositivo del país	155	91	-39	6	212
Ajustes de consolidación	9	-12	-23	0	-26
Diferencias permanentes	-151	70	2	6	-73
Créditos fiscales		-3	-4	-17	-24
Otros	-2	-1			-2
Gasto por impuesto (ingreso)	11	146	-65	-5	87
Tipo efectivo	2,31%	48,20%	66,29%	31,48%	13,08%
Cambio de estimaciones impuestos diferidos	-41			-26	-67
Actualización tipo impositivo	3	-206		0	-203
Regularización de impuesto ej. anteriores	8		5	-2	11
Gasto por impuesto total (ingreso)	-18	-60	-60	-33	-172
Porcentaje gasto IS sobre resultado contable excluido IBA					-25,76%

El desglose del ingreso por impuestos del ejercicio excluyendo el impacto del IBA es como sigue:

Desglose del gasto por impuesto	2008 Total	2007 Total
Gasto corriente ejercicio	-1.666	253
Gasto impuesto diferido ejercicio	1.396	-166
Gto ejercicios anteriores	-22	-259
Gasto por impuesto ejercicio (ingreso)	-292	-172

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 30%, que es el vigente en España.

	2008			2007		
	Aumento	Disminución	Total	Aumento	Disminución	Total
Resultado contable consolidado del ejercicio antes de impuestos			-384			666
Diferencias permanentes:						
De las sociedades individuales (España)	29	-150	-121	29	-472	-443
De las sociedades individuales (Extranjero)	108	-344	-235	265	-26	239
De los Ajustes Consolidación Netos			-27			-80
Diferencias Temporales:						
Con origen en el ejercicio	2.120	-1.385	734	1.441	-628	813
Con origen en el ejercicio diferido BAA por Abolición IBA		-5.197	-5.197			
Con origen en ejercicios anteriores	188	-380	-192	230	-530	-300
Compensación bases imponibles negativas de ejercicios anteriores			-88			-76
Base imponible (resultado fiscal)			-5.509			818

Millones de euros

D. MOVIMIENTO DE IMPUESTOS DIFERIDOS

Saldo según balance	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007
Impuestos diferidos de activo	2.284	1.034
Impuestos diferidos de pasivo	3.450	3.138

Millones de euros

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 (560 millones en el 2008 y 379 millones en 2007). Sin considerar esta simplificación los saldos de impuestos diferidos de pasivo y activo serían los siguientes:

Saldo	Ejercicio 2008	Ejercicio 2007
Impuestos diferidos de activo	2.844	1.413
Impuestos diferidos de pasivo	4.009	3.517

Millones de euros

El movimiento de los impuestos diferidos de activo y de pasivo en el ejercicio 2008 y 2007 es el siguiente:

Ejercicio 2008	Activo	Pasivo
Saldo 31.12.07	1.413	3.517
Trasposos y otros	56	-178
Creación diferido BAA por abolición IBA		1.559
Creación	636	416
Recuperación	-114	-56
Impacto patrimonio neto	1.104	-11
Activos mantenidos para la venta	-143	-509
Diferencias tipo de cambio	-107	-729
Saldo 31.12.08	2.844	4.009

Millones de euros

Ejercicio 2007	Activo	Pasivo
Saldo 31.12.06	1.156	3.903
Trasposos 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

Millones de euros

A continuación se presentan los principales activos y pasivos por impuestos diferidos reconocidos por el Grupo y las variaciones habidas durante el ejercicio 2008:

	Saldo 01/01/08	Trasposos y otros	Cargo/ abono cuenta rds	Activos mantenidos para la venta	Cargo/ abono patrimonio	Efecto tipo de cambio	Saldo 31/12/08
Impuestos diferidos de activo							
Amortización de concesiones	57	-12	8	-2	0	-4	46
Gastos financ. Capitalizados	20	-22	2	-1	0	-1	-1
Derivados	148	0	-66	-9	660	1	735
Créditos fiscales (a)	397	55	425	-3	0	-43	830
Provisiones	137	25	56	-4	0	-10	203
Planes de pensiones	26	-9	-6	0	35	-9	36
Valoración a mercado	154	-45	100	0	0	-26	183
Otros conceptos	472	65	3	-124	409	-14	811
Total	1.413	56	522	-143	1.104	-107	2.844
Impuestos diferidos de pasivo							
Fondo de comercio	92	-1	17	0	0	-6	102
Derivados	65	-34	47	0	9	2	90
Amortizaciones aceleradas	1.415	-11	36	-158	0	-314	968
Plusvalías	1.464	-70	13	-176	0	-352	880
Planes de pensiones	55	0	5	0	-20	-20	20
Diferencia valor contable/fiscal (IBA y discontinuadas)	0	0	1.559	-132	0	0	1.427
Otros conceptos	426	-62	241	-42	0	-40	523
Total	3.517	-178	1.918	-509	-11	-729	4.009

Millones de euros

(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.

En el ejercicio 2008 se ha producido la reclasificación a operaciones discontinuadas de las autopistas Chilenas, el aeropuerto de Gatwick y del negocio de aparcamientos. Esta salida provoca una disminución de los impuestos diferidos de activo y de pasivo por importe de 143 millones de euros y de 509 millones de euros, respectivamente.

Los impuestos diferidos de activo existentes a 31 de diciembre de 2008 provienen fundamentalmente de:

- Reconocimiento de créditos fiscales por la generación de bases imponibles negativas, siendo los más relevantes los existentes en el negocio de Aeropuertos (260 millones), Grupo BAA (205 millones) y en la división de autopistas (245 millones).
- Reconocimiento a valor razonable de la deuda financiera existente en el Grupo BAA como consecuencia del proceso de combinación de negocios comentado anteriormente (183 millones)
- La valoración de los instrumentos derivados (735 millones) y las diferencias de conversión incluidos dentro del concepto de otros (429 millones).

Los impuestos diferidos de pasivo existentes a 31 de diciembre de 2008 provienen fundamentalmente del Grupo BAA (3.153 millones), y los principales responden a los siguientes conceptos:

- Diferencia entre el valor contable y el valor fiscal de las

terminales de los aeropuertos, calificadas como edificios industriales a efectos de su amortización fiscal, como consecuencia de la eliminación, a partir del ejercicio 2011, de este gasto a efectos fiscales (1.559 millones).

- Amortización acelerada de activos (784 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 y revertirá en ejercicios futuros una vez que dichos activos estén totalmente amortizados a efectos fiscales.
- 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 (482 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 (207 y 135 millones, respectivamente) en el proceso de combinación de negocios derivado de la adquisición de dicho Grupo. 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.
- Provisión fiscal de cartera por la participación en el grupo BAA por importe de 233 millones de euros incluido dentro de otros conceptos.

E. CREDITOS FISCALES

Al 31 de diciembre de 2008, las sociedades del Grupo Ferrovial tienen bases imponibles negativas susceptibles de compensación con resultados futuros por un importe de 3.374 millones de euros, lo que supone un crédito fiscal calculado a la tasa impositiva aplicable en cada uno de los países de 1.052 millones de euros.

Al 31 de diciembre de 2008, 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:

País	Base imponible negativa	Periodo de prescripción	Crédito fiscal
España	1.363	2016-2027	409
Estados Unidos	894	2025-2028	351
UK	744	No prescriben	210
Suiza	168	No prescriben	29
Canadá	162	2010-2027	48
Irlanda	17	No prescriben	3
Portugal	11	2008-2014	0
Polonia	10	2008-2013	1
Chile construcción	5	No prescriben	1
Total	3.374		1.052

Millones de euros

Además, el Grupo tiene acreditadas deducciones por inversión y otros conceptos pendientes de aplicar al 31 de diciembre de 2008 por importe de 208 millones de euros (186 en 2007).

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.

Asimismo varias sociedades del Grupo Ferrovial están siendo objeto de inspección con carácter general por el Impuesto sobre el Valor Añadido (2003 - 2005) y el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (2003 - 2005).

Asimismo varias sociedades del Grupo Cintra están siendo objeto de inspección con carácter general por el Impuesto sobre el Valor Añadido (2004 - 2005) y el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (2004 - 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

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:

1. Litigios y riesgo de incremento de coste de las expropiaciones

El coste de las expropiaciones hace referencia al suelo expropiado objeto de reclamaciones necesario para la ejecución de las autopistas, dentro de la actividad de Grupo Ferrovial correspondiente a autopistas.

El Tribunal Supremo ha notificado durante el año 2008 alguna sentencia en relación con la valoración del suelo en las expropiaciones de autopistas con suelo en la Comunidad de Madrid. Estas expropiaciones corresponden a las realizadas en la división de Autopistas para la construcción de las autopistas R-4 Madrid Sur, Autopista Madrid Levante, Ausol y M-203 y su importe (ver nota 19) ha sido mayor al esperado inicialmente.

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. Por otra parte, respecto al suelo expropiado para la ejecución de la circunvalación a Madrid, M-45, el Tribunal Supremo ha considerado el suelo expropiado por donde discurre como integrante de un sistema general; por ello, según su criterio, debe valorarse como suelo urbanizable independientemente de la clasificación que tuviera dicho suelo. En consecuencia, se eleva significativamente la valoración del suelo respecto al inicialmente previsto, principalmente el no urbanizable. Es razonable suponer que este criterio sea de aplicación al suelo por donde discurre la circunvalación a Madrid M-50, conforme ya hizo el Tribunal Superior de Justicia de Madrid.

Para la estimación del importe de las expropiaciones se han tomado como referencia las resoluciones del correspondiente Jurado de Expropiación mediante la aplicación directa del importe así resuelto si lo hubiere o en los expedientes que no lo tengan, mediante el importe así resuelto para casos

semejantes, con ajuste, en su caso, en atención a las peculiaridades del expediente, todo ello junto con los intereses estimados devengados.

En cualquier caso, la Sociedad considera que las sociedades concesionarias en Madrid participadas por esta Sociedad razonablemente tendrían derecho a obtener el reequilibrio económico financiero de la concesión.

2. Reclamaciones de Promociones Habitat S.A, en relación con el contrato de compraventa de Ferrovial Inmobiliaria S.A

A lo largo del ejercicio 2008, 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.

3. 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. AVALES

A 31 de diciembre de 2008 las sociedades del grupo tenían prestados avales por un importe total de 4.676 millones de euros (4.834 millones de euros en 2007).

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 3.591 millones de euros que corresponde fundamentalmente a avales relativos

a la responsabilidad de las empresas constructoras por la ejecución y terminación de sus contratos de obras requeridos en los procesos de adjudicación.

	2008	2007
Construcción	3.592	3.569
Autopistas y aparcamientos	298	627
Servicios	521	578
Aeropuertos	239	34
Resto	27	26
Total	4.676	4.834

Millones de euros

C. OTROS PASIVOS CONTINGENTES

1. Garantías sobre Financiación

A este respecto es de destacar las garantías que Grupo Ferrovial tiene prestadas 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 sobrecoste 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.
- SH130 – Garantía limitada a 22,7 millones de USD por el sobrecoste de expropiaciones durante el periodo de expropiación y garantía limitada a 19,5 millones de USD por el pago del servicio de la deuda durante los primeros cinco años de operación.

Dentro de la división de aeropuertos, tras la aprobación del proceso de refinanciación, BAA ha garantizado el cumplimiento de sus obligaciones mediante la garantía que componen el conjunto de sus activos.

En el caso de la división de Servicios Amey tiene contratadas Garantías y Cartas de Crédito por importe de 13,6 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 fi-

nanciación, 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 al grupo FGP Topco los activos pertenecientes a aeropuertos regulados además de las garantías sobre financiación explicadas en la nota 20 de la presente memoria esta garantizado hasta un importe de 300 millones de libras las posibles contingencias de los Planes de pensiones existentes en dicho grupo.

2. Activos contingentes

No existen avales significativos otorgados a terceros a 31 de diciembre 2008 y 2007.

3. Compromisos de inversión

El compromiso de inversión contratado en la fecha del balance pero no reconocido en las cuentas anuales consolidadas es como sigue:

	Construcción	Autopistas y aparcamientos	Aeropuertos	Servicios	Total
Inmovilizado material	0	0	0	62	62
Inversiones en proyectos de infraestructuras	0	2.130	1.358	1.123	4.611
Total	0	2.130	1.358	1.185	4.673

Millones de euros

El compromiso de inversión en obra contratado en la fecha del balance pero no reconocido en las cuentas anuales consolidadas asciende a 4.673 millones de euros destacando los importes comprometidos en:

Dentro de la división de Autopistas y aparcamientos los proyectos la SH-130 Concession Company (601 millones de euros), Nea Odos (363 millones de euros), Central Greece (472 millones de euros), Euroscut Azores (218 millones de euros) y Eurolink Motorway M3 (132 millones de euros). En aparcamientos existen compromisos por importe de 151 millones de euros.

Los compromisos de inversión de obra se financiarán con los fondos provenientes de las financiaciones otorgadas a cada concesionaria.

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 para los aeropuerto de Heathrow y Gatwick por importes de 4.542 y 874 millones de libras respectivamente, el cual durante 2009 tiene previsto alcanzar la cifra de

1.016 millones de libras para el aeropuerto de Heathrow y 210 millones de libras para el aeropuerto de Gatwick. 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 999 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 período 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». Al mismo tiempo, dentro de la división de servicios destaca la inversión comprometida en Autovía de Aragón 125 millones de euros, así como la inversión comprometida en Grupo Cespa correspondiente al proyecto de construcción de Ecoparque IV que asciende a 62 millones de euros.

4. Compromisos por arrendamiento operativo y financiero

El gasto reconocido en la cuenta de resultados durante el ejercicio 2008 correspondiente a arrendamientos operativos asciende a 266 millones de euros (454 millones de euros para 2007).

Los pagos mínimos totales futuros por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

	2008	2007
Menos de un año	386	349
Entre uno y cinco años	626	426
Más de cinco años (*)	2.926	4.020
Total	3.938	4.795

Millones de euros

(*) Incluye compromisos de los aeropuertos de Heathrow, Gatwick y Stansted por arrendamientos con vencimiento marzo de 2083.

5. 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 incu-

ren 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. Impacto de la abolición del Industrial Buildings Allowances en el Reino Unido

A. IMPACTO REGISTRADO EN LOS ESTADOS FINANCIEROS

La filial de Ferrovial FGP topco sociedad cabecera del grupo de aeropuertos BAA ha registrado una pérdida contable de carácter excepcional en la forma de reconocimiento de un pasivo por impuestos diferidos por importe de 1.250 millones de libras (1.559 millones de euros), debido a la reforma fiscal por la que se ha eliminado en el ejercicio 2008 el derecho a amortizar fiscalmente determinados edificios (denominado en el reino Unido Industrial Building Allowances o IBA). Dicho registro tiene un impacto negativo en el resultado neto atribuible a la sociedad dominante Ferrovial, considerando el porcentaje del 55,87 % que Ferrovial tiene en las acciones de FGP topco, de 871 millones de euros. El registro de dicho pasivo no ha tenido ningún efecto a nivel de caja en el ejercicio. y el impacto contable, será neutro en el largo plazo ya que se verá compensado durante los años siguientes con la reversión de dicho pasivo mediante el reconocimiento de un ingreso.

B. CONTENIDO DE LA REFORMA FISCAL

El derecho que ha sido abolido con esta reforma consistía en la posibilidad de obtener un crédito fiscal mediante la deducción de un 4% del coste de adquisición de los edificios por un periodo de 25 años. Durante un periodo transitorio dicho porcentaje irá reduciéndose hasta desaparecer completamente en los ejercicios fiscales iniciados a partir de 2011.

Conforme a dicha reforma la empresa sigue manteniendo la posibilidad de deducir fiscalmente el coste de adquisición de dichos edificios bien en caso de venta o destrucción de los mismos pudiendo compensar a futuro y de forma ilimitada dicho impacto con resultados que tengan la consideración de «capital gains» a efectos tributarios en el Reino Unido

C. TRATAMIENTO CONTABLE APLICADO IMPACTO EN LOS ESTADOS FINANCIEROS – TRATAMIENTO CONTABLE ALTERNATIVO

El reconocimiento se ha producido en base a una interpretación literal del párrafo 52 de la NIC 12, que es la norma que regula el reconocimiento de pasivos por impuestos diferidos. Conforme a dicho criterio se reconoce una pérdida excepcional y un pasivo por impuestos diferidos en el momento inicial que se verá compensado durante los años siguientes con la reversión de dicho pasivo mediante el reconocimiento de un ingreso.

Dicho pasivo se calcula como la diferencia entre el valor en libros del activo y su valor fiscal (que se considera que es 0 al perder el derecho a la deducibilidad fiscal de las amortizaciones) multiplicada por el tipo impositivo vigente 28%, y se irá revirtiendo en la medida que dicha diferencia se reduzca cuando los activos se vayan amortizando contablemente.

En paralelo y en la medida en que las amortizaciones se vayan devengando, la pérdida del crédito fiscal tendrá su impacto al no reconocerse año a año el ingreso que la utilización de dichos créditos hubiese generado.

Este tratamiento contable difiere sustancialmente con el tratamiento contable previsto en el proyecto de reforma de la NIC 12 que actualmente está en desarrollo, que es concordante con el criterio aplicado en US GAAP y UK GAAP y que hubiese implicado el no reconocimiento de la pérdida excepcional en el momento inicial y de la posterior reversión de la misma, reflejándose exclusivamente el impacto de la pérdida de dichos créditos fiscales, año a año en la medida que las amortizaciones se vayan devengando, mediante el no reconocimiento del ingreso que la utilización de dichos créditos hubiese generado.

Los administradores consideran que el tratamiento contable que se desprende de la aplicación literal del párrafo 52 de la NIC 12 puede dificultar la interpretación de los Estados Financieros, ya que supone reconocer una pérdida y un pasivo que no tiene ninguna repercusión en caja en el ejercicio, sino que lo tendrá en ejercicios futuros en la medida que los activos se vayan amortizando. En base a ello y para identificar cuál hubiese sido el resultado del grupo si no se hubiese registrado dicho pasivo, el impacto de este registro se presenta en la cuenta de resultados de forma separada.

D. IMPACTO A EFECTOS DE FLUJOS DE CAJA FUTUROS

Tal y como se ha comentado, en la medida de que con esta reforma fiscal se pierde un potencial crédito fiscal a futuro, dicha reforma puede tener impacto en los flujos de caja a generar en los próximos ejercicios. El impacto real dependerá tanto de los resultados que la sociedad vaya generando en función de la evolución de su actividad, del marco regulatorio que le sea aplicable, donde podría existir la posibilidad de un nuevo marco regulatorio basado en una rentabilidad después de impuestos (como ocurre en otras industrias en el Reino Unido), así como del importe de los activos que pueda desinvertir en el futuro.

El impacto en el «quinquenio 5», actual periodo regulatorio que termina en 2012, no es material debido al régimen transitorio de eliminación progresiva anteriormente comen-

tado y a la reducida base imponible fiscal prevista para dicho quinquenio. Asumiendo el plan actual de negocio de BAA, la prevista desinversión del aeropuerto de Gatwick y suponiendo que no existen cambios en el marco regulatorio aplicable, el valor presente de la minoración de flujos de caja para los activos actualmente existentes sería aproximadamente de 400 millones de libras, correspondiendo a Ferrovial en base a su porcentaje en BAA el 55,87%, es decir, aproximadamente 220 millones de libras. Dicho impacto ha sido considerado en el plan de negocio que ha servido de base en el proyecto de refinanciación de la deuda de BAA llevado a cabo en el ejercicio 2008 así como en el modelo de valoración utilizado en el test de impairment del fondo de comercio asignado a dicha participación y que se describe en la nota 5.

26. Ajustes de valor razonable

La cuenta de resultados de Ferrovial del ejercicio 2008 se ha visto afectada de forma muy significativa por el impacto, que en aplicación de la normativa contable, ha supuesto la valoración a valor razonable de determinadas operaciones de cobertura que no tiene la consideración de «cobertura contable» y que por lo tanto su variación de valor se reconoce a través de la cuenta de pérdidas y ganancias, así como otra serie de ajustes mediante los cuales se han valorado determinados activos y pasivos también a valor razonable. En ningún caso estos ajustes han tenido efecto en caja en el ejercicio.

Especialmente por la inestabilidad y volatilidad que han vivido los mercados financieros durante el ejercicio 2008 el impacto mencionado anteriormente ha sido muy significativo. A efectos ilustrativos se presenta a continuación la cuenta de resultados separando en columnas el impacto de todos estos ajustes.

El detalle por conceptos y por cada una de las líneas de la cuenta de resultados para el ejercicio 2008 se desglosa a continuación:

Cuenta de Pérdidas y Ganancias	2008						
	Equity Swap	Index Linked Swaps-variación V.R. ejercicio	IRS BAA	Otros derivados	Otros impactos en el financiero	Ajustes V.R. propiedades de inversión	Total Ajustes por valor Razonable
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	0	0	0	-11	0	0	-11
RESULTADO FINANCIERO	-279	-104	-53	-75	75	0	-436
Participación en beneficios de sociedades asociadas	0	0	0	0	0	0	0
Otras ganancias y pérdidas	0	0	0	0	0	-162	-162
RESULTADO CONSOLIDADO ANTES DE IMPUESTOS	-279	-104	-53	-86	75	-162	-609
Impuesto sobre beneficios	82	29	15	22	-19	46	174
RESULTADO PROCEDENTE DE ACTIVIDADES CONTINUADAS	-197	-75	-38	-64	55	-116	-435
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	0	0	0	0	0
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO	-197	-75	-38	-64	55	-116	-435
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	26	27	17	22	-21	46	117
RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUÍDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE	-171	-47	-21	-42	34	-70	-317

A continuación se realiza una explicación más detallada de los principales conceptos:

- **Valoración de equity swaps**

El impacto por este concepto recogido en el resultado financiero es de -279 millones de euros, con un impacto en el resultado neto de -171 millones de euros. Del importe total registrado por este concepto, -64 millones en el resultado financiero y -26 millones en el resultado neto corresponden a BAA. Dichos instrumentos son contratados por Ferrovial con el objeto de cubrirse ante posibles desembolsos a los que la compañía tenga que hacer frente para liquidar los diferentes sistemas retributivos vinculados al valor de la acción de Ferrovial y Cintra otorgados a sus directivos según los expuesto en la nota 34, existiendo un número de equity swaps contratados a la fecha de 11.853.525 y 2.438.940 respectivamente.

La valoración de estos instrumentos se realiza en función de la cotización existente al cierre del ejercicio de la mencionadas acciones de Ferrovial y Cintra y según se comenta en la nota en la nota 29 de la presente memoria relativa a Resultado Financiero ha supuesto durante el ejercicio 2008 ha supuesto un impacto en el resultado neto del grupo de -171 millones de euros, en base a unas cotizaciones de cierre de 19,58 y 5,32 euros por acción.

La mencionada valoración no tiene efecto en caja inmediato (con excepción de los pagos de intereses y cobro de dividendos al respecto cuyo detalle aparece en la nota 34 de la presente memoria en la que se explican detalladamente el funcionamiento de los planes de retribución mencionados y de los instrumentos de cobertura contratados al respecto). Dicho efecto en caja sólo se materializará si vencido el plazo de ejercicio el precio de cotización de Ferrovial o Cintra estuviese por debajo del precio de otorgamiento de los planes retributivos vinculados a los mismos. A estos efectos decir que tras las últimas extensiones los primeros equity swaps que vencen, lo hacen en julio de 2011 y tienen un precio de ejercicio de 24,23 euros por acción.

- **Valoración de Index Linked Swaps (ILS)**

BAA tiene contratados Swaps vinculados a la evolución del índice de inflación británico RPI (Retail Price Index) por un notional global de 2.206 millones de libras, con vencimientos comprendidos entre 2013 y 2023 (ver nota 11 relativa a Derivados Financieros a Valor Razonable para mayor detalle sobre los mismos). La variación del valor razonable del ejercicio correspondiente a estos ILS ha supuesto un impacto de -104 millones de euros en el resultado financiero y de -47 millones de euros en el resultado neto atribuido a la sociedad dominante.

El objetivo perseguido por estos instrumentos es la transformación de una parte de los bonos existentes, emitidos por BAA a tipo fijo, en bonos indexados a la inflación,

dentro del proceso de refinanciación de la deuda que se ha completado a lo largo del ejercicio 2008. La razón para este proceder, se fundamenta en que, debido a la importante crisis financiera que ha marcado el desarrollo de este ejercicio económico, ha sido imposible para la compañía conseguir emitir bonos indexados a la inflación de forma directa en el mercado.

Los bonos indexados a la inflación, al vincular su retribución variable a la variación de la inflación (lo cual es interesante para negocios regulados como el de BAA en el que las tarifas varían en función de la misma) permiten diferir parte del pago de los intereses al acumularse el importe de la inflación al principal del bono. En virtud de estos derivados, la compañía cobra un tipo de interés fijo nominal (que compensa el pagado por el bono) y paga un tipo de interés fijo real multiplicado por la variación del índice de inflación en cada período. Aparte de esto, la variación total del índice se acumula para su repago a vencimiento.

A pesar de que desde un punto de vista económico el resultado de unir un bono a tipo variable y un derivado de las mencionadas características es el mismo que el obtenido en la emisión de bonos indexados a la inflación, el tratamiento contable es distinto, ya que los bonos indexados a la inflación no se valoran a valor razonable, mientras que en el caso del bono sintético obtenido de la fusión de un bono y un derivado, el bono no se lleva a valor razonable, pero el derivado si debe de ser puesto a mercado por su valor razonable.

En cuanto a la forma de cálculo del valor razonable, es de destacar que estos derivados contratados por BAA, como tales, no cotizan en un mercado organizado, y que el mercado OTC de inflación británico tiene una liquidez limitada. Para la obtención de la curva de Inflación RPI, ya que no existe ningún regulador del mercado que la coticen de forma oficial, es necesario acudir a las referencias publicadas por brokers, obtenidas sobre la base de las transacciones cruzadas entre los participantes del mercado para este tipo de productos. En concreto, en nuestro caso, hemos basado nuestros cálculos en las curvas publicadas por ICAP, un referente dentro del mercado de Swaps de Inflación del Reino Unido.

En paralelo, los diferentes bancos, que son contrapartida habitual en este tipo de operaciones, estiman sus propias curvas de valoración, que en general suelen ser homogéneas, aunque no idénticas, a las que ofrece ICAP. En este sentido las cotizaciones de ICAP suponen un consenso medio de las operaciones que se negocian en cada momento, indicativo de los niveles en los que el mercado se mueve. Así pues, dada la estructura de estos derivados, el principal elemento que afecta a su valoración es la ex-

pectativa de inflación para cada período, que determina el volumen de pagos futuros previsto, y por tanto su valor de mercado (ya que los cobros dependen de un tipo fijo, por lo que su importe está establecido desde el inicio y es independiente de la evolución del entorno financiero).

La importante pérdida reconocida en el ejercicio tiene su origen fundamentalmente en el importante aumento de las expectativas de inflación que se han producido hasta Septiembre de 2008, a pesar de que los síntomas de recesión que se han experimentado en el Reino Unido en los últimos meses del ejercicio 2008, han tenido como resultado una contención de las expectativas inflacionistas en el último trimestre. Igualmente hay que considerar que al llevar a valor razonable este tipo de productos afectados por las expectativas de inflación pero no realizar por otro lado una valoración similar de los ingresos, utilizando las mismas hipótesis, se produce una distorsión que hay que considerar a efectos de valorar la información recogida en los estados financieros.

- **Interest Rate Swaps (IRS)**

El Grupo tiene contratados distintos instrumentos con el objetivo de minimizar el impacto de posibles variaciones en el gasto financiero vinculado con la deuda de tal forma que se consigue cerrar un tipo de interés fijo evitando potenciales modificaciones posteriores en la rentabilidad de los distintos proyectos provocada por la variación del mencionado tipo de interés. Estos derivados, contratados por BAA, han supuesto un impacto bruto en la cuenta de resultados del ejercicio de -53 millones de euros, y un impacto en el neto de -21 millones de euros.

Dichos instrumentos que en todos los casos corresponden a coberturas económicas según lo explicado anteriormente son tratados en general como coberturas de flujo de caja según lo explicado en la nota 2.3.8 de la presente memoria registrando el valor razonable de los mismos (obtenido como descuento de flujos previstos según con-

diciones de mercado) en la parte no eficiente en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada y en su parte eficiente de forma directa en el patrimonio del Grupo.

El detalle de las coberturas contratadas, su valoración y el impacto en resultados a la fecha aparece en la nota 11 relativa a Instrumentos Derivados a valor razonable.

- **Otros derivados**

Dentro de este epígrafe se incluyen fundamentalmente los traspasos de reservas a resultados de derivados que en ejercicios anteriores tuvieron tratamiento de cobertura contable, por importe total de -152 millones de euros en el resultado financiero, según se ha explicado anteriormente, así como la variación del valor razonable de los derivados del resto del grupo, según se detalla en la Nota 11 relativa a Instrumentos Derivados a valor razonable.

- **Otros impactos en el resultado financiero**

Corresponde fundamentalmente al impacto por la valoración razonable de determinados bonos de BAA, en los que contablemente se cumplen las condiciones que obligan a que dicha deuda sea valorada en el momento de la migración a valor razonable, tal y como se describe en la nota 20.

- **Valoración de activos inmobiliarios**

Como resultado de la valoración en base a las condiciones de mercado por un experto independiente, ha sido registrado un ajuste a valor razonable en determinadas propiedades de inversión, existentes principalmente en la «joint venture» APP, en la que BAA filial del Grupo participa en un 50%, con un impacto en el resultado neto del Grupo de -58 millones de euros, y de determinados terrenos por importe de -12 millones en el resultado neto atribuido la sociedad dominante. Dichas valoraciones como se ha comentado están basadas en las actuales condiciones de mercado muy negativas en este aspecto y supondrían el mantenimiento a futuro de las mismas.

27. Ingresos de explotación

El detalle de los ingresos de explotación del grupo se desglosa a continuación:

	2008	2007
Cifra de ventas	14.126	14.630
Ventas	13.960	14.489
Otros ingresos	166	141
Otros ingresos de explotación	20	27
Total ingresos de explotación	14.146	14.657

Millones de euros

28. Gastos de Personal

La composición de los gastos de personal es la siguiente:

	2008	2007
Sueldos y salarios	3.216	3.203
Seguridad Social	486	411
Aportaciones a planes de pensiones	79	136
Pagos basados en entrega de opciones sobre acciones	17	15
Otros gastos sociales	33	28
Total	3.832	3.793

Millones de euros

La evolución del número de trabajadores a 31 de diciembre de 2008 por categoría profesional y separando entre hombres y mujeres es la siguiente:

	2008			2007			Variación
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	
Consejeros	10	1	11	9	1	10	10,00%
Alta dirección	13	0	13	12	0	12	8,33%
Directivos	1.487	358	1.845	1.599	450	2.049	-9,96%
Titulados Sup. y de grado medio	6.977	2.571	9.548	5.825	2.404	8.229	16,03%
Administrativos	3.691	4.271	7.962	3.511	3.967	7.478	6,47%
Operarios y técnicos no titulados	59.720	28.300	88.020	62.870	24.308	87.178	0,97%
Total	71.898	35.501	107.399	73.826	31.130	104.956	2,33%

La plantilla media por divisiones de negocio es la siguiente:

	2008			2007		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Construcción	13.534	1.613	15.147	13.355	1.949	15.304
Corporación	177	128	305	185	117	302
Inmobiliaria	50	90	140	106	50	155
Servicios	47.811	25.330	73.141	45.452	23.042	68.494
Concesiones	2.482	1.978	4.460	2.185	1.926	4.110
Aeropuertos	8.114	5.290	13.404	10.721	3.361	14.081
Total	72.168	34.429	106.597	72.004	30.445	102.446

29. 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:

	Año 2008	Año 2007	Variación %
Gasto financiero por financiación	-1.656	-1.786	-7%
Ingreso financiero por financiación	55	54	2%
Resultado financiero por derivados a valor razonable	-211	-4	5.181%
Otros	-66	66	-200%
Total resultado financiero proyectos de infraestructuras	-1.878	-1.670	12%
Gasto financiero por financiación	-230	-229	0%
Ingreso financiero por financiación	72	80	-10%
Resultado financiero por derivados a valor razonable	-225	-61	269%
Otros	34	-21	-264%
Total resultado financiero resto de sociedades	-349	-231	51%
Resultado financiero	-2.227	-1.901	17%

Millones de euros

Como se indica en la nota 26, el resultado financiero se ha visto afectado en el ejercicio de forma muy significativa por el impacto, que en aplicación de la normativa contable, ha supuesto la valoración a valor razonable de determinadas operaciones de cobertura que no tiene la consideración de «cobertura contable» y que por lo tanto su variación de valor se reconoce a través de la cuenta de pérdidas y ganancias.

Las ganancias o pérdidas presentadas en el cuadro anterior relativa a oscilaciones en el valor razonable principalmente por derivados corresponden a aquellos derivados conside-

rados 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. Los conceptos del resultado financiero por derivados a valor razonable se explican en la nota 26.

Los conceptos del resultado financiero por derivados a valor razonable se explican en la nota 26.

Respecto al Resultado de financiación 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.

	2008			2007		
	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 de financiación proyectos de infraestructuras						
BAA	-107	-1.057	-1.164	-354	-1.028	-1.382
Resto de aeropuertos	0	-3	-3	0	-3	-3
407 ETR Internacional	0	-163	-163	0	-189	-189
Skyway Concession	0	-51	-51	-1	-63	-64
Indiana Toll Road	-2	-81	-83	-2	-84	-86
Autopistas Españolas	0	-99	-99	0	-87	-87
Autopistas Chile	0	-24	-24	-7	-113	-120
Resto de autopistas	-25	-36	-61	-15	-72	-87
Tubelines y otros Servicios	0	-86	-86	0	-93	-93
Construcción	0	0	0	0	0	0
Total	-134	-1.601	-1.734	-379	-1.732	-2.111

Millones de euros

30. Otras pérdidas y ganancias

A. RESULTADOS RECONOCIDOS EN 2008

A continuación se presenta el desglose de los principales resultados no recurrentes reconocidos en 2008, así como su impacto en el resultado neto reconocido:

2008	Impacto en el bruto			Impacto en el Resultado Neto atribuido a la Sociedad Dominante
	Antes de ajustes valor razonable	Ajustes valor razonable	Total 2008	
Plusvalía venta World Duty Free	295	0	295	180
Plusvalía venta inmuebles Airport Property Partnership	28	0	28	11
Plusvalía capitalización PIK	33	0	33	33
Pérdidas por ajustes a valor razonable de Propiedades de inversión de APP Linton	0	-144	-144	-58
Total BAA	356	-144	211	166
Plusvalía venta Aeropuerto de Belfast	109	0	109	109
Otros	-17	-17	-34	-12
Total	448	-162	286	263

Millones de euros

- La principal operación en la línea de otras pérdidas y ganancias ha sido la plusvalía obtenida por la venta en marzo de 2008 de World Duty Free, filial del Grupo BAA dedicada a la explotación de espacios comerciales en aeropuertos, por un precio de 716 millones de euros (547 millones de libras), lo que ha generado una plusvalía de 295 millones de euros y un impacto en el resultado neto atribuido a la sociedad dominante de 180 millones de euros.
- Adicionalmente, se ha obtenido una plusvalía de 109 millones de euros por la venta de la participación en el Aeropuerto de Belfast, por un precio de 167 millones de euros (133 millones de libras), lo que ha supuesto una plusvalía de 109 millones de euros.
- Destacar que las pérdidas por 162 millones en el resultado bruto, se producen como consecuencia de la valoración de determinados activos, principalmente propiedades de inversión de Airport Property Partnership, filial de BAA, a valor razonable, según se comenta en la nota 26.

B. RESULTADOS RECONOCIDOS EN 2007

2007	Impacto en el bruto			Impacto en el Resultado Neto atribuido a la Sociedad Dominante
	Antes de ajustes valor razonable	Ajustes valor razonable	Total 2007	
Plusvalía venta Aeropuerto de Budapest	174	0	174	106
Plusvalías participación aeropuertos australianos	158	0	158	20
Total BAA	332	0	332	126
Plusvalía venta Aeropuerto de Sydney	475	0	475	475
Provisión Habitat	-35	0	-35	-12
Otros	-5	0	-5	-3
Total	767	0	767	586

Millones de euros

- La principal operación en la línea de pérdidas y ganancias fue la plusvalía por la venta de participación en el aeropuerto de Sydney, operación que generó un impacto en la línea de pérdidas y ganancias y en el resultado neto de 475 millones de euros.
- Venta de filiales de BAA, en concreto venta del aeropuerto de Budapest, operación que generó 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 atribuido a la sociedad dominante).
- Respecto a promociones Hábitat S.A., adicionalmente a la pérdida de 125 millones de euros registrada en el epígrafe «Participación en el resultado de sociedades puestas en equivalencia», se registró en 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.

31. Resultado neto de actividades discontinuadas

Durante el ejercicio 2008 no ha habido ni resultados ni flujos derivados de actividades discontinuadas.

32. Resultado por acción

A. RESULTADO BÁSICO POR ACCIÓN

El resultado 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 resultado básico por acción atribuido a la sociedad dominante:

	2008	2007
Resultado neto atribuible a la sociedad dominante	-838	734
Número medio ponderado de acciones en circulación (miles acciones)	140.265	140.265
Menos número medio acciones propias (miles de acciones)	-1.516	-200
Número medio de acciones para determinar el beneficio básico por acción	138.749	140.065
Resultado básico por acción (euros)	-6,04	5,24

Millones de euros

B. RESULTADO 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 2008 y a 31 de diciembre de 2007, 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 35 y 36 respectivamente de la presente memoria,

no van a suponer ampliación de capital alguna para el Grupo debido al funcionamiento de estos descrito en dicha 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.

33. 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 por segmentos. Dicho análisis se realiza 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 2008				
	Flujo de caja excluidos proyectos Infraestructuras	Flujo de caja proyectos Infraestructuras	Eliminaciones	Flujo de Caja consolidado
Resultado bruto de explotación	629	2.109		2.738
Cobro dividendos	406	0	-399	7
Pago de impuestos	6	-52		-46
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros	69	-87		-17
Flujo de operaciones	1.111	1.970	-399	2.682
Inversión	-966	-2.486	441	-3.011
Desinversión	215	1.170		1.385
Flujo de inversión	-751	-1.316	441	-1.626
Flujo antes de financiación	360	653	42	1.055
Flujo de intereses	-141	-2.438		-2.579
Flujo de capital y socios externos	-109	725	-441	175
Pago de dividendos accionista sociedad matriz	-178	0		-178
Pago de dividendos minoritarios sociedades participadas	-19	-450	399	-70
Variación tipo de cambio	387	4.869		5.256
Posición neta de tesorería mantenidos para la venta	39	2.355		2.394
Otros movimientos de deuda (no flujo)	-16	113		98
Variación posición neta de tesorería	323	5.828	0	6.151
Posición neta al inicio del periodo	-1.987	-28.276		-30.264
Posición neta al final del periodo	-1.664	-22.448		-24.112

Millones de euros

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:

	Estado financiero	Análisis interno	Diferencias
Flujo de operaciones	2.682	2.682	0
Flujo de inversiones (1)	-1.461	-1.626	165
Flujo antes de financiación	1.221	1.055	165
Flujo de capital y socios externos	162	162	0
Pago de dividendos accionista sociedad matriz	-180	-180	0
Pago de dividendos minoritarios sociedades participadas	-56	-56	0
Flujo financiación propia	-73	-73	0
Intereses pagados (1)	-2.744	-2.579	-165
Aumento endeudamiento bancario (2)	11.722	n.a	n.a
Disminución endeudamiento bancario (2)	-9.341	n.a	n.a
Variación tipo de cambio (no caja) (2)	n.a	5.256	n.a
Posición neta tesorería mantenidos para la venta (2)	n.a	2.394	n.a
Otros movimientos de deuda (no caja) (2)	n.a	98	n.a
Variación tesorería y equivalentes/ posición neta de tesorería (2)	785	6.151	n.a

Millones de euros

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 la explicación parte de la posición neta de tesorería contable que se desprende del balance consolidado del Grupo. Al explicar la varia

Ejercicio 2007				
	Flujo de caja excluidos proyectos Infraestructuras	Flujo de caja proyectos Infraestructuras	Eliminaciones	Flujo de Caja consolidado
Resultado bruto de explotación	709	2.335		3.044
Cobro dividendos	209		-189	19
Pago de impuestos	-218	-78		-296
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros	-190	117		-74
Flujo de operaciones	510	2.373	-189	2.694
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	1.994	90	3.278
Flujo de intereses	-115	-1.711		-1.825
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		2.008
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	0	-32.818
Posición neta al final del periodo	-2.022	-28.328	85	-30.265

Millones de euros

A. FLUJO DE CAJA EXCLUIDOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

1. Flujo de Operaciones

La evolución del flujo de operaciones excluidos los proyectos de Infraestructuras por segmentos de negocio en 2008 respecto a 2007 se muestra en la siguiente tabla:

Flujo de operaciones	2008	2007
Construcción	375	178
Servicios	288	248
Autopistas y Aparcamientos	433	269
Aeropuertos	16	50
Resto	-1	-236
Total Grupo	1.111	510

En **Construcción**, el flujo de operaciones mejora notablemente respecto al del 2007, fundamentalmente por la mejora producida en los cobros en todas las actividades.

En **Servicios**, se está incluyendo en el flujo de operaciones el cobro por esta División de un dividendo de 7 millones de euros, desembolsado tanto por C-Vehicles (5,4 ME) como por Tubelines (1,8 ME), que es la concesionaria del metro de Londres 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 servicios	Urbanos y Residuos	Amey (*)	Swissport	Resto Servicios	Servicios
Resultado bruto de explotación	175	93	73	40	381
Pago de impuestos	-19	4	0	12	-2
Dividendos y otras devoluciones	1	7	1	0	9
Variación Fondo Maniobra	-5	-67	5	-33	-100
Flujo de Operaciones	153	38	79	19	288

(*) 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 397 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. En este sentido, cabe destacar el significativo importe de divi-

mentos recibido en 2008, derivado del impacto extraordinario de la refinanciación de Autema (+317 millones de euros). El resto del flujo corresponde principalmente al aportado por la actividad de Aparcamientos (aproximadamente 43 millones de euros), a cobros netos por impuestos (12 millones de euros) y a otros cobros y pagos correspondientes a las sociedades matrices de la División.

Dividendos y Devoluciones de Capital Cintra	2008	2007
ETR-407	47	44
Europistas		0
Autema	317	13
Ausol	5	19
Autopistas españolas	322	31
Temuco Río Bueno	0	3
Talca Chillán	0	2
Maipo	0	67
Bosque	0	8
Cintra Chile	5,7	0
Autopistas chilenas	5,7	80
Algarve	4	3
M-45	2	3
Resto autopistas	7	5
Aparcamientos (Smasa, Eulsa)	1	
Total dividendos	382	160
ETR-407	0	1
Chicago	3	9
Indiana	11	11
M-45	0	0
Autopistas españolas	0	0
Temuco Río Bueno	0	0
Talca Chillán	0	0
Autopistas chilenas	0	0
Total devoluciones de fondos propios	15	22
Total	397	182

Millones de euros

Respecto a **Aeropuertos**, el flujo de operaciones incluye principalmente el cobro neto de impuestos (41 millones de euros), y otros cobros y pagos propios de la División. En este sentido, cabe destacar la generación de créditos fiscales en la División, consecuencia del resultado negativo derivado de los intereses asociados al préstamo de Ferrovial Infraestructuras para la compra de BAA.

En la partida «resto» se incluye el flujo correspondiente a Corporación, que asciende a 45 millones de euros, motivado principalmente por el cobro por impuestos. Adicionalmente se incluye el flujo generado por las operaciones de la actividad Inmobiliaria en Polonia (-35 millones de euros), destacando el pago de suelo, que en 2008 asciende a -11 millones de euros.

2. 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.

Flujo de inversión	Inversión	Desinversión	Flujo de Inversión
Construcción	-48	0	-48
Servicios	-198	82	-115
Autopistas y Aparcamientos	-144	0	-144
Aeropuertos	-486	133	-354
Resto	-90	0	-90
Total	-966	215	-751

Millones de euros

Las inversiones más significativas se producen en Aeropuertos y en Autopistas y Aparcamientos. Respecto a la División de Aeropuertos, cabe destacar el importante volumen de inversión realizada en 2008, destacando la ampliación de capital en BAA (-351 ME), mientras que en Autopistas y Aparcamientos, las inversiones citadas corresponden en su mayor parte a inmovilizado financiero, cuyo detalle se muestra en la tabla adjunta. El resto de la inversión corresponde a inversión en inmovilizado de la actividad de Aparcamientos (83 millones de euros).

Inversión inmovilizado financiero	2008
PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	61,0
M203	0,0
OLR	1,5
SH-130 Texas	2,8
Nea-Odos	
Central Greece	11,5
Eurolink M-3	5,4
R-4	13,8
Autema	10,7
CINCA (Cintra Inversora Aut. Cataluña)	0,0
Azores	8,9
Autoestrada Poludnie	6,4
Total CINTRA	61,0

Por último, en la partida de «resto» se incluye principalmente el desembolso por la compra de suelo de Valdebebas a Habitat, en la División Inmobiliaria.

Dentro del capítulo de desinversiones, hay que destacar el flujo positivo derivado del cobro por la venta del aeropuertos de Belfast (133 millones de euros), llevada a cabo en el mes de septiembre.

3. 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 Ferrovial, S.A., que en 2008 han ascendido a -177 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 (-154 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 2008 ha sido positivo por 392 millones de euros, derivado de la depreciación de la libra respecto al euro en la deuda de Ferrovial Infraestructuras nominada en libras mencionada en la nota 20 de la presente Memoria.

B. FLUJO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

1. Flujo de Operaciones

En cuanto al flujo de operaciones de las sociedades titulares de proyectos de Infraestructuras concesionarias, se 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:

Flujo de operaciones proyectos infraestructuras	BAA	Resto aeropuertos	Autopistas	Servicios (*)	Resto	TOTAL
Resultado bruto de explotación	1.351	2	674	82	0	2.109
Cobro dividendos	0	0	0	0	0	0
Pago de impuestos	-7	0	-48	3	0	-52
Variación Fondo Maniobra	-164	2	10	64	1	-86
Flujo de Operaciones	1.179	4	636	150	1	1.970

Millones de euros

(*) 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.

2. 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
ETR 407	-54		-54
Indiana	-36		-36
Chicago	0		0
Autopistas España	-28		-28
Autopistas Chile	-34		-34
Resto Autopistas	-455	135	-320
Total Autopistas	-607	135	-472
BAA	-1.485	998	-486
Resto aeropuertos	-6	35	29
Servicios	-328	1	-326
Resto	-60	0	-60
Total	-2.486	1.170	-1.316

En cuanto a las desinversiones, destaca fundamentalmente BAA, derivado del cobro por la venta de WDF y APP Lynton. En Autopistas, por su parte, el flujo de desinversión corresponde a las autopistas M3, por el cobro recibido en concepto de subvención de capital del Gobierno de Irlanda, y Central Greece, por el cobro derivado de la reducción del inmovilizado financiero (caja restringida a largo plazo).

3. Flujo de Financiación

En el flujo de financiación se recogen los pagos de dividendos y devoluciones de fondos propios realizados por las socieda-

des 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:

Flujo de intereses	2008
ETR 407	-108
Indiana	-51
Chicago	-23
Autopistas España	-128
Autopistas Chile	-48
Resto Autopistas	-89,8
Total Autopistas	-448
BAA (comisiones y prepayment asociado a refinanciación)	-875
BAA (resto intereses)	-1.011
Total BAA	-1.886
Resto aeropuertos	-3
Servicios	-100
Resto	-1
Total	-2.438

En 2008, es importante destacar el impacto significativo que han tenido en el flujo de intereses del Grupo los pagos asociados a la refinanciación de BAA, que se corresponden en su mayor parte con comisiones e intereses anticipados.

Adicionalmente, se incluye en el flujo de financiación el impacto que la variación del tipo de cambio ha tenido en la deuda nominada en moneda extranjera, que en 2008 ha sido positivo por 4.920 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, así como la disminución de la posición neta de tesorería derivada de la reclasificación de los activos y pasivos correspondientes a Gatwick y a las autopistas chilenas a las partidas de activos y pasivos mantenidos para la venta.

Finalmente, en la partida «otros movimientos de deuda no flujo» se incluyen aquellos conceptos que suponen una variación de deuda contable, pero que no implican movimiento real de caja, como es el caso de intereses devengados no pagados, corrección monetaria, etc. En 2008, esta partida es muy significativa, al incorporarse la deuda neta correspondiente al Aeropuerto de Gatwick (1.378 millones de euros) y las autopistas chilenas (978 millones de euros), que en el balance han sido reclasificadas como activos y pasivos mantenidos para la venta.

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 2008, esta cantidad se ha mantenido en 1.300.000 euros. No obstante, se ha constatado en el momento de la formulación de las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2008 la obtención de un resultado contable que no permite abonar, conforme a la regulación antes transcrita, la retribución estatutaria de los Consejeros.

En consecuencia, según lo acordado por el Consejo de Administración, las cantidades percibidas como dietas a cuenta de la retribución del ejercicio 2008 se imputarán a la remuneración correspondiente al ejercicio 2009 o sucesivos.

34. Retribuciones al consejo de administración

En relación con el ejercicio 2008, el Consejo de Administración de Grupo Ferrovial S.A. tiene previsto formular y poner a disposición de los accionistas, tal como hizo en relación con el ejercicio 2007, un «Informe sobre Retribuciones», en el que se describirán 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 2008.
- Las novedades en la política respecto a ejercicios precedentes.
- La política prevista para el ejercicio 2009 y siguientes.
- Y otra información de interés.

A. RÉGIMEN RETRIBUTIVO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN PARA EL EJERCICIO 2008

1. 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

El siguiente cuadro indica las sumas individualmente recibidas por los Consejeros, en concepto de dietas, a las que se dará el tratamiento que ha quedado explicado:

CONSEJERO (a)	2008 (*)	2007		
	Total Dietas (€) (b)	Dietas	Asignaciones del remanente	Total (€)
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	70.250,00	67.750,00	118.269,23	186.019,23
Santiago Bergareche Busquet	62.250,00	59.250,00	103.485,58	162.735,58
Jaime Carvajal Urquijo	68.250,00	59.500,00	73.918,27	133.418,27
Joaquín Ayuso García	56.250,00	51.750,00	59.134,62	110.884,62
Portman Baela, S.L. (10 meses)	41.750,00	44.750,00	59.134,62	103.884,62
Juan Arena de la Mora	54.250,00	44.500,00	59.134,62	103.634,62
Santiago Eguidazu Mayor	54.250,00	56.750,00	59.134,62	115.884,62
Gabriele Burgio	61.750,00	61.250,00	59.134,62	120.384,62
María del Pino y Calvo-Sotelo	56.250,00	51.750,00	59.134,62	110.884,62
Santiago Fernández Valbuena (7 meses)	27.250,00	(-)	(-)	(-)
Eduardo Trueba Cortés (2 meses)	6.500,00	(-)	(-)	(-)
José María Pérez Tremps	56.250,00	51.750,00	59.134,58	110.884,58
TOTAL	615.250,00	549.000,00	709.615,00	1.258.615,00

Millones de euros

(*) Imputables a 2009 y siguientes

a) Permanencia en el cargo. A falta de indicación, el ejercicio completo.

b) Dietas Consejo 3.250€/reunión. Dieta Comisión Ejecutiva 2.000€/reunión. Dietas CNR y CAC 1.500€/reunión. (El Presidente de cada Comisión percibe el doble).

2. 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:

	2008	2007
Retribución fija	2.342	2.128
Retribución variable	2.779	3.829
Ejercicio de planes de opciones sobre acciones y/o otros instrumentos financieros [ver descripción]	-	1.843

Miles de euros

3. 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 2008 ninguna retribución por este concepto (en 2007 no se ha devengó ninguna cantidad por este concepto).

4. Fondos y Planes de Pensiones o primas de seguros de vida

Al igual que en 2007, durante el ejercicio 2008, 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 2008 el pago de 10,4 miles de euros, de las que resultan beneficiarios los Consejeros Ejecutivos (8,2 miles € en 2007).

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 2007.

5. Anticipos y créditos

A 31 de diciembre de 2008 no existían anticipos (distintos de las dietas que se imputarán a 2009 o sucesivos ejercicios, según se indicó con anterioridad) ni 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 2007.

6. 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 2008 la siguiente retribución:

	2008	2007
Retribución fija	3.738	2.941
Retribución variable	2.393	2.333
Ejercicio de planes retributivos de planes de opciones sobre acciones y/o otros instrumentos financieros (ver descripción)	315	2.890
Retribución en tanto que miembros de órganos de administración de otras sociedades del grupo, multigrupo o asociadas	46	25
Aportaciones a fondos o planes de pensiones u obligaciones contraídas por estos conceptos.	0	0
Primas de seguro	16	12

Millones de euros

Durante 2008, la Sociedad no concedió préstamos a los integrantes de la Alta Dirección. Durante el ejercicio se produjeron amortizaciones por la totalidad de los importes concedidos (265 miles de euros), por lo que a 31 de diciembre de 2008 no existían préstamos a favor de la Alta Dirección. En 2007 no se concedieron préstamos.

Las retribuciones expresadas corresponden a los titulares de los cargos siguientes:

- Director General Económico-Financiero
- Director General de Recursos Humanos
- Director General de Construcción, si bien en abril de 2008 se produjo una sustitución en esta posición.
- Director General de Inmobiliaria.
- Director General de Servicios.
- Director General de Aeropuertos.
- Director de Auditoría Interna (posición en la que se produjo una sustitución en mayo de 2008).
- Director de Calidad y Medio Ambiente
- Director de Comunicación
- Director General de Sistemas de Información, (posición en la que también se produjo una sustitución en abril de 2008)
- Director de Estudios y Análisis de Mercados.
- Director de Riesgos, desde mayo de 2008.

No se incluye la retribución de los miembros de la Alta Dirección que son al tiempo Consejeros Ejecutivos por haber quedado indicada con anterioridad.

7. Planes de opciones sobre acciones (2004, 2006 y 2008)

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.

Por último, la Junta General de Accionistas de 28 de marzo de 2008 autorizó un nuevo Plan, siempre con el mismo ámbito de beneficiarios.

De todos estos Planes se proporciona detallada información en la Nota de esta Memoria relativa a los planes retributivos referenciados a la acción.

8. Modificación de Planes de Opciones sobre Acciones

El 18 de diciembre de 2008, el Consejo de Administración acordó modificar los Planes de Opciones sobre Acciones aprobados hasta el año 2007 mediante la extensión de su plazo de ejercicio de tres a cinco años, tal y como se ha establecido en los planes posteriores (2007 y 2008). Respecto a los Planes de Opciones cuyos beneficiarios son Consejeros Ejecutivos o directivos pertenecientes al Comité de Dirección de la Sociedad o dependientes del Consejo de Administración o de sus órganos delegados, la eficacia de la modificación queda sujeta a la aprobación de la Junta General de Accionistas de la Sociedad.

9. 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 nueve 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 2008 ha ascendido a 2.190 miles de € (1.965 miles € en 2007)

- Por último, señalar que miembros de la Alta Dirección han percibido total y conjuntamente la cantidad de 3.571 miles de € como indemnizaciones por cese de contrato.

35. 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: les de € como indemnizaciones por cese de contrato.

Plan de Opciones sobre acciones (Participes /Fecha Otorgamiento)	Número 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	88.920	63,54
Personal Alta Dirección Grupo Ferrovial / Mayo 2006	898.000	65,92
Personal Directivo BAA /Febrero 2007	1.276.203	73,19-78,54
Personal Directivo BAA/ Julio-Noviembre 2007	1.212.062	61,14-73,80
Personal Directivo Grupo Ferrovial/Noviembre 2007	2.000.000	59,96
Personal Alta Dirección Grupo Ferrovial / Abril 2008	1.522.800	48,50
Personal Directivo BAA/ Julio-Noviembre 2008	1.626.880	43,30
Ampliaciones Planes Personal Directivo G. Ferrovial	301.800	28,96-73,53

Millones de euros

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 en el caso de personal Directivo de BAA y 5 años en el caso de Alta Dirección y directivos de Grupo Ferrovial (pendiente de aprobación en el caso de la alta dirección) siempre que se cumplan unas tasas mínimas de rentabilidad sobre fondos propios consolidados de Grupo Ferrovial, EBITDA o Resultado bruto de explotación..

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 2008 y 2007 se detalla a continuación:

	Número de opciones	
	2008	2007
Número de opciones al inicio del ejercicio	9.115.363	5.502.233
Planes concedidos	3.149.680	4.488.265
Renuncias y Otros	(461.940)	(336.957)
Opciones ejercitadas	(125.600)	(538.178)
Número de opciones al final del ejercicio	11.677.503	9.115.363

Las principales hipótesis contempladas para la valoración de los planes concedidos en 2008 y 2007 son las siguientes:

	2008	2007
Hipótesis contempladas y valoración de las opciones		
Hipótesis de valoración:		
Tiempo estimado para el ejercicio	6,4 años	5 años
Tasa de bajas antes y después de periodo de ejercicio	7%	7%
Tasa libre de riesgo	4,28%	4,26%-4,73%
Dividendo Esperado	1,81%	1,93%
Volatilidad esperada	28,24%	25,53%-26,95%

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:

- 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.

- 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 2008 se ha registrado un pérdida de 279 millones de euros que suponen un impacto en el resultado neto de Grupo Ferrovial de -171 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 (268 millones de euros relativos a planes opciones sobre acciones de Grupo Ferrovial, S.A. y 11 millones de euros relativos a los planes de opciones sobre acciones de Cintra, S.A. mencionados posteriormente).

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 asciende a 15 millones de euros (7 millones de euros en 2007) y a 25 millones de euros (14 millones de euros en 2007) respectivamente.

Los gastos de personal existentes en Grupo Ferrovial relativos a estos sistemas retributivos de la acción se detallan en la nota 26.

A. 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 / Julio 2007	940.625 / 39.582	8,98 / 10,90
Consejero Delegado	Noviembre 2006	67.720	10,54
Consejero Delegado	Julio 2007	54.596	11,90
Personal Directivo y Alta Dirección	Noviembre 2007	871.175	10,72
Consejero Delegado	Abril 2008	256.562	9,09

El resumen del movimiento de los planes de opciones sobre acciones de la sociedad de 2008 y 2007 se detalla a continuación:

	Número de opciones	
	2008	2007
Número de opciones al inicio del ejercicio	2.236.084	1.253.178
Opciones concedidas	256.562	1.204.672
Renuncias y Otros	(262.386)	(221.766)
Opciones ejercitadas	-	-
Número de opciones al final del ejercicio	2.230.260	2.236.084

Las principales hipótesis contempladas para la valoración de los planes concedidos en 2008 y 2007 son las siguientes:

Hipótesis contempladas y valoración de las opciones	2008	2007
Hipótesis de valoración:		
Tiempo estimado para el ejercicio	6,4 años	5 años
Tasa de bajas antes y después de periodo de ejercicio	7%	7%
Tasa libre de riesgo	4,28%	4,54%
Dividendo Esperado	1,81%	0,71%
Volatilidad esperada	22,80%	22,80%

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 2008 y 31 de diciembre de 2007 han sido de 2 millones de euros y 1 millón de euros respectivamente.

36. Información sobre operaciones con vinculadas

A. 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.

B. 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 2008 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 (*).

C. ACCIONISTAS SIGNIFICATIVOS

Se señalan, de forma individualizada, las transacciones que se han efectuado en el ejercicio 2008 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	2008 (Miles de €)		2007 (Miles de €)	
				Importe	Beneficio o pérdida	Importe	Beneficio o pérdida
Miembros del "grupo familiar de control" / entidades vinculadas a ellos	Ferrovial Agroman S.A. / filiales	Comercial	Ejecución de obras de construcción	1.811	36	-	-
	Ferrovial Servicios S.A. / filiales	Comercial	Prestación de la gestión integral de servicios en oficinas de Madrid	405	104	180	55
	Ferrovial Conservación S.A.	Comercial	Arrendamiento a Ferrovial de locales de oficinas en Madrid propiedad de accionistas	186	(*)	180	(*)
	Ferrovial Agromán S.A. / Filiales	Comercial	Ejecución de obras de construcción	1.716	103	3.138	157
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de la gestión integral de servicios en oficinas de Madrid	341	58	315	39

(1) Según comunicación remitida a la CNMV y a la sociedad el 28 de mayo de 2008, 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 58,317% (porcentaje actualizado a 31 de diciembre de 2008) del capital social de Grupo Ferrovial S.A. Debe significarse que D. Rafael del Pino y Moreno falleció el 14 de junio de 2008.

(*) No se indica beneficio o pérdida por corresponder a la entidad o persona prestadora.

D. OPERACIONES CON CONSEJEROS Y ALTA DIRECCIÓN

En 2008 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, Ericsson, Asea Brown Bovery, Cepsa, Almirall, Aviva y Telefónica 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 2008 miembros del Consejo de Administración o miembros de la Alta Dirección de las indicadas compañías:

Nombre/ Denominación	Entidad del Grupo Ferroviario	Naturaleza de la operación	Tipo de la operación	2008 (Miles de €)		2007 (Miles de €)	
				Importe	Beneficio o pérdida	Importe	Beneficio o pérdida
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Ferroviario Agromán S.A. / Filiales	Comercial	Asesoramiento en Gestión de obras	44	2	80	4
Joaquín Ayuso García	Ferroviario Agromán S.A. / Filiales	Comercial	Ejecución de obras de construcción	434	22	(-)	(-)
Joaquín Ayuso García	Ferroviario Servicios / Filiales	Comercial	Actividades de mantenimiento o conservación	57	2	-	-
Santiago Eguidazu Mayor	Grupo Ferroviario / Filiales	Comercial	Compras de inmuebles	655	202	66 (anticipos)	(#)
Banesto	Sociedades del Grupo Ferroviario	"	Cobro de comisiones por negocio y liquidaciones de operaciones de derivados cobradas	7.074	7.074(*)	28.254	28.254(*)
			Pago de comisiones por operaciones de derivados	17.479	(*)	8.431	(*)
			Intereses abonados	5.328	5.328	4.261	4.261 (*)
			Pago de Intereses	32.347	(*)	22.934	(*)
			Saldo dispuesto de líneas de aval	298.400	(*)	288.100	(*)
			Saldo dispuesto de líneas de confirming y crédito documentario	30.300	(*)	27.500	(*)
			Saldo dispuesto de líneas de crédito	308.800	(*)	336.400	(*)
Ericsson	Ferroviario Servicios S.A. / Filiales	"	Prestación de gestión integral de servicios	80	5	6.421	1.755
			Contratación de pólizas de seguros	2.057	(*)	2.266	(*)
NH Hoteles y sociedades de su grupo	Sociedades del Grupo Ferroviario	"	Servicios de Hostelería proporcionados por NH Hoteles y sociedades de su grupo	78	(*)	103	(*)
Almirall	Ferroviario Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de gestión integral	127	8	106	-0,1
Cepsa	Ferroviario Agromán / Filiales	Comercial	Ejecución de obras de construcción	1.651	74	-	-
	Ferroviario Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de recogida de residuos	10	1	-	-
	Ferroviario Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Recepción de suministros de carburantes	6.031	(*)	-	-
Asea Brown Bovery	Ferroviario Agromán S.A. / Filiales		Recepción de servicios de reparación y conservación de equipos	880	(*)	709	(*)
	Ferroviario Servicios S.A. / Filiales		Prestación de servicios de recogida de residuos	19	2	2	0,1
Telefónica	Sociedades del Grupo Ferroviario		Recepción de servicios de telecomunicaciones	8.233	(*)	-	-

(#) 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.

1. Otra información sobre operaciones con accionistas y con Consejeros y Alta Dirección

- Los miembros del Consejo de Administración que a continuación se indican han concertado operaciones consistentes en la utilización de la aeronave corporativa propiedad de Grupo Ferrovial. Dichas operaciones se concertaron con la compañía que mediante su arrendamiento a Ferrovial opera la aeronave de forma habitual.
 - Don Rafael del Pino y Calvo-Sotelo: 42 miles €.
 - Don Santiago Fernández Valbuena: 13 miles €.
- Por último, además de las operaciones anteriores se registraron en 2008 trece operaciones con miembros del grupo familiar de control o entidades vinculadas a ellos, Consejeros y componentes de la Alta Dirección, directamente o a través de personas vinculadas, que de forma total y conjunta ascienden a la suma de 186 miles de euros (123 miles € en 2007) 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 y de gestión integral, así como por la recepción de diversos servicios de duración y cuantía poco significativas y en condiciones de mercado. En aquellas de esas operaciones en las que las empresas del Grupo Ferrovial actuaron como prestadoras de los servicios, el beneficio total obtenido fue de 21 miles de euros (21 miles € en 2007).

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».

E. 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 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 2008, 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 408.417 miles de euros (451.595 miles € en 2007), reconociendo como ventas por dichas obras un importe de 317.538 miles de euros (229.206 miles € en 2007).

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 2008 de 7.578 miles de euros. En 2007 supuso 8.476 miles de euros.

37. 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 2008 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: 0,001 %
- D. Santiago Eguidazu Mayor: 0,002 %
- D. José María Pérez Tremps: 0,001 %

• 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, posee indirectamente el 0,011% del capital social de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. y ocupa los siguientes cargos o funciones: Administrador Mancomunado de Cintra

Aparcamientos, S.A., Administrador Mancomunado de Dornier S.A. Sociedad Unipersonal, Consejero de Sociedad Municipal de Aparcamientos y Servicios, S.A., Presidente de Autopista del Sol Concesionaria Española, S.A., Presidente de Aparcamientos Escaldes Centre, S.A., Presidente de Serranopark, S.A., Vicepresidente de Estacionamientos Urbanos de León, S.A., Presidente de Autopista Terrasa-Manresa Concesionaria de la Generalitat de Catalunya, S.A., Consejero de Autopista Madrid Sur Concesionaria Española, S.A., Presidente de Autopista Madrid Levante Concesionaria Española, S.A., Vicepresidente de Autopista Trados 45, S.A., Presidente de Inversora Autopistas de Levante S.L., Presidente de Inversora Autopistas del Sur S.L., Presidente de Autopista Alcalá O'donnell, S.A., Administrador Mancomunado de Inversora Autopistas de Cataluña S.L., Administrador Mancomunado de Cintra Inversora de Autopistas de Cataluña, S.L. y Consejero de Cintra Car Parks UK Ltd

- D. Joaquín Ayuso García: Presidente de Ferrovial Agromán, S.A., Ferrovial Aeropuertos S.A., Ferrovial Servicios S.A. y Ferrovial FISA S.L.; Vicepresidente de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A. y Consejero Delegado de Ferrovial Infraestructuras.
- D. José María Pérez Tremps: Consejero de 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., Swissport International AG y BAA limited; y Administrador Mancomunado de Ferrovial Inversiones S.A.
- **Ejercicio por cuenta propia o ajena**
No se ha recibido información al respecto.

38. 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 2008 y 2007 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:

	2008	2007
Honorarios por servicio de Auditoría	5,9	6,3
Auditor Principal	3,8	4,1
Otros auditores	2,1	2,2
Honorarios por otros servicios	3,8	9,7
Auditor Principal	0,7	8,9
Otros auditores	3,1	0,8

Millones de euros

Los honorarios del auditor principal representan aproximadamente un 0,02% del total de su facturación global (0,03% para 2007).

39. Acontecimientos posteriores al cierre

Tal y como se comunicó mediante Hecho Relevante a la CNMV el día 29 de enero de 2009, el Consejo de Administración ha iniciado el estudio de una posible fusión de la su filial Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, que se ha manifestado interesado en avanzar en el análisis de esta opción estratégica, sin hacer referencia, por el momento, a ninguna posible relación de canje.

La tutela del proceso de estudio y decisión sobre la fusión ha sido encomendada a la Comisión de Operaciones Vinculadas, que se ha constituido a estos efectos como «Comisión de Fusión». De esta Comisión forman parte exclusivamente los Consejeros externos no dominicales, en su mayoría independientes.

Asimismo, el Consejo de Administración ha acordado designar como asesor financiero de la Sociedad en relación con el proceso a una entidad financiera, que realizará los trabajos de valoración adecuados para la emisión, en su momento y en su caso, de una «fairness opinion» sobre la ecuación de canje. En esta designación se ha tenido muy en cuenta la ausencia de conflictos de interés y en particular la inexistencia de relaciones significativas recientes de financiación o de negocio entre dicha entidad y el Grupo Ferrovial.

Por otro lado, el aeropuerto londinense de Heathrow contará con una tercera pista, en un plazo de 10 años. El Gobierno británico ha aprobado el proyecto, que, cumpliendo unos estrictos límites medioambientales, permitirá a BAA mejorar la calidad que ofrece a sus usuarios, incrementar el número de pasajeros y mejorar la capacidad de la infraestructura.

40. 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.

Corporación

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio
ESPAÑA					
Grupo Ferrovial, S.A.(a)	Price Waterhouse Coopers				Madrid
Can-Am, S.A, Sociedad Unipersonal (a)		Grupo Ferrovial, S.A.	100 %	0	Madrid
Ferrovial Inversiones, S.A. (a)		Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99,98 %	0	Madrid
Betonial, S.A.(a)		Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99 %	36	Madrid
Burety, S.L. (a)		Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99 %	0	Madrid
Frin Gold, S.A.(a)		Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99 %	0	Madrid
Inversiones Trenza, S.A. (a)		Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99 %	0	Madrid
Promotora Ibérica de Negocios, S.A.(a)		Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99 %	0	Madrid
Alkes Reinsurance Limited	Price Waterhouse Coopers	Grupo Ferrovial, S.A.	100 %	3	Irlanda
Marjeshvan		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
Ferrocorp Uk		Grupo Ferrovial, S.A.	100 %	1	Reino Unido
Dirgenfin (a)		Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99 %	0	Madrid
Finecofer (a)		Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99 %	0	Madrid
Baroslia, S.A. (a)		Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99 %	0	Madrid

(L) en proceso de liquidación. (i) Resto participación a través de Can-am, S.A. S.U.. (ii) Ferrovial Inversiones, S.A. 28,47 %

Construcción

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio
ESPAÑA					
Ferrovial Agromán, S.A. (a)		Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99,98%	317	Madrid
Aplicación Recursos Naturales, S.A. (a)	N/A	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	100%	0	Barcelona
Cadagua, S.A. (a)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	99,99%	79	Bilbao
Boremer, S.A.	Price Waterhouse Coopers	Cadagua, S.A. (a)	49,95%	2	Madrid
Compañía de Obras Castillejos (a)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	99,70%	8	Madrid
Encofrados Deslizantes y Técnicas Especiales, S.A. (a)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	99,07%	2	Madrid
Ditecpresa, S.A.(a)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	99,90%	1	Madrid
Ferrovial Conservación, S.A.(a)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	99,01%	2	Madrid
Urbaoeste, S.A. (a)	N/A	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	99,90%	1	Cartagena
Ferrovial Medio Ambiente y Energía, S.A (a)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	99,55%	1	Madrid
Discota XXI, S.L., S.Unipersonal (a)	N/A	Ferrovial Agromán, S.A.	100%	98	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)	61,27%	265	Madrid
Tecnológica Lena, S.L.	Attest Consulting	Ferrovial Agromán, S.A.	50,0%	0	Asturias
Técnicas del Pretensado y Servicios Auxiliares, S.L (a)	Price Waterhouse Coopers	Edytesa, S.A.(i) (a)	99,07%	3	Madrid
Sociedad Concesionaria de Prisiones Lledoners, S.A.(a)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.	100%	16	Cataluña
Concesionaria Baio	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	50%	9	Galicia
Concesionaria de Prisiones Figueres (a)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	100%	11	Cataluña
Cadagua Ferr. Indust. México		Ferrovial Medio Ambiente, S.A.	100%	0	México
POLONIA					
Budimex, S.A.	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Valivala Holdings B.V.	59,06%	97	Varsovia
Budimex Dromex, S.A.	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Budimex, S.A.	100%	114	Varsovia
Budimex Inwestycje Sp. z o.o.	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Budimex, S.A.	100%	23	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%	7	Bielsk Podlaski
Mostostal Kraków S.A.	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Budimex Dromex, S.A.	100%	3	Cracovia
Sprzęt Transport Sp. z o.o.	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Budimex Dromex, S.A.	100%	6	Cracovia
Centrum Konferencyjne Budimex Sp. z o.o.		Budimex Inwestycje Sp. z o.o.	100%	0	Licheń
Autopark Bydgoszcz Sp. z o.o.		Budimex Inwestycje Sp. z o.o.	100%	3	Bydgoszcz
Budimex Nieruchomości Sp. z o.o. (IP)	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Budimex Inwestycje Sp. z o.o. (i)	50%	39	Varsovia
Zarat S.A.	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Budimex Inwestycje Sp. z o.o.	100%	0	Varsovia
(i) El 50 % restante a través de Grimaldi Investment BV					
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)	99,00%	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%	0	Chile
CANADA					
Ferrovial Agromán Canadá, Inc		Ferrovial Agromán, S.A.	100%	0	Canada
HOLANDA					
Valivala Holdings B.V.	not audited	Discota XXI, S.L., S.Unipersonal (a)	100%	98	Holanda
RUSIA					
ZAO Budimex	not audited	Budimex, S.A.	100%	0	Kaliningrad

Construcción

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio
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%	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%	0	EEUU
W.W.Webber, LLC	BDO	Norvarem	100%	49	EEUU
Webber Management Group, INC	BDO	Norvarem	100%	41	EEUU
Southern Crushed Cincete, INC	BDO	Norvarem	100%	87	EEUU
Webber Barrier Sevices, LLC	BDO	Norvarem	100%	0	EEUU
IRLANDA					
Ferrovial Agromán Ireland Ltda.	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.	100%	0	Irlanda
REINO UNIDO					
Ferrovial Agromán UK, Ltda	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.	100%	7	Reino Unido
Ferrovial Agromán Airports UK, Ltda	Price Waterhouse Coopers	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) 3,5% Ferrovial Servicios, 4,67% Grupo Ferrovial, 29,88% Ferrovial Aeropuertos

(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 (millones de euros)	Domicilio
REINO UNIDO					
FGP Topco Limited	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Infraestructuras, S.A. (i)	51%	3.589	Reino Unido
ADI Finance 1 Ltd	Price Waterhouse Coopers	FGP Topco Limited	100%	423	Reino Unido
ADI Finance 2 Ltd	Price Waterhouse Coopers	ADI Finance 1 Ltd	100%	423	Reino Unido
BAA Limited	Price Waterhouse Coopers	ADI Finance 2 Ltd	100%	423	Reino Unido
BAA Airports Holdco Limited	Price Waterhouse Coopers	BAA Limited	100%	5.852	Reino Unido
BAA (Non des Topco) Limited	Price Waterhouse Coopers	BAA Limited	100%	2	Reino Unido
BAA (NDH2) Limited	Price Waterhouse Coopers	BAA Limited	100%	2	Reino Unido
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.	100%	166	Madrid
Aeropuerto de Belfast, S.A.(a)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Aeropuertos, S.A.	99%	0	Madrid
Lernamara S.L.(a)		Grupo Ferrovial, S.A.	100%	0	Madrid
CHILE					
Aeropuerto Cerro Moreno Sociedad Concesionaria, S.A	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Aeropuertos, S.A.	99%	2	Chile
AUSTRALIA					
Ferrovial Sidney, Airport Investment Trust	Deloitte	Ferrovial Aeropuertos, S.A.	100%	En liquidación a 31/12/2008	Sidney
Ferrovial Aeropuertos Australia Manag Ltd		Ferrovial Aeropuertos, S.A.	100%	En liquidación a 31/12/2008	Sidney

(*) Al final del Anexo se incluye una relación de las sociedades de BAA

(i) Lernamara, S.L 4,87%

Autopistas y aparcamientos

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio
ESPAÑA					
Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A (b)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Infraestructuras, S.A (i)	63,11 %	1.364	Madrid
Autopista del Sol, C.E.S.A (b)	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	80 %	187	Madrid
Autopista Terrasa Manresa, S.A (b)	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	76,28 %	44	Barcelona
Autopista Trados M-45, S.A (IP)	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	50 %	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 %	174	Madrid
Autopista Madrid Sur C.E.S.A (c)	Price Waterhouse Coopers	Inversora de Autopistas del Sur, S.L	100 %	659	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. (b)	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	100 %	7	Madrid
Cintra Autopistas Integradas, S.A. (b)	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A (i)	100 %	2	Madrid
M-203 Alcalá-O' Donnell (b)	Price Waterhouse Coopers	Cintra Autopistas Integradas, S.A.	100 %	65	Madrid
Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.A. (b)		Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A	100 %	6	Barcelona
Inversora Autopistas de Cataluña, S.A. (b)		Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.A.	100 %	3	Barcelona
Cintra Aparcamientos, S.A (b)	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	99,92 %	63	Madrid
Dornier, S.A (b)	Price Waterhouse Coopers	Cintra Aparcamientos, S.A	100 %	21	Madrid
Femet, S.A (b)	Price Waterhouse Coopers	Cintra Aparcamientos, S.A (ii)	99,50 %	1	Madrid
Guadianapark, S.A.		Cintra Aparcamientos, S.A	75 %	1	Madrid
Balsol 2001, S.A.(b)		Cintra Aparcamientos, S.A (iii)	100 %	3	Gerona
Estacionamientos Alhóndiga, S.A (IP)	Deloitte	Cintra Aparcamientos, S.A	50 %	1	Bilbao
Aparcamientos de Bilbao		Cintra Aparcamientos, S.A	75 %	1	Bilbao
Aparcamientos Guipuzcoanos, S.L.		Estacionamientos Guipuzcoanos S.A	60,13 %	1	San Sebastián
Estacionamientos Guipuzcoanos S.A	Deloitte	Cintra Aparcamientos, S.A	100 %	41	San Sebastián
Estacionamiento y Galería Comercial Indaustu, S.A.		Cintra Aparcamientos, S.A	100 %	0	Bilbao
Guipuzcoa Parking Siglo XX		Estacionamientos Guipuzcoanos S.A	60 %	1	San Sebastián
Serrano Park, S.A.		Cintra Aparcamientos, S.A	50 %	9	Madrid
Cintra Car Parks UK, Ltd.		Cintra Aparcamientos, S.A	100 %	0	Reino Unido
Concha Parking, S.A.		Estacionamientos Guipuzcoanos S.A	60 %	2	Madrid
PORTUGAL					
Euroscut Norte Litoral, S.A	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	75,53 %	76	Portugal
Euroscut -Sociedade Concessionaria da Scut do Algarve, S.A	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	77 %	35	Portugal
Cintra sucursal Portugal	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	100 %	0	Portugal
Euroscut Azores S.A.	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	89 %	24	Portugal
HOLANDA					
Algarve International B.V.	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	77 %	0	Holanda
407 Toronto Highway B.V.		Autopista de Toronto S.L	100 %	369	Holanda
CHILE					
Cintra Chile Limitada	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transportes, S.A	100 %	305	Chile
Cintra Inversiones Chile Ltda.	Price Waterhouse Coopers	Cintra Chile Limitada	100 %	0	Chile
Collipulli Temuco, S.A.	Price Waterhouse Coopers	Cintra Chile Limitada	100 %	50	Chile
Temuco Rio Bueno, S.A. (a)	Price Waterhouse Coopers	Cintra Chile Limitada	75 %	4	Chile
Talca-Chillán, sociedad conceionaria S.A	Price Waterhouse Coopers	Cintra Chile Limitada	67,61 %	9	Chile
Autopista del Bosque, S.A.	Price Waterhouse Coopers	Cintra Chile Limitada	100 %	6	Chile
Autopista del Maipo, S.A	Price Waterhouse Coopers	Cintra Chile Limitada	100 %	80	Chile
POLONIA					
Autostrada Poludnie, S.A		Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	90 %	13	Polonia

Autopistas y aparcamientos

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio
CANADÁ					
407 International Inc.	Price Waterhouse Coopers/ Deloitte	Cintra Canada Inc.	53,23%	243	Canadá
Cintra Canada Inc.	Price Waterhouse Coopers/ Deloitte	407 Toronto Highway B.V.	100%	0	Canadá
IRLANDA					
Eurolink Motorway Operation (M4-M6), Ltd.	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transportes, S.A	66%	3	Irlanda
Financinfrastructures	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transportes, S.A	100%	65	Irlanda
Cinsac, Ltd		Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transportes, S.A	100%	0	Irlanda
Eurolink Motorway Operation (M3), Ltd.	Price Waterhouse Coopers	Cinsac, Ltd	95%	0	Irlanda
ITALIA					
Autostrade Lombardia SPA	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transportes, S.A	68%	0	Italia
ESTADOS UNIDOS					
Cintra Zachry, LP (iv)		Cintra Texas Corp	84,15%	2	Estados Unidos
Cintra Zachry, GP		Cintra Texas Corp	85%	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%	190	Estados Unidos
Cintra US Corp	Price Waterhouse Coopers	Laertida	100%	541	Estados Unidos
SCC Holding LLC	Price Waterhouse Coopers	Cintra Skyway LLC	55%	188	Estados Unidos
Skyway Concession Co.LLC	Price Waterhouse Coopers	SCC Holding LLC	100%	427	Estados Unidos
Cintra ITR LLC	Price Waterhouse Coopers	Cintra US Corp	100%	250	Estados Unidos
Statewide Mobility Partners LLC (IP)	Price Waterhouse Coopers	Cintra ITR LLC	50%	252	Estados Unidos
ITR Concession Company Holdings (IP)	Price Waterhouse Coopers	Statewide Mobility Partners LLC	100%	504	Estados Unidos
ITR Concession Company (IP)	Price Waterhouse Coopers	ITR Concession Company Holdings	100%	504	Estados Unidos
Cintra Texas 56, LLC	Price Waterhouse Coopers	Cintra US Corp	100%	55	Estados Unidos
SH-130 Concession Company, LLC	Price Waterhouse Coopers	Cintra Texas 56, LLC	65%	55	Estados Unidos
GRECIA					
Nea Odos, S.A. (IP)	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transportes, S.A	33,34%	19	Grecia
Central Greece Motorway (E65) (IP)	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transportes, S.A	33,34%	13	Grecia
ANDORRA					
Aparcamet Escaldes Centre, S.A.		Cintra Aparcamientos, S.A	100%	11	Andorra

- (i) Resto a través Marjesvan y bolsa
(ii) Resto 0,5% Cintra Aparcamientos, S.A.
(iii) Resto 50% Dornier, S.A.
(iv) Resto 1% Cintra Zachry, GP

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	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 (a)	BDO	Grupisa Infraestructuras, S.A.	100%		Ávila
Andaluza de Señalizaciones, S.A Soc. Unipersonal (a)	BDO	Grupisa Infraestructuras, S.A.	100%		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
Econenergia Can Mata AIE	Deloitte	Cespa S.A.	30%	0	Barcelona
Tratamiento de Residuos y Energías Valencianas S.A	No tiene obligación de auditarse	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	55%	3	Valencia
Cespa Inversiones Ambientales S.A	No tiene obligación de auditarse	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A (ii)	60%	6	Bilbao
Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A (a)	Deloitte	Ferrovial Servicios S.A (i)	99,99%	1	Barcelona
Cespa Jardinería 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.	Price Waterhouse Coopers	Grupisa Infraestructuras, S.A.	60%	8	
Swissport Handling S.A.		Swissport International AG	100%	5	
Novalis Medioambiente S.A.	No tiene obligación de auditarse	Cespa Gestion Residuos S.A.	50%	0	Alicante
MOVITEC	No tiene obligación de auditarse	Ecocat S.L	50%		Martorell
Ecoparc del Mediterrani, S.A	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	48%		Barcelona
Swissport Menzies Handling Alicante		Swissport International AG	11%	0	
Swissport Menzies Handling		Swissport International AG	21%	0	
Swissport Menzies Handling		Ferrovial Servicios S.A	40%		
SUIZA					
Swissport Baggage Sorting AG	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100%	1	Suiza
Checkport Schweiz AG	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	85%	2	Suiza
PrivatPort SA	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	51%	0	Suiza
Fuelport Schweiz AG		Swissport International AG	49%	0	Suiza
Swissport Group Services GmbH		Swissport International AG	100%	0	Suiza
ESTADOS UNIDOS					
Swissport North America Inc.	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100%	72	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
New Age Aviation Security US, Inc.		Swissport International AG	51%	0	EEUU

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio
REINO UNIDO					
Amey UK Plc (a)	BDO	Ferrovial Servicios (iv)	99,9%	0	Oxford
AHL Holdings (Manchester) Ltd	Grant Thornton	Amey Ventures Investments Ltd	50%	0	London
AHL Holdings (Wakefield) Ltd	Grant Thornton	Amey Ventures Investments Ltd	50%	0	London
ALC (FMC) Ltd	KPMG	ALC (Superholdco) Ltd	100%	0	Oxford
ALC (Holdco) Ltd	KPMG	ALC (Superholdco) Ltd	100%	0	Oxford
ALC (SPC) Ltd	KPMG	ALC (Holdco) Ltd	100%	0	Oxford
ALC (Superholdco) Ltd	KPMG	Amey Ventures Investments Ltd	50%	0	Oxford
Amcroft Ltd	BDO	Amey plc	33,33%	0	Oxford
Amey 1321 Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Airports Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Belfast Schools Partnership Holdco Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	100%	0	Oxford
Amey Belfast Schools Partnership PFI Co Ltd		Amey Belfast Schools Partnership HoldCo Ltd	100%		Oxford
Amey Building Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Community Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Construction Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Datel Group Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Datel Ltd	BDO	Amey Ow 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 Facilities Partners Ltd	BDO	Comax Holdings Ltd	100%	0	Oxford
Amey Fleet Services Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey FMP Belfast Schools Partnership Holdco Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	70%	0	Oxford
Amey FMP Belfast Schools Partnership SP Co Ltd		Amey FMP Belfast Schools Partnership Holdco Ltd	100%		Oxford
Amey Group Information Services Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Group Services Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Highways Lighting (Manchester) Ltd	Grant Thornton	AHL Holdings (Manchester) Ltd	100%	0	London
Amey Highways Lighting (Wakefield) Ltd	Grant Thornton	AHL Holdings (Wakefield) Ltd	100%	0	London
Amey Highways Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Information Services Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Insurance Company PCC Ltd	BDO Guernsey	Amey plc	100%	0	Guernsey
Amey IT Services Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Lagan Roads Financial plc	BDO	Amey Lagan Roads Holdings Ltd	100%	0	Belfast
Amey Lagan Roads Holdings Ltd	BDO	Amey Ventures Investments Ltd	50%	0	Belfast
Amey Legan Roads Ltd	BDO	Amey Lagan Roads Holdings Ltd	100%	0	Belfast
Amey LG Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Lighting (Norfolk) Ltd		Amey Lighting (Norfolk) Holdings Ltd	100%	0	Oxford
Amey Lighting (Norfolk) Holdings Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	100%	0	Oxford
Amey LUL 2 Ltd	BDO	Amey Tube Ltd	100%	0	Oxford
Amey LUL Ltd	N/A Dormant	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Mechanical & Electrical Services Ltd	BDO	Amey Pperty Ltd	100%	0	Oxford
Amey OW Group Ltd	BDO	Amey UK plc	100%	0	Oxford
Amey OW Ltd	BDO	Amey OW Group Ltd	100%	0	Oxford
Amey OWR Ltd	BDO	Amey OW Group Ltd	100%	0	Oxford
Amey plc (c.3)	BDO	Amey UK plc	100%	0	Oxford
Amey Procurement Solutions Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Programme Management Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Properties Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Property Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Rail Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Railtech Ltd	N/A Dormant	Amey OW Group Ltd	100%	0	Oxford
Amey Railways Holding Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Roads (North Lanarkshire) Ltd	BDO	Amey LG Ltd	66,67%	0	Oxford
Amey Services Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio
Amey Technology Services Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Tramlink Ltd	BDO	Treasurepark Ltd	100%	0	Oxford
Amey Tube Ltd	BDO	JNP Ventures Ltd	100%	0	Oxford
Amey Ventures Investments Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Ventures Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Wye Valley Ltd	BDO	Amey LG Ltd	80%	0	Oxford
BCN Data Systems Ltd (IP)	Price Waterhouse Coopers	Amey Information Services Ltd	50%	0	London
BCN Data Systems LLC	Price Waterhouse Coopers	BCN Holdings Inc	100%	0	London
BCN Holdings Inc	Price Waterhouse Coopers	BCN Data Systems Ltd (IP)	100%	0	London
Bushclose Ltd	BDO	Treasurepark Ltd	100%	0	Oxford
Comax Holdings Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Comax Secure Business Services Ltd	N/A Dormant	Comax Holdings Ltd	100%	0	Oxford
E4D & G Holdco Ltd		Amey Ventures Investments Ltd	85%	0	Oxford
E4D & G Project Co Ltd		E4D & G Holdco Ltd	100%	0	Oxford
EduAction (Waltham Forest) Ltd (IP)	PKF (UK)	Amey plc	50%	0	London
Integrated Bradford Hold Co One Ltd	KPMG	Amey Ventures Investments Ltd	8,77%	0	Oxford
Integrated Bradford Hold Co One Ltd	KPMG	Integrated Bradford LEP Ltd	51%	0	Oxford
Integrated Bradford LEP Fin Co One Ltd	KPMG	Integrated Bradford LEP Ltd	100%	0	Oxford
Integrated Bradford LEP Ltd	KPMG	Integrated Bradford PSP Ltd	80%	0	Oxford
Integrated Bradford PSP Ltd (IP)	KPMG	Amey Ventures Investments Ltd	50%	0	Oxford
Integrated Bradford SPV One Ltd	KPMG	Integrated Bradford Hold Co One Ltd	100%	0	Oxford
JNP Ventures 2 Ltd	BDO	Amey Tube Ltd	100%	0	Oxford
JNP Ventures Ltd	BDO	Amey Ventures Ltd	100%	0	Oxford
Jubilee Rail Ltd	RSM Robson Rhodes	Amey LUL Ltd	50%	0	York
R T James & Partners Ltd	N/A Dormant	Amey OW Group Ltd	100%	0	Oxford
RSP (Holdings) Ltd	KPMG	Amey Ventures Investments Ltd	35%	0	Glasgow
Services Support (Avon & Somerset) Holdings Ltd	Deloitte and Touche	Amey Ventures Investments Ltd	50%	0	London
Services Support (Avon & Somerset) Ltd	Deloitte and Touche	Services Support (Avon & Somerset) Holdings Ltd	100%	0	London
Sherard Secretariat Services Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
The Renfrewshire Schools Partnership Ltd	KPMG	RSP (Holdings) Ltd	100%	0	Glasgow
Treasurepark Ltd	BDO	Amey Ventures Investments Ltd	100%	0	Oxford
Tube Lines (Finance) plc	Deloitte and Touche	Tube Lines (Holdings) Ltd	100%	0	London
Tube Lines (Holdings) Ltd (IP)	Deloitte and Touche	JNP Ventures 2 Ltd	66,67%	0	London
Tube Lines Ltd	Deloitte and Touche	Tube Lines (Holdings) Ltd	100%	0	London
Tube Lines Pension Scheme Trustees Ltd	Deloitte and Touche	Tube Lines Ltd	100%	0	London
Unity City Academy Trust	None required	Company Limited by guarantee		0	Middlesbrough
Williams Trustees Ltd	N/A Dormant	Amey OW Group Ltd	100%	0	Oxford
Wimco Ltd	BDO	Amey Railways Holding Ltd	100%	0	Oxford
Yarls Wood Immigration Ltd	Price Waterhouse Coopers	Amey Programme Management Ltd	50%	0	Broadway
Swissport Cargo Services Center (UK) Ltd.	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100%	334	Reino Unido
Swissport Ltd.	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100%	23	Reino Unido
Swissport Stansted Ltd.		Swissport International AG	100%	incl.in Swissport Ltd.	Reino Unido
Swissport Fueling UK		Swissport International AG	100%	incl.in Swissport Ltd.	Reino Unido
ALEMANIA					
Swissport Cargo Services Deutschland GmbH	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100%	2	Alemania
Swissport Deutschland GmbH		Swissport International AG	100%	4	Alemania
Swissport Ground Handling GmbH	Price Waterhouse Coopers	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

Servicios

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio
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&Associados	Grupisa Infraestructuras, S.A	100%		Portugal
Sopovico Soc. Port. Vias de com S.A	Navalho, Martins&Associados	Novipav Investimentos SGES, S.A	100%		Portugal
Ferrovial Construcões 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%		
ANTILLAS HOLANDESAS					
Aerocargo N.V.		Swissport International AG	100%	0	Antillas Holandesas
Cargo Services Center International N.V.	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100%	0	Antillas Holandesas
Swissport Curacao		Swissport International AG	100%	0	Antillas Holandesas
FRANCIA					
Swissport France	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100%	0	Francia
Airport Services France	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100%	0	Francia
Swissport Cargo Services France	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100%	3	Francia
Swissport Nice SAS		Swissport International AG	100%	0	Francia
Swissport Executive	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	50,01%	0	Francia
KENIA					
Airside Ltd. (Swissport Kenya)	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100%	0	Kenia
Swissport Cargo Services Center East Africa B.V.	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100%	0	Kenia
TANZANIA					
Swissport Tanzania Ltd.	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	51%	2	Tanzania
IRLANDA					
Amey Business Services (Ireland) Ltd	BDO Ireland	Amey Community 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					
Caribbean Jets		Swissport International AG	34%	incl. In SP Dominicana	Rep. Dominicana
Swissport Dominicana		Swissport International AG	34%	0	Rep. Dominicana
MARRUECOS					
Cespa Nadafa	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A (iii)	98,76%	0	Tanger
NIGERIA					
Airside Ltd. (Swissport Kenya)	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100%	0	Kenia
Swissport Cargo Services Center East Africa B.V.	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100%	20	Kenia
SUDAFRICA					
Checkport South Africa Ltd.		Swissport International AG	43%	0	Sudafrica
Swissport South Africa (PTY) Ltd.	Price Waterhouse Coopers	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	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Servicios, S.A.	100%		Luxemburgo
Swissport Cargo Services Lux Sarl	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	75%	0	Luxemburgo

Servicios

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio
ARGENTINA					
Swissport Argentina S.A.	Price Waterhouse Coopers	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.	Price Waterhouse Coopers	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.	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	99 %	25	Brasil
Swissport Cargo Services Brazil Logistica Ltda.	Price Waterhouse Coopers	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 %	35	Noruega
Swissport Nederland B.V.		Swissport International AG	100 %	5	Noruega
Swissport Cargo Services The Netherlands B.V.		Swissport International AG	100 %	2	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
Quality Airport Services Israel Ltd.		Swissport International AG	50 %	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
RUSSIA					
Swissport Cargo Services St. Petersburg		Swissport International AG	51 %	0	Hungria
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
Swissport Cyprus Ltd.		Swissport International AG	74,9 %	0	Chipre
GRECIA					
Swissport Hellas Cargo S.A.		Swissport International AG	41 %	1	Grecia
Swissport Hellas S.A.		Swissport International AG	51 %	3	Grecia
JAPON					
Swissport Japan Ltd.		Swissport International AG	51 %	0	Japón

Servicios

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio
KOREA Swissport Korea Ltd.		Swissport International AG	51 %	4	Korea
POLONIA Swissport Poland Ltd.		Swissport International AG	100 %	0	Polonia
SINGAPUR Swissport Singapore Pte Ltd. Peruvian Investments 2008 PTE. Ltd.	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG Swissport International AG	100 % 100 %	6 3	Singapur Singapur
UCRANIA Swissport Ukraine		Swissport International AG	70,6 %	1	Ucrania
BULGARIA Swissport Bulgaria		Swissport International AG	100 %	0	Bulgaria
CHINA Swissport HNA Ground Handling Co., Ltd.		Swissport International AG	49 %	4	China

(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 (millones de euros)	Domicilio
POLONIA Budimex Nieruchomosci Sp. z o.o. (B.N.)	Deloitte Audyt Sp. z o.o.	Grimaldi Investment (i) (1) 50 % restante a través de Budimex Inwestycje	50 %	42	Warsaw
HOLANDA Grimaldi Investment BV		Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99,5 %	13	Amsterdam
ESPAÑA Ferrovial FISA, S.L. (a)		Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99 %	0	Madrid

Resto

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio
Ferrovial Telecomunicaciones, S.A.(a)	N/A	Grupo Ferrovial, S.A.(i)	99 %	0	Madrid

(i) Resto participación a través de Can-am, S.A. S.U.

(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

ANEXO I
(continuación)

Detalle de la relación de las sociedades del Grupo BAA

Empresa	Auditor	% Participación	Domicilio
BAA (NDH1) Limited	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
Aberdeen Airport Ltd	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
Glasgow Airport Ltd	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
Edinburgh Airport Ltd	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
Southampton International	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
BAA Lynton Limited	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
BAA USA (Holdings)	Price Waterhouse Coopers	100%	Estados Unidos
BAA Harrisburg		100%	Estados Unidos
BAA Air Terminals Inc		100%	Estados Unidos
BAA Maryland		100%	Estados Unidos
BAA Pittsburgh		100%	Estados Unidos
BAA Boston Inc		100%	Estados Unidos
BAA USA Inc		100%	Estados Unidos
BAA Indianapolis		99%	Estados Unidos
BAA Italia	Price Waterhouse Coopers	98%	Italia
Software Design SpA		49%	Italia
Societe Gestione Servizi Aeroporti SPA		65%	Italia
GESAC Engineering SRC		100%	Italia
BAA (DSH) Limited	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
BAA (SH) Limited	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
BAA (SP) Limited	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
BAA (AH) Limited	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
BAA Funding Limited	Price Waterhouse Coopers	100%	Jersey
Gatwick Airport Ltd	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
Stansted Airport Ltd	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
Heathrow Airport Ltd	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
Heathrow Airport Community Board Insulation Limited	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
Heathrow Express Operating Company Limited		100%	Reino Unido
BAA Enterprises Limited	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
Airportsmart Limited		42%	Reino Unido
Best of the Best plc		14%	Reino Unido
BMG (Ashford) General Partner Ltd	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
The Outlet Company Ltd		100%	Jersey
Global Airport Services Ltd		50%	Jersey
BMG Europe Ltd	Price Waterhouse Coopers	100%	Jersey
UK Outlet Center 1 Ltd	Price Waterhouse Coopers	99%	Reino Unido
BMG (Swindon) Ltd		79%	Reino Unido
BMG (Ashford) Ltd		100%	Reino Unido
BMG (Cheshire Oaks) Ltd		100%	Reino Unido
The BMG (Co Phase IV) Ltd		99%	Reino Unido
BMG (Ashford) Partnership Trustco Ltd	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
BMG (Bridgend) Ltd		75%	Reino Unido
BMG (Co 2) Ltd		100%	Reino Unido
BMG (Swindon) (Phases II&III) General Partner Ltd		100%	Reino Unido
The BMG (Ashford) Limited Partnership		99%	Reino Unido
BMG Bridgend (Phases II and III) General Partner Limited	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
BMG Bridgend (Phases II and III) Ltd Partnership	Price Waterhouse Coopers	2%	Reino Unido
BMG Swindon (Phase III) Trustco Ltd		100%	Reino Unido
The BMG (Swindon) (Phases II&III) Limited Partnership		73%	Reino Unido
BAA Airports Limited	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
Airport Property GP (No.2) Ltd		50%	Reino Unido
Devon Nominees (No.3) Ltd		100%	Reino Unido
Devon Nominees (No.1) Ltd		100%	Reino Unido
Devon Nominees (No.2) Ltd		100%	Reino Unido
BAA Partnership Ltd		100%	Reino Unido

Detalle de la relación de las sociedades del Grupo BAA

Empresa	Auditor	% Participación	Domicilio
BAA International Ltd	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
Airport Industrial Ltd Partnership		50%	Reino Unido
Airport Property Partnership		50%	Reino Unido
The Swindon Ltd Partnership		66%	Reino Unido
Devon Nominees Ltd		67%	Reino Unido
BAA (Hong Kong) Ltd		100%	Reino Unido
Airport Hotels General Partner Ltd		100%	Reino Unido
Stansted Site No. 6 Ltd		100%	Reino Unido
London Airports Ltd	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
London Airports 1993 Ltd	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
London Airports 1992 Ltd	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
Scottish Airports Ltd	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
British Airports Services Ltd		100%	Reino Unido
Airports Uk Ltd		100%	Reino Unido
Airports Ltd		100%	Reino Unido
Southampton Handling Ltd		100%	Reino Unido
BAA General Partner Ltd	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
BAA Properties Ltd	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
BAA Trust Company Ltd		100%	Reino Unido
BAA Building Control Services Ltd	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
BAA Business Support Centre Ltd		100%	Reino Unido
BAA Lynton Management Ltd		100%	Reino Unido
Lynton Holdings Ltd		100%	Reino Unido
Lynton Investments Ltd		100%	Reino Unido
Lynton Netherlands		100%	Holanda
Central Land Investment Holdings Ltd		75%	Reino Unido
Lynton MHA Ltd		100%	Reino Unido
Southampton Airport Ltd		100%	Reino Unido
Airport Hotels Trust Manager Ltd (Jersey)		100%	Jersey
Newlynton Limited		100%	Reino Unido
Lynton Unlimited		100%	Reino Unido
BAA Insurance Services Ltd		100%	Reino Unido
BAA Pension Trust Co Ltd	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
BAA Quest Trustee Ltd		100%	Reino Unido
Airport Express Rail Ltd		100%	Reino Unido
Midhurst Investments Ltd		100%	Reino Unido
BAA Lynton Holdings Ltd		100%	Reino Unido
Lynton Properties Ltd		100%	Reino Unido
BAA Hotels Ltd		100%	Reino Unido
Airport Property GP (No.1) Ltd		100%	Reino Unido
9G Rail Ltd		100%	Reino Unido
BAA Lynton Developments Ltd		100%	Reino Unido
Lynton Estates Ltd		100%	Reino Unido
BAA General Partner Ltd		100%	Reino Unido
BAA (IP Holdco) Limited	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
Summerbridge Properties Ltd	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
World Duty Free Limited	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
Precis (2204) Ltd		100%	Reino Unido
Eastleigh Airport Ltd		100%	Reino Unido
Precis (2207) Orbital Park Ltd		100%	Reino Unido
Airports International Ltd		100%	Reino Unido
Precis (2206) Ltd		100%	Reino Unido
Sanfield Lynton Ltd		50%	Reino Unido
Martyn Ventures Ltd		50%	Reino Unido
World Duty Free Inflight (Europe) Ltd		100%	Reino Unido

Company	Auditor	Parent company	% interest	Net cost of shareholding (million euro)	Reg. Office	Assets (million euro)	Liabilities (million euro)	Income (million euro)	Net profit (million euro)
Construction									
SPAIN									
Urbs Iudex et Causidicus, S.A.		Ferrovial Agromán, S.A.	22%	8	Cataluña	387	414	82	0
Clean Centit A.I.E.		Ferrovial Agromán, S.A.	13.39%	0	Madrid	3	3	1	0
POLAND									
Elektromontaż Poznań S.A.	Deloitte & Touche	Budimex, S.A.	30.78%	4	Poznań	27	10	34	1
PPHU PROMOS Sp. z o.o.		Budimex Dromex, S.A.(i)	25.53%	0	Cracovia	2	1	3	0
(i) 4,25% a través de Sprzgt Transport Sp z.o.o.									
Services									
SPAIN									
Madrid Calle-30, S.A.	KPMG	Empresa Mantenimiento y Explotación M-30, S.A	20%		Madrid	314,869	263,057	29,321	3,726
Asoc.Estudio Tecnologías Equipamientos de Carreteras, S.A	Does not require editing	Grupisa S.A	9.23%	0	Madrid	666	61	233	-73
Necrópolis de Valladolid	BDO Audiberia	Sitkol S.A	49%	2	Valladolid	16,146	8,714	3,880	111
Valdedominguez 2000, S.A.	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	20%	1	Madrid	15,509	11,795	7,768	1,629
Ingeniería Urbana S.A.	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	35%	4	Alicante	58,308	43,904	49,931	3,147
Recollida de Residuos D'Osona S.L	Does not require editing	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	45%	0	Barcelona	2,566	1,616	3,636	2
Reciclados y Compostaje Piedra Negra, S.A	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	45%	2	Alicante	17,242	6,337	8,476	432
Companya Especial de Recuperacions i Recondicionaments. S.L	Does not require editing	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	42.11%	1	Barcelona	1,421	2,611	-	-140
PORTUGAL									
Valorhospital S.A	Does not require editing	Cespa Portugal, S.A.	35.13%	0	Oporto	697.84	351.78	133.93	36.95
Ecoberiao		Cespa Portugal, S.A.	29%	0	Oporto	10,417.57	10,262.34	14.51	14.51
ANDORRA									
Centre de Tractament de Residus d'Andorra	GM Consultors	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	29%	2	Andorra la Vella	145,650.51	142,360.81	0.00	0.00
PERU									
Swissport GBH Peru S.A.		Swissport International AG	41%	2	Peru	12,058	4,777	15,125	1,928
HONDURAS									
Swissport GBH Honduras S.A.		Swissport International AG	41%	incl. In Swissport Peru	Honduras				
GREECE									
WSW Hellas Services S.A.,		Swissport International AG	21.25%	0	Grecia	1,024	443	2,007	68
Toll road and car parks									
SPAIN									
Sociedad Municipal de Aparcamientos y Servicios, S.A.	Deloitte	Cintra Aparcamientos S.A	24.50%	4	Málaga	126	102	14	2
Estacionamientos y Servicios Extremeños, S.A	Deloitte	Cintra Aparcamientos S.A	25.00%	0	Badajoz	2	1	0	0
Infoser Estacionamientos A.I.E.	Deloitte	Dornier, S.A	33.33%	0	Madrid	4	4	1	0
Estacionamientos Urbanos de León, S.A		Dornier, S.A	43.00%	0	León	4	1	3	1
Real State									
SPAIN									
Promociones Hábitat (i)		Ferrovial FISA	20.00%	0	Barcelona	-	-	-	-

(i) Without information from inspectors

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

A los Accionistas de Grupo Ferrovial, S.A.

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 2008, 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 2008 de algunas sociedades del Grupo, cuyos activos y resultados netos representan respectivamente un 14% y 9% 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.

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 2008, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2008. Con fecha 26 de febrero de 2008 emitimos nuestro informe de auditoría acerca de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2007 en el que expresamos una opinión favorable.

En nuestra opinión, basada en nuestra auditoría y en el informe de otros auditores, las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2008 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 2008 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 el ejercicio anterior.

El informe de gestión consolidado adjunto del ejercicio 2008 contiene las explicaciones que los administradores de la sociedad dominante consideran oportunas sobre la situación de 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 2008. 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 2009

Responsabilidad Corporativa

224	Política de Responsabilidad Corporativa
230	Integridad ética
234	Derechos humanos
243	Diálogo con los grupos de interés
251	Medio Ambiente
269	Capital humano
276	Salud y seguridad
281	Calidad e innovación
292	Cadena de suministro
298	Inversión en la comunidad
308	Verificación independiente

Personal de servicio de la T2
del aeropuerto de Heathrow
(Londres, Reino Unido)



Política de Responsabilidad Corporativa

Ferrovial entiende su Responsabilidad Corporativa como una función estratégica, relacionada con la sostenibilidad, la competitividad y la reputación de la compañía, y cuya función es crear valor a largo plazo para todos los públicos de interés y para la propia sociedad.

La Política de Responsabilidad Corporativa de Ferrovial depende de su Consejo de Administración, entre cuyas funciones se encuentra la de velar porque se observen los principios y compromisos de responsabilidad social que voluntariamente se hayan asumido (Reglamento del Consejo de Administración), recogidos en el Código de Ética Empresarial.

Desde 2002, Ferrovial está adherida al Pacto Mundial de las Naciones Unidas (The Global Compact). En 2007, el Grupo asumió estos principios como el estándar de Responsabilidad Corporativa para las actuaciones de todas las empresas del Grupo en todo el mundo.

En 2008, se han incorporado como principios exigibles para las empresas que contratan con Ferrovial a través del Código de Compradores de la compañía. Ferrovial ratifica anualmente su compromiso con el Pacto Mundial.

Asuntos relevantes

En la Declaración de Principios para el Desarrollo Sostenible, Ferrovial identifica los 10 asuntos relevantes para la gestión de su Responsabilidad Corporativa, así como las principales líneas de actuación relacionadas con estos asuntos. Esta declaración fue firmada por el presidente de Ferrovial en mayo de 2004 y está disponible a través de los canales de comunicación interna, poniendo de manifiesto el carácter estratégico que la Responsabilidad Corporativa tiene para la compañía.

Estos asuntos responden a los principales compromisos de Ferrovial en materia de Responsabilidad Corporativa recogidos en el Código Ético y derivados de los principios del Pacto Mundial. Los asuntos relevantes incorporan un análisis consistente de materialidad en el que

se han tenido en cuenta las expectativas de los grupos de interés contrastadas con diversas fuentes internas y externas, así como los riesgos actuales o potenciales para Ferrovial. En el capítulo «Sobre el informe» se detallan los estudios realizados para actualizar las expectativas de los grupos de interés.

Entre las fuentes externas, se han tenido en cuenta los principios del Global Reporting Initiative (GRI3), las demandas de los analistas de sostenibilidad (Dow Jones, FTSE4Good, Triodos Bank) y las observaciones de los principales observatorios de la sostenibilidad a nivel internacional.

Desde 2004, las líneas de actuación para cada uno de los asuntos relevantes se han ido actualizando con planes específicos, como la nueva estrategia «De la responsabilidad al compromiso» (2007), la nueva Política de Calidad y Medio Ambiente (2008) y el Plan de Recursos Humanos (2008-2010).

Asuntos relevantes (Principales temas de la responsabilidad corporativa del Grupo Ferrovial)

Asunto	Compromiso	Líneas de actuación
1 Integridad Ética	La ética y profesionalidad de las actuaciones	<ul style="list-style-type: none"> Trabajar contra la corrupción en todas sus formas, incluidas extorsión y soborno (Pacto Mundial).
2 Gobierno corporativo (1)	La aplicación de las mejores prácticas de gobierno corporativo	<ul style="list-style-type: none"> La aplicación de las mejores prácticas de gobierno corporativo
3 Derechos humanos	El respeto, la protección y la promoción de los Derechos Humanos	<ul style="list-style-type: none"> Apoyar y respetar la protección de los derechos humanos fundamentales, reconocidos internacionalmente, dentro de su ámbito de influencia (Pacto Mundial). Asegurarse de que sus empresas no son cómplices en la vulneración de los derechos humanos (Pacto Mundial).
4 Diálogo con los grupos de interés	La transparencia informativa	<ul style="list-style-type: none"> Mejorar continuamente los cauces de comunicación con todas las instancias interesadas, sobre la base de una información corporativa innovadora que contemple además de los aspectos financieros, variables de comportamiento medioambiental y social. Comunicar a todos stakeholders los principios del desarrollo sostenible y la responsabilidad social y facilitar la participación de los empleados en proyectos solidarios.
5 Impacto medioambiental	La reducción del impacto ambiental de las actividades	<ul style="list-style-type: none"> Promover la implantación de sistemas de gestión medioambiental normalizados en las diferentes líneas de negocio de Ferrovial. Mantener un enfoque preventivo que favorezca el medio ambiente (Pacto Mundial). Fomentar las iniciativas que promuevan una mayor responsabilidad ambiental (Pacto Mundial). Favorecer el desarrollo y la difusión de las tecnologías respetuosas con el medio ambiente (Pacto Mundial).
6 Capital humano	La captación y motivación del mejor capital humano	<ul style="list-style-type: none"> 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. Mejorar las condiciones laborales, garantizar la igualdad de oportunidades y la no discriminación entre los empleados (2).
7 Salud y seguridad	La seguridad y la salud de los trabajadores	<ul style="list-style-type: none"> 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.
8 Calidad e innovación	La calidad y la mejora continua de sus procesos y actividades y la innovación	<ul style="list-style-type: none"> Mantener e incrementar la confianza de nuestros clientes, procurando superar sus expectativas de calidad en nuestras obras y servicios. 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.
9 Cadena de suministro	La consideración de la cadena de valor como pieza clave de su estrategia de desarrollo sostenible	<ul style="list-style-type: none"> Fomentar entre los proveedores y subcontratistas la incorporación paulatina de principios coherentes con la política de responsabilidad corporativa.
10 Inversión en la comunidad	El apoyo del desarrollo socioeconómico donde está presente	<ul style="list-style-type: none"> 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. Comprometerse como empresa global en los problemas del Planeta, particularmente con la pobreza. (Plan estratégico "De la responsabilidad al compromiso")

(1) El Informe de Gobierno Corporativo se presenta junto al Informe de Gestión de acuerdo con los criterios establecidos por la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV).

(2) Incluye los derechos laborales reconocidos entre los principios del Pacto Mundial.

Fuente: Declaración de Principios para el Desarrollo Sostenible. Ferrovial, 2004.

Tabla de los principales indicadores de situación, gestión y reconocimiento que miden los impactos económicos, sociales y medioambientales, así como el desempeño de Ferrovial en relación con los asuntos relevantes y las líneas de actuación establecidas en su responsabilidad corporativa. La información recogida en estos indicadores se ha recopilado siguiendo normas de consolidación y trazabilidad.

Indicadores de progreso

	2008	2007	2006	Var 08-07	Perímetro
1 Integridad ética					
1 Comportamiento ético (percepción)(*)	65	64	56	1,80%	●
2 Uso responsable del poder en el mercado (percepción)(*)	66	65	58	1,20%	●
3 Investigaciones por comunicaciones sobre el Código Ético	145	110	80	31,82%	●
4 Formación impartida sobre el Código Ético (horas)	638	400	ND	59,50%	●
5 Directivos formados en el Código Ético	331	232	ND	42,67%	●
6 Empleados formados en el Código Ético	960	529	ND	81,47%	●
7 Proveedores adheridos al Código Ético (%)	92	100	ND	-8,11%	●
2 Derechos humanos					
8 Inversiones en países OCDE (%)	100	100	100		●
9 Empleados cubiertos por convenios colectivos (%)	72,2	73,6	45		●
10 Igualdad de oportunidades (percepción)(*)	65	61	57	6,30%	●
11 Paga a los empleados de forma justa (percepción)(*)	65,3	62,5	60,1	4,39%	●
12 Mujeres en las nuevas incorporaciones (%)	33	10,07	ND		●
13 Mujeres en plantilla (%)	35	30	30		●
14 Mujeres directivas	415	450	437	-7,78%	●
15 Formación sobre derechos humanos (horas)	9.645	ND	ND		●
16 Empleados formados en derechos humanos	10.675	ND	ND		●
17 Proveedores calificados de bajo riesgo de Derechos Humanos (%)	90	100	ND		●
18 Proveedores evaluados en Derechos Humanos (%)	87	ND	ND		●
19 Iniciativas de promoción de Derechos Humanos (€)	950.558	568.362	ND	67,25%	●
3 Diálogo con grupos de interés					
20 Transparencia (percepción)(*)	64	62	57	44,62%	●
21 Reuniones con inversores	494	333	216	48,35%	●
22 Presentaciones a analistas	4	2	9	100,00%	●
23 Empleados con acceso a Intranet	5.858	7.025	8.200	-16,61%	●
24 Reuniones con proveedores y subcontratistas	5.523	ND	ND		●
25 Encuestas realizadas a proveedores	1.129	ND	ND		●
26 Encuentros de directivos con periodistas	100	94	ND	6,38%	●
27 Presentaciones a medios de comunicación	4	4	ND	0,00%	●
28 Visitas a la sala de prensa de la web	177.986	169.510	91.735	5,00%	●
29 Encuestas de opinión pública	1.352	1.002	ND	34,93%	●
4 Impacto medioambiental					
30 Actividad certificada en ISO 14001 (%)	57	56	61		●
31 Sanciones medioambientales (€)	87.855	216.386	5.692	-146,30%	●
32 Emisiones de CO ₂ (t equiv CO ₂) (**)	1.083.265	ND	ND		●
33 Consumo de electricidad (kwh)	3.435.035	3.441.390	5.699.204	-0,18%	●
34 Electricidad producida mediante cogeneración (Gj)	66.082	61.050	66.017	8,24%	●
35 Electricidad producida por recuperación de biogás (Gj)	321.464	279.481	253.255	15,02%	●
36 Energía térmica producida por valorización de biogás (Gj)	118.168	175.134	187.485	-32,53%	●
37 Reducción del material destinado a vertedero (m ³)	12.557.018	13.173.555	10.389.549	-4,68%	●
38 Recuperación en plantas de triaje (t)	887.015	857.626	693.752	3,43%	●
39 Compost producido (t)	179.224	183.398	114.389	-2,28%	●
40 Combustible de sustitución en cementeras valorizado (t)	45.413	33.501	17.485	35,56%	●
41 Protege el medioambiente (percepción)(*)	62	58	53	44,62%	●

0-25% ● 25-50% ● 50-75% ● 100% ●

(*) Fuente: RepTrak

(**) Para más detalle sobre las emisiones de CO₂ referirse al capítulo de medioambiente.

Indicadores de progreso

	2008	2007	2006	Var 08-07	Perímetro	
5 Capital humano						
42	Plantilla media	106.596	102.425	88.902	4,07%	●
43	Plantilla internacional (%)	60,33	59,82	59,67		●
44	Plantilla con contrato fijo (%)	81,98	78,56	84,00		●
45	Plantilla con reducción de jornada (%)	15,44	11,63	30,63		●
46	Tiene buenos empleados (percepción)(*)	72,70	70,93	68,85	2,50%	●
47	Antigüedad de plantilla (años)	6,44	6,26	6,5	2,87%	●
48	Edad media de empleados (años)	40	39	39	1,44%	●
49	Se preocupa por el bienestar de los empleados (percepción)(*)	65,78	62,53	58,22	5,19%	●
50	Empleados satisfechos (%)	71,00	NA	58,00		●
51	Índice de rotación (%)	10,87	10,25	7,30		●
52	Inversión en formación por empleado (€)	238	314	214	-24,36%	●
53	Inversión en formación / facturación	0,20	0,22			●
54	Empleados evaluados en desempeño (%)	68,27	37,00	ND		●
55	Empleados con retribución variable (%)	17,45	20,26	32		●
56	Empleados promocionados	4.972	6.075	4.846	-18,16%	●
57	Empleados expatriados	426	363	210	17,36%	●
58	Buen lugar para trabajar (percepción)(*)	70,45	67,90	65,54	3,75%	●
59	Solicitudes para trabajar en Ferrovial	177.158	121.986	ND	45,24%	●
6 Salud y seguridad						
60	Índice de Incidencia	95,20	104,43	84,54	-8,84%	●
61	Índice de Frecuencia	58,68	63,78	47,61	-8,00%	●
62	Índice de Gravedad	1,06	1,38	0,87	-23,19%	●
63	Estudios de prevención de riesgos laborales	6.594	ND	ND		●
64	Planes de emergencia	668	486		37,45%	●
65	Visitas de los técnicos de prevención	53.515	46.260	14.786	15,68%	●
66	Formación en prácticas laborales seguras (horas)	423.843	452.729	ND	-6,38%	●
67	Formación a técnicos de prevención (horas)	261.825	2.295	ND		●
68	Reconocimientos médicos a empleados	22.977	19.245	ND	19,39%	●
69	Preocupación por la salud y la seguridad (percepción)(*)	65,78	62,53	58,22	5,19%	●
7 Calidad e innovación						
70	Actividad certificada en ISO 9001 (%)	67,00	65,00	75,00		●
71	Calidad de productos y servicios (percepción)(*)	70,74	69,30	68,80	2,07%	●
72	Satisfacción de clientes (0 a 5)	3,90	ND	3,90		●
73	Gestión satisfactoria de las reclamaciones (percepción)(*)	63,01	60,77	55,04	3,70%	●
74	Plazo medio de resolución de reclamaciones (días)	14	35	28	-44,00%	●
75	Adaptación al cambio (percepción)(*)	68,90	67,61	65,86	1,91%	●
76	Presupuesto en I+D+i (M€)	18,47	35,80	3,14	-48,39%	●
77	Subvenciones para proyectos de innovación (M€)	1,17	0,99	0,63	18,18%	●
8 Cadena de suministro						
78	Número proveedores	89.567	83.981	36.251	6,65%	●
79	Necesidades de compra (€)	207.061	ND	ND		●
80	RBE generado por compras homologadas con criterios medioambientales y de calidad (€)	291,05	ND	ND		●
81	Proveedores evaluados	1.596	ND	ND		●
82	Proveedores rechazados	104	ND	ND		●
83	Proveedores certificados en Calidad, Medio Ambiente y DDHH	10,63%	7,64%	ND		●
84	Incidencias con proveedores	159	388	262	-59,02%	●
85	Formación a proveedores (horas)	40.932	14.442	ND	183,42%	●
9 Inversión en la comunidad						
86	Inversión socialmente responsable (DJSI) (percepción)(*)	72,00	72,00	68,00	0,00%	●
87	Contribuye de forma positiva a la sociedad (percepción)(*)	68,72	66,80	62,24	2,87%	●
88	Creación neta de empleo (%)	4,07	15,21	55,00	-73,23%	●
89	Compras a proveedores locales	69.489	ND	ND		●
90	Proyectos de apoyo a la Comunidad	459	463	ND		●
91	Inversión social en la Comunidad (mill. €)	18,17	16,70	2,96	8,80%	●
92	Inversión social sobre el Ebitda (%)	0,66	0,55	0,13		●
93	Apoya a causas sociales (percepción)(*)	63,22	59,29	52,44	6,62%	●
94	Beneficiarios en proyectos sociales	491.001	330.000	ND	48,79%	●
95	Empleados participantes	949	2.400	ND	-60,46%	●
96	Efecto multiplicador (mill. €)	2,80	2,43	ND	15,23%	●

0-25% ● 25-50% ● 50-75% ● 100% ●

(*) Fuente: RepTrak

Progreso en 2008

En el desarrollo de los compromisos asumidos de Responsabilidad Corporativa, durante 2008 cabe destacar los siguientes hitos y avances:

Políticas

- **Nueva definición de los Valores Corporativos** – Tras el crecimiento registrado en la última década, Ferrovial ha presentado una nueva propuesta de valores para implantar en la organización una cultura que responda a la diversidad del perfil actual de la compañía.
- **Nueva Política de Calidad y Medio Ambiente** – Establecida con un alcance universal para toda la organización.
- **Código Ético para Compradores** – Se establecen los principios generales de relación entre la compañía y sus proveedores incluyendo el cumplimiento de los Principios del Pacto Mundial.

Procedimientos

- **Procedimiento para la prevención del fraude interno** – Se ha publicado un nuevo procedimiento corporativo para la protección del patrimonio del Grupo Ferrovial a través de la prevención del fraude interno.
- **Procedimiento contra el acoso (anti *mobbing*)** – Se ha publicado un nuevo procedimiento corporativo para la Prevención del Acoso Laboral, Sexual y/o por razón de sexo de Grupo Ferrovial, con un ámbito de aplicación dentro de España.
- **Canal Ético de Denuncias** – El nuevo canal permitirá a cualquier empleado que tenga conocimiento o sospecha fundada de un incumplimiento del Código Ético presentar una reclamación anónima a través de la Intranet corporativa. Todas las denuncias dan lugar a una investigación. En el futuro, está previsto abrir este canal a otros *stakeholders*.

Sistemas de gestión

- **Gestión Integral de Riesgos corpo-**

rativos – Se ha creado una nueva Dirección Corporativa de Riesgos, dependiente del Consejero Delegado. Esta Dirección ha desarrollado una nueva versión del sistema de gestión integral de riesgos, denominada Ferrovial Risk Management (FRM), adaptada al crecimiento y cambio de perfil registrado por la compañía en los últimos años, y orientada a una mayor asociación de los riesgos analizados con los objetivos a los que esos riesgos amenazan, incluidos los principios del Código Ético.

- **Huella de carbono** – Se ha alcanzado la medición de las emisiones de CO₂ correspondientes al 72% de la facturación. La medición corresponde principalmente a los sectores relevantes en esta materia: aeropuertos, autopistas y aparcamientos y gestión de residuos.

- **Certificación OSHAS** – La división de construcción y la de autopistas y aparcamientos han obtenido la certificación internacional de prevención de riesgos laborales OSHAS.

Planes de actuación

- **Plan de igualdad** – En colaboración con expertos independientes de reconocido prestigio, se han realizado en España diagnósticos en materia de igualdad en todas aquellas sociedades de más de 250 empleados, como paso previo al desarrollo e implantación en el ejercicio 2009 del primer Plan de Igualdad de la compañía.
- **Encuesta de Clima Laboral** – Se ha dirigido a un colectivo de 12.901 empleados de todas las unidades de negocio, incluyendo la mayor parte de las filiales: Swissport, Amey, Budimex y Webber. BAA realizó su encuesta en 2007, con un porcentaje de respuesta de 49%. En la encuesta, el 75% de los empleados se encuentran comprometidos con la empresa y el 71% está satisfecho con ella. Todas las categorías de la encuesta han mejorado respecto a la encuesta anterior. En las cifras aportadas no se incluyen los datos de

la realizada en la autopista 407-ETR de Canadá.

- **Diálogo con *stakeholders*** – Se ha constituido un Foro de *Stakeholders* con el objetivo de discutir sobre la estructura y contenidos del Informe Anual de Responsabilidad Corporativa de Ferrovial y obtener sus recomendaciones. Se han puesto en marcha diversos estudios de opinión de los *stakeholders* para conocer sus expectativas.
- **Juntos Sumamos** – Ferrovial cuenta desde 2005 con este programa por el que los empleados pueden donar el redondeo de su nómina a proyectos de cooperación al desarrollo. En 2008, se ha creado un sistema para que sean los propios donantes los que voten a través de la Intranet a qué proyectos destinan las ayudas.
- **Plan de voluntariado internacional** – Se ha creado el primer programa de voluntariado internacional con la participación de 11 profesionales de Ferrovial en un proyecto para el abastecimiento de agua potable y saneamiento para 50.000 personas en Tanzania.

Premios y reconocimientos

1. **Laur Klienta 2008 para Budimex por su atención al cliente** – Budimex Dromex ha sido galardonada en Polonia con el premio Laur Klienta 2008 que organiza Grupo Media Partner, uno de los principales grupos de información de Polonia. (24/09/2008).
2. **Premios ASQ la Terminal 5 de Heathrow** – La Terminal 5 del aeropuerto de Heathrow ha conseguido el primer puesto en tres categorías y el segundo en otras dos dentro de la encuesta realizada por el Airport Service Quality (Calidad del Servicio Aeroportuario). Los primeros puestos los ha

conseguido en las categorías de instalaciones de restauración, negocio y ambiente, y los segundos puestos en limpieza e instalaciones comerciales.

3. **Premio CCPPP a la autopista 407-ETR** – En 2008, de nuevo la autopista canadiense 407-ETR, ha sido reconocida por la calidad de su servicio. En esta ocasión, el Canadian Council for Public-Private Partnerships (CCPPP) ha premiado el trabajo que desarrolla junto con el Gobierno del país norteamericano.
4. **RIBA 2008 a la Terminal 5 de Heathrow** – El Royal Institute of British Architects ha concedido a Ferrovial el premio RIBA 2008 a la Terminal 5 por su contribución al entorno local.
5. **Calidad de la información en Internet** – La Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas (AECA) ha reconocido a Ferrovial con la mención honorífica en la modalidad 'Ibex 35' por la calidad de la información que difunde en Internet. La webs de Ferrovial (www.ferrovial.es y www.ferrovial.com) se actualizan continuamente y se le han dotado de mayor actualidad multimedia. (24/06/2008).
6. **Gatwick entre los primeros aeropuertos europeos por calidad** – El incremento en la calidad del servicio está ya siendo percibida por los pasajeros. De hecho, el Aeropuerto de London Gatwick es, a juicio de los viajeros, uno de los mejores de Europa. Así lo reconoce la última encuesta de calidad elaborada por asociación Airports Council International (ACI) entre enero y marzo de este año. (02/06/2008).
7. **La CE premia el proyecto CLONIC** – El Programa LIFE de la Comisión

Europea ha reconocido el proyecto CLONIC (Closing the nitrogen cycle from urban landfill leachate by biological nitrogen over nitrite and thermal treatment) como uno de los «Best LIFE Environmental Project 2007-2008». Este proyecto está promovido por Cespa, filial de Ferrovial. LIFE es un programa de la Unión Europea para la financiación de proyectos innovadores en el ámbito del medio ambiente. (05/06/2008).

8. **Los aeropuertos de Southampton y Aberdeen, premiados por su servicio al cliente** – Los aeropuertos de Aberdeen y Southampton han recibido sendos premios que reconocen la calidad del servicio que ofrecen a sus clientes por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI).
9. **Premio Bioenergía al proyecto BICEPS** – Cespa ha obtenido el premio Bioenergía Plata 2008, concedido por la Asociación Técnica para la Gestión de Residuos y Medio Ambiente-ATEGRUS. El proyecto BICEPS fue iniciado en febrero de 2007 y se prolongará hasta septiembre de 2011. Este proyecto ha obtenido también un accésit del premio de Innovación concedido por la Feria de Valencia en 2008. (28/02/2008).
10. **Swissport, la mejor compañía de handling aeroportuario** – Swissport International, la mayor compañía del mundo en servicios de *handling* al sector de la aviación, ha sido galardonada, por segundo año consecutivo, con el premio «Best Global Ground Handling Services Company 2008». El premio ha sido otorgado por el Institute of Transport Management (ITM). (28/02/2008).

Índices de inversión responsable

La compañía forma parte desde el año 2001 del índice Dow Jones de Sostenibilidad, una de las principales referencias en sostenibilidad. También pertenece a los índices FTSE4Good, ASPI Eurozone y Ethibel por su política de Responsabilidad Corporativa. La presencia en estos selectivos confirma la realidad de que el enfoque de sostenibilidad impregna toda la acción de Responsabilidad Corporativa de Ferrovial.

Ferrovial es miembro de estos índices de inversión socialmente responsable:

- **Índice Dow Jones de Sostenibilidad** – Ferrovial ha pasado a formar parte de la Golden Class del sector de la Construcción. La compañía pertenece a este índice desde hace siete años de forma ininterrumpida.
- **FTSE4Good** – Ferrovial ha superado en septiembre la revisión semestral elaborada por el índice FTSE4Good, que incluye a las compañías mundiales con un mayor compromiso en el ámbito de la Responsabilidad Corporativa, según los principios de la Inversión Socialmente Responsable. En esta última revisión, FTSE4Good ha analizado las políticas y procedimientos relacionados con el soborno y la corrupción. Ferrovial ha superado también la revisión de enero de 2009, en la que se ha realizado un mayor análisis de los impactos relacionados con el cambio climático.
- **Ethibel**
- **ASPI Eurozone**

Integridad ética

Las actividades empresariales y profesionales de Ferrovial y sus empleados se basan en el valor de la integridad y se desarrollan de acuerdo con los principios de honestidad, evitación de toda forma de corrupción y respeto a las circunstancias y necesidades particulares de todos los sujetos implicados en ellas.

Compromiso

- La ética y profesionalidad de las actuaciones.

Líneas de actuación

- Trabajar contra la corrupción en todas sus formas, incluidas extorsión y soborno (Pacto Mundial).

Hitos en 2008

- Canal Ético de Denuncias.
- Código para Compradores.
- Nuevo procedimiento para la prevención del fraude interno.

Objetivos 2009-2010

- Garantizar la transmisión de los principios del Código Ético a toda la organización.
- Extender el uso del canal ético a otros stakeholders.

Integridad ética

	2008	2007	Var 08-07
Comportamiento ético (percepción)(*)	65	64	1,80%
Uso responsable del poder en el mercado (percepción)(*)	66	65	1,20%
Investigaciones por comunicaciones sobre el Código Ético	145	110	31,82%
Formación impartida sobre el Código Ético (horas)	638	400	59,50%
Directivos formados en el Código Ético	331	232	42,67%
Empleados formados en el Código Ético	960	529	81,47%
Proveedores adheridos al Código Ético (%)	92%	100%	-8,11%

(*) Fuente: RepTrak

Ferrovial proscribire los sobornos a autoridades y funcionarios públicos y prohíbe a sus empleados dar a terceros o recibir de terceros pagos indebidos de cualquier tipo, ni regalos, dádivas o favores que estén fuera de los usos del mercado o que, por su valor, sus características o sus circunstancias, razonablemente puedan alterar el desarrollo de las relaciones comerciales, administrativas o profesionales en que intervengan sus empresas.

También está prohibida cualquier actuación que suponga el ejercicio de prácticas de competencia desleal y se compromete a velar por el cumplimiento de las leyes de defensa de la competen-

cia aplicables en los países donde realiza sus actividades.

El control del fraude es una función asignada a la Dirección de Auditoría Interna. Cabe destacar la creación de un nuevo canal de denuncias relacionadas con el Código Ético (*whistleblowing*). En 2008 no se ha producido ninguna investigación por corrupción como consecuencia de denuncias a través de este canal.

En enero de 2009, FTSE4Good ha renovado la inclusión de Ferrovial en sus índices tras evaluar las políticas y procedimientos relacionados con la anticorrupción.

Código de Ética Empresarial

Ferrovial dispone de un Código de Ética Empresarial desde el año 2004, en el que se establecen los principios sobre los que se asienta la actuación de la compañía:

- **Respeto a la legalidad** – Las actividades empresariales y profesionales en Ferrovial se desarrollarán con estricto cumplimiento de la legalidad vigente en cada uno de los lugares donde se desarrollen.
- **Integridad ética** – Las actividades empresariales y profesionales de Ferrovial y sus empleados se basarán en el valor de la integridad y se desarrollarán de acuerdo con los principios de honestidad, evitación de toda forma de corrupción y respeto a las circunstancias y necesidades particulares de todos los sujetos implicados en ellas.
- **Respeto a los Derechos Humanos** – Toda actuación de Ferrovial y de sus empleados guardará un respeto escrupuloso a los Derechos Humanos y Libertades Públicas incluidos en la Declaración de los Derechos Humanos.

Estos principios son una garantía de integridad para Ferrovial y reflejan la adhesión del Grupo a las principales iniciativas intergubernamentales, como la Declaración Tripartita de la OIT, las Directrices de la OCDE, o los Principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, con los que Ferrovial se ha comprometido de forma especial. Este Código fue actualizado en junio de 2004.

El Código de Ética vincula a toda la empresa, sus filiales, todos sus empleados y directivos y todas las demás entidades ligadas con Ferrovial o cualquiera de las empresas de su grupo por ostentar una posición de dominio o cuya gestión, por cualquier otro título, sea responsabilidad de Ferrovial.

Actualmente, el Código está vigente en los 49 países en los que opera Ferrovial y aplica a los 106.596 empleados de la plantilla media total. Adicionalmente,

algunas empresas adquiridas recientemente por Ferrovial, particularmente BAA, disponen de sus propios Códigos de Ética vigentes.

La versión completa del Código de Ética está disponible en la página web de Ferrovial en versión española (www.ferrovial.es) e inglesa (www.ferrovial.com).

A. FORMACIÓN SOBRE EL CÓDIGO ÉTICO

Todos los empleados que se incorporan a Ferrovial reciben una copia impresa del Código Ético en español o inglés. Además, pueden acceder directamente a un PDF del Código a través de la Intranet corporativa.

Formación sobre el Código Ético

	2007		2008	
	Asistentes	Formación RSC (Horas)	Asistentes	Formación RSC (Horas)
Programa de Acogida	529	231	960	417
Programa de Dirección	232	169	331	221
Total	761	400	1.291	638

* Relativa a formación en el Código de Ética

La formación específica sobre el Código Ético se imparte dentro del módulo de Responsabilidad Corporativa de la Universidad Corporativa SUMMA, tanto en los programas de Dirección como en los programas de Acogida para los nuevas incorporaciones del personal de estructura. Esta formación incluye una perspectiva de la normativa internacional, casos prácticos sobre Derechos Humanos y empresa, y la relación específica de la responsabilidad corporativa y los sistemas de gestión para determinadas áreas funcionales.

Cabe destacar que en 2008, el 17% de los directivos han recibido formación relacionada con el Código Ético y un 5% de administrativos y graduados superiores, en el programa de acogida. En total, en 2007 y 2008, han recibido esta formación el 0,74% y el 1,2% de la plantilla respectivamente. Ferrovial estima que en los próximos 6 años el total de la plantilla habrá recibido una formación específica en esta materia.

En el marco habitual de relación con los proveedores y subcontratistas, Ferrovial promueve diversas iniciativas de formación sobre las implantación de los principios del Código Ético en la cadena de suministro.

La revista interna Inforvial se hace eco de buenas prácticas e iniciativas que permiten divulgar casos prácticos de aplicación de los principios del Código Ético. Esta revista tiene una tirada de 10.000 ejemplares y se distribuye entre los empleados de Canadá, Chile, Grecia, EEUU, Irlanda, Italia, Polonia, Portugal, Puerto Rico, Reino Unido y Suiza.

B. BUZÓN DE SUGERENCIAS

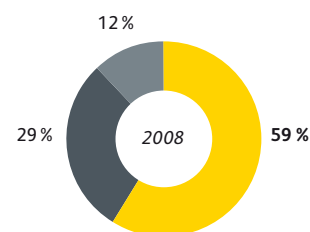
Ferrovial cuenta desde 2004 con un Bu-

zón de Sugerencias para los empleados. Este buzón está alojado en la Intranet corporativa. Existe la posibilidad de identificarse o enviar las comunicaciones de forma anónima.

En 2008 se han recibido 145 comunicaciones, 37 de procedencia anónima. Del resto, el 47% proceden del área de construcción, 12% de servicios, el 3% de autopistas y aparcamientos, y el 13% del área corporativa. Las comunicaciones recibidas se desglosan de la siguiente manera:

Buzón de sugerencias

■ Propuestas ■ Denuncias
■ Comentarios



Así funciona el Buzón de Denuncias

El objeto del Buzón es proporcionar a los empleados un canal de comunicación con la Dirección y los Órganos de Gobierno por el que transmitir cualquier asunto o denunciar irregularidades, incumplimientos y comportamientos contrarios a la ética y la legalidad.

Una vez recibida la comunicación, se ponen en marcha las siguientes actuaciones:



Gestión de las comunicaciones

Mecanismos para tratar las comunicaciones:

Procedimiento normal

A En las reuniones mensuales del Comité Gestor se analizan las comunicaciones recibidas y se deciden las acciones a tomar.

Procedimiento urgente

B Para los asuntos que por su contenido aconseje iniciar acciones inmediatas, se determina si es necesario reunir al Comité Gestor con carácter de urgencia o se ejecutan los procedimientos para la resolución de la comunicación. Los casos de acoso son tramitados siempre por la vía urgente.

De las comunicaciones recibidas, el 64% están cerradas al cierre de la edición del informe.

Desde su creación, se han recibido más de 500 comentarios, de los cuales 96 han sido calificados como denuncias por los propios proponentes.

C. CANAL ÉTICO DE DENUNCIAS

Ferrovial ha implantado a finales de 2008 un nuevo Canal Ético denominado Buzón de Denuncias para que cualquier empleado que tenga conocimiento o sospecha fundada de un incumplimiento del Código Ético pueda presentar su reclamación anónima a través de la Intranet corporativa dando lugar a una investigación por parte del Comité Gestor del Buzón de Denuncias. El Canal está disponible inicialmente para el personal con acceso a la intranet (7,2% de la plantilla).

Este Comité, compuesto por el Director de Auditoría Interna y el Director General de Recursos Humanos, se reúne

al menos una vez al mes, previa convocatoria del Director de Auditoría Interna. Cuando la situación así lo requiera, cualquier miembro del Comité Gestor, así como cualquier otra Dirección del Grupo, podrá proponer su convocatoria de manera urgente. Este Comité es el responsable de adoptar medidas de mejora en el cumplimiento y resolver incidencias o dudas sobre su interpretación.

Se ha establecido un procedimiento urgente en el caso de que se reciba una comunicación que por su contenido aconseje iniciar acciones inmediatas. En tal caso, la Dirección de Auditoría Interna, como responsable del Buzón, determinará si es necesario convocar al Comité Gestor de urgencia o instar los procedimientos que el Grupo tiene establecidos para la resolución de la comunicación planteada.

El canal proporciona a todos los empleados de Ferrovial (y de sus filiales) una comunicación directa con la Dirección y los Órganos de Gobierno para transmitir

cualquier denuncia que estimen conveniente: irregularidades, incumplimientos y comportamientos contrarios a la ética y la legalidad. El canal garantiza en todo momento la absoluta confidencialidad y anonimato, si el proponente así lo desea. En el futuro, este canal ético se podrá extender a cualquier contraparte (*stakeholder*) que manifieste un interés legítimo en su relación con el Grupo.

Desde su implantación, en noviembre de 2008, hasta el cierre del ejercicio no se ha recogido ninguna denuncia en este Buzón.

El procedimiento del Buzón de Denuncias está a disposición de los empleados dentro de la sección de Procedimientos Corporativos de Presidencia de la Intranet. En 2008 se han publicado también dos nuevos procedimientos vinculados al uso de este canal de denuncias: el procedimiento de prevención y control del fraude y el protocolo de prevención del acoso laboral, sexual y/o por razón de sexo.

Gestión de riesgos

Ferrovial tiene implantado desde 2003 un Sistema GRM (*Global Risk Management*) de gestión integral del riesgo, que abarca todas las actividades de negocio realizadas en todo el mundo, incluyendo las sociedades participadas sobre las que tiene capacidad de gestión.

En 2008, la compañía ha creado una nueva Dirección Corporativa de Riesgos, dependiente del Consejero Delegado. Esta Dirección ha desarrollado una nueva versión del GRM, denominada Ferrovial Risk Management (FRM), adaptada al crecimiento y cambio de perfil registrado por la compañía en los últimos años. En el desarrollo del FRM han participado los diferentes negocios y las direcciones Económico Financiera, Fiscal, Sistemas de Información, Comunicación, Recursos Humanos y Calidad y Medio Ambiente. Como resultado de este trabajo, se ha elaborado la estructura de los elementos que configuran el nuevo FRM, que se han comenzado a implementar en 2009.

Prevención del fraude y la corrupción

Ferrovial cuenta desde 2004 con un procedimiento de prevención del fraude interno. Tras el cierre del ejercicio 2008 se ha publicado un nuevo procedimiento corporativo para la protección del patrimonio de Ferrovial a través de la prevención del fraude interno. El procedimiento es de aplicación a los empleados de Ferrovial y de todas las empresas, asociaciones o entidades participadas directa o indirectamente en más de un 50% por Ferrovial o en las que sin alcanzar esa participación, ésta haya asumido la gestión.

Control de inversiones y gastos

- **Procedimiento sobre inversiones** – Este procedimiento establece los sistemas de control y aprobaciones que se exigen para poder llevar a cabo grandes operaciones, a partir de un millón de euros. De forma gradual, en función de la cuantía, las operaciones deberán ser aprobadas por el consejero delegado, por el presidente o por el Consejo de Administración. También están sujetos a aprobación los contratos preparatorios, de opción, de promesa de arras. La presentación formal de ofertas no vinculantes, incluyendo ITN («Invitation to negotiate»), en el curso de procesos de selección públicos o privados se comunicará por escrito al Consejero Delegado, con copia a la Secretaría General y la Dirección General Económico Financiera.
- **Disposición de dinero y gastos** – Para evitar posibles sobornos o corrupción en relación con los gastos de viajes, existe una normativa que obliga a realizar todas las solicitudes de billetes de avión, tren, coche de alquiler o reserva de hotel a través de la Agencia Centralizada con la que cada sociedad mantenga relación.
- **Tarjetas de crédito** – El uso de tarjetas de crédito corporativas está limitado exclusivamente al pago de gastos de viajes de empresa.
- **Disposición en efectivo** – Para el control de la disposición de dinero en efectivo, existe una normativa que regula las solicitudes de anticipos a través del sistema informático implantado para la gestión de los gastos. El importe máximo para la concesión de anticipos para gastos de viaje se fija en 1.200 euros para desplazamientos interiores y 3.000 euros para viajes al extranjero.

Incompatibilidades

El personal de compras no puede tener ningún interés personal, financiero, familiar u otro, directo o indirecto en las empresas de los proveedores. Si existiese algún tipo de interés será puesto por escrito en conocimiento del superior jerárquico. Desde 2008, el personal de compras de la Dirección de Aprovisionamiento de Ferrovial debe tener en cuenta unos principios de integridad específicos publicados en el Código de Compradores.

Se exige la comunicación de los conflictos de intereses directos o indirectos al superior, ya sea por vínculos familiares, personales, financieros o de otro tipo. Se prohíben las rebajas especiales para el personal que participa en las compras y los regalos cuyo importe sea superior a los 90 euros. En caso de un importe inferior, sólo se admiten aquellos que se reciban en la sede de la empresa. El Código establece la supervisión de las invitaciones a viajes o eventos, y el pago de las comidas evitando las invitaciones por parte del proveedor.

La Comisión de Nombramientos y Retribuciones es responsable de establecer medidas para verificar que Ferrovial no contrate 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.

Derechos Humanos

Ferrovial se ha comprometido a apoyar y respetar los Derechos Humanos fundamentales, reconocidos internacionalmente. Para ello, vigila que sus empresas no sean cómplices en su vulneración.

Compromiso

- El respeto, la protección y la promoción de los Derechos Humanos.

Líneas de actuación

- Apoyar y respetar la protección de los Derechos Humanos fundamentales, reconocidos internacionalmente, dentro de su ámbito de influencia (Pacto Mundial).
- Mejorar las condiciones laborales para garantizar la igualdad de oportunidades y la no discriminación entre los empleados.
- Asegurarse de que sus empresas no son cómplices en la vulneración de los Derechos Humanos (Pacto Mundial).

Hitos en 2008

- Difusión del procedimiento para la prevención del acoso laboral.
- Diagnóstico de Igualdad.
- Código para Compradores.
- Proyecto de acceso al agua potable en Tanzania.

Objetivos 2009-2010

- Lanzamiento del plan de igualdad de oportunidades.
- Cláusula de Derechos Humanos en los contratos de compras centralizadas.

Derechos humanos

	2008	2007	Var 08-07
Inversiones en países OCDE (%)	100	100	
Empleados cubiertos por convenios colectivos (%)	72,2	73,6	
Igualdad de oportunidades (percepción)(*)	65	61	6,30 %
Paga a los empleados de forma justa (percepción)(*)	65,3	62,5	4,39 %
Mujeres en las nuevas incorporaciones (%)	39,41	10,07	
Mujeres en plantilla (%)	35	30	
Mujeres directivas	415	450	-7,78 %
Formación sobre derechos humanos (horas)	9.645	ND	
Empleados formados en derechos humanos	10.675	ND	
Proveedores calificados de bajo riesgo de Derechos Humanos (%)	90	100	
Proveedores evaluados en Derechos Humanos (%)	87	ND	
Iniciativas de promoción de Derechos Humanos (€)	950.558	568.362	67,25 %

(*) Fuente: RepTrak

Ferrovial establece en su Código Ético que «toda la actuación de la compañía y de sus empleados guardará un respeto escrupuloso a los Derechos Humanos y Libertades Públicas incluidos en la Declaración Universal de los Derechos Humanos». El nuevo Canal Ético de Denuncias permite a cualquier empleado denunciar situaciones de comportamientos inadecuados o eventuales incumplimientos del Código. En 2008 no se tiene constancia de ninguna denuncia por violación de los Derechos Humanos relacionada.

Como firmante del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, Ferrovial se ha comprometido a apoyar y respetar la protección de los Derechos Humanos fundamentales reconocidos internacionalmente y asegurarse de que sus empresas no son cómplices en la vulneración de los Derechos Humanos. Este compromiso engloba la Declaración de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo: la libertad de asociación y el reconocimiento del derecho a la negociación colectiva; la eliminación de toda forma de trabajo forzoso o realizado bajo coacción; la erradicación el trabajo infantil; y la abolición de la discriminación en el empleo.

Durante 2008, la Dirección de Aprovisionamiento de Ferrovial ha aprobado un nuevo Código para Compradores que exige a los proveedores el cumplimiento de los principios del Pacto Mundial.

El nuevo sistema integral de gestión de los riesgos corporativos (FRM) incluye los riesgos por violaciones de los Derechos Humanos. Dentro del área de riesgos de cumplimiento, se encuentran los riesgos por insuficiencia o mal funcionamiento de los procedimientos implantados para asegurar el cumplimiento de los principios éticos que regulan la relación de la empresa con sus empleados.

Con respecto a la formación del personal de seguridad, cabe destacar la inclusión en los Manuales de Tareas y Procedimientos de Seguridad de un apartado sobre las normas que deben

cumplir los empleados en materia de Derechos Humanos, así como las nuevas instrucciones a los distintos departamentos de Seguridad en esta materia.

En cuanto a la promoción de los Derechos Humanos, Ferrovial ha manifestado su compromiso con los Objetivos de Desarrollo del Milenio. En esta línea, ha iniciado en 2008 un proyecto en la región de Mara (Tanzania) para favorecer el acceso a el agua potable a una población de 50.000 personas. También ha iniciado el estudio de la iniciativa CEO Water Mandate de las Naciones Unidas para analizar su posible adhesión en 2009.

Por todas estas iniciativas, Ferrovial ha sido reconocida por el observatorio Realizing Rights como una de las multinacionales destacadas por su política sobre Derechos Humanos.

Asociación sindical, negociación y huelga

Las relaciones laborales entre Ferrovial y sus empleados se basan en el cumplimiento de la legislación vigente en cada país, los convenios internacionales y demás disposiciones legales y reglamentarias de carácter laboral.

Ferrovial garantiza en todos los países donde actúa los derechos de los trabajadores, como el derecho a la huelga, la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva de los representantes de personal y sindicatos. El 72,2% de los empleados están adheridos a convenios colectivos.

En 2008, se han registrado 20 demandas judiciales por limitación del normal ejercicio de la función sindical en el año, 186 demandas judiciales por incumplimiento de Convenio Colectivo de

Trabajo y se han realizado 807 jornadas de huelga.

Ferrovial desconoce el porcentaje de empleados con afiliación sindical, ya que no existe obligación legal de comunicar al empresario esta circunstancia. En los centros de trabajo donde se mantiene la práctica de abonar la cuota sindical el porcentaje está en torno al 50% de la plantilla total.

Ferrovial se compromete a mantener informados a los trabajadores de los procesos de cambios organizativos y trabajar conjuntamente para entender los puntos de vista de los empleados. Con motivo de la reestructuración de BAA, desde septiembre de 2007, se ha llevado a cabo un proceso formal de consulta al empleado a través de dos comités (uno para los puestos de dirección y otro para el resto de empleados) de 12 miembros incluidos los sindicatos. Los miembros de estos comités actúan como un canal de comunicación entre los comités nacionales y los empleados. El proceso de consulta tiene una duración de tres meses, de acuerdo con las exigencias de la legislatura laboral británica. También existe información disponible en la intranet para que el empleado conozca el avance del proceso.

Igualdad y no discriminación

El Código Ético establece que todos los empleados disfrutan de iguales oportunidades para el desarrollo de su carrera profesional sobre la base del principio de mérito. Ferrovial está plenamente comprometido con la potenciación de los derechos individuales de sus empleados, y en particular con los relativos a la intimidad, dignidad e igualdad de oportunidades.

Durante 2008 y en colaboración con expertos independientes de reconocido

prestigio, se han realizado en España los diagnósticos en materia de igualdad en todas aquellas sociedades de más de 250 empleados, como paso previo al desarrollo e implantación en el ejercicio 2009 del primer Plan de Igualdad de la compañía.

El plan concreta medidas de promoción y desarrollo profesional, conciliación y prevención del acoso (moral, sexual y/o por razón de sexo), articulando un protocolo de actuación y la campaña de difusión para este tipo de situaciones.

En el conjunto de la compañía, durante 2008 cabe destacar un incremento de 6.925 mujeres en la plantilla en comparación con el ejercicio anterior. El 22% de los puestos directivos está ocupado por mujeres, a nivel global.

Ferrovial aplica, independientemente del sexo, una total igualdad salarial en función de las diferentes categorías salariales.

Acoso laboral

En el ejercicio 2008, Ferrovial ha publicado en su Intranet el procedimiento para la Prevención del Acoso Laboral, Sexual y/o por razón de sexo de Ferrovial, con un ámbito de aplicación dentro de España.

El plan se basa en el artículo tercero del Código de Ética, sobre el respeto a la legalidad, a la integridad ética y a los Derechos Humanos. También tiene en cuenta lo recogido en la Ley Orgánica 3/2007 del Estado Español del 22 de Marzo para la igualdad efectiva entre mujeres y hombres, para la protección de los empleados ante presuntas situaciones de acoso por razón de sexo en el entorno de trabajo.

Este procedimiento, redactado en conformidad con las recomendaciones incluidas en el Acuerdo Marco Europeo sobre acoso y violencia en el trabajo -suscrito el 26 de abril de 2007-, garantiza el derecho a la intimidad y la confidencialidad de los temas tratados y de las perso-

nas que intervienen en el mismo.

Dentro del procedimiento se recogen las medidas que la empresa pone en marcha de forma inmediata ante la existencia de posibles denuncias relacionadas con el acoso, realizando un análisis exhaustivo de la situación para comprobar los hechos denunciados dentro del respeto a la confidencialidad e intimidad de los actores intervinientes en el proceso.

El plan está publicado en la Intranet corporativa.

Integración de personas desfavorecidas

Ferrovial asume el objetivo de incorporar al mercado de trabajo a personas pertenecientes a los grupos sociales más desfavorecidos, como los desempleados de larga duración, mujeres maltratadas, inmigrantes y personas discapacitadas.

Ferrovial no puede informar acerca de porcentajes de diversidad por origen

étnico. Esta condición no forma parte de los registros de empleados y cualquier pregunta a este respecto se podría considerar discriminatoria.

Para la selección de personas pertenecientes a estos colectivos, y de acuerdo con los perfiles de puestos de trabajo necesarios, Ferrovial cuenta con el asesoramiento de la Fundación Integra, de la que es miembro patrono. En 2008, a través de esta Fundación se ha dado empleo a 20 personas en situación de exclusión social en España.

Los empleados con discapacidad o movilidad reducida podrán optar a centros de trabajo cercanos a sus casas, dispondrán de plaza de aparcamiento y se facilitará una gestión de preferencia del empleo para discapacitados familiares de empleados hasta segundo grado de consanguinidad o afinidad.

Existe un compromiso de los representantes de los trabajadores y de la Dirección de la empresa de prestar especial atención a los empleados con mayores dificultades de adaptación, buscando alternativas para su realización profesional dentro de los requerimientos de la organización. Ferrovial apoya todas



Empleados de Amey durante una reunión de trabajo (Oxford, Reino Unido)

las iniciativas de integración de personas con discapacidad y se acoge a las medidas alternativas a la contratación directa que la legislación provee, para así alcanzar el compromiso social de su integración.

Trabajo infantil

Ferrovial se compromete en su Código Ético a no recurrir al trabajo infantil ni incorporar a su actividad empresarial ningún producto o servicio procedente del mismo, y a velar por el cumplimiento de las disposiciones de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en relación con el trabajo de menores de edad. Ferrovial exige a todos sus empleados y proveedores la observancia estricta de este principio.

Ferrovial considera que actualmente existe un riesgo bajo de incumplimiento de este compromiso ya que la mayor parte de sus inversiones se encuentran en países de la OCDE que disponen de un marco legal exigente en cuanto a la protección de los derechos laborales.

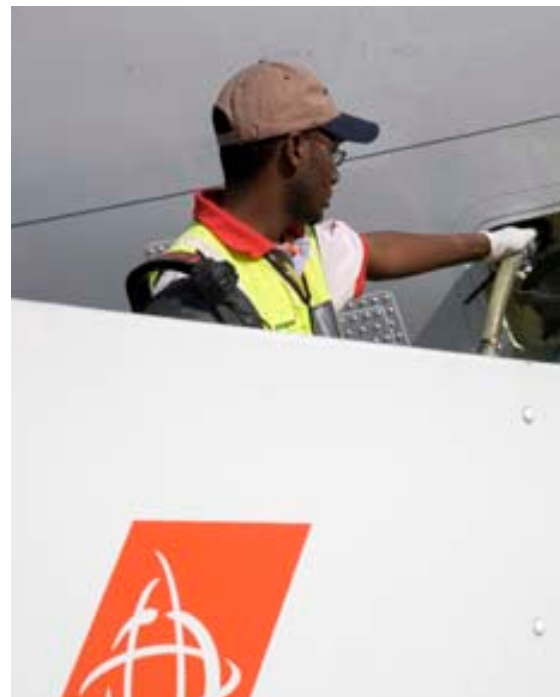
Por una parte, el 90,6% de los 107.376 empleados de plantilla desarrollan su ac-

tividad en países miembros de la OCDE, donde existe un reconocimiento expreso de los Derechos Humanos en los ordenamientos jurídicos nacionales.

A través de Swissport, Ferrovial desarrolla actividades de *handling* aeroportuario en algunos países que no son miembros de la OCDE: Rusia, Brasil, Tanzania, Kenia, Camerún, República Dominicana, Nigeria, Argentina, Venezuela, Chipre, Singapur, Corea, Ucrania, Bulgaria y Argelia.

En los países emergentes o de mayor riesgo en relación con el trabajo infantil, cabe destacar que durante el año 2008, Ferrovial ha diluido dos de los lazos que heredó de su filial Swissport en Filipinas e India. El grupo ha roto de manera amistosa la joint-venture creada entre Swissport y la empresa india de *handling* Punj Lloyd y ha vendido el 40% de la participación que Swissport mantenía sobre la empresa filipina Citadel.

En cuanto a proveedores y subcontratistas, la mayoría operan en países de la OCDE por lo que se consideran suministradores de bajo riesgo en materia de Derechos Humanos. Todas las compras y subcontratas exigen la realización de contratos, subcontratos o cartas-pedido para las compras y su actualización continua



Trabajador de Swissport Tanzania en el aeropuerto de Dar es Salaam (Tanzania, África)

de acuerdo a la legislación vigente en cada país. Los contratos obligan explícitamente al cumplimiento de los requisitos legalmente exigibles en materia sociolaboral. Los proveedores y subcontratistas que operan dentro del ámbito de la OCDE se encuentran obligados por la legislación en materia de Derechos Humanos. Como prueba del cumplimiento, se exige a los proveedores periódicamente los documentos que lo acreditan.

Según la última evaluación realizada (2005-2006), están asegurados por procedimientos internos los riesgos de Derechos Humanos en los aspectos medioambientales y de seguridad e higiene, que son los aspectos clave de acuerdo con los riesgos actuales del negocio.

En 2008, se ha modificado la redacción del modelo de acuerdo de proveedor colaborador para incluir de forma mucho más amplia aspectos relacionados con la responsabilidad social, y específicamente la obligatoriedad de que estos proveedores se comprometan al cumplimiento de los principios del Pacto Mundial. Todos los acuerdos de este tipo que se firmen durante 2009 incorporarán estas cláusulas.

Empleados y actividades realizadas en países que no son de la OCDE

	Actividad	Empleados
Argelia	Handling	79
Argentina	Handling	319
Brasil	Handling	3.616
Bulgaria	Handling	194
Camerún	Handling	58
Corea	Handling	294
Chipre	Handling	602
Kenia	Handling	363
Nigeria	Handling	216
República Dominicana	Handling	790
Rusia	Handling	23
Singapur	Handling	295
Sudáfrica	Handling	2.229
Tanzania	Handling	649
Ucrania	Handling	325
Venezuela	Handling	54
Total		10.106

Formación y sensibilización

En los niveles directivos y personal administrativo, la formación en Derechos Humanos se imparte con el Código de Ética de la compañía. Durante 2008, se han proporcionado 9.645 horas de formación en esta materia y se ha formado a 10.675 empleados. Para el ejercicio 2009, Ferrovial pretende realizar una campaña más intensa de divulgación de los Derechos Humanos a través de la difusión del Código de Ética y la sensibilización sobre los procedimientos vinculados al mismo, como la prevención del acoso laboral.

Entre las iniciativas específicas relacio-

nadas con la formación de los Derechos Humanos durante 2008 cabe destacar:

- **Voluntariado internacional** – Ferrovial ha iniciado un plan de sensibilización de los empleados fomentando su participación a través del voluntariado internacional en proyectos de cooperación al desarrollo. En 2008 han participado en estos proyectos 11 empleados de las divisiones de Construcción, Corporación, Cadagua y Ferconsa. Los voluntarios recibieron un plan de formación. Se ha elaborado un documental de 50 minutos sobre el problema del acceso al agua potable en el África subsahariana accesible desde la Intranet corporativa.
- **Proveedores** – Dentro del procedi-

miento de compras, Ferrovial asume un papel activo en la promoción de los principios del Pacto Mundial en su cadena de suministro.

- **Guía de Cadena de Suministro** – En el seno del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, Ferrovial ha participado durante 2008 en un grupo de trabajo encargado de elaborar una guía para establecer los criterios de selección y evaluación de los proveedores y subcontratistas, así como el análisis de los riesgos derivados por violaciones de los Derechos Humanos.



Summa, la Universidad Corporativa de Ferrovial (El Escorial, España)

Promoción de los Derechos Humanos



Agradecimiento de las mujeres del cantón de Gadjibian a Ferrovial (Chad, África) © Roger Calabuig

En 2008, las aportaciones de Ferrovial a diversos proyectos de cooperación al desarrollo en el marco de los ODM ha sido de 950.558,16 euros.

Siguiendo la invitación de las Naciones Unidas, Ferrovial ha hecho de los Objetivos del Milenio (ODM) el eje de su actuación en las iniciativas de promoción de los Derechos Humanos hasta el año 2015. Así se contempla en su estrategia «De la Responsabilidad al Compromiso» aprobada por el Consejo de Administración en 2007. Desde entonces, Ferrovial viene manteniendo diversos encuentros con representantes del Gobierno de España, las Naciones Unidas y diversas ONG, con el fin de profundizar en el diseño de un modelo de alianzas público-privadas en relación con los Objetivos de Desarrollo del Milenio.

Ferrovial ha seleccionado tres áreas de actuación prioritarias en las que se centrará su contribución en una primera fase: seguridad alimentaria, agua y saneamiento y educación. Para cada una, se han financiado proyectos específicos en 2008.

Para gestionar adecuadamente los proyectos de cooperación, en 2008 Ferrovial ha nombrado un responsable, dentro del Departamento de Responsabilidad Corporativa, encargada de la relación con los actores de cooperación, garantizar que los proyectos se enmarcan dentro de los ODM, que los fondos se invierten de forma adecuada y eficiente y que las contrapartes con las que se trabaja responden a los estándares de buen gobierno y transparencia fijados por la compañía.

También se ocupa de realizar un seguimiento exhaustivo de los proyectos financiados a través de los informes semestrales y de visitas al terreno, coordinar las asistencias técnicas necesarias.

Ferrovial participa en los proyectos de cooperación al desarrollo como un actor y no un simple donante, poniendo al servicio de la cooperación no sólo fondos sino también la asistencia técnica, la tecnología y la participación de especialistas en el desarrollo de los proyectos. De forma directa, en 2008 han participado activamente en un proyecto de cooperación al desarrollo 11 empleados de Ferrovial, entre los que se encontraban cinco especialistas en el tratamiento de

aguas, dos topógrafos, un experto en evaluación de impacto ambiental, un especialista en geotecnia, una experta en licitaciones y un técnico de audiovisual.

Dentro del compromiso con los ODM, en 2008 Ferrovial ha patrocinado el encuentro entre mujeres africanas y españolas «Por un mundo mejor» organizado por el Ministerio de la Presidencia del Gobierno español. Ferrovial también participa desde 2006 en la campaña de sensibilización social promovida por el Foro de Reputación Corporativa (FRC) bajo el lema «2015: Un mundo mejor para Joana».

Objetivos de Desarrollo del Milenio

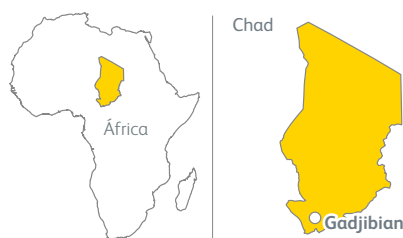
- 1 Erradicar la pobreza extrema y el hambre
- 2 Lograr la enseñanza primaria universal
- 3 Promover la igualdad entre géneros y la autonomía de la mujer
- 4 Reducir la mortalidad de los niños menores de 5 años
- 5 Mejorar la salud materna
- 6 Combatir el VIH/Sida, el paludismo y otras enfermedades
- 7 Garantizar la sostenibilidad del Medio Ambiente
- 8 Fomentar una alianza mundial para el desarrollo

A. PROGRAMA JUNTOS SUMAMOS

Desde 2005, Ferrovial viene desarrollando el programa Juntos Sumamos basado en compartir el compromiso por parte de la empresa y de sus empleados ante las necesidades globales de la sociedad y las violaciones de los Derechos Humanos. Los empleados de Ferrovial contribuyen libremente, bien con el redondeo de sus nóminas o bien aportando la cantidad que cada uno considere, y la empresa iguala la cantidad recaudada, duplicando así la ayuda distribuida para los proyectos de cooperación. Hasta la fecha, a través de este programa se han recaudado 322.260,31 euros para financiar proyectos en países objetivo de la cooperación internacional.

En 2008 se han recaudado 91.029 euros. Para la selección de los proyectos financiados se ha implantado un nuevo procedimiento favoreciendo la implicación de los empleados y la transparencia en todo el proceso. Este procedimiento permite que sean los empleados quienes elijan los proyectos que se financiarán con sus aportaciones. El área de Acción Social evalúa todas las propuestas recibidas a través de un baremo previamente establecido y elabora un ranking con los 5 de mayor nota. Los empleados pueden acceder a través de la Intranet a la información de estos proyectos y votar a dónde quieren que se destinen sus aportaciones. Los proyectos destacados son:

1. Agua potable para la población rural del Chad



- **Financiación** 167.041 €
- **Beneficiarios** 5.000 personas
- **Duración** 2 años
- **Estado** Finalizado
- **Contraparte** Intermón Oxfam

Recaudación Juntos Sumamos 2005-2008

Año	Recaudado		Total
	Empleados	Ferrovial	
2005	27.395	27.395	54.790
2006	42.553	42.553	85.107
2007	45.667	45.667	91.334
2008	45.514	45.514	91.029
Euros		Total	322.260

Proyectos Juntos Sumamos financiados en 2008

Título	País/Región	ONG	Beneficiarios	Donado €	ODM	Duración
Acceso a educación / lucha contra explotación infantil	Madagascar / Las Salinas	F. Agua de Coco	700	44.129	2, 3	6 meses
Acceso a educación primaria	India / Chandur	Madreselva	285	17.689	2, 3	15 meses
Fortalecimiento de la producción agraria	Mauritania / Brakna y Gorghol	Intermón Oxfam	9.000	29.211	1,3,7,8	4 años

Agua potable para la población rural del Chad

1	2	3	4	5	6	7	8
			✓		✓	✓	

A través de la iniciativa Juntos Sumamos, durante 2006 y 2007 se aportaron 167.041 euros para la construcción de 10 pozos profundos que permiten el abastecimiento de agua potable a 5.000 personas en la República del Chad. El proyecto ha sido gestionado por Intermón Oxfam, que lleva trabajando en Chad desde 1966, y actualmente cuenta con 15 proyectos de desarrollo y 12 de acción humanitaria dando asistencia a más 350.000 víctimas de la crisis de Darfur.

La inestabilidad del país y las condiciones climáticas extremas no han impedido el éxito del proyecto. En noviembre 2008, el responsable del área de Acción

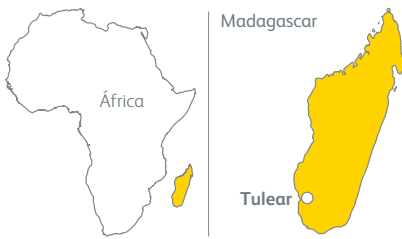
Social de Ferrovial se desplazó hasta la zona de actuación para comprobar *in situ* el efecto positivo de este proyecto sobre la población, que muestra abiertamente su agradecimiento y describen cómo ha mejorado su calidad de vida.

El proyecto se encuadra dentro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio a través del incremento de la población rural con acceso a agua potable (Objetivo 7). Concretamente, se ha reducido la incidencia de enfermedades de transmisión hídrica, contribuyendo también, colateralmente, al Objetivo número 4 (reducción de la mortalidad infantil). La relación existente entre el acceso al agua y la mejora de las condiciones higiénicas, puede contribuir también al Objetivo número 6 (combatir el SIDA, la malaria y otras enfermedades).



Pozo de agua financiado por los empleados de Ferrovial en el cantón de Gadjian (Chad, África) © Roger Calabuig

2. Ampliación del Centro Educativo Las Salinas en Madagascar



- **Financiación** 44.129 €
- **Beneficiarios** 700 personas
- **Duración** 6 meses
- **Estado** En ejecución
- **Contraparte** Fundación Agua de Coco

Ampliación del Centro Educativo Las Salinas en Madagascar

1	2	3	4	5	6	7	8
	✓	✓					

El proyecto consiste en la construcción y equipamiento de tres nuevas aulas en un colegio de la zona de Las Salinas. De esta forma, se espera ampliar a 700 el número de alumnos matriculados y permitirles completar el ciclo de educación primaria. La aportación de Ferrovial y de sus empleados a través del Programa Juntos Sumamos cubre el 100% del presupuesto del proyecto y es de 44.129€. La fina-



Centro Educativo Las Salinas (Madagascar, África)

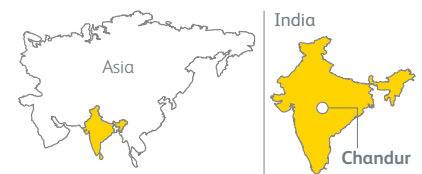


Niños subiendo a un autobús (India)

lización de este proyecto se prevé para septiembre de 2009. Este proyecto incide en la educación primaria universal (ODM número 2) y en promover la igualdad de género al prestar especial atención a las niñas como grupo más vulnerable (ODM número 3).

Agua de Coco es una fundación asistencial que lleva 15 años trabajando para la mejora de la calidad de vida de niños y niñas y su entorno familiar a través de un programa innovador, utilizando la educación como motor de desarrollo. En Madagascar su actividad comenzó en 1996 y desde entonces han construido tres escuelas en diferentes zonas de la isla, además de realizar diversas actividades de sensibilización y apoyo social a las familias de los niños beneficiados.

3. Acceso a la educación primaria en India



- **Financiación** 17.689 €
- **Beneficiarios** 285 personas
- **Duración** 15 meses
- **Estado** En ejecución
- **Contraparte** Madreselva

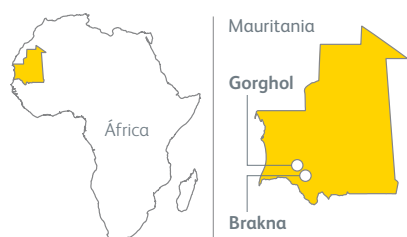
Acceso a la educación primaria India

1	2	3	4	5	6	7	8
	✓	✓					

El proyecto consiste en la construcción y equipamiento de una escuela con 7 aulas para mejorar el acceso a la educación de 285 niños y niñas de la región de Chandur (India). Este proyecto permitirá disminuir el fracaso escolar y facilitará el acceso especialmente a las niñas, contribuyendo de un modo directo a alcanzar los Objetivos del Milenio número 2 (Educación Primaria Universal) y 3 (promover la Igualdad de Género y el Refuerzo de la Mujer).

La ejecución del proyecto corre a cargo de la Fundación Madreselva con presencia en la India desde el año 1994. La donación de Ferrovial y de sus empleados a través del Programa Juntos Sumamos es de 17.689 euros, y la duración estimada es de 15 meses.

4. Mejora de la Seguridad Alimentaria en Mauritania



- **Financiación** 29.211 €
- **Beneficiarios** 9.000 personas
- **Duración** 4 años
- **Estado** En ejecución
- **Contraparte** Intermón Oxfam

Mejora de la Seguridad Alimentaria en Mauritania

1	2	3	4	5	6	7	8
			✓	✓	✓	✓	

El proyecto persigue mejorar e incrementar la producción en los sectores agrícola, ganadero y pesquero a través del aumento de los recursos financieros y técnicos de cada sector, prestando especial atención al fortalecimiento de las capacidades de la población y de las asociaciones locales.

El proyecto tiene una duración aproximada de 4 años y beneficiará a unas 9.000 mujeres. Se trata de un programa que cuenta con diversos donantes, tanto públicos como privados. La donación de Ferrovial y sus empleados a través del Programa Juntos Sumamos es de 29.211 euros.

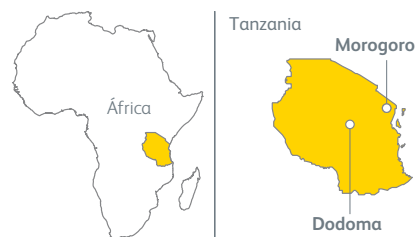


Mujer cultivando en Ari Hara (Mauritania, África) © Tomás Abella / Intermón Oxfam

Este proyecto está directamente relacionado con la consecución del Objetivo del Milenio número 1 (acabar con la pobreza extrema) por perseguir el aumento de los ingresos per capita, el Objetivo 3 (promover la igualdad de género y el refuerzo de las capacidades de la mujer), así como la conservación del medio natural a través de buenas prácticas agrícolas y ganaderas, parte del Objetivo 7. Por tratarse de un proyecto de múltiples donantes y actores, también contribuye al Objetivo 8 (promover alianzas para el desarrollo).

La ejecución corre a cargo de Intermón Oxfam, que lleva trabajando de forma continuada en Mauritania desde 1995.

5. Estudio de la gobernabilidad de la cooperación en Tanzania



- **Financiación** 40.000 €
- **Beneficiarios** Regiones de Morogoro y Dodoma
- **Duración** 6 meses
- **Estado** fase de estudio
- **Contraparte** Intermón Oxfam

Gestión de la cooperación en Tanzania

1	2	3	4	5	6	7	8
							✓

A finales de 2008, se puso en marcha una iniciativa para desarrollar un plan de transparencia y buen gobierno para las instituciones públicas y organizaciones sociales comunitarias en las regiones de Serengeti, Morogoro y Dodoma en Tanzania. El objetivo es garantizar que toda la inversión social es efectiva. El estudio está liderado por Intermón Oxfam y tendrá una duración de 6 meses.



Reunión de la comunidad (Tanzania, África)

Diálogo con los grupos de interés

Ferrovial asume como principio directriz de su comportamiento empresarial transmitir una información veraz, completa y que exprese la imagen fiel de la sociedad y del Grupo, de sus actividades empresariales y de sus estrategias de negocio.

Compromiso

- *Transparencia informativa.*

Líneas de actuación

- *Mejorar continuamente los cauces de comunicación con todas las instancias interesadas, sobre la base de una información corporativa innovadora que contemple además de los aspectos financieros, variables de comportamiento medioambiental y social.*
- *Comunicar a todos stakeholders los principios del desarrollo sostenible y la responsabilidad social y facilitar la participación de los empleados en proyectos solidarios.*

Hitos en 2008

- *Encuesta global de Clima laboral.*
- *Encuestas de opinión a los grupos de interés.*

Objetivos 2009-2010

- *Programa Main Ferrovial Stakeholders (MFS).*

Diálogo con grupos de interés

	2008	2007	Var 08-07
Transparencia (percepción)(*)	64	62	3,23%
Reuniones con inversores	494	333	48,35%
Presentaciones a analistas	4	2	100,00%
Empleados con acceso a Intranet	5.858	7.025	-16,61%
Reuniones con proveedores y subcontratistas	5.523	ND	
Encuestas realizadas a proveedores	1.129	ND	
Encuentros de directivos con periodistas	100	94	6,38%
Presentaciones a medios de comunicación	4	4	0,00%
Visitas a la sala de prensa de la web	177.986	169.510	5,00%
Encuestas de opinión pública	1.352	1.002	34,93%

(*) Fuente: RepTrak

La relación de Ferrovial con sus grupos de interés se desarrolla dentro de un contexto de transparencia, veracidad y profesionalidad. 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.

Esta definición incluye tanto a los *stakeholders* internos que forman parte de la cadena de valor de la compañía (accionistas, empleados, inversores, clientes y proveedores) a los que Ferrovial considera socios en el desarrollo de los negocios, como a los llamados *stakeholders* externos: la administración y los gobiernos, los medios de comunicación, los analistas, el sector empresarial, los sindicatos, el Tercer Sector y la sociedad en general, comenzando por las comunidades locales en las que se desarrollan las actividades de la compañía.

Para conocer las opiniones y expectativas de los grupos de interés, durante 2008 se han realizado encuestas a:

- 100 periodistas de prensa, radio, televisión, Internet.
- 50 políticos de los distintos niveles administrativos: Congreso, Senado, alcaldías, Gobierno de España y Comunidades Autónomas.
- 50 directivos y empresarios.
- 25 analistas financieros.
- 25 líderes de opinión.
- 1.002 personas con conocimiento de Ferrovial.
- 100 Estudio Global IMFS08.



Política de transparencia

Ferrovial asume como principio directriz de su comportamiento empresarial con sus accionistas, inversores, analistas y el mercado en general, transmitir una información veraz, completa y que exprese la imagen fiel de la sociedad y del Grupo, de sus actividades empresariales y de sus estrategias de negocio.

La transparencia se ejerce dentro de los límites legales y del respeto a los derechos de todas las partes interesadas. En relación con la información financiera, Ferrovial cuenta con un procedimiento de control de la información relativa a operaciones relevantes que regula las medidas previstas por la Ley del Mercado de Valores respecto de la información relativa a las Operaciones Relevantes.

En la comunicación relacionada con los usuarios y empleados, Ferrovial garantiza los derechos relacionados con intimidad, la confidencialidad y la privacidad de sus datos. Y, en general, Ferrovial exige a sus empleados que hagan un uso discreto y profesional de la información de la sociedad a la que tengan acceso.

Ferrovial cuenta con un procedimiento de Comunicación de Crisis para asegurar la comunicación de información fiable en el menor tiempo posible a los niveles de la organización que deben tomar decisiones en una situación de crisis que pueda implicar consecuencias o daños relevantes para los empleados, el público, los clientes, usuarios o el medio ambiente, así como la reputación e intereses de la compañía. Este protocolo está vinculado al sistema de control de los riesgos corporativos (FRM).

El carácter profesional de la relación entre Ferrovial y sus *stakeholders* implica que el proceso de diálogo se establezca a través de unos departamentos o áreas, en su mayoría dependientes del Consejo Delegado, y que están específicamente dotados para atender a cada uno de los grupos de interés.

Accionistas e inversores

Oficina de atención al accionista
Tel. 902 253 050 (gratuita en España)
Fax: +34 91 586 26 89

✉ accionistas@ferrovial.es

✉ www.ferrovial.es

- La acción empresarial y las decisiones estratégicas de Ferrovial se enfocan a la creación de valor para sus accionistas, la transparencia en su gestión, la adopción de las mejores prácticas de Gobierno Corporativo en sus empresas y la observancia estricta de las normas que en esta materia estén en cada momento vigentes.
- El Informe de Gobierno Corporativo, adjunto en esta Memoria al de Responsabilidad Corporativa, presenta una detallada información de la relación entre la compañía y sus accionistas, el Reglamento de la Junta General de Accionistas, y los derechos y participación de los accionistas.
- A través de la página web, los accionistas pueden acceder a toda la documentación sobre la sociedad, y a los procedimientos para la obtención de la tarjeta de asistencia a la Junta General y las instrucciones para ejercer o delegar el voto a distancia, entre otras. Desde 2005, los accionistas pueden participar de forma virtual en las Juntas Generales y emitir su voto por correo electrónico.
- De forma permanente, Ferrovial cuenta con un servicio de Atención al Accionista a través de tres canales de comunicación: la Línea Gratuita de Atención al Accionista, una dirección de correo electrónico y una línea para la comunicación por fax.

Empleados

Recursos Humanos
Apartado de Correos 2160
28080 Madrid

✉ www.ferrovial.es

- La política de comunicación con los empleados se basa siempre en el respeto a la intimidad y confidencialidad de la información. Ferrovial se compromete a solicitar y a utilizar exclusivamente aquellos datos de los empleados que fueran necesarios para la eficaz gestión de sus negocios o cuya constancia fuese exigida por la normativa aplicable. Los empleados, por su parte, tienen la obligación de hacer un uso discreto y profesional de la información de la sociedad a la que tengan acceso en el desempeño de su actividad, y a comunicar a su superior jerárquico cualquier situación que pueda considerarse un conflicto de intereses.
- Para conocer las expectativas de los empleados, en 2008, Ferrovial ha puesto en marcha su encuesta de Clima Laboral. Se ha dirigido a un colectivo de 12.901 empleados de todas las unidades de negocio, incluyendo la mayor parte de las filiales: Swissport, Amey, Budimex y Webber. BAA realizó su encuesta en 2007, con un porcentaje de respuesta de 49%. En la encuesta, el 75% de los empleados se encuentran comprometidos con la empresa y el 71% está satisfecho con ella. Todas las categorías de la encuesta han mejorado respecto a la encuesta anterior. En las cifras aportadas no se incluyen los datos de la encuesta de Clima de la autopista 407-ETR de Canadá.
- **Ferrovial cuenta con dos canales formales de comunicación interna:**
 - **La Intranet corporativa Ferronet**, el principal canal para la comunicación

interna con los empleados, junto con los canales específicos de las áreas de negocio: Canal Corporación, Construnet, Cinnet, Servinet, Budinet, Cadanet, Cespanet y las intranets de Amey y BAA. Actualmente, 5.858 empleados tienen acceso a la Intranet corporativa, o a las intranets de sus respectivas divisiones.

- **Infornial** es la publicación interna de Ferrovial. Con una tirada de más de 10.000 ejemplares, y una publicación cuatrimestral, consta de varias secciones que informan a los empleados de la evolución de los negocios, la visión de la compañía, la actualidad de la empresa, los eventos más relevantes del cuatrimestre, etc. Amey y BAA tienen publicaciones internas propias llamadas The HUB y Airwaves, respectivamente.
- **Anualmente, se organizan diversos eventos para facilitar la relación entre los empleados. Entre estos eventos destacan:**
 - La **reunión anual de Directivos**, en la que los primeros **500 ejecutivos** de Ferrovial en el mundo participan en un encuentro con el Comité de Dirección y comparten la visión sobre los resultados y los objetivos anuales del grupo.
 - Las **Reuniones Cross de Áreas**, donde se comparten las tendencias del mercado.
 - **Conocer+**, un programa de encuentros entre el personal para el intercambio de información y conocimientos sobre las actividades del Grupo, que tiene además un espacio en la Intranet corporativa.
 - El **Día Ferrovial**, cuyo objetivo era compartir con los empleados y con sus familias unas horas en común.
 - Las **Olimpiadas Ferrovial**, que por tercer año consecutivo consiguieron un récord de participación.

Clientes y usuarios Analistas

Calidad y Medio Ambiente

- ✦ dca@ferrovial.es
- ✦ www.ferrovial.es

- Ferrovial cuenta con más de 1.000 millones de usuarios que utilizan las infraestructuras y servicios que pone en el mercado. La política de Ferrovial con respecto a sus clientes y usuarios es procurar la mejor satisfacción de sus expectativas y realizar un esfuerzo de anticipación en el conocimiento de sus necesidades (Código de Ética Empresarial).
- Para el cliente es un derecho y para la empresa una obligación proteger la privacidad del cliente respecto a los productos y servicios contratados. La política de privacidad se rige en cada país por la legislación nacional. La legislación de referencia es la Ley Orgánica de Protección de Datos Personales (España), la Data Protection Act (Reino Unido) y la Personal Information and Electronic Act (Estados Unidos). Los procedimientos Organizados del Sistema de Calidad aseguran el correcto archivo documental y la privacidad de toda la información de entrada y salida.
- Los canales para atender las opiniones, dudas y reclamaciones de los clientes o usuarios son los departamentos de posventa o de atención al cliente y las páginas web de las concesiones o empresas.

Relación con Inversores

- Tel.: +34 91 586 27 30
Fax.: +34 91 586 26 89
- ✦ ir@ferrovial.es
 - ✦ www.ferrovial.es

- El departamento de Relación con los Inversores, integrado en la Dirección General Financiera de Ferrovial es el responsable de las relaciones con los accionistas, inversores y analistas.
- En 2008 se han realizado 494 reuniones con inversores o analistas, el 88% fueron con inversores internacionales. De estas reuniones, 19 han sido *roadshows*, lo que supone 287 reuniones, 2 más que el año pasado. En las oficinas de Ferrovial han tenido lugar 164 reuniones. Se han hecho dos presentaciones de analistas: la presentación de resultados retransmitida a través de la página web y el Investor Day, que este año trató sobre el marco regulatorio de BAA.
- Durante el año se han contestado 1.104 correos con peticiones de información o documentación financiera y se han atendido 759 llamadas recibidas, la mayoría realizadas por inversores minoristas, seguido de empresas solicitando información financiera. Todas las solicitudes han sido tratadas de forma individualizada.
- En 2008 se han comunicado 12 hechos relevantes a la CNMV. Cada vez que se realiza la comunicación de un hecho relevante a la CNMV, o cualquier comunicación que se identifique como de interés para el analista o inversor, se realiza una comunicación personalizada por correo electrónico.
- El Institutional Investor Research Group ha situado a Ferrovial como la sexta empresa del Ibex 35 que realiza una mejor comunicación financiera.

Proveedores y subcontratistas

Dirección de Aprovisionamiento

- Tel.: +34 902 52 50 52
- ✦ informacion@obralia.com
 - ✦ <http://www.obralia.com/>
 - ✦ www.ferrovial.es

- La relación de Ferrovial con sus proveedores y subcontratistas es una parte esencial en el desarrollo de la actividad. La política de calidad considera colaboradores a los proveedores y subcontratistas «buscando el beneficio mutuo, poniendo empeño y creatividad conjuntos para repercutir al cliente las mejoras en calidad y servicio, estableciendo si es posible relaciones a largo plazo». Ferrovial se relacionó en 2008 con alrededor de 89.567 proveedores.
- La Dirección de Aprovisionamiento es la responsable de gestionar la relación con los principales proveedores y subcontratistas con el fin de llegar a tener una relación a largo plazo y obtener el máximo beneficio para ambas partes.
- Ferrovial exige a sus proveedores y subcontratistas el cumplimiento de los principios del Pacto Mundial. Desde el 2005, se vienen sucediendo diversas reuniones de sensibilización con proveedores sobre los aspectos relacionados con la responsabilidad corporativa.

Gobiernos y Administración

Relaciones Institucionales:

Tel.: +34 91 586 28 93

Fax.: +34 91 586 26 59

✉ comunicaciones@ferrovial.es

✉ www.ferrovial.es

- Como miembro de la comunidad en la que opera, Ferrovial se compromete en diversas iniciativas sociales promovidas por los gobiernos o entes locales. Entre estas iniciativas, cabe destacar el Encuentro entre Mujeres africanas y Mujeres españolas «Por un mundo mejor», organizado por el Gobierno de España, y el patrocinio de la candidatura olímpica Madrid 2016.
- En las relaciones con las autoridades y los funcionarios públicos, Ferrovial prohíbe a sus empleados cualquier tipo de sobornos, dar a terceros o recibir de terceros pagos indebidos de cualquier tipo, ni regalos, ni dádivas o favores que estén fuera de los usos del mercado o que, por su valor, sus características o sus circunstancias, razonablemente puedan alterar el desarrollo de las relaciones comerciales, administrativas o profesionales en que intervengan sus empresas. Por las mismas razones, Ferrovial tampoco contribuye a la financiación de los Partidos Políticos ni directa ni indirectamente. Ferrovial cuenta con diversos procedimientos y mecanismos de control interno para evitar el soborno y la corrupción, que se detallan en el apartado de integridad ética.
- Durante 2008, BAA y Ferrovial han participado activamente en los procesos regulatorios relacionados con la fijación de las tarifas en los aeropuertos del área de Londres, así como en el proceso de competencia sobre los aeropuertos de BAA.

Sector empresarial

Relaciones Institucionales

Tel.: +34 91 586 28 93

Fax.: +34 91 586 26 59

✉ comunicaciones@ferrovial.es

✉ <http://www.ferrovial.es>

- En todos los países en los que opera, Ferrovial desarrolla una gran parte de sus relaciones con el sector, las industrias y los competidores a través de la participación activa en las patronales empresariales o en las organizaciones sectoriales relacionadas con sus áreas de actividad e interés.

Durante 2008, Ferrovial ha sido miembro de las siguientes organizaciones:

España

- Agrupación de Empresarios Construcción de Toledo
- Agrupación provincial de empresarios de garajes, aparcamientos y estaciones de lavado y engrase de Cantabria
- Asociación Andaluza de Empresas de Regulación del Estacionamiento y Explotación de Aparcamientos (ASEPAN)
- Asociación Catalana de Instalaciones de Tratamiento de Residuos Especiales (Acitre)
- Asociación Científica Hormigón Estructural (ACHE)
- Asociación Cluster de Industrias de Medio Ambiente de Euskadi (Aclima)
- Asociación de Aparcamientos de Murcia
- Asociación de Constructores de Baleares
- Asociación de Empresarios de la Construcción de la Provincia de Las Palmas (AEC)
- Asociación de Empresarios de la Construcción en Palencia (AECOPA)
- Asociación de Empresas Constructo-

- ras de Ámbito Nacional (SEOPAN)
- Asociación de Empresas de la Construcción de Madrid (AECON)
- Asociación de Empresas de Limpieza Técnica Industrial Mecanizada (ASELIME)
- Asociación de Empresas Vascas por la Sostenibilidad (IZAITE)
- Asociación de los Profesionales de los Espacios Verdes de Cataluña (APVEC)
- Asociación de Sociedades Españolas Concesionarias de Autopistas, Túneles, Puentes y Vías de peaje (ASETA)
- Asociación Empresarial de Limpieza Pública (ASELIP)
- Asociación Empresarial de Transportes de Vizcaya (ASETRAVI)
- Asociación Empresarial Sevillana de Constructores y Promotores de Obras (GAESCO)
- Asociación Empresarios de Vizcaya (ECOVA)
- Asociación Española de Aparcamientos (ASEPARC)
- Asociación Española de Arboricultura (AEA)
- Asociación Española de Empresas de Jardinería (ASEJA)
- Asociación Española de Gestores de Residuos (ASEGRE)
- Asociación Española de Ingeniería Sísmica
- Asociación Española de la Carretera
- Asociación Española de Parques y Jardines Públicos (AEPJP)
- Asociación Española de Responsables de Compras o Existencias (AERCE)
- Asociación Española Túneles y Obras Subterráneas (AETOS)
- Asociación Nacional de Empresas de Regulación de Estacionamiento (ANERE)
- Asociación Nacional de Empresas Forestales (ASEMFO)
- Asociación para el progreso de la Dirección (APD)
- Asociación Provincial de Empresarios de la Construcción de la Coruña
- Asociación Provincial de Empresa-

- rios de la Construcción de Lugo
 - Asociación Provincial de Empresarios de la Construcción de Orense
 - Asociación Provincial de Empresarios de la Construcción de Pontevedra
 - Asociación Provincial de Empresarios de la Construcción y Obra Pública de Valencia (APECOP)
 - Asociación Provincial de Empresas de la Construcción de Castellón de Castellón (APECC)
 - Asociación Técnica de la Carretera (ATC)
 - Asociación Técnica de Puertos y Costas
 - Asociación Técnica Española de Climatización Refrigeración (ATECYR)
 - Asociación Técnica para la Gestión de Residuos y Medio Ambiente (ATEGRUS)
 - Asociación Valenciana de Empresas de la Construcción y Obras Públicas (ASVECOP)
 - Asociación Vallisoletana de Empresarios de la Construcción (AVECO)
 - Cámara de Comercio de Barcelona (Área De Medio Ambiente)
 - Cámara de Contratistas de Andalucía
 - Cámara de Contratistas de Castilla y León
 - Cámara de Contratistas de Extremadura
 - Cámara de Contratistas de la Comunidad Valenciana
 - Cámara Oficial de Contratistas de Cataluña
 - Centro Científico y Técnico de la Construcción (CSTB)
 - Centro Tecnológico de la Construcción de la Región de Murcia
 - Círculo de Economía
 - Club Español de los Residuos (ISR)
 - Comité Nacional Español Grandes Presas (CNEGP)
 - Confederación Asturiana de la Construcción
 - Confederación Empresarial de la Provincia de Tarragona (CEPTA)
 - Ecoembalajes España (ECOEMBES)
 - Federación de Empresarios de Toledo (FEDETO)
 - Federación de Empresas de la Construcción de Zaragoza (FECZA)
 - Federación Empresarial Balear de Transportes
 - Federación Empresarial del Auto-Transporte (FEAT)
 - Federación Española de Asociaciones del Sector de Aparcamientos (FEDASA)
 - Federación Provincial de Entidades de la Construcción de Sta. Cruz de Tenerife (FEPECO)
 - Federación Regional de Empresarios de la Construcción de Murcia
 - Fundació Fòrum Ambiental
 - Fundación para la investigación y Desarrollo Ambiental (FIDA)
 - Gestora de Runes
 - Gremio de Constructores de Obras de Cataluña
 - Innovación, Desarrollo y Transferencia de Tecnología (IDETRA)
 - Internacional Erosion Central Association (IECA)
 - Internet Association for Bridge and Structural Engineering (IABSE)
 - Puertos del Estado
 - Sistema Integrado de Gestión de residuos de productos fitosanitarios
 - Sociedad Española de Mecánica de Rocas (SEMR)
 - Sociedad Española de Mecánica del Suelo y Cementaciones (SEMSC)
 - Sociedad Española de Presas y Embalses (SEPREM)
 - The International Association for Shele Spatial Structures
- Canadá**
- International Bridge, Tunnel and Turnpike Association (IBTTA)
 - Canadian Council on Public-Private Partnerships (CCPPP)
 - The Toronto Board of Trade
 - The Ontario Chamber of Commerce
 - The C.D. Howe Institute
- Chile**
- Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública A.G. (COPSA)
 - Cámara Chilena de la Construcción A.G. (CChC)
- Estados Unidos**
- Inter Agency Group (IAG)
 - International Bridge, Tunnel and Turnpike Association (IBTTA)
 - St. Joseph County Chamber of Commerce
 - Elkhart County Chamber of Commerce
 - Northwestern Regional Planning Commission
 - Michiana Area Council of Governments
 - Indiana Toll Road Economic Development Corridor
 - Texans for safe reliable Transportation
- Portugal**
- Associação de Sociedades Concessionárias de Auto-estradas SCUT (ASCAS)
 - Casa de España
 - Câmara de Comércio e Indústria Luso-Espanhola (CCILE)
 - Centro Rodoviário Português (CRP)
 - Prevenção Rodoviária Portuguesa (PRP)
- Irlanda**
- Irish Business and Employers Confederation (IBEC)
 - Irish Toll Industry Association
- Reino Unido**
- The Airport Operators Association
 - Airports Council International – Europe (ACI-Europe)
 - Airports Council International – World (ACI-World)
 - The London Chamber of Commerce and Industry
 - The Confederation of British Industry
 - London First
 - Central London Partnership
- Suiza**
- International Air Transport Association (IATA)
 - International Aviation Handlers Association (IAHA)
 - Transported Asset Protection Association (TAPA)

Sindicatos

Recursos Humanos

Apartado de Correos 2160

28080 Madrid

☛ www.ferrovial.es

- Más allá del diálogo social, los sindicatos reclaman su papel como «partes interesadas» en la aplicación de las políticas de Responsabilidad Corporativa. Ferrovial mantiene un diálogo fluido con los sindicatos sobre la responsabilidad corporativa a través de diversas iniciativas: el Pacto Mundial, en cuyas mesas de debate se encuentran representados, o el Observatorio de la Responsabilidad Corporativa.
- Ferrovial también ha colaborado activamente con la investigación auspiciada por la Comisión Ejecutiva Confederada de Unión General de Trabajadores UGT y financiada por la Dirección General de la Economía Social del Trabajo Autónomo y del Fondo social Europeo del Ministerio de Trabajo de Asuntos Sociales sobre la «Cultura, políticas y prácticas de responsabilidad de las empresas del Ibex 35».

Medios

Comunicación Corporativa

Tel.: +34 91 586 00 00

☛ comunicacion@ferrovial.es

☛ www.ferrovial.es

- Ferrovial mantiene un contacto personal, directo y continuo con alrededor de 24 medios de comunicación internacionales, basado en la transparencia y estrecha colaboración con los profesionales de la información. Las relaciones con estos medios se coordina en todo el mundo a través del departamento de Comunicación

Corporativa. En 2008 se han enviado 93 notas de prensa en español e inglés, se han organizado encuentros de la prensa nacional y anglosajona con directivos de Ferrovial y se han atendido más de 1.100 llamadas de periodistas.

- Ferrovial no se acoge a ningún código voluntario ni estándar de comunicación concreto, pero todas sus acciones de comunicación y publicidad se acogen a las normativas generales vigentes.
- La comunicación actual que realiza Ferrovial es visible y consistente, según reflejan los resultados del RepTrak a partir de 1.002 encuestas a grupos de interés durante 2008.
- La expansión internacional de Ferrovial ha supuesto un importante reto también desde el punto de vista de la comunicación, ya que ha multiplicado el interés en todo el mundo por las actividades que desarrolla la compañía y sus filiales.
- La valoración de la relación con los medios españoles es positiva: el 75% considera que las relaciones de Ferrovial con la prensa son buenas, según el Key Audience Reserch (KAR) elaborado por IPSOS.
- Durante 2008, el número de visitas a las salas de prensa de las webs corporativas (www.ferrovial.es y www.ferrovial.com) ha alcanzado las 110.535 visitas, frente a las 106.983 registradas en 2007.
- La Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas ha reconocido a Ferrovial por la calidad de la información que difunde en Internet.

Tercer Sector

Responsabilidad Corporativa

Tel.: +34 91 586 02 75

☛ rsc@ferrovial.es

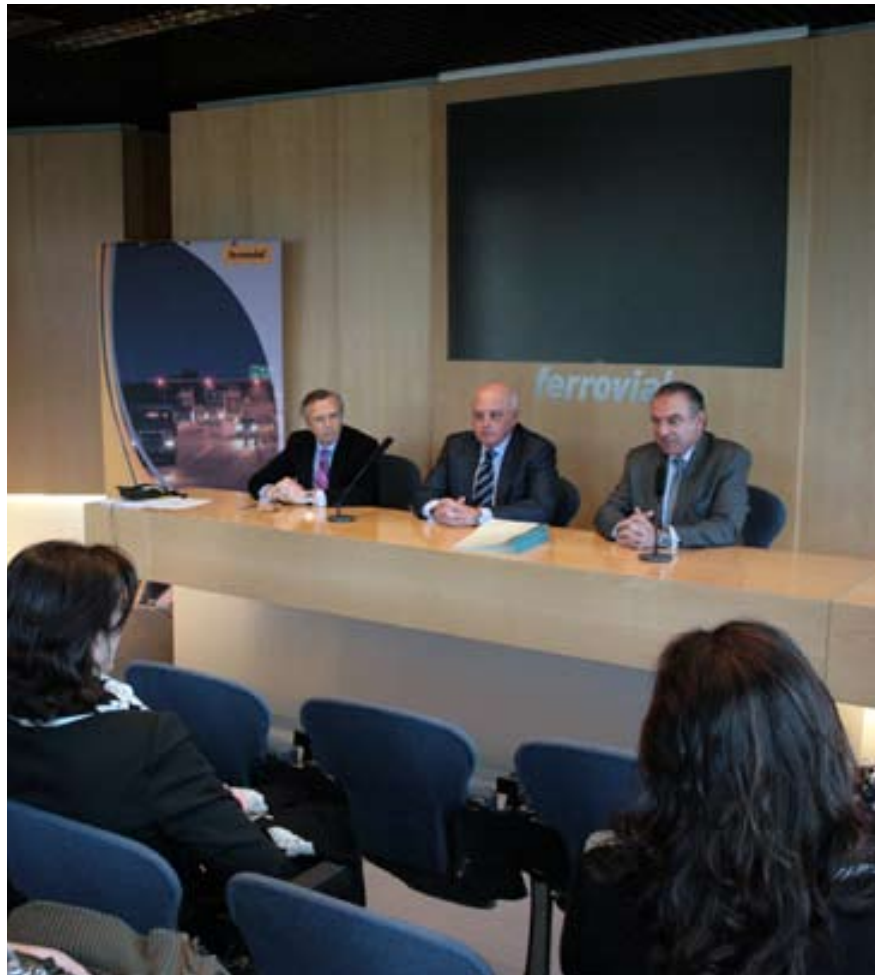
☛ www.ferrovial.es

Con el objetivo de crear valor a largo plazo para la sociedad, Ferrovial mantiene una relación fluida con las organizaciones de la sociedad civil y del llamado Tercer Sector. La relación con el tercer sector se estructura en cinco niveles:

- **Participación en instituciones del Tercer Sector** – Ferrovial forma parte activa de numerosas organizaciones del Tercer Sector que tienen un componente multi-stakeholder. Entre ellas, cabe destacar la Asociación Española del Pacto Mundial (Asepam) de la que Ferrovial es socio fundador, el Foro de Reputación Corporativa, la Fundación Empresa y Sociedad, Forética y el capítulo español del London Benchmarking Group (LBG). Desde que se iniciaran los debates sobre la Responsabilidad Corporativa, en 2003, Ferrovial ha participado activamente en los grupos de trabajo desarrollados en el seno de la CEOE para definir la postura de la empresa sobre esta materia: que la función de la empresa es crear riqueza y empleo y que las actividades de Responsabilidad Corporativa son voluntarias y se enmarcan dentro del ámbito de la mejora de la competitividad.
- **Alianzas estratégicas para el desarrollo de proyectos** – Ferrovial mantiene alianzas estratégicas para el desarrollo de proyectos con instituciones del Tercer Sector. Cabe destacar la alianza con el Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT) para desarrollar proyectos conjuntos de investigación en torno a la Responsabilidad Corporativa, dentro del Industrial Liaison Program. En cuanto a los proyectos sociales con Organizaciones No Gubernamentales (ONG),

actualmente Ferrovial mantiene acuerdos estratégicos con Intermón-Oxfam y AMREF-Flying Doctors. En el capítulo sobre la Comunidad se detallan los proyectos y acciones concretas de inversión social llevadas a cabo durante el ejercicio.

- **Encuentros institucionales** – Durante el año, se han celebrado en Ferrovial nueve encuentros institucionales y reuniones con entidades del Tercer Sector. Cabe resaltar la presentación en la sede de Ferrovial de los trabajos para la revisión de la norma AA1000 de Accountability.
- **Participación en eventos** – Los directivos de Ferrovial participan de forma activa en conferencias y eventos. Cabe destacar la participación en el Foro de Davos desde su fundación y en el Congreso Nacional de Medio Ambiente (CONAMA).
- **Relación a través de los canales formales de comunicación** – A través del correo electrónico rsc@ferrovial, es se han recibido 36 solicitudes de ayuda y 37 peticiones para asistir a cursos o presentaciones relacionadas con la Responsabilidad Corporativa.



Entrega de diplomas del Programa Empresas Magistrados Jueces (Madrid, España)

Medio Ambiente

Ferrovial quiere ser reconocida en todo el mundo como una organización eficiente y de referencia que destaca por su compromiso con el desarrollo sostenible.

• <http://medioambiente.ferrovial.es>

Compromisos

- La reducción del impacto ambiental de las actividades.
- Mantener un enfoque preventivo que favorezca el medio ambiente.

Líneas de actuación

- Promover la implantación de sistemas de gestión medioambiental normalizados en las diferentes líneas de negocio de Ferrovial.
- Favorecer el desarrollo y la difusión de las tecnologías respetuosas con el medio ambiente.
- Fomentar las iniciativas que promuevan una mayor responsabilidad ambiental.

Hitos 2008

- Nueva Política de Calidad y Medio Ambiente.
- Certificación ISO 14001 para las autopistas españolas.
- Finalización de la primera fase de un proyecto de compensación de emisiones de gases de efecto invernadero a nivel global.

Objetivos 2009-2010

- Lanzamiento del procedimiento para el cálculo de la huella de carbono a nivel global y posterior verificación por una entidad independiente.
- Implantación del Plan de Movilidad Personal a las oficinas centrales.
- Actualización de los indicadores del cuadro de mando a nivel corporativo.

Impacto medioambiental

	2008	2007	Var 08-07
Actividad certificada en ISO 14001 (%)	57	56	
Sanciones medioambientales (€)	87.855	216.386	-146,30%
Emisiones de CO ₂ (t equiv CO ₂) (*)	1.083.265	ND	
Consumo de electricidad (kwh)	3.435.035	3.441.390	-0,18%
Electricidad producida mediante cogeneración (Gj)	66.082	61.050	8,24%
Electricidad producida por recuperación de biogás (Gj)	321.464	279.481	15,02%
Energía térmica producida por valorización de biogás (Gj)	118.168	175.134	-32,53%
Reducción del material destinado a vertedero (m ³)	12.557.018	13.173.555	-4,68%
Recuperación en plantas de triaje (t)	887.015	857.626	3,43%
Compost producido (t)	179.224	183.398	-2,28%
Combustible de sustitución en cementeras valorizado (t)	45.413	33.501	35,56%
Protege el medioambiente (percepción)**)	62	58	44,62%

(*) Para más detalle sobre las emisiones de CO₂ referirse al apartado huella de carbono.

(**) Fuente: RepTrak

Ferrovial ha actualizado durante 2008 su política de Calidad y Medio Ambiente buscando una mejor adaptación al nuevo perfil de la compañía y los nuevos riesgos corporativos derivados de la adquisición de BAA. La nueva política se basa en los criterios y compromisos de sostenibilidad de obligado cumplimiento para la corporación, divisiones de negocio y subsidiarias de todo el mundo, así como para sus empleados.

En esta actualización se han incorporado aspectos como el diálogo con los grupos de interés, la ecoeficiencia y la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, como puntos clave de los compromisos públicos corporativos. El trabajo en estrecha colaboración con ONG, administraciones y organismos reguladores se considera también un punto clave.

La política de medio ambiente de Ferrovial deriva de la Política de Sostenibilidad de aplicación a todo el Grupo, y que está diseñada, impulsada y apoyada desde el más alto nivel jerárquico de la organización. Partiendo de este compromiso común, cada una de las áreas desarrolla su política específica de acuerdo con los riesgos y demandas de los *stakeholders* para cada negocio.

Política de Medio Ambiente

La política medioambiental de Ferrovial establece, entre otros requisitos y compromisos:

- **Visión** – Maximizar el valor para los accionistas y la sociedad, hasta ser reconocida en todo el mundo como una organización eficiente y de referencia en los sectores donde está presente, comprometida con su papel como empresa global, que destaca por su compromiso con el desarrollo sostenible.
- **Misión** – Diseñar, financiar, cons-

truir y gestionar infraestructuras y servicios de manera responsable, enfocada a la satisfacción de las expectativas de sus clientes y usuarios, utilizando los recursos disponibles con eficiencia y minimizando el impacto medioambiental de sus actividades.

Principios

- **La satisfacción de las expectativas de clientes y usuarios** – Los clientes y usuarios son el centro de todo lo que hace Ferrovial. Su afán es procurarles la mejor experiencia en la utilización de sus infraestructuras y servicios.
- **La participación de todos** – Fomentar la motivación, participación, formación y el desarrollo de todos los miembros de la organización para conseguir el éxito de la empresa.
- **El beneficio mutuo en las relaciones con proveedores y socios** Promover el beneficio mutuo en las relaciones con los socios, así como con los proveedores, con el objeto de alcanzar el máximo nivel competitivo, de calidad y de comportamiento medioambiental.
- **La ecoeficiencia** – Minimizar el impacto medioambiental de sus actividades, sobre la base de los conocimientos científicos disponibles, mediante el uso responsable y eficiente de los recursos naturales, reduciendo en lo posible los residuos y vertidos que genera, así como las emisiones atmosféricas y en particular los gases de efecto invernadero
- **El valor del compromiso** – Ser una organización que cumple aquello a lo que se compromete. Respetar la legislación vigente y satisfacerlos acuerdos suscritos con sus clientes y usuarios asegurando la calidad y seguridad, así como el comportamiento medioambiental, de sus productos y servicios.
- **La mejora continua** – Buscar la excelencia en el ejercicio de su actividad, midiendo los aspectos clave de

las actividades e implementando sistemas de gestión para la mejora permanente de sus procesos, capacidades técnicas y desempeño. Establecer cauces fluidos de comunicación entre distintas áreas y empresas de la compañía para aprovechar la sinergia y oportunidades que su experiencia y mejores prácticas pueden ofrecer.

- **El diálogo inteligente con los grupos de interés** – Desarrollar sistemas de reporte y cauces de comunicación para mantener un diálogo productivo en términos de mutuo beneficio con los grupos de interés relevantes, útil para entender sus expectativas, controlar los riesgos de sus negocios y aprovechar las oportunidades.

Índice de Comportamiento Medioambiental (ICM)

Para evaluar el comportamiento ambiental del área de Construcción en tiempo real bajo un soporte gráfico, claro y conciso, Ferrovial creó el Índice de Comportamiento Medioambiental (ICM) que integra la información referente a la gestión medioambiental de la empresa desde finales de 1996.

Los denominados EPI (Environmental Performance Index) no tienen precedentes en el ámbito de la construcción. La información proporcionada de forma cuantitativa permite el análisis de las causas de su variación permitiendo tomar decisiones en el ámbito de la gestión ambiental.

El índice ha sido validado por la Universidad Rey Juan Carlos y cuenta con el reconocimiento de la Cátedra UNESCO/

Alfonso Martín Escudero de Medio Ambiente. Para más información acerca del ICM:

➔ <http://www.ferrovial.es/es/index.asp?MP=6&MS=856&MN=2&TR=C&IDR=1653>

A. ICM EN SERVICIOS

Durante el año 2008, se ha acometido la última fase del proyecto ICM en la división de Servicios. Este proyecto está en su fase de pruebas funcionales tras la carga de datos, previas a la puesta en producción, la cual está prevista para el primer cuatrimestre del 2009. Una vez en funcionamiento, este ICM recopilará toda la información medioambiental de los distintos negocios, convirtiéndose en una eficaz herramienta de gestión.

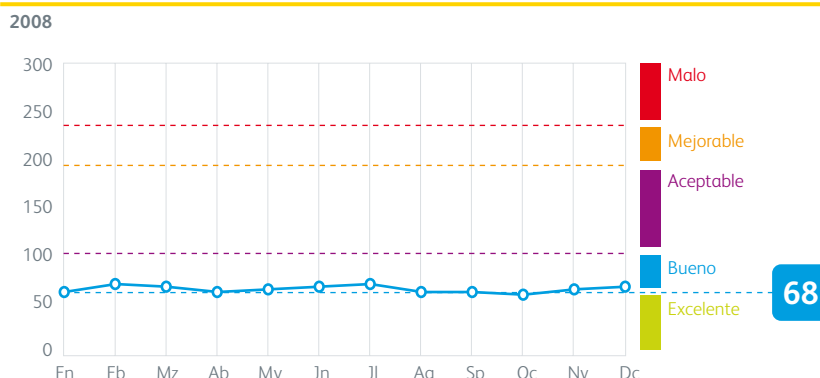
Objetivos medioambientales e indicadores

Los centros de producción establecen anualmente sus objetivos medioambientales para minimizar sus impactos sobre el entorno. Estos objetivos son un factor clave a la hora de llevar a cabo un seguimiento de la evolución del comportamiento ambiental y garantizar la mejora continua, siendo un instrumento clave a la hora de diseñar las líneas estratégicas a nivel global. El proceso de establecimiento y seguimiento de los objetivos medioambientales implica a todos los niveles jerárquicos de la compañía.

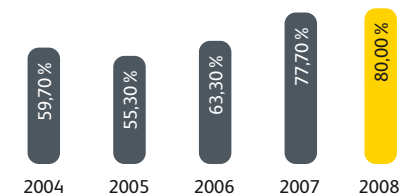
La mayor parte de los objetivos están diseñados con el fin de reducir el consumo de materia prima, maximizar la reutilización y el reciclado y principalmente reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

Construcción

- El porcentaje de obras con objetivos ambientales pasa del 78% en 2007



Objetivos ambientales en construcción

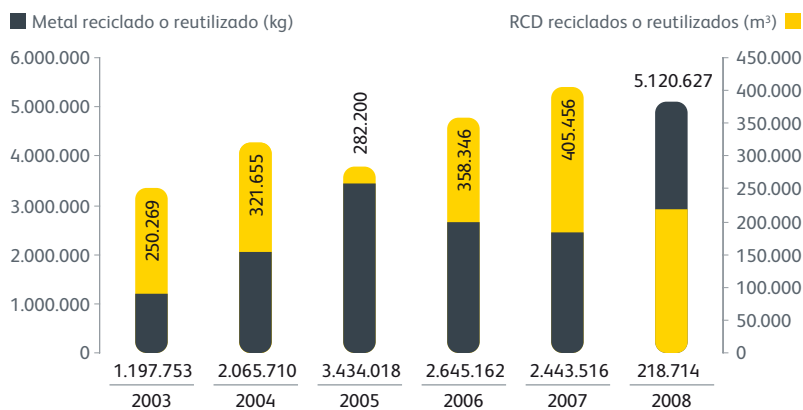


- al 80% en 2008.
- El porcentaje de obras vivas con objetivos se considera que ha alcanzado ya su máximo teórico, siendo difícil superar los valores actuales.
- Analizando la tipología de los objetivos se evidencia que se sigue incrementando el número de objetivos por obra, alcanzándose un promedio de 2,7 objetivos/obra frente a los 2,5 de 2007.
- Se mantiene la importancia de objetivos de obra relacionados con la reutilización de tierras.
- Siguen en línea ascendente los objetivos de obra ligados al reciclado de RCD: metal, madera, plástico y cartón.

Servicios

- **Cespa** – En términos generales, se mantendrán los objetivos que tienen carácter continuado en el tiempo. De forma particular, en el Programa 2009 se van a incluir acciones encaminadas a la reducción de gases de efecto invernadero.
- Incremento del 3% de las emisiones de gases de efecto invernadero evitadas como consecuencia de la captación de biogás en vertederos.

- Aumento en un 2,5% la generación de energía eléctrica a través del biogás generado en los Depósitos Controlados.
 - Desarrollo del Proyecto I+D+i denominado EMISION II (Búsqueda de materiales residuales como absorbentes alternativos en los filtros de depuración de biogás).
 - Reducción en un 10% las emisiones de CO₂ de la Dirección de Calidad y Medio Ambiente a través de medidas relacionadas con la movilidad vinculada a los viajes de negocio, (sustitución de viajes por videoconferencias, viajes en medios de transporte menos contaminantes, optimización de rutas..)
 - Incremento de la flota de vehículos que funcionan con combustibles alternativos.
 - Impartir acciones formativas que fomenten la conducción eficiente.
 - Implantar en todos los centros prácticas de consumo sostenible.
- Amey** – Ha establecido un objetivo de reducción del 10% de su huella de carbono para 2010 en unidades de tonelada de CO₂ emitida/millones de libras de facturación.



Huella de carbono

Ferrovial considera que la mejor forma de luchar contra las emisiones es evitarlas desde su origen. Al mismo tiempo que la compañía mejora su desempeño en este ámbito, se ha puesto en marcha un proyecto de compensación de emisiones que empieza por la caracterización de las mismas.

En 2008 se ha trabajado para identificar todas las fuentes de emisión de los negocios de la compañía. Se ha elaborado un procedimiento de cálculo de la huella de carbono que servirá para unificar los criterios a la hora de establecer la metodología para la obtención de datos y marcar las prioridades una vez identificadas las fuentes de emisión críticas. En una segunda fase se trabajará en los sistemas de medida y en los medios más efectivos de reporte.

Una de las primeras conclusiones ha sido el establecimiento del ámbito de *reporting* en Scope 1 y Scope 2, aunque hay empresas que ya poseen datos de Scope 3. Una vez que el reporte esté unificado, será posible seguir la evolución de las emisiones y así poder asegurar la efectividad de las medidas establecidas.

Hasta el momento debido a la incorporación de nuevos negocios y a la mejora continua en el alcance de los datos reportados es difícil seguir la evolución de las emisiones producidas en todo el grupo Ferrovial, ya que en los últimos

años no se ha repetido el alcance de los datos reportados.

Los objetivos para 2009 a nivel corporativo son:

- Lanzamiento del procedimiento para el cálculo de la huella de carbono a nivel global, y su posterior verificación por una entidad independiente.
- Lanzamiento de una estrategia para la reducción de la huella de carbono global de Ferrovial, basada en los datos obtenidos a través del Procedimiento de Cálculo de Huella de Carbono.
- Establecimiento de unos principios de sostenibilidad que permitan desarrollar una línea de trabajo común e integrada en todos los negocios.
- Actualización de los indicadores del cuadro de mando a nivel corporativo.
- Implantación del Plan de Movilidad Personal a las oficinas centrales de corporación.

A largo plazo, Ferrovial ha asumido objetivos medioambientales a llevar a cabo gradualmente en el periodo **2008- 2012**:

- **Estrategia contra el cambio climático.** El objetivo principal relacionado con este área está enfocado a mejorar la eficiencia energética y emisiones de gases de efecto invernadero vinculadas a las instalaciones fijas de los aeropuertos. El objetivo es reducir un 15% las emisiones respecto al valor de referencia del año 1990

para el 2010 y en una segunda fase, alcanzar un 30% de reducción para el 2020.

- **Implantación paulatina del Plan de Movilidad Personal** al resto de las oficinas centrales del grupo a partir de 2009.
- **Reducción de vertido de material a vertederos** en un volumen de 56.000.000 m³ durante el periodo 2005 -2012 en la división de Construcción. Durante 2008 la división de Construcción dejó de verter un volumen de 12.5 millones de m³ a vertedero. La suma de material evitado en vertedero desde 2005 hasta hoy supone el 74% del objetivo total.

En los últimos 4 años se ha evitado el vertido de 41.411.522 metros cúbicos de material en vertederos.

A. EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO (GEI)

A pesar de las grandes mejoras en los sistemas de gestión ambiental, las cifras globales de emisiones de gases de efecto invernadero han crecido de forma proporcional al negocio, especialmente por la adquisición de BAA.

La magnitud de los impactos de BAA en todos los ámbitos es mucho mayor al resto de los negocios, especialmente en emisiones derivadas del consumo eléctrico y combustible en aeropuertos, excluyendo las procedentes de vehículos, refrigerantes y Scope 3.

Los datos reportados muestran la tendencia al crecimiento de la compañía y la marcada tendencia hacia la valorización frente a la eliminación.

En 2008 se han contabilizado por primera vez las emisiones procedentes de los negocios de Construcción y Servicios.

Por otro lado independientemente de los consumos energéticos se han actualizado los factores de conversión aplicados a la hora de calcular las emisiones con el fin de adaptarse a los procedimientos establecidos por el GHG Protocol. Estos factores han sido revisados al alza lo que

Emisiones GEI

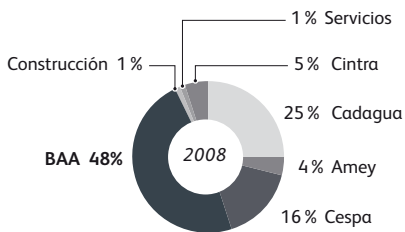
	Cintra	Cadagua	Amey	Cespa	BAA	Construcción	Servicios	(t eq CO ₂)
Total	51.462	265.811	39.608	169.997	529.646	10.685	16.056	1.083.265

supone un aumento de las cifras globales procedentes de Reino Unido y Norteamérica fundamentalmente.

Las cifras parciales de los datos sufren un crecimiento generalizado ya que además de este factor, se han incluido nuevos parámetros en el cálculo de emisiones en los negocios de Cadagua y Cespa, considerando consumos de combustible de fuentes fijas y móviles que no se habían considerado hasta la fecha.

La suma de estos factores ratifica la necesidad de unificar los criterios de cálculo de forma que la huella de carbono sea un instrumento útil para la definición de nuestra estrategia en la lucha contra el cambio global.

Emisiones (t CO₂)



B. EFICIENCIA ENERGÉTICA

A pesar de que las actividades desarrolladas por Ferrovial no están sujetas al régimen de Comercio de Emisiones, desde hace años se han iniciado estrategias para la reducción de emisiones de GEI. Se trata de conseguir procesos menos contaminantes y anticiparse a futuras regulaciones de aplicación a los negocios del grupo, especialmente en la gestión de residuos y el tráfico aéreo. Dentro del marco de la estrategia de Ferrovial contra el Cambio Global, la eficiencia energética es el punto clave.

El negocio con mayor impacto en cuanto a consumo energético es BAA, propietario de siete aeropuertos en Reino Unido y gestor de varios aeropuertos internacionales. La complejidad de este

negocio se basa en la relación con cada una de las actividades que se desarrollan en el aeropuerto, desde la seguridad hasta las compras, la estrategia o las inversiones, teniendo que trabajar en colaboración con muchas organizaciones de distinto ámbito.

Dos de los impactos fundamentales derivados de las actividades desarrolladas en los aeropuertos están relacionados directamente con el cambio climático: las emisiones debidas al consumo de energía en las instalaciones del aeropuerto y las procedentes del tráfico aéreo así como las procedentes del tráfico de acceso al aeropuerto.

BAA trata de minimizar las emisiones de aquellas actividades sobre las que tiene influencia directa, es decir aquellas relacionadas con las instalaciones fijas. Otros aspectos ligados al tráfico aéreo o de acceso requerirían de la actuación y participación de otros organismos.

La construcción de la nueva Terminal Heathrow East será una gran oportunidad de mejorar todos los factores que influyen a la hora de lograr esta eficiencia desde el momento de la planificación del proyecto. A raíz de la construcción de esta nueva Terminal se han planteado nuevos retos en materia de eficiencia, no solo energética sino de consumo de recursos.

El principal objetivo establecido a este respecto es la reducción de un 40% de las emisiones de CO₂, un 20% debido a la generación de energías procedentes de fuentes renovables.

1. Estrategia energética en aeropuertos

• Fase de diseño (Be lean)

- Control sobre la entrada de luz natural con el fin de minimizar el uso de luz artificial. Favorecer la insolación en invierno para minimizar el gasto en climatización y evitar la acumulación de radiación en verano para

minimizar la refrigeración.

- Uso de toldos para evitar el calentamiento por radiación solar y exceso de luz solar.
- Reducción del uso de agua para refrigeración a través del aprovechamiento del frío residual obtenido de la extracción de agua de un acuífero. Se reduce así la energía utilizada para refrigeración así como el consumo de agua.
- Recuperación del calor procedente de la ventilación a través de intercambiadores de calor que transfieren el calor generado internamente en los edificios a los sistemas de ventilación con el fin de minimizar las emisiones procedentes de la climatización.
- **Generación y consumo de energías limpias producidas en el mismo aeropuerto (Be Clean).**
 - Generación de energía a partir de biomasa en una planta de gasificación que genera gas a partir de residuos de biomasa procedentes del mismo aeropuerto de Heathrow.
 - Producción de Energía Fotovoltaica procedente de paneles en el techo de la terminal.
 - Aprovechamiento de aguas grises para saneamiento y refrigeración.
- **Utilización de energías limpias (Be green).**
 - Energía procedente de fuentes renovables (P.ej. Turbinas de viento).
 - Previsión de instalación de mas paneles fotovoltaicos.

Amey – En 2008, a través de la instalación de sistemas de optimización energética y otras medidas se ha conseguido reducir más de un 10% el consumo energético en el Edificio Sherard.

En las oficinas de Amey de este mismo edificio mediante la instalación de un dispositivo específico se consiguió una media de ahorro del 14,3%, lo que equivaldría a un ahorro anual de 48 toneladas de CO₂.

Plan de ahorro energético en oficinas

– Con el objeto de identificar posibles actuaciones de ahorro energético en el

edificio de Oficinas Centrales de la división de Construcción, se ha realizado un estudio sobre medidas a implantar. Se espera que exportadas las conclusiones al resto de oficinas de la empresa. El objetivo es reducir el consumo de energía eléctrica en un 20%.

Las propuestas de medidas a adoptar están enfocadas a dos ámbitos:

- Climatización. Supone, aproximadamente, un 70% del consumo eléctrico del edificio.
- Iluminación y fuerza. Supone, aproximadamente, un 30% del consumo eléctrico del edificio.

C. GESTIÓN DE RESIDUOS

En el ámbito de la gestión de los residuos se tiende a una estrategia basada en la valorización frente a la eliminación. Ferrovial apuesta por la inversión en tecnología para la recuperación y aprovechamiento de biogás en vertederos procedente de la descomposición de residuos para producir energía a partir del mismo.

GEI evitadas por captación de biogás en vertederos

	t eq CO ₂
2008	526.302
2007	514.221
2006	483.291
2005	510.595
2004	573.000

De esta forma se reduce la dependencia de los combustibles fósiles y de las emisiones procedentes de la combustión de los mismos, y se evitan las emisiones de metano, con un mayor efecto sobre el calentamiento global que el CO₂.

También se han incorporado mejoras tecnológicas para reducir la cantidad de residuos que entró en depósito, mediante la automatización y optimización de las instalaciones de selección o triaje, aumentando en lo posible el grado de valorización.

GEI evitadas por actividad de triaje

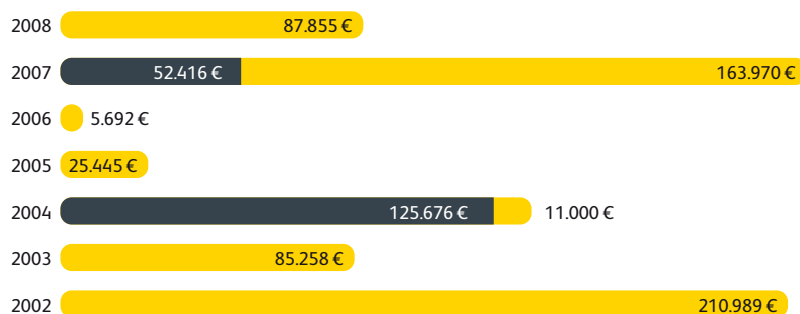
	t eq CO ₂
2008	361.105
2007	328.099
2006	240.061
2005	260.061
2004	169.406

El papel de los ciudadanos es una pieza clave a la hora de obtener éxito en el proceso de reciclaje, por ello se están llevando a cabo diversas acciones de comunicación enfocadas a la divulgación y concienciación de la ciudadanía.

Sanciones medioambientales

En 2008 se pagaron 87.855 euros en sanciones medioambientales correspondientes a ese mismo año. Los importes pagados en 2008 correspondientes a procesos iniciados en el 2007 corresponden casi en su totalidad a sanciones por ruidos en aeropuertos. Ferrovial reporta las sanciones efectivas correspondientes no sólo al año 2008 sino a años anteriores ya que los procesos legales pueden alargarse en el tiempo durante más de un año, por lo que no hacemos referencia a los importes propuestos sino a los que han sido efectivos.

- Sanciones pagadas en años anteriores
- Sanciones pagadas en 2008 correspondientes a resoluciones de expedientes reguladores de años anteriores



Consumos

A. AGUA

El consumo total de agua (5.888.567 m³) tuvo un ligero descenso en 2008 respecto del ejercicio anterior, a pesar de que ha habido un aumento del consumo del 54,7% en el negocio de infraestructuras. Este incremento es debido a la inclusión en la contabilidad de dos nuevas autopistas (Euroscut Azores e Ionian Roads) y al fuerte aumento en Indiana Toll Road causado por la recalibración de caudalímetros.

BAA es con diferencia el negocio con mayor consumo de recursos de las filiales de Ferrovial. Los principales usos de agua proceden de mantenimiento y limpieza de los aviones, agua sanitaria en lavabos para pasajeros y los servicios de *catering*.

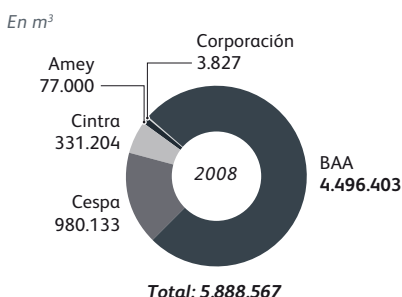
El consumo total de agua en aeropuertos disminuyó el 3% respecto a 2007, y el 8% respecto a 2006, como resultado de las medidas de ahorro de agua implantadas. La futura Heathrow East Terminal ha establecido un objetivo de reducción de consumo de agua potable del 5% respecto a la T5.

Entre otras medidas de ahorro de consumo de agua en aeropuertos cabe destacar:

- Detección y eliminación de fugas
- Monitorización del consumo de agua

- Sistemas de ahorro de agua en las cisternas y grifos de los sanitarios
 - Recogida de agua de lluvia y pozos
- Muchas de las operaciones habituales de las instalaciones como el agua de las cisternas de los baños o el riego no requieren el uso de agua potable. La Terminal 5 del aeropuerto de Heathrow tiene dos sistemas de conducción de agua independientes que suministran agua no potable procedente de la recogida de agua de lluvia y el agua de pozos, reduciendo la demanda del suministro de agua público en un 70%. El sistema de recogida de agua de lluvia aprovecha aproximadamente el 85% de todo el agua recibida en el área de captación. Los dos pozos que captan agua del acuífero existen desde la fase de construcción de la T5 y alcanzan los 150 metros de profundidad. La suma de ambos sistemas puede proporcionar un caudal medio de agua no potable de 55 litros por segundo.

Consumo de agua 2008



1. Ahorro de agua

El ahorro del agua se ha convertido en uno de los objetivos prioritarios no solo a nivel empresarial sino a nivel de políticas nacionales y comunitarias.

La gestión de ahorro de agua se lleva a cabo desde tres enfoques diferentes:

- Uso eficiente de agua en actividades de producción.
- Instalación de dispositivos de ahorro de agua en la construcción de edificios y viviendas.
- Programas de ahorro de agua en oficinas centrales.

Una de las medidas implantadas es la reutilización de agua, principalmente en construcción y servicios urbanos. El consu-

mo de agua reutilizada alcanzó en 2008 los 502.384 m³.

Dentro de la política de gestión de la demanda y ahorro de agua potable, objetivo prioritario tanto en el ámbito nacional como en el contexto europeo, algunas administraciones optan por la reutilización de aguas residuales depuradas para el riego de parques y jardines municipales, así como para el baldeo de calles. El efluente de origen procede de las E.R.A.R. (Estación Regeneradora de Aguas Residuales). Los servicios prestados por Cespa en el Ayuntamiento de Madrid durante el año 2008 supusieron un consumo de 241.200 m³ de estas aguas regeneradas.

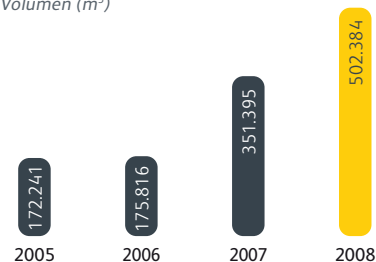
Existe un proyecto de I+D+i (PETRI-M) enfocado a la minimización de los riesgos técnicos derivados de esta práctica centrado en la prevención de formación de «biofilms» en los sistemas de riego y estudiando los efectos del riego en zonas verdes con agua residual.

En el área de construcción, procede principalmente de sistemas de tratamiento de aguas (decantación y corrección de pH) generadas en obra en plantas de hormigón y túneles fundamentalmente. Estas aguas se emplean en riegos de camino, prevención del polvo, lavado de cubas y cuando es posible en fabricación de hormigón. Otra posible fuente de agua es el procedente de vaciado de cimentaciones inundadas.

En el área de tratamiento de aguas, a través del tratamiento terciario de afino, se mejora la calidad del agua que es reutilizada principalmente para regadío, agua de proceso o agua de baldeo. (154.200m³ en 2008).

Agua reutilizada

Volumen (m³)



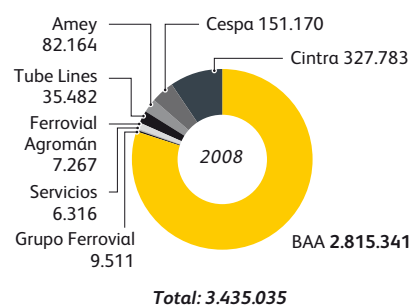
B. ENERGÍA ELÉCTRICA

En 2008 se han incluido en la contabilidad dos nuevos negocios de servicios del Reino Unido, Amey y Tube Lines por lo que el dato global se mantiene prácticamente constante, a pesar de que en términos relativos, la tendencia es claramente a la baja.

Destacan los esfuerzos realizados por las autopistas chilenas, que en su conjunto han reducido su consumo en un 18% (mas de 56.000 GJ), así como en la 407-ETR (Cánada), con una reducción del 24% (14.000GJ).

Consumo electricidad 2008

En GJ (Gigajulios)



1. Consumo de electricidad

(Evolución de consumos de electricidad totales desde 2006 sin considerar Amey ni Tube Lines, incorporadas a la contabilidad en 2008)

	2006	2007	2008
Cespa	148.395	126.533	151.170
Cintra	265.704	214.038	327.783
BAA	5.244.972	3.060.000	2.815.341
Corporación	9.436	9.443	9.511
Ferrovial Agromán	7.384	7.810	7.267
Servicios	3.247	3.156	6.316

En GJ (Gigajulios)

Gestión de residuos

Existe una política de gestión de residuos común a todas las empresas del grupo basada en la minimización de la producción, su adecuada gestión y la tendencia hacia la valorización, reutilización y reciclaje.

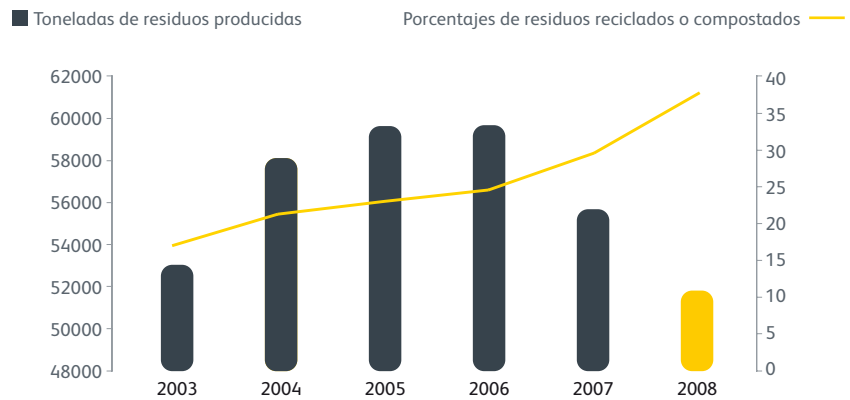
- **Cespa** es la empresa especializada en prestación de servicios medioambientales (limpieza viaria, mantenimiento y construcción de espacios verdes) y a la gestión y tratamiento de residuos en España y Portugal.

Las líneas de acción principales en las que se ha avanzado en los últimos años son:

- Desgasificación de vertederos y obtención de energía eléctrica a partir del biogás obtenido.
- Mejora en la valorización de los residuos a través de la introducción de las tecnologías emergentes.
- Introducción de vehículos limpios en las licitaciones presentadas.
- Inclusión de criterios de compra verde en la selección de proveedores.
- En los **aeropuertos de BAA** se generan anualmente unas 56.000 toneladas de residuos. El 90% son generados por las empresas que operan en los mismos, principalmente los comercios y las que limpian los aviones. Del total de estos residuos solo un 10% se puede considerar procedente de BAA, a parte de los procedentes de los proyectos de construcción y restauración.

El objetivo es reducir el residuo enviado a vertedero, potenciando el reciclaje y tratando de extender estas buenas practicas al resto de las empresas que operan en nuestros aeropuertos. Los objetivos para 2020 son:

- Residuo cero a vertedero.
- 70% de reciclaje del residuo de aeropuertos.
- 90% de reciclaje en actividades de construcción.



Tratamiento de lodos

Los lodos tratados de depuración o biosólidos son un subproducto del tratamiento de las aguas residuales que puede constituir un valioso recurso por su contenido en materia orgánica y nutrientes esenciales para las plantas. Los procesos de secado implican una reducción significativa del peso y el volumen del lodo generado, sin pérdida de sus constituyentes básicos, aumentando sus posibilidades de reutilización.

Cadagua es la empresa del grupo especializada en tratamiento de aguas. El secado de los lodos deshidratados procedentes de las depuradoras está asociado a un proceso de cogeneración de energía. El secado térmico de fangos consiste en la aplicación de calor para la evaporación de gran parte del agua intersticial contenida en los lodos.

En las plantas que opera Cadagua la cogeneración de energía se realiza consumiendo gas natural en motogeneradores, turbogeneradores o Centidry. Mediante la cogeneración se produce energía mecánica y térmica a partir del gas natural. La cogeneración en una depuradora de aguas residuales urbanas satisface dos objetivos básicos, uno de carácter económico y otro medioambiental.

Con este proceso se produce energía eléctrica reduciendo los costes de explo-

tación y produciendo calor, lo cual permite conseguir, mediante secado térmico, un producto: el biosólido seco granulado, de muy reducido volumen, altamente higienizado y con una potencial utilidad posterior. Cadagua cuenta entre sus referencias con la mayor planta de Secado Térmico de Fangos de Europa (Sur, Madrid 300.000 t/año).

Durante el año 2007 en los secados térmicos que explota Cadagua en España se trataron 247.305.300 m³ de lodos deshidratados de depuradoras y se obtuvieron 53.490.151 m³ de gránulo.

Conservación de recursos

Ferrovial considera que los impactos mas importantes derivados de su actividad son la producción de emisiones de gases de efecto invernadero y la afeción a los sistemas naturales y su biodiversidad. El grupo apoya iniciativas encaminadas a mejorar algunos ecosistemas específicos en las áreas influenciadas por las actividades de construcción, concesión o explotación. Ferrovial considera que la mejor forma de llevar a cabo estos proyectos es en colaboración con los especialistas en cada materia en concreto.

A. PARQUES NACIONALES

Ferrovial participa en este proyecto llevado a cabo a través de un convenio de colaboración entre el Organismo Autónomo de Parques Nacionales, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente, la Agencia Estatal de Meteorología y la Fundación Biodiversidad.

La finalidad de este proyecto es el establecimiento de una red de estaciones meteorológicas que permitan el estudio continuado en el tiempo de aquellos indicadores climatológicos y de biodiversidad claves para conocer el efecto del cambio global en nuestros parques Nacionales y por extensión, en nuestro entorno.

En 2008 se ha firmado un Convenio de colaboración entre el Organismo Autónomo Parques Nacionales, la extinta Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático (de la que dependía la Oficina Española de Cambio Climático), la Agencia Estatal de Meteorología y la Fundación Biodiversidad.

El objeto del convenio es establecer una colaboración y una coordinación adecuadas para el funcionamiento del programa de Seguimiento del Cambio Global en la Red de Parques Nacionales. Este programa se apoya en la creación de una red de estaciones meteorológicas multiparamétricas (17 terrestres y una boya oceanográfica), instaladas en tres Parques Nacionales, (Picos de Europa, Sierra Nevada y el archipiélago de Cabrera) que obtendrán una serie de mediciones homologadas con los sistemas internacionales de seguimiento del Cambio Climático y una serie de parámetros biológicos claves.

Los resultados esperados a través del desarrollo de este convenio son:

- Creación y mantenimiento de un conjunto de bases de datos relativas a los diferentes parámetros meteorológicos y biológicos que serán objeto de medición en el marco

del programa de Seguimiento del Cambio Global en la Red de Parques Nacionales.

- La puesta a disposición del público en general y de los investigadores en particular, en un formato electrónico accesible, de toda la información recogida, de una manera organizada.

B. OSO PARDO

La obra del Túnel de Rañadoiro, cuya construcción esta liderada por Ferrovial Agromán, es un reto de ejecución de obra civil respetuosa con el medio ambiente. A las buenas prácticas propias de la gestión ambiental en obra se ha incorporado un acuerdo de colaboración con la Fundación Oso Pardo para el seguimiento exhaustivo de la incidencia de la obra sobre esta especie ya que el área del Rañadoiro es el paso natural de esta y otras especies emblemáticas.

La población de osos pardos que vive en la Cordillera Cantábrica presenta una identidad genética que la hace ser ligeramente diferente a otras poblaciones oseras y, por tanto, única a nivel mundial, circunstancia que le otorga un gran valor e interés zoológico y conservacionista. Se trata de una de las poblaciones de osos más escasas y amenazadas a nivel mundial, ya que su censo se sitúa en torno a 105-130 ejemplares.

El oso cantábrico necesita áreas muy extensas para sobrevivir, ya que depende de una amplia variedad de hábitats donde encontrar alimento y refugio.

Ferrovial Agromán y el Principado de Asturias, conscientes de la importancia de preservar el hábitat del oso pardo, buscó la implicación en el proyecto de la Fundación Oso Pardo para la realización de un Convenio de Colaboración.

En primer término, la colaboración Fundación Oso Ferrovial-Agromán estaba dirigida a garantizar la ausencia de impactos sobre las poblaciones de fauna del entorno de obra. Pero una vez comenzadas las labores de seguimiento se fueron incorporando nuevas medidas de

mejoras medioambientales técnicamente viables que van más allá del control. Entre los que destacan:

- Sustitución de vertederos de tierras de nueva creación por relleno de espacios degradados y restitución parcial del terreno y restauración de canteras aun en explotación.
- Reducción del impacto de los trabajos de desmonte en el emboquilles del túnel, incluyendo la adaptación de las voladuras a las condiciones de menor incidencia sobre la fauna,
- Minimización de la apertura de viales para el acceso a obra
- Minimización de los efectos sobre los cauces y riberas por la ejecución de viaductos
- Optimización de los trabajos de restauración de espacios no afectados por la obra como medida compensatoria. Las áreas sometidas a trabajos de restauración se han adaptado a las necesidades reales de las poblaciones de oso y urogallo.

Construcción sostenible

Ferrovial mantiene criterios de construcción eficiente en todos los procesos constructivos. Desde la venta del negocio inmobiliario en diciembre de 2006, la compañía centra sus esfuerzos para lograr mayor eficiencia energética en el mantenimiento de instalaciones y edificios, donde se produce un mayor consumo energético ya que su ciclo de vida que se prolongará durante varios años.

Un buen ejemplo de ello son las instalaciones de Cadagua. Los equipos electrónicos de dichas instalaciones de tratamiento de aguas poseen un certificado que garantiza que al menos un 50% de sus componentes son reciclables.

A. CENTRO DE RECURSOS AMBIENTALES DE CASTILLA Y LEÓN

En 2008 Ferrovial Agromán finalizó en Valladolid el Centro de Recursos Ambientales de Castilla y León, considerado uno de los «edificios más verdes» en España, un ejemplo de construcción ecoeficiente y bioclimática. Los criterios de sostenibilidad se han aplicado en todas las fases del proyecto, desde su concepción hasta su construcción y puesta en funcionamiento, con el fin de reducir el consumo de agua y de energía.

El *Green Building Challenge*, máximo órgano internacional que certifica la excelencia ambiental y otorga el sello verde, ha concedido al Centro la nota más alta recibida por un edificio en España sometido a este control. El Centro tiene forma de prisma emergente y cuenta con una planta baja semienterrada para disminuir su impacto en el entorno natural. La superficie total construida es de 3.500 metros cuadrados.

El diseño incorpora una cubierta plana con vegetación que actúa de pantalla frente al polvo y la contaminación y como absorbente acústico y refrigerante. Para la construcción del edificio se han utilizado muros de hormigón y termoar-

cilla y el material que se emplea como aislante es fibra de celulosa de papel reciclado, con lo que se consigue un considerable ahorro energético.

Además, el sistema de climatización general es de suelo radiante-refrescante y aprovecha la energía solar térmica para lograr ahorrar calefacción en invierno y obtener refrigeración gratuita durante el verano. La construcción dispone de una bomba de calor, una máquina de absorción y una caldera de biomasa. Por otro lado, la iluminación se efectúa con lámparas de bajo consumo y un sistema de gestión del alumbrado que controlará el flujo luminoso en función de las necesidades puntuales.

El interior de las instalaciones alberga un área de educación e interpretación ambiental donde los visitantes podrán conocer los principios de sostenibilidad más modernos aplicados en la actualidad. Dispone además de un área administrativa y otra multifuncional con salón de actos, espacio para talleres de trabajo, documentación y consulta.

Junto al Centro existe un aparcamiento semioculto entre la vegetación y pérgolas realizadas con paneles solares fotovoltaicos, que proporcionan energía

eléctrica. La Junta de Castilla y León ha realizado una inversión de ocho millones de euros en el centro.

Movilidad

Todos los estudios sobre el cambio global evidencian la significativa aportación del sector del transporte al calentamiento del planeta. Las estadísticas referentes a la movilidad personal en cuanto a emisiones totales y uso de recursos naturales, arrojan respectivamente unos porcentajes de 23 y 14%. Además del total de las emisiones generadas por el sector transporte, un 58% corresponden a la movilidad de las personas.

Concretamente, del conjunto de emisiones de GEI producidas por el aeropuerto de Heathrow (Londres), un 40% tienen su origen en la accesibilidad a las instalaciones. Es evidente que una parte importante del impacto de nuestras infraestructuras depende de los hábitos de los usuarios.

En 2008, Ferrovial ha iniciado un Plan de Movilidad para mejorar la eficiencia de los modos de transporte personal de



Centro de Recursos Ambientales (Valladolid, España)

los empleados, proveedores o clientes. El proyecto, enmarcado en la lucha contra el Cambio Climático, se desarrollará de forma gradual con la colaboración de la Fundación Movilidad, creada por el Ayuntamiento de Madrid. En una primera fase, los objetivos se concretan en:

- La reducción del acceso al puesto de trabajo en transporte privado, proporcionando los medios para ello.
- La creación de herramientas para medir la huella ecológica asociada a la movilidad de la empresa.
- Se ha previsto el desarrollo de un proyecto piloto en el que pueda verificarse la validez del método consensuado por ambas entidades.

Una vez conseguido este objetivo se irá ampliando el radio de acción hasta abarcar todos los agentes citados y consiguiendo así el objetivo final que será haber conseguido medir la aportación de las acciones de movilidad asociadas a la compañía en términos de emisiones, reducir estas aportaciones en lo posible a través de la implementación de ciertas herramientas y finalmente compensar las emisiones realizadas a través de distintas medidas preventivas y de compensación.

A. PLAN PILOTO EN MOVILIDAD

Cespa ha desarrollado un Plan piloto de Movilidad que actualmente está en vigor en las oficinas de Albarracín (Madrid) y que se pretende ampliar su campo de acción al resto de instalaciones de Cespa. El principal objetivo del Plan de Movilidad es mejorar la calidad de vida de los trabajadores y minimizar el impacto ambiental y social concienciando e implicando a todas las personas que forman parte de la organización.

Tras la realización de una encuesta a los empleados sobre los hábitos de desplazamiento al trabajo, se llegó a una serie de conclusiones que ayudaron a desarrollar un plan de acción.

El Plan de Acción consta de varias acciones que permiten reducir las emisiones

de gases nocivos contra el medio ambiente, reducir los gastos económicos por desplazamiento y mejorar la movilidad de los empleados de Cespa.

- **Coche compartido** – Se ha desarrollado una aplicación web para la puesta en contacto de empleados interesados en compartir coche en el camino a trabajo.
- **Plazas de aparcamiento reservadas para coches compartidos** – Para aquellos empleados que decidan compartir coche en sus desplazamientos al puesto de trabajo, Cespa pone a su disposición unas plazas de parking VAO (para Vehículos de Alta Ocupación).



- **Parking bici** – De igual forma, Cespa reconoce que la bicicleta es un vehículo válido para desplazamientos de distancia razonable, por lo que también pone a disposición de los empleados que deciden ir en bicicleta al trabajo zonas reservadas para estacionar su medio de transporte elegido durante la jornada laboral.



- **Capacitación de empleados en técnicas de conducción económicas** Varios conductores de Cespa han

sido formados durante el 2008 en técnicas de conducción económica, dentro del programa de formación que tendrá continuidad durante el 2009.

➤ <http://www.cespa.es/index.php?orden=7>

B. ONE PLANET BUSINESS

Durante 2008 se concluyó la primera fase de los trabajos en relación con el proyecto One Planet Business, liderado por WWF Reino Unido. El fruto de estos dos primeros años de trabajo es un informe con las conclusiones y recomendaciones para mejorar la movilidad personal. Ferrovial participó como representante de empresa gestora de infraestructuras a través de Cintra.

Este trabajo recoge las conclusiones de todas las sesiones de trabajo que se llevaron a cabo entre los representantes de entidades gubernamentales, empresas privadas de los diferentes sectores (aviación, automóvil, turismo...) y ONG, de forma que fuesen unas conclusiones en las que estuviesen recogidos todos los aspectos y puntos de vista relacionados con la movilidad personal buscando un enfoque de objetivos en torno a la sostenibilidad

➤ http://www.wwf.org.uk/what_we_do/changing_the_way_we_live/transport/?2326/One-Planet-Mobility-report

C. VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

El principal proyecto de innovación en el área de la movilidad sostenible dentro del área de aeropuertos es el Personal Rapid Transit (PRT). Se trata de un vehículo eléctrico de bajo consumo para el transporte de pasajeros entre las terminales, y que realiza el trayecto sin conductor siguiendo una guía fija. Este proyecto, desarrollado por ATS y BAA, finalizará en 2009 y supondrá la instalación de 18 vehículos, capaces de transportar, cada uno de ellos, a cuatro pasajeros y sus equipa-

jes, reduciendo de forma sustancial las esperas en las actuales estaciones.

Amey ha iniciado un proyecto piloto para probar el funcionamiento del coche eléctrico. El plan tendrá una duración de cuatro años y se implementará en algunas grandes ciudades británicas y en Oxford, donde Amey tiene su sede. Esta nueva generación de vehículos eléctricos se comercializará a gran escala a partir de 2012. Pero algunas empresas ya los utilizan para reducir sus emisiones de dióxido de carbono (CO₂). Los coches no emiten ni un gramo de CO₂ y son más silenciosos que los actuales. Alcanzan una velocidad cercana a los 100 kilómetros a la hora gracias a un motor eléctrico de 30 kilovatios.

El coche tarda ocho horas en recargarse y para ello sirve cualquier enchufe, incluso los de casa. El vehículo cuenta con una autonomía de 70 kilómetros.

Amey es responsable de la gestión de la flota de vehículos y de la logística de grandes empresas británicas y del Gobierno. Gestiona más de 6.000 vehículos en Reino Unido, que emiten anualmente cerca de 33.000 toneladas de CO₂. Además de la electricidad, la compañía está trabajando con otros combustibles alternativos a la gasolina como el hidrógeno y el gas natural.

D. FLOTA

Toda la flota de *renting* y *leasing* de los directivos de Ferrovial se ha marcado un límite de emisiones de 140ppm de CO₂. Así mismo Grupo Ferrovial y Cespa han firmado un compromiso de renovación de flota a través del Foro ProClima del Ayuntamiento de Madrid con vistas a 2012 en el que a través del alquiler de estos coches menos contaminantes se obtendrá un ahorro mínimo de emisiones de un 6%.

Parte del compromiso con el medio ambiente de la división de servicios urbanos, Cespa, pasa por la incorporación progresiva de nuevas tecnologías y combustibles alternativos en su flota



Amey prueba el funcionamiento del coche eléctrico para reducir las emisiones de CO₂ (Oxford, Reino Unido).

de vehículos. En concreto y dependiendo del tipo de maquinaria, biodiesel, gas natural, gas natural licuado, electricidad y bimodales.

El Departamento de Calidad y Medio Ambiente, consciente de los efectos causados por los gases de efecto invernadero (y en especial del CO₂), ha tomado la iniciativa de crear una acción de mejora como es el cálculo de la «Huella Ecológica» del departamento. Esta acción consiste en realizar un seguimiento de los viajes realizados por cada uno de los técnicos del departamento durante el 2008. Para ello, se han documentado tanto los viajes de traslado al puesto de trabajo así como los viajes debido a visitas a las instalaciones de las empresas realizados mediante cualquier tipo de transporte, ya sea público (metro, tren, autobús,...) o privado (coche particular).

El objetivo de este seguimiento es calcular las emisiones de CO₂ mensuales generadas por el Departamento de Calidad y Medio Ambiente con el fin de compensarlas a nivel ambiental mediante la plantación de árboles u otras iniciativas similares.

Materias primas

Ferrovial presta especial atención a los aspectos de eco-diseño en las actividades de construcción, especialmente en la integración de materiales reutilizados o reciclados. Por esta razón se ha desarrollado un sistema informático para la gestión del conocimiento en el área de compras (i-compras) que permita compartir información entre distintos centros de producción a nivel nacional e internacional.

En esta base de datos se incluyen aquellos proveedores que ofrecen productos de uso habitual con mejoras ambientales incorporadas. Principalmente materiales reciclados, que van desde pavimentos o aislante acústico fabricado a partir de caucho reciclado, hasta mobiliario urbano, señalización o tuberías.

La división de servicios ha creado su propia Guía de compras verde, que incluye productos, equipos y fabricantes específicos de su actividad.

A. AEROPUERTOS

La expansión de los aeropuertos, las tareas de restauración y la modernización de las infraestructuras requieren proyectos de construcción a tener en cuenta. Los impactos directos sobre el medio son el consumo de energía y recursos materiales y la producción de residuos.

El mayor impacto causado por un edificio se produce durante su uso, por lo que la incorporación de criterios de sostenibilidad en el diseño de nuevos edificios así como la mejora en los sistemas de abastecimiento de energía durante su explotación son muy importantes.

En 2007, BAA pasó a formar parte del *UK Green Building Council* (UK-GBC), con el fin de mejorar la incorporación de criterios de sostenibilidad en el proceso de construcción.

Revisamos periódicamente el comportamiento medioambiental de nuestros proveedores a través de nuestro Proceso de Evaluación de Proveedores (SEP). En 2007 se requería a los proveedores la gestión con criterios de sostenibilidad y en 2008 se establecieron objetivos que permitiesen demostrar el alineamiento con nuestras estrategias de gestión de residuos, energía y materias primas. Desde 2007 este proceso de evaluación se lleva a cabo en los procesos de adjudicación de contratos.

Se han establecido estrategias para la minimización de materiales nocivos para el medio ambiente y la salud humana. Algunos puntos clave de esta estrategia son:

- **Hormigón** – Aumento del uso de cemento y árido reciclado en la fabricación de hormigón. De esta forma se reduce el gasto de energía y materias primas y se disminuye la producción de residuos.
- **Gases fluorados-HFC y HCFC** – Se está estudiando el uso de materiales alternativos a estos refrigerantes en los equipos. El objetivo para 2010 es la eliminación de estos componentes

en el 100% de los equipos en propiedad de BAA.

- **PVC** – Se promueve la minimización del uso del PVC promoviendo el uso de materiales alternativos cuando es posible.
- **Formaldehído** – El objetivo es la eliminación del 100% de este material en todos los elementos de mobiliario, estructuras internas, equipos y acabados.
- **Compuestos químicos** – Minimización de productos químicos peligrosos así como los compuestos orgánicos volátiles contenidos en pinturas, aislamientos y adhesivos. El objetivo para 2010 es que todos los productos de esta naturaleza tengan el sello Blue Angel Eco Label 7 o EU Ecolabel Class II 8 (mínimo) o bien, ser reemplazados por disolventes al agua. El generador de energía de la T5 utiliza amoníaco como refrigerante como sustituto de HCFCs.

B. MADERA CERTIFICADA

Ferrovial exige información y garantías sobre el origen del material a sus proveedores de madera. Desde 2005 se incluyen cláusulas en las especificaciones de compra en las que se exige contractualmente el uso de materiales de origen garantizado y priorizando la contratación de aquellos proveedores que ofrezcan madera certificada.

El uso de madera no es crítico para Ferrovial, ya que es un material auxiliar, excepto en el caso de construcción residencial, donde existen más especificaciones en las exigencias de acabado del producto.

El negocio con mayor uso de madera es construcción y el gasto anual en compra de madera para encofrados, tabloneros, contrachapado, aglomerado y similares asciende a unos 10 millones de euros. Esta madera procede de talas de pino controladas en España y en todos

los casos, los proveedores ofrecen garantías sobre la procedencia de la madera.

Cada año se destinan cinco millones de euros a la compra de tarima flotante. Este material está compuesto de tres capas; dos de ellas de menor calidad (procedentes de restos de pino) y la tercera fabricada con haya, roble, cerezo o jatoba. La mayoría de estos árboles proceden de Norteamérica y Europa donde sus talas están controladas. En el caso de la jatoba, es importada de talas legales de Sudamérica, El Caribe o las Antillas.

El proveedor de los tableros hechos a partir de roble para la tarima flotante está certificado por el sello europeo, CIDEMECO (Centro privado de tecnologías de investigación de suelos)

La madera utilizada en exteriores procede normalmente de árboles tropicales como jatoba, merbau (procedente del Sudeste de Asia y Oceanía), ipe (América Central y Sudamérica) o elondo (África). Este tipo de maderas es suministrada por proveedores con la marca de calidad AITIM (Asociación de Investigación Técnica de las Industrias de la Madera) para suelos de parquet flotantes así como el sello «FSC» (Forest Stewardship Council) que garantiza el origen de la madera de un bosque gestionado de forma sostenible.

En los casos en los que el proyecto a realizar ha sido diseñado por una entidad ajena a Ferrovial, el uso de madera certificada está condicionado a la decisión del cliente aunque en caso de ofrecer asesoramiento, siempre recomendamos el uso de madera certificada.

En los aeropuertos, también se está trabajando para incrementar el uso de madera certificada FSC bajo el asesoramiento de entidades como World Wide Fund for Nature (WWF) y Forest and Trade Network (WWFTN). El objetivo para 2010 es que el 100% de la madera utilizada en construcción posea el sello FSC.

Comportamiento ambiental en aeropuertos

Consumo de electricidad

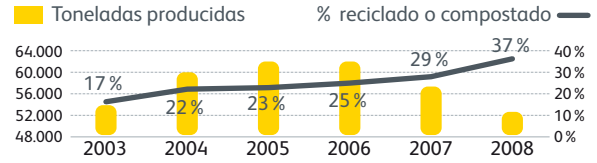
El consumo de electricidad supone el 98 % de gasto energético total en edificios e infraestructuras de aeropuertos. Sin embargo las medidas puestas en marcha a través del Plan de Eficiencia Energética de BAA han supuesto una disminución significativa de este consumo durante 2008.



Residuos

En nuestros aeropuertos se han generado en 2008 más de 50.000 toneladas de residuos. El 90 % proceden mayoritariamente de las compañías que operan en nuestros aeropuertos. Nuestro objetivo es reducir la tasa de residuo enviado a vertedero potenciando el reciclaje.

Residuos producidos por aeropuertos



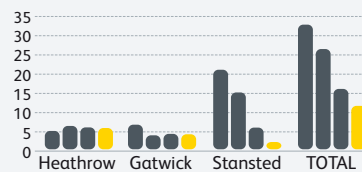
Ruido

Las comunidades situadas en las proximidades de los aeropuertos se ven afectadas por el ruido de los aviones. Distintas medidas son llevadas a cabo actuando sobre la fuente (fomentar el empleo por parte de las aerolíneas de aviones más silenciosos), el medio (instalación de apantallamientos) o el receptor (facilitar el aislamiento de edificios colindantes como colegios u hospitales).

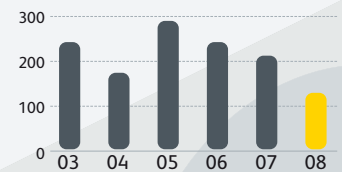
Como se puede observar en la gráfica, las quejas están disminuyendo año tras año. El total incluye las quejas de todos los aeropuertos gestionados por BAA, pero además se muestran la evolución de las quejas de los tres aeropuertos de Londres, que son los que más quejas reciben.

Quejas sobre ruido

Evolución 2005-2008, en miles



Aviones que superan los límites de ruido en el despegue



Agua

El consumo total de agua en aeropuertos disminuyó en un 3 % respecto a 2007, y en un 8 % respecto a 2006, como resultado de las medidas de ahorro de agua implantadas.

- Detección y eliminación de fugas
- Monitorización del consumo de agua
- Sistemas de ahorro en las cisternas y grifos
- Recogida de agua de lluvia y pozos

El consumo eléctrico ha descendido más de un 20 % en el último año

La energía para calentar el agua de todo el Aeropuerto de Stansted procede de una caldera de biomasa de 2MW, que sustituyó dos calentadores de gas natural de 5MW

Se potencia el reciclaje de los residuos de las aerolíneas

Se insta a las líneas aéreas a usar aviones más silenciosos

Se implantan políticas de ahorro de consumo de agua

Todo el aceite usado en las cocinas de Heathrow ha sido utilizado para producir biodiesel

En 2008, el 80 % de la madera utilizada en nuestros aeropuertos tenía sello FSC

El 63 % de los residuos de construcción y demolición generados en la construcción de la T5 de Heathrow han sido reciclados

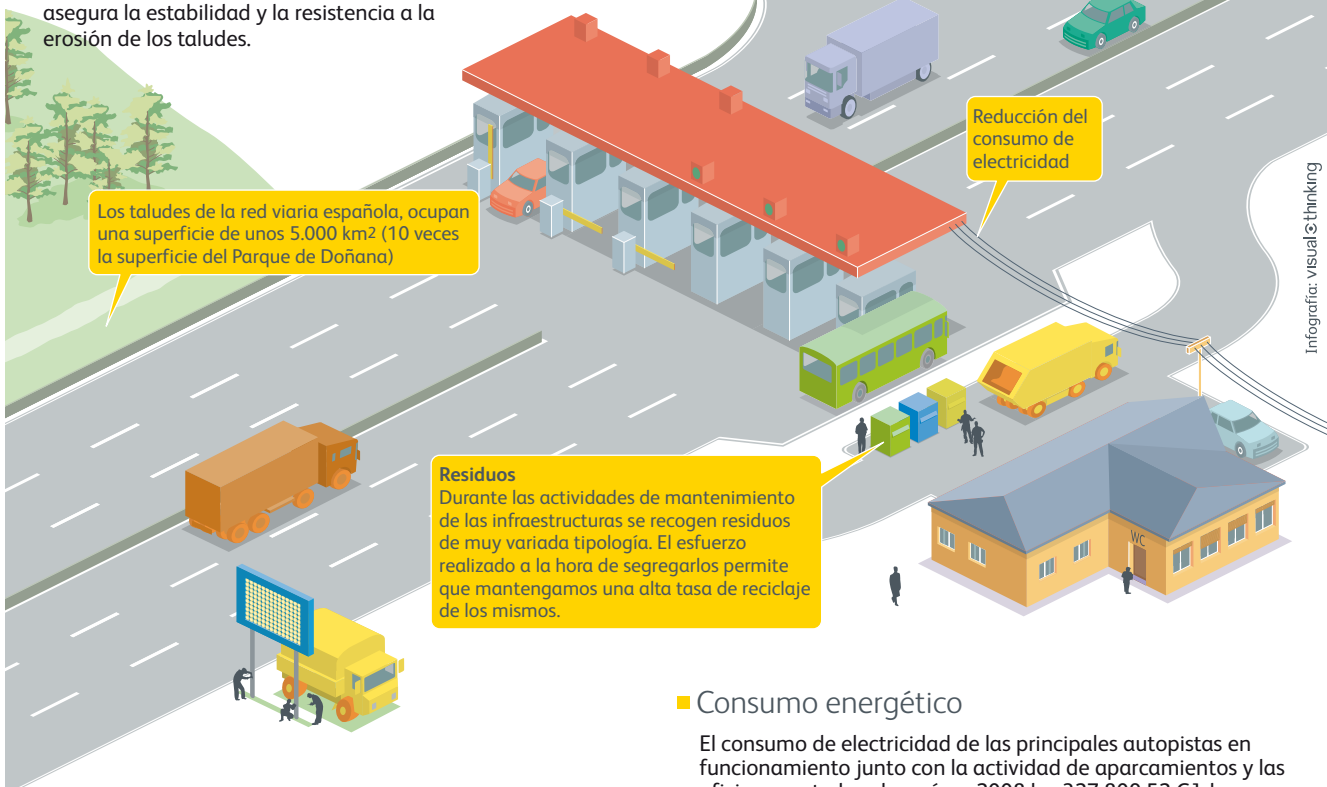
Infografía: visual thinking

Comportamiento ambiental en infraestructuras

La política ambiental de Cintra establece entre otros compromisos de mejora continua, optimización de recursos, cumplimiento de legislación, implantación de sistemas de gestión certificados y comunicación activa con sus grupos de interés.

I+D+i en taludes de carreteras

El proyecto EXPERTAL "Bases experimentales para la sostenibilidad ecológica de los taludes de autopistas" tiene como objetivo sentar las bases para un mejor conocimiento de las comunidades vegetales de los taludes artificiales de las carreteras. Esto nos permitirá optimizar su mantenimiento de forma sostenible, ecológica y económica. Un adecuado desarrollo y mantenimiento de la cubierta vegetal asegura la estabilidad y la resistencia a la erosión de los taludes.



Los taludes de la red viaria española, ocupan una superficie de unos 5.000 km² (10 veces la superficie del Parque de Doñana)

Reducción del consumo de electricidad

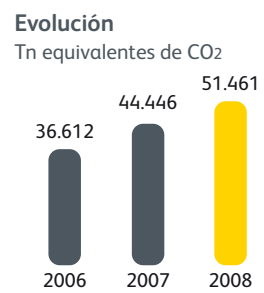
Residuos
Durante las actividades de mantenimiento de las infraestructuras se recogen residuos de muy variada tipología. El esfuerzo realizado a la hora de segregarlos permite que mantengamos una alta tasa de reciclaje de los mismos.

Infografía: visual thinking

Emisiones

La evolución de las emisiones de gases de efecto invernadero ha sido positiva ya que si bien, el dato global aumenta debido a dos nuevas concesiones (Azores y Grecia), el valor global del resto ha sido menor que el año pasado.

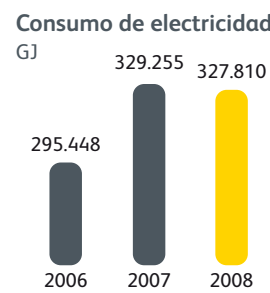
Hay que tener en cuenta que la herramienta para el cálculo de emisiones se ha actualizado incrementándose al alza los factores de emisión derivados del consumo de electricidad. A pesar de la significativa reducción en el consumo de electricidad, no se ha dado una reducción proporcional en las emisiones.



Consumo energético

El consumo de electricidad de las principales autopistas en funcionamiento junto con la actividad de aparcamientos y las oficinas centrales alcanzó en 2008 los 327.809,52 GJ, lo que representa una disminución de 0,44 % respecto al ejercicio anterior, a pesar de que este año se reportan nuevos consumos con la incorporación a la contabilidad de 2 nuevas autopistas y las oficinas centrales de Santiago de Chile.

Esta disminución en el consumo de electricidad se debe, sobre todo, al esfuerzo realizado en las autopistas chilenas, que en su conjunto han reducido su consumo en un 18 % (más de 56.000 GJ), y en la 407-ETR, donde se produce el mayor consumo en términos absolutos, y que este año ha logrado una reducción del 24 % (14.000 GJ).



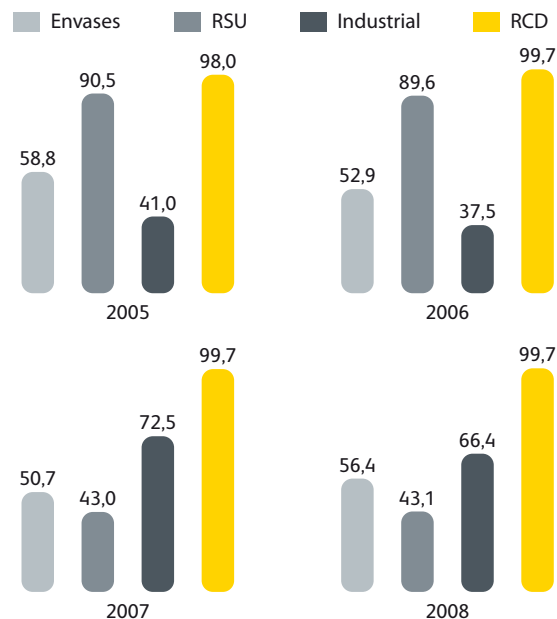
Comportamiento medioambiental en servicios

■ Recuperación de residuos

Una de las acciones que contribuye a la reducción de residuos destinados a vertederos es la mejora del proceso de triaje para aumentar los porcentajes de materiales recuperados. El cambio más significativo a este respecto se ha producido en la recuperación de envases, pasando de un 50,79% a un 56,45. El motivo de este incremento es la automatización de las plantas de Sevilla, Talavera de la Reina y Cerceda que han alcanzado un mayor rendimiento y, por lo tanto, un mayor porcentaje de recuperación.

Evolución del porcentaje de recuperación de residuos

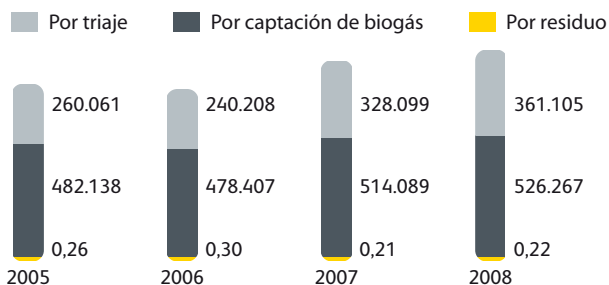
Porcentajes respecto del total permitido



■ Emisiones evitadas

Las emisiones de gases de efecto invernadero producidas por tonelada de residuo se mantienen estables respecto al año anterior con un ligero incremento del 1%. Mientras, las emisiones evitadas por la actividad de triaje y captación de biogás, siguen su tendencia de aumento. Esto se debe a la creciente cantidad de residuos recibidos en las plantas de triaje (se han abierto dos nuevas plantas) y a su automatización. En el caso de las emisiones evitadas por captación de biogás hay un aumento generalizado en la implantación de pozos de captación así como a la desgasificación del vertedero de Xixona (Alicante).

Toneladas equivalentes de CO2 evitadas



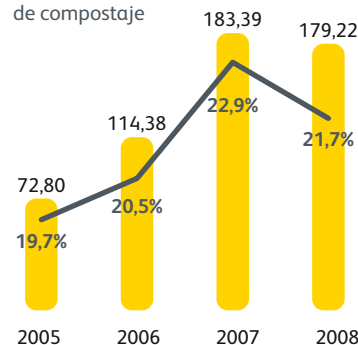
■ Compost producido

El compostaje es la técnica por la cual la materia orgánica es descompuesta de forma controlada, imitando los procesos naturales de fermentación termófila para producir compost, un producto válido para abonar nuestros suelos y plantas. Es, por tanto una forma de valorización del residuo.

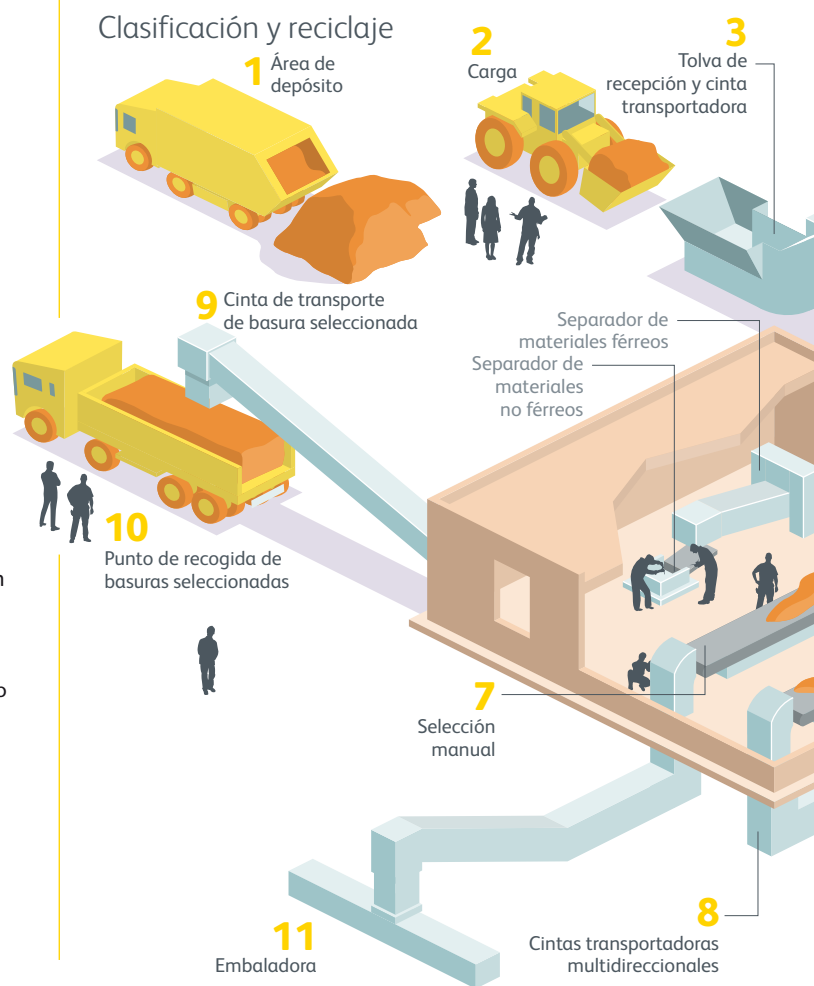
La fracción de materia orgánica supone aproximadamente un 48% del total de residuos urbanos producidos. Se tiende a aprovechar un porcentaje cada vez mayor de esta materia orgánica ya sea a través del compostaje o la biometanización. La calidad del compost producido depende en gran parte de la pureza de la materia orgánica, que a su vez depende de la separación en origen y de los procesos de preparación previa.

Miles de toneladas de compost

Porcentaje producido a partir del residuo en planta de compostaje



Clasificación y reciclaje



■ Energía producida a partir de residuos

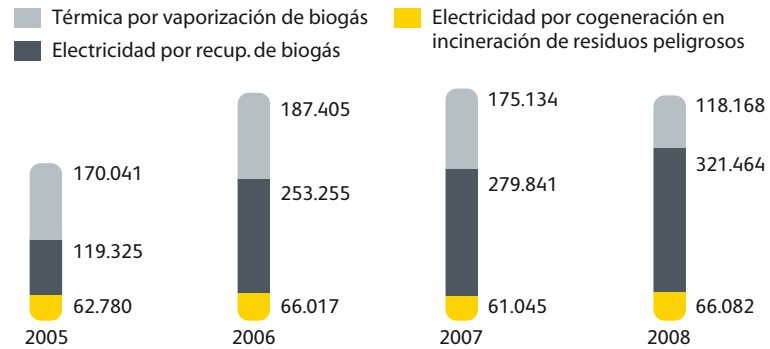
Los residuos que gestionamos pueden y deben ser aprovechados.

La descomposición de los mismos en condiciones anaerobias produce biogás, un gas compuesto mayoritariamente por metano que se puede utilizar como combustible para producir energía eléctrica o térmica.

La incineración, entendida como un sistema de valorización energética y no de eliminación es una alternativa que nos ha proporcionado en 2008 más de 66.000GJ de electricidad a partir de residuos peligrosos.

Distribución de la energía producida a través de residuos

CJ



4

Tambor de separación: separa el material biodegradable mezclado en la basura por tamaño

5

Cinta de transporte con electroimán de metales y separador de Foucault

Apertura de bolsas

6

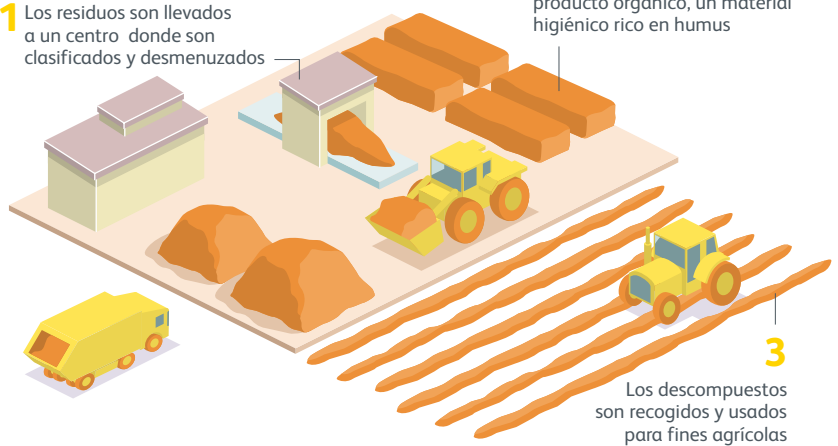
Cintas transportadoras

12

Compactadora

Compostaje y descomposición

1 Los residuos son llevados a un centro donde son clasificados y desmenuzados



2

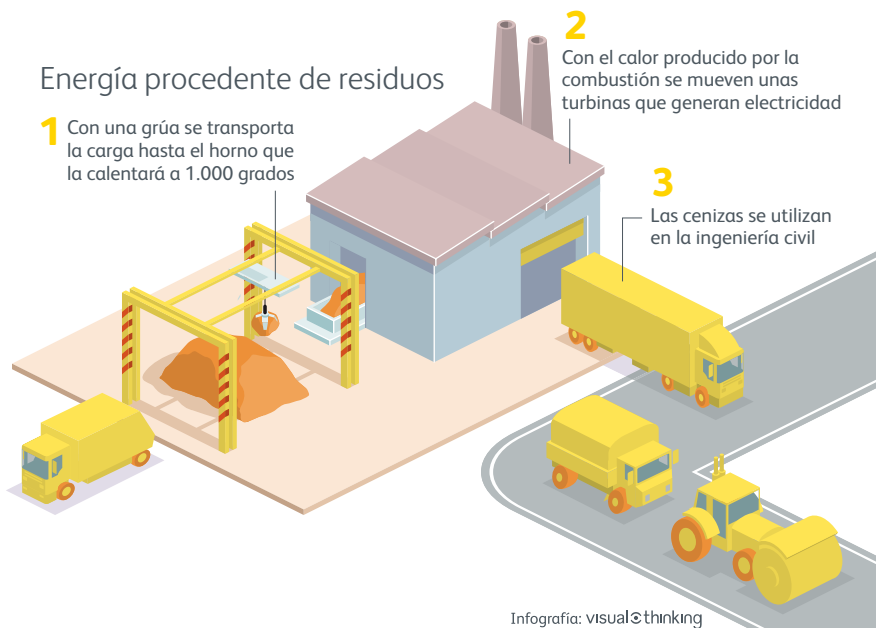
El oxígeno y los microorganismos descomponen los residuos en un producto orgánico, un material higiénico rico en humus

3

Los descompuestos son recogidos y usados para fines agrícolas

Energía procedente de residuos

1 Con una grúa se transporta la carga hasta el horno que la calentará a 1.000 grados



2

Con el calor producido por la combustión se mueven unas turbinas que generan electricidad

3

Las cenizas se utilizan en la ingeniería civil

Infografía: visual©thinking

Comportamiento ambiental en construcción

Cada obra ejecutada por Ferrovial implanta un Plan de Gestión Medioambiental particularizado a la realidad de su emplazamiento que exige a cada centro un adecuado comportamiento ambiental, mediante la evaluación previa de los impactos ambientales de las obras o el establecimiento de objetivos ambientales, entre otros requisitos

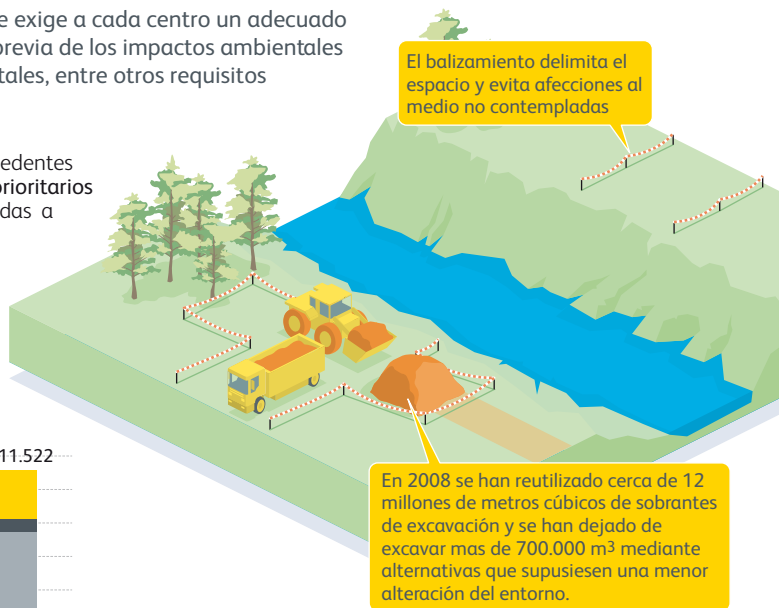
■ Minimización de residuos

La minimización de residuos enviados a vertedero procedentes de la actividad de construcción es uno de los objetivos prioritarios en este área. Para ello se acometen iniciativas encaminadas a reducir la generación de los mismos o bien, reutilizarlos.

Para el período comprendido entre 2005 y 2012 se ha establecido un objetivo de reducción del volumen de vertido de material de construcción de 56 millones de metros cúbicos.

Reducción de vertido de material a vertedero

En millones de metros cúbicos

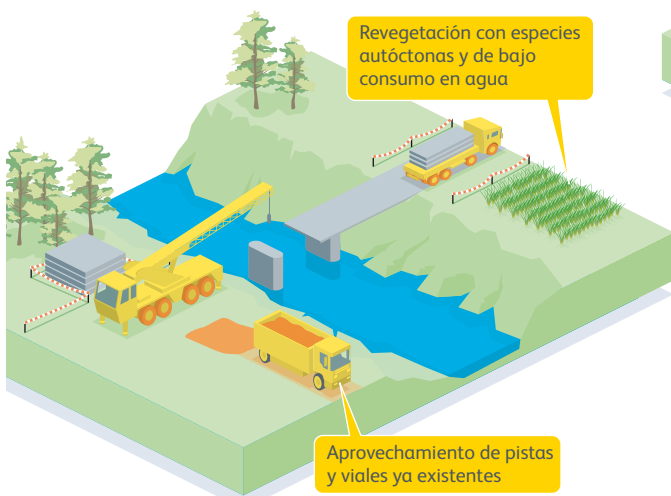


A día de hoy se han dejado de enviar a vertedero 41,4 millones de metros cúbicos de material procedente de construcción.

■ Restauración de las obras

Este es un momento crucial antes de la entrega. Una de nuestras preocupaciones es, no sólo que el proyecto se realice con la mayor calidad posible sino conseguir que sea sostenible en el tiempo y en la utilización de recursos, como agua, sustrato o las semillas o plantones.

Parte de nuestros objetivos se basan en la propuesta de mejoras técnicas al proyecto como el uso de pistas y viales existentes como caminos para evitar la apertura de nuevos accesos (35.900 m en 2008), revegetación con especies de bajo consumo en agua (10.000 m² en 2008) y especies autóctonas (76.195 unidades).



Infografía: visual@thinking

■ Tierra vegetal

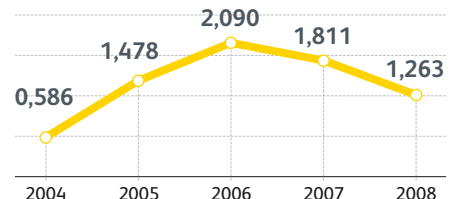
La correcta gestión de la tierra vegetal desde que es extraída en las fases iniciales de excavación hasta su extendido final, es un factor clave a la hora de conseguir una restauración exitosa, ya que este material es en sí, un banco de semillas autóctonas y el sustrato que asegurará la estabilidad de taludes y superficies en pendiente.



Reutilización de tierra vegetal

En millones de metros cúbicos

El volumen de tierra vegetal reutilizada ha disminuido debido a la disminución de obra ejecutada en 2008.



Capital humano

Ferrovial es una compañía diversa y global, con una plantilla media compuesta por más de 106.596 empleados que trabajan en 49 países. La combinación de talento y dedicación de los profesionales que trabajan en Ferrovial constituye uno de los pilares esenciales del éxito de la compañía.

Compromiso

- Captación y motivación del mejor capital humano.
- Implantación de una intranet global en todo el Grupo.
- Lanzamiento de los itinerarios formativos de las áreas de soporte estratégicas en la Universidad Ferrovial.
- Retribución flexible para todo el personal de estructura en España.
- Implantación del Modelo Global de Competencias Directivas.
- Implantación del mapa de puestos para posiciones de estructura.

Líneas de actuación

- Definir, implantar y gestionar un modelo de Recursos Humanos global, equilibrado y focalizado en aquellos procesos y colectivos estratégicos para la Organización.
- 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 del trabajo.

Hitos 2008

- Definición de los valores corporativos.
- Estudio de Clima Laboral Internacional con una participación del 59%.
- Primer Programa de Alta Dirección en la Universidad Ferrovial.

Objetivos 2009-2010

- Transmisión de los nuevos valores corporativos de Ferrovial.

Capital humano

	2008	2007	Var 08-07
Plantilla media	106.596	102.425	4,07%
Plantilla internacional (%)	60,33	59,82	
Plantilla con contrato fijo (%)	81,98	78,56	
Plantilla con reducción de jornada (%)	15,44	11,63	
Tiene buenos empleados (percepción)(*)	72,70	70,93	2,50%
Antigüedad de plantilla (años)	6,44	6,26	2,87%
Edad media de empleados (años)	40	39	1,44%
Se preocupa por el bienestar de los empleados (percepción)(*)	65,78	62,53	5,19%
Empleados satisfechos (%)	71,00	ND	
Índice de rotación (%)	10,87	10,25	
Inversión en formación por empleado (€)	259,8	314	-24,36%
Inversión en formación / facturación (€)	0,20%	0,22%	
Empleados evaluados en desempeño (%) (**)	68,27	37,00	
Empleados con retribución variable (%)	17,45	20,26	
Empleados promocionados	4.972	6.075	-18,16%
Empleados expatriados	426	363	17,36%
Buen lugar para trabajar (percepción)(*)	70,45	67,90	3,75%
Solicitudes para trabajar en Ferrovial (***)	177.158	121.986	45,24%

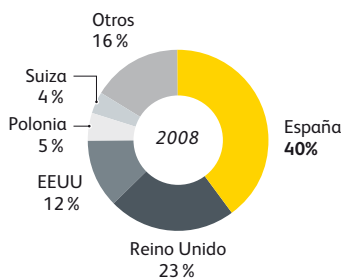
(*) Fuente: RepTrak

(**) Ver Gestión de Talento

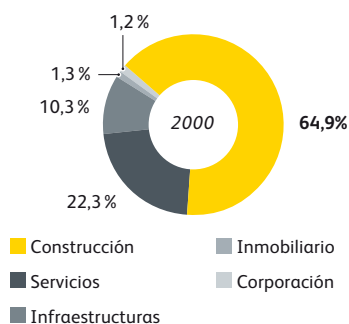
(***) España

Perfil Internacional

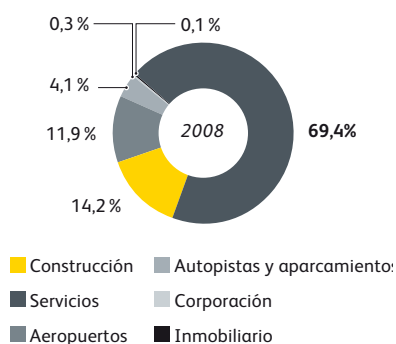
Lugar de trabajo de los empleados de Grupo Ferrovial



Empleados por áreas



Empleados por áreas



La gestión de las personas que trabajan en Ferrovial se realiza a través de la Dirección General de Recursos Humanos, responsable de definir, implantar y gestionar un modelo global, equilibrado y focalizado en aquellos procesos y colectivos estratégicos para la organización. Esta función es especialmente estratégica teniendo en cuenta el importante crecimiento de la compañía experimentado en los últimos años, así como su fuerte diversificación e internacionalización.

La visión de la función de Recursos Humanos de Ferrovial es la de ser capaz de aportar soluciones innovadoras de gestión de personas alineadas con las nuevas necesidades del negocio y sus profesionales y generadoras de valor para la organización.

Por áreas de actividad, el 12,6% de los empleados desempeñan su actividad en el área de aeropuertos; el 4,2% trabajan en autopistas y aparcamientos; el 13% a la de construcción y el 70% a la de servicios. El 0,3% restante desempeñan su actividad en corporación.

Más del 81% de los empleados son operarios y técnicos, el 9% son titulados superiores y de grado medio, el 7,42% son administrativos y el 1,79% corresponde al número de directivos, que al cierre del ejercicio 2008 contaban con una edad media de 44 años y una antigüedad media de nueve años en la compañía.

Calidad en el empleo

El 71% de los empleados de Ferrovial se manifiestan satisfechos con su empleo, según la encuesta de Clima Laboral de 2008, obtenida sobre una muestra de 12.901 empleados y con un nivel de participación del 59%. La principal aspiración manifestada por los empleados de Ferrovial es tener un empleo de calidad basado en los siguientes aspectos:

- Empleo estable.
- Compensación.
- Clima Laboral.

A. EMPLEO ESTABLE

El 82% de los empleados tienen un contrato fijo, la mayoría de estos contratos están adscritos a contratos de servicios sujetos a subrogación en caso de adjudicación a otra compañía. Tras diez años de intenso crecimiento, Ferrovial sigue creando empleo a pesar de la crisis económica internacional. Durante 2008, Ferrovial ha incrementado ligeramente la plantilla media en 4.172 personas hasta alcanzar los 106.596 empleados, lo que representa un crecimiento del 4% con respecto al mismo período del año anterior. Por áreas de negocio, el impacto de la crisis económica ha afectado principalmente al área de construcción, que ha reducido su plantilla el 0,2% en España.

Desde febrero de 2006, Ferrovial cuenta con un Plan de Conciliación de la Vida Profesional y Personal (Plan Concilia) cuyo objetivo de crear un entorno laboral que permita atender más fácilmente las necesidades personales y familiares y mantener manteniendo al mismo tiempo los niveles de productividad y competitividad.

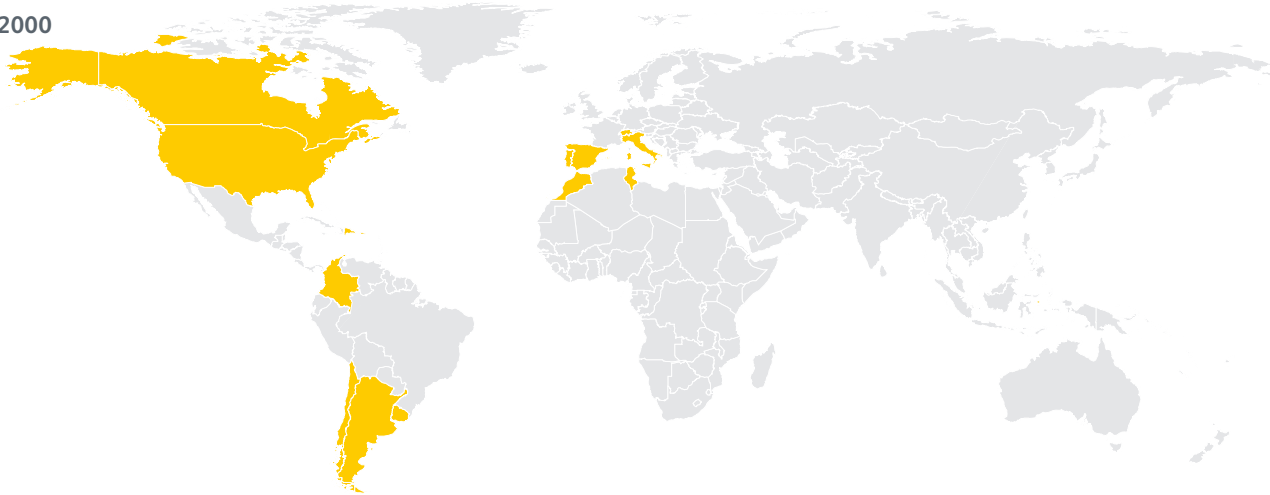
Este Plan, de aplicación en España, ha permitido a Ferrovial adelantarse a las medidas establecidas por la ley española de Igualdad de 2007.

De acuerdo con la legislación laboral vigente en España, todos los profesionales de Ferrovial pueden acogerse a:

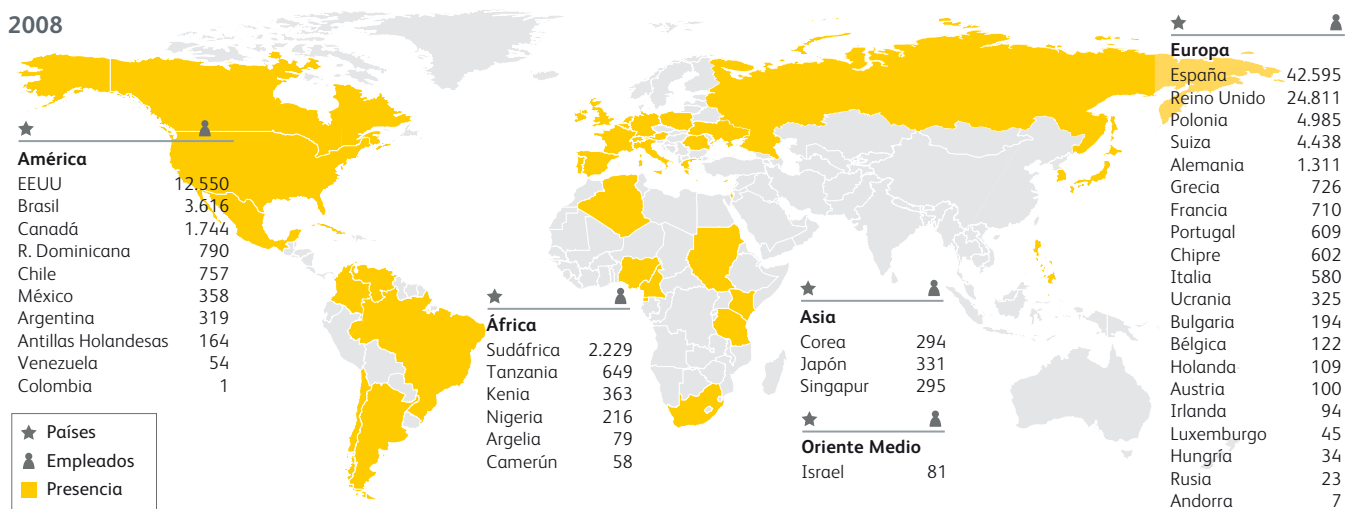
- **En caso de maternidad** – 16 semanas de permiso desde el momento del parto, con posibilidad de disfrutar a tiempo parcial las últimas 10 semanas del descanso por maternidad. Posibilidad de acumular la hora de lactancia al final del periodo de baja maternal y sustituirla por un permiso de 13 días hábiles adicionales. Solicitud de una excedencia no retribuida hasta que el hijo cumpla los tres años. Posibilidad

Expansión internacional

2000



2008



de solicitar una reducción de jornada por motivos de guarda legal en los términos establecidos en la legislación laboral vigente.

- **En caso de paternidad** – dos días de permiso retribuido y un permiso de paternidad adicional por 13 días hábiles.

Adicionalmente, para todo el personal de estructura en España, la compañía contempla dos medidas:

- **Ampliación del descanso por maternidad** – Con el objeto de facilitar la llegada del futuro hijo/a tanto en los casos de embarazo como de adopción, las trabajadoras podrán disfrutar de una ampliación del descanso por maternidad (en concepto de per-

miso retribuido) de 14 días naturales, a disfrutar inmediatamente antes de la fecha de alumbramiento o de la resolución judicial de la adopción.

- **Período sabático** – Los empleados con al menos cinco años de permanencia ininterrumpida en la compañía (no acumulables) y previo acuerdo en cuanto a fechas con su superior jerárquico podrán solicitar un permiso de un máximo de un mes (a disfrutar de manera ininterrumpida). Este permiso tendrá la consideración de permiso sin sueldo ni derechos generados en el periodo. Se cotizará a la Seguridad Social por el Salario Mínimo Interprofesional (SMI). Esta medida exige un preaviso de dos meses y no se podrá

realizar durante ese periodo ninguna actividad remunerada ni incompatible con su actividad profesional en Ferrovial.

Durante el año 2009 y desde la nueva Dirección de Comunicación Interna y Responsabilidad Corporativa del Empleado, creada en 2008, se está contemplando una revisión de dichas medidas dentro del Plan de Igualdad de Ferrovial.

B. COMPENSACIÓN Y FLEXIBILIDAD

Los gastos de personal se han incrementado el 1,02%, hasta los 3.832 millones de euros, de los cuales un 85,08%, corresponden al pago de los sueldos y salarios y el resto a cargas sociales.

Ferrovial ha continuado el proceso de implantación de una retribución fija y variable, tratando de mantener una alta competitividad en el mercado. Actualmente, el sistema de retribución variable está implantado en el 17,45% de la plantilla, alcanzando casi a la totalidad del personal de estructura.

Estas políticas de retribución se completan con otros planes, entre ellos, los sistemas retributivos referenciados a la acción y Planes de Compensación Personal y Flexibles que permiten destinar parte de la retribución fija anual a la contratación de una serie de productos y servicios en condiciones más ventajosas.

El plan de opciones sobre acciones diseñado como herramienta bienal de compensación a largo plazo, está orientado a fomentar el compromiso de nuestros profesionales con nuestra organización, permitiendo contar con un equipo directivo estable y alineado con los intereses de los accionistas.

En el ejercicio, se ha continuado con el «Plan 12.000», un programa retributivo que consiste en el pago de una parte de la retribución variable de los beneficiarios -alrededor de 364 personas pertenecientes al colectivo de directivos, jefes de departamento o categoría similar con residencia fiscal en España- mediante la entrega de acciones de Ferrovial.

En 2008, se ha creado una nueva Dirección de Compensación y Beneficios, que forma parte de la Dirección General de Recursos Humanos, cuyo objetivo es aprovechar las mejores prácticas existentes en la compañía y dotar al Grupo de una política retributiva homogénea, alineada con los objetivos de negocio y competitiva con las prácticas de cada país, impulsando también la transmisión de los distintos elementos del paquete de compensación. Se trata de establecer los mecanismos que faciliten la internacionalización y transversalidad de los colectivos directivos, aprovechando las mejores prácticas en materia de compensación. También a nivel global se realizará un seguimiento de la política de

compensación de expatriados para mantener la competitividad retributiva con el mercado.

C. CLIMA LABORAL

En 2008, Ferrovial ha realizado su tercera Encuesta de Clima, que ha tenido un alcance de más de 12.901 personas, con una participación del 59%, un 18% más que la anterior encuesta realizada en 2005. La encuesta ha supuesto la participación por primera vez de las filiales extranjeras de Ferrovial, a excepción de BAA, filial que ya había realizado una encuesta similar el año anterior.

Los resultados muestran una mejora general de la valoración en las distintas dimensiones analizadas, donde se alcanza una satisfacción general de nuestros profesionales del 71%, superior a la media en compañías similares a la nuestra.

Los resultados de la Encuesta de Clima han sido comunicados a través de las Intranets corporativas para conocimiento de todos los empleados. El informe recoge las acciones derivadas de los resultados de la anterior encuesta que se han puesto en marcha, así como el Plan de Acción 2009-2010.

La dirección general de Recursos Humanos se ha comprometido a materializar el Plan de Acción 2009-2010 y para ello, se ha establecido un Comité de Clima cuya misión es la de realizar un seguimiento sobre la implantación de los distintos planes de acción.

	2008		2005
Compromiso	75%	↑	71%
Satisfacción general	71%	↑	63%
Orientación al cliente	58%	↑	52%
Desarrollo profesional y formación	58%	↑	55%
Estilos de dirección	55%	↑	52%
Organización	51%	↑	42%
Comunicación y relaciones internas	44%	↑	40%
Compensación y beneficios	31%	↑	26%

Como consecuencia de la Encuesta de Clima se han puesto en marcha tres iniciativas que se desarrollarán entre 2009 y 2010.

- **Conoce** – Es el programa que englobará todas las acciones relacionadas con las prácticas de Comunicación Interna y Responsabilidad Corporativa del Empleado, ayudando a acercar la organización a la alta dirección, facilitando la comunicación transversal entre departamentos y entre negocios y protocolizando acciones. Además se encargará de poner en marcha nuevos canales y materializar las acciones sociales que caracterizan el espíritu de la plantilla de Ferrovial.
- **Crece** – Es el programa que englobará la definición, implantación y gestión de soluciones innovadoras en el ámbito de Desarrollo de Recursos Humanos, tales como la identificación y desarrollo de talento interno, la definición de itinerarios formativos (Universidad Ferrovial SUMMA), la internacionalización de la planificación de la gestión de sucesiones, la potenciación de la movilidad interna, la búsqueda de nuevos canales de desarrollo, etc.; soluciones generadoras de valor tanto para la organización como para los profesionales.
- **Compensa** – Es el programa que englobará las acciones encaminadas a ajustar las prácticas y modelos de Ferrovial en comparación con el mercado que nos rodea, las acciones que trabajen sobre los diferentes elementos de compensación - tanto en sus modelos como en sus procesos - y en la transparencia y puesta en valor de aquello que la empresa hace por su plantilla.

Gestión del talento

Ferrovial ha experimentado un gran crecimiento en los últimos años, así como una fuerte diversificación e internacionalización. Por este motivo, es clave para nuestro negocio contar con un modelo de gestión de personas global capaz de dotar a la compañía de las capacidades (conocimientos y habilidades) necesarias para impulsar su desarrollo sostenible.

La rotación voluntaria ha sido del 10,87% mientras que el año anterior fue del 10,25%. El índice de rotación media de las mujeres ha descendido considerablemente, situándose en el 13,75% frente a un 28,95% del año anterior.

A. ATRACCIÓN DEL TALENTO

La atracción del talento es una pieza clave de nuestra función de RRHH, como medio para asegurar que se incorporan a nuestra compañía aquellos profesionales con capacidades para contribuir al desarrollo de nuestro negocio.

En el año 2008, hubo un total de 177.158 candidaturas presentadas en el conjunto de Ferrovial (Fuente: Infojobs). Durante el año pasado, se incorporaron un total de 63.137 empleados, de los que 23.928 fueron mujeres, lo que representa un 39,41% sobre el total de incorporaciones.

- **Programa + Talento** – Para la atracción del talento contamos con distintas iniciativas. El programa + Talento tiene como objetivo fomentar la incorporación de nuevos profesionales a Ferrovial a través de las candidaturas presentadas por nuestros propios profesionales. Este proceso permite a la organización contar con candidatos referenciados y al empleado que referencia recibir un incentivo económico por su contribución.
- **Foros y encuentros** – Ferrovial acude a los principales foros de empleo y

mantiene convenios de colaboración con centros universitarios, escuelas de negocio y fundaciones de los países en los que opera. Además, Ferrovial fomenta su visibilidad a través de presentaciones y acuerdos con Universidades nacionales e internacionales como MIT, Cornell, Texas A&M, Imperial College, Wharton – Lauder Institute, II Programa de Prácticas - Fundación Consejo España-EE.UU.

B. BOLSA DE EMPLEO Y PROMOCIÓN INTERNA

En la bolsa de trabajo, accesible a través de la intranet y hasta la fecha con alcance a nivel de plantilla en España, se publican vacantes para profesionales con experiencia que ya pertenecen a la organización. Recursos Humanos garantiza la total confidencialidad de todas las candidaturas, durante todo el proceso.

La identificación de vacantes se realiza a través de los responsables de cada área o dirección que formalizan una solicitud de contratación a la Dirección de Recursos Humanos. La persona responsable del proceso de selección utiliza distintas fuentes de reclutamiento en función del perfil profesional, y en el caso de España siempre que se requiera una experiencia superior a dos años, se publica la oferta a nivel interno, dentro de la Intranet corporativa cuyo fin persigue ofrecer las posibilidades de desarrollo y promoción.

La movilidad de nuestros profesionales es una palanca clave para optimizar su aportación de valor al negocio y potenciar su desarrollo, ya que facilita su exposición a entornos organizativos, sectoriales y geográficos diversos. En este sentido, la Bolsa de Empleo tiene como objetivo dar oportunidad de desarrollo a los actuales empleados de la Compañía, bien sea mediante una promoción, un nuevo destino geográfico o un cambio de funciones que aporten valor a su carrera profesional.

En 2008 han sido promocionados 4.972 profesionales, de los que el 33% han sido mujeres.

C. EVALUACIÓN DE COMPETENCIAS

Gracias a nuestro sistema de Evaluación por Competencias (e-desempeño), la organización cuenta con un mecanismo para identificar las fortalezas y oportunidades de mejora de nuestros profesionales con el objetivo de planificar acciones de formación y desarrollo alineadas con sus necesidades.

El objetivo de la Evaluación de Desempeño es ofrecer la oportunidad de identificar las fortalezas y oportunidades de mejora de las competencias de los empleados y planificar acciones de desarrollo a realizar durante el año siguiente. Dentro de la evaluación, queda recogida la opinión del responsable jerárquico del evaluado sobre la posibilidad de promoción a medio plazo.

Este proceso, de periodicidad anual es de aplicación exclusivamente nacional y ha contado este año con una participación del 68% del personal de estructura. La intención de la compañía es ir ampliando el colectivo al que se realiza esta evaluación.

La organización cuenta, para la evaluación de competencias a nivel directivo, con el proceso de Evaluación de Competencias Directivas 360°. Este proceso, basado en la realización de cuestionarios de evaluación de competencias directivas por parte del superior, pares y colaboradores del directivo, ofrece una completa perspectiva de la percepción del entorno del directivo sobre su estilo de dirección y permite identificar aquellos ámbitos en los que focalizar su desarrollo profesional.

Durante el ejercicio 2009 un grupo de trabajo designado a tal efecto revisará las competencias directivas actuales para asegurar su coherencia con los valores de Ferrovial y alinearlos con las nuevas necesidades de la organización dentro del plan para la internacionalización progresiva de la función de Recursos Humanos.

D. DESARROLLO PROFESIONAL

Los procesos de evaluación del desempeño permiten la identificación de las necesidades de desarrollo de nuestros empleados a través de la definición de los Planes de Desarrollo Individual que se realizan junto con los procesos de evaluación descritos. Estos planes, nacidos de los resultados de la Evaluación del Desempeño, permiten planificar el desarrollo de nuestros profesionales anualmente en dos vertientes, las acciones de desarrollo formativo que se llevan a cabo en la Universidad de Ferrovial, Summa (Universitas Ferrovial Summa) y no formativo propuestas por la organización.

Asimismo, el proceso de internacionalización, diversificación y crecimiento sostenible de la compañía, ha convertido la expatriación en una necesidad para la gestión de la compañía, que requiere de perfiles con un amplio conocimiento del negocio a nivel global. En la actualidad, Ferrovial cuenta con 426 empleados expatriados españoles.

E. FORMACIÓN

Ferrovial está comprometida en mantener una política de inversión para la formación personal y profesional de los empleados. En 2008, la formación ha supuesto una inversión de 27,90 millones de euros. Esto supone una inversión de 259,80 euros por empleado. En total, se han impartido 2.024.854 de horas de formación, 324.000 más que el año anterior.

• La Universidad Ferrovial

Una parte de la formación se ha impartido a través de la Universidad Ferrovial, creada en 2007 como punto de encuentro y de intercambio de conocimiento y experiencias entre profesionales de las distintas compañías y nacionalidades que componen el Grupo.

La Universidad Ferrovial ha seguido transmitiendo los valores de Ferrovial y actuando como catalizador

Cuadro indicadores Universidad Ferrovial SUMMA

Número de horas totales impartidas en SUMMA durante el año	59.315
Número de horas de formación por participante en SUMMA durante el año	20,41
Indices de satisfacción global. Instalaciones y equipos informáticos	7,9
Número de empleados que han asistido a la formación en SUMMA durante el año	2.906
Número de empleados que han participado en cursos de acogida de SUMMA	417
Indices de satisfacción global. Valoración campus	7,9
Indices de satisfacción global. Valoración formadores	8,7
Indices de satisfacción global. Contenidos y metodologías	7,9
Indices de satisfacción global. Organización	8,2

del desarrollo del talento de la organización mediante los programas desarrollados por las tres escuelas que la forman: la Escuela de Liderazgo, enfocada al desarrollo de habilidades; la Escuela de Negocio, centrada en los conocimientos comunes de la cadena de valor y la Escuela de Integración Cultural.

En 2008, más de 2.900 participantes han pasado por los programas puestos en marcha por la Universidad Ferrovial en la sede de El Escorial, dando continuidad a la oferta formativa existente, que incluía un amplio abanico de acciones, desde programas de acogida para los nuevos empleados a programas directivos realizados con las más prestigiosas escuelas de negocio. Además se han puesto en marcha nuevas iniciativas como el diseño de itinerarios de formación de áreas funcionales y de Proyectos de Innovación y Mejora (PIM) realizados por participantes en diversos programas de formación.

Como acción destacada este año se ha lanzado la primera edición del «Programa de Alta Dirección de Ferrovial» que congregó a cerca de 331 directivos de las compañías que conforman el Grupo. Así, directivos procedentes de Webber, Amey, Ferrovial Servicios, Swissport, Cespa, Inmobiliaria Polonia, Corporación, Ferrovial Agromán, Cintra, Budimex, Ferrovial Aeropuertos y BAA tuvieron la oportunidad de intercambiar opiniones y formas de trabajo con otros

profesionales que ocupan puestos de responsabilidad semejante en otros países y negocios. Adicionalmente el programa contó con la presencia del Presidente de Ferrovial, Rafael del Pino, y del Consejero Delegado, Joaquín Ayuso, que compartieron con los asistentes su visión de los desafíos futuros de la Compañía.

Un elemento clave a lo largo del año ha sido la participación de expertos internos en la Universidad Ferrovial que han actuado como difusores del conocimiento y de las buenas prácticas internas en los diferentes programas. Buen ejemplo de la apuesta y compromiso de los primeros niveles directivos del Grupo con la formación y la difusión del conocimiento es el Comité Académico de la Universidad Ferrovial, compuesto por directivos de diferentes compañías del grupo con una reconocida trayectoria. Su participación a lo largo del ejercicio ha sido fundamental a la hora de alinear las iniciativas de la Universidad con las necesidades de los diferentes negocios.

La Universidad Ferrovial cuenta con un canal específico en la intranet, que permite al empleado, mediante diferentes secciones (historia, calendario formativo, oferta formativa, etc.) disponer de información y comunicaciones relacionadas con las diferentes acciones puestas en marcha.

F. SUCESIÓN DIRECTIVA

La planificación de la sucesión directiva tiene como objetivo anticipar la ocupación de posibles vacantes directivas a través de la planificación de la sucesión de sus actuales ocupantes. Este proceso, que tiene como alcance las primeras líneas de dirección de las Unidades de Negocio de Ferrovial, permite asegurar la creación de cantera directiva a través de la identificación de los profesionales con potencial directivo y permitir la continuidad del liderazgo y de la planificación estratégica de la organización, minimizando el impacto de la transición en posiciones directivas.

G. VALORES CORPORATIVOS

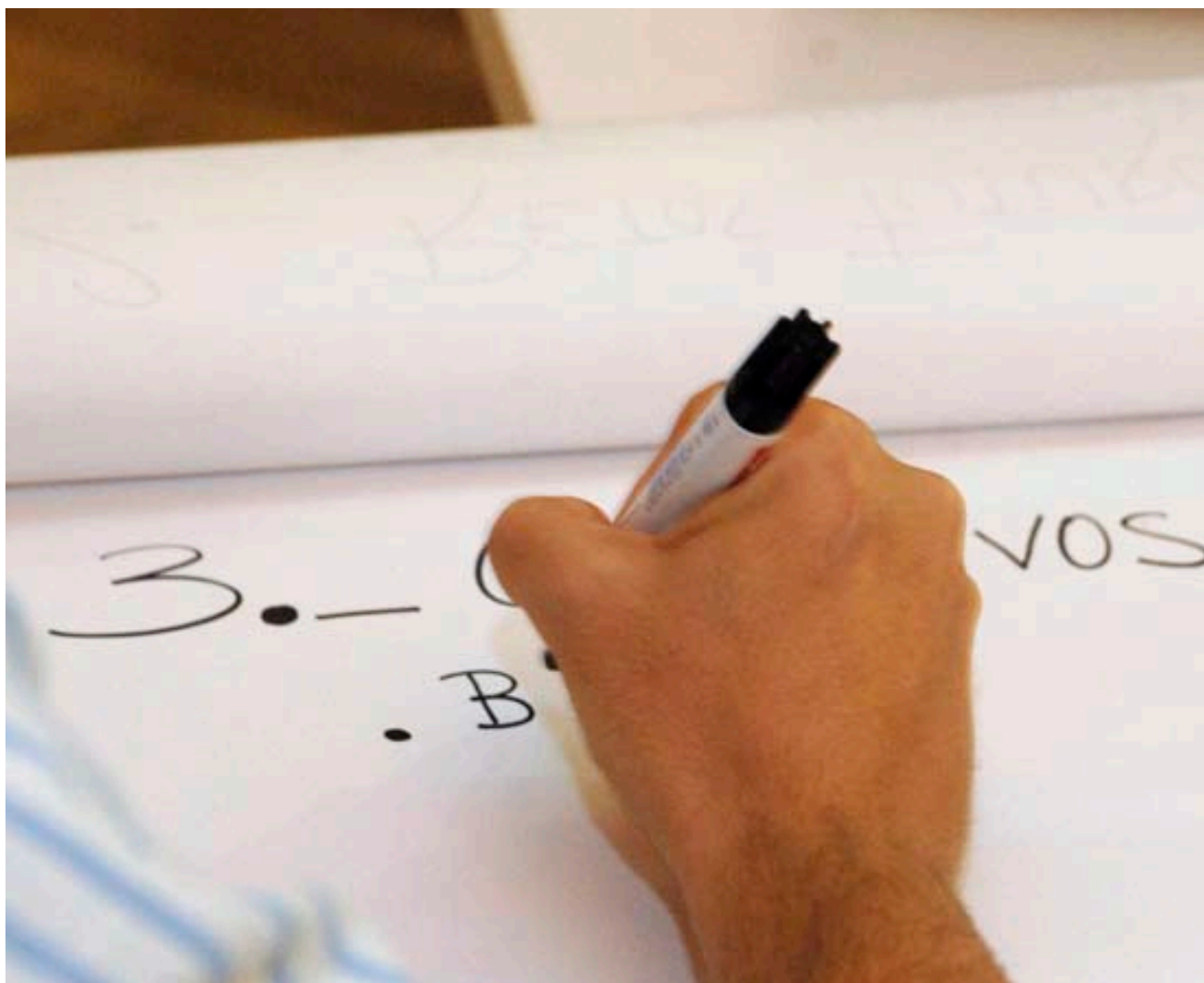
En 2007, Ferrovial puso en marcha un proyecto global para la definición de sus valores que permite analizar la cultura de las distintas organizaciones que conforman el Grupo y realizar una propuesta que refleje la diversidad. Para llevarlo a cabo, se ha contado con la colaboración de distintos colectivos de profesionales de todas las organizaciones de Ferrovial, quienes han aportado su visión de la organización a través de cuestionarios, reuniones de grupo y entrevistas en profundidad.

El resultado fue la formulación de los nuevos valores corporativos:

- Solución – Anticipar, mejorar y resolver.

- Innovación – Progresar, mejorar e inspirar.
- Eficiencia – Eficacia, resultados y fiabilidad.
- Respeto – Cuidar y proteger.
- Colaboración – Trabajar en equipo, cooperar y compartir.
- Integridad – Ética y transparencia

Todos los valores actúan como elementos comunes y vertebradores de la compañía y en cuyo despliegue estamos actualmente trabajando. Estos valores fueron comunicados a la organización por el Presidente, Rafael del Pino, durante el Encuentro Anual de Directivos.



Summa, la Universidad Corporativa de Ferrovial (El Escorial, España)

Salud y seguridad

Ferrovial se compromete a proporcionar un entorno seguro para sus empleados y a actualizar de manera permanente las medidas de prevención de riesgos laborales, así como a respetar escrupulosamente la normativa aplicable en esta materia en todos los lugares en que desarrolle sus actividades empresariales.

Compromiso

- La seguridad y la salud de los trabajadores.
- Mejorar la conciencia de seguridad y la eficacia de los equipos de seguridad.
- Investigar e invertir en tecnologías más seguras.

Líneas de actuación

Avanzar en el diseño e implantación de sistemas eficaces para prevenir y reducir los riesgos laborales que sirvan de referencia en los distintos sectores de actividad.

Hitos en 2008

- Obtención del certificado OHSAS 18001 en Construcción.
- Apertura de una nueva estación de bomberos en Heathrow.
- Reducción del 15% de los accidentes laborales en la construcción.

Objetivos 2009-2011

- Que no se produzca ningún accidente grave y reducir el número de accidentes leves.

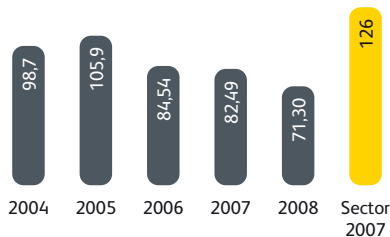
Salud y seguridad

	2008	2007	Var 08-07
Índice de Incidencia (A)	95,20	104,43	-8,84%
Índice de Frecuencia (A)	59,68	63,78	-8,00%
Índice de Gravedad (A)	1,06	1,38	-23,19%
Estudios de prevención de riesgos laborales	6.594	ND	
Planes de emergencia	668	486	37,45%
Visitas de los técnicos de prevención	53.515	46.260	15,68%
Formación en prácticas laborales seguras (horas)	423.843	452.729	-6,38%
Formación a técnicos de prevención (horas)	261.825	2.295	
Reconocimientos médicos a empleados	22.977	19.245	19,39%
Preocupación por la salud y la seguridad (percepción)(*)	65,78	62,53	5,19%

(*) Fuente: RepTrak

(A) Aglutina la división de construcción y el resto de actividades desarrolladas por la compañía en España

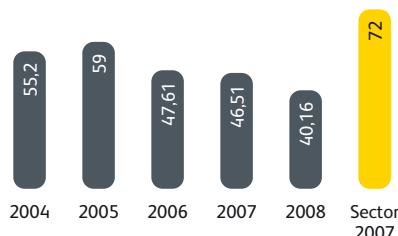
Índice de Incidencia



Ferrovial

Índice de Incidencia: Representa el número de accidentes producidos durante la jornada laboral por cada mil personas expuestas. Se calcula aplicando la fórmula: $II = N^{\circ} \text{ de accidentes con baja} / N^{\circ} \text{ medio de trabajadores} \times 10^3$

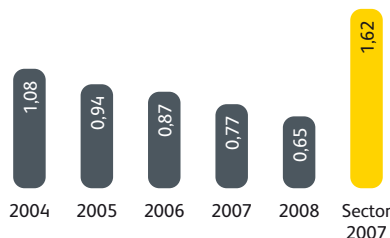
Índice de Frecuencia



Ferrovial

Índice de Frecuencia: Representa el número de accidentes ocurridos durante la jornada laboral por cada millón de horas trabajadas. Se calcula aplicando la fórmula: $IF = N^{\circ} \text{ total de accidentes con baja} / N^{\circ} \text{ de horas trabajadas} \times 10^6$

Índice de Gravedad



Ferrovial

Índice de Gravedad: Representa el número de jornadas perdidas por accidente de cada 1000 horas trabajadas. $IG = N^{\circ} \text{ de Jornadas Perdidas} / N^{\circ} \text{ de horas trabajadas} \times 10^6$



Operarios de Ferrovial Agromán en las obras del nuevo túnel de equipajes del aeropuerto de Heathrow

Para Ferrovial es fundamental procurar siempre la salud y seguridad de todos los que hacen, distribuyen o usan los productos o servicios que la empresa pone en el mercado. Esto implica esforzarse para reducir los riesgos de accidentes que se producen en torno a nuestras actividades, particularmente en los aeropuertos y autopistas, mediante un diseño diligente, la inversión en medidas concretas de seguridad y una mayor planificación.

La compañía desarrolla rigurosos controles para garantizar servicios seguros y útiles para el usuario final.

Durante 2008, cabe destacar una reducción de casi un 15% de los accidentes laborales en el ámbito de la construc-

ción, hasta situarse en 71,30 accidentes laborales ocurridos por cada mil personas expuestas. En el período comparado, la media del sector de la construcción ha sido de 126 accidentes. El Índice de Frecuencia se ha visto reducido en un 14% y se sitúa en un 40,16. Los datos de accidentalidad contemplan los accidentes *in itinere* de la compañía a nivel nacional.

Los índices de incidencia han sido reducidos en un 9% en el conjunto de todas las divisiones de Ferrovial a nivel nacional, situándose en un 95,20 accidentes laborales. En el conjunto de las divisiones, el índice de frecuencia ha tenido también una reducción del 8%, situándose en 58,68.

Política de Salud y Seguridad

Cada una de las áreas de negocio cuenta con una política de seguridad adecuada a los riesgos asociados al negocio, comprometida con las responsabilidades que conlleva la seguridad y la salud en todas las instalaciones y en todas las operaciones que realiza, lo que permite eliminar los riesgos evitando cualquier accidente e incidente que pueda ocasionar daños a sus empleados, a los bienes de la empresa y al Medio Ambiente.

A nivel corporativo, Ferrovial se compromete en su Código Ético a proporcionar un entorno seguro para sus empleados y a actualizar de manera permanente las medidas de prevención de riesgos laborales así como a respetar escrupulosamente la normativa aplicable en esta materia en todos los lugares en que desarrolle sus actividades empresariales.

Este compromiso se concreta en tres líneas de actuación:

- **Condiciones y prácticas de trabajo seguras** – Para garantizar unas condiciones de trabajo seguras se identifican los riesgos y se evalúan en centros de trabajo, con la participación de los representantes de los trabajadores y con actividades de prevención destinadas a eliminar o reducir esos riesgos.
- **Promoción de una cultura preventiva** – Ferrovial promueve una cultura de salud y seguridad entre todos sus trabajadores aportando distintas actividades de preparación e información diseñadas a aumentar la concienciación entre sus empleados de la necesidad de trabajar de manera segura.
- **Participación del trabajador** – Ferrovial lleva a cabo consultas habituales sobre las actividades de prevención a través del comité de seguridad y salud en el centro de trabajo. Adicionalmente, hay consultas y participación

en las obras mediante la celebración de reuniones habituales con las compañías subcontratistas y en donde se establecen medidas preventivas específicas de acuerdo con los riesgos potenciales propios de sus actividades.

Sistemas de gestión certificados

Todos los centros de trabajo implementan sistemas de gestión de riesgos laborales certificados. Actualmente, las actividades de los aeropuertos de BAA, Ferrovial Agromán, Cespa y Amey se realizan bajo la certificación OHSAS 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. El objetivo de Ferrovial es la obtención de esta certificación OHSAS en todo su ámbito de actividad.

Los Sistemas de Gestión de Prevención de Riesgos Laborales implantados en cada división contemplan las diferentes obligaciones que se deben cumplir en relación con la salud y la seguridad de los trabajadores. Estos sistemas se revisan periódicamente para adecuarlos a los requerimientos legales de ámbito nacional y europeo. La implantación del Sistema de Gestión es una obligación de los responsables de cada uno de los centros de trabajo.

Riesgos laborales

Ferrovial cuenta con Comités de Salud y Seguridad en todos los centros con 50 o más trabajadores, de acuerdo con la legislación española. El 48% de los trabajadores está representado en estos comités. El Comité se reúne como

mínimo trimestralmente y participa en la elaboración, puesta en práctica y evaluación de los planes y programas de prevención de riesgos en la empresa, con el objeto de promover iniciativas sobre métodos y procedimientos para la efectiva prevención de los riesgos, proponiendo a la empresa la mejora de las condiciones o la corrección de las deficiencias existentes. Durante 2008 se han realizado 6.594 estudios en prevención de riesgos laborales y 668 planes de emergencia.

BAA cuenta con una estructura de gestión de Salud y Seguridad aprobada de forma específica por las autoridades británicas y que da cobertura y representación al 100% de los trabajadores de la compañía. Los términos de referencia en materia de salud y seguridad se adoptan de forma consensuada con los sindicatos.

En cada compañía, Ferrovial cuenta con procedimientos de evaluación de riesgos para estimar la magnitud de los mismos y adoptar las medidas preventivas de cara al futuro. Cada centro de trabajo integra el plan de prevención de riesgos laborales mediante la evaluación de riesgos que se extiende a cada uno de los puestos de trabajo de la empresa, teniendo en cuenta las condiciones de trabajo existentes o previstas.

De forma periódica y en función de las necesidades, la compañía realiza una revisión de la evaluación de riesgos cuando:

- Cambian los equipos de trabajo, cambian sustancias o preparados químicos, se introducen nuevas tecnologías o se modifiquen las condiciones de los lugares de trabajo.
- Se incorpora un trabajador cuyas características personales lo hagan especialmente sensible a las condiciones del puesto.
- Cuando se produce un daño para la salud de los trabajadores.

A partir de la información obtenida sobre la organización, las características y la complejidad del trabajo, las materias

primas y los equipos de trabajo existentes en la empresa y el estado de salud de los trabajadores, se determinan los elementos peligrosos y se identifica a aquellos expuestos a los mismos, valorando a continuación el riesgo existente en función de criterios objetivos.

Seguridad vial

La seguridad vial es uno de los grandes desafíos de la salud pública mundial. Este desafío global requiere soluciones en la mejora de las infraestructuras, en el comportamiento de los usuarios, en la seguridad de los vehículos y en una mayor exigencia en el cumplimiento de las normas de tráfico.

En relación con la seguridad de las autopistas, la estrategia de Ferrovial se centra en:

- Apoyar a los responsables de la seguridad vial en la toma de decisiones a partir de la información y datos disponibles.
- Investigar y proponer el diseño de carreteras más seguras.
- Mejorar la prevención de circunstancias climatológicas adversas.
- Auditar permanente del cumplimiento de los estándares de seguridad y salud.
- Contribuir a crear una conciencia social relacionada con la seguridad vial.

Para el diseño de carreteras más seguras y sostenibles, Ferrovial participa activamente en el proyecto Fénix para la investigación y desarrollo de mezclas asfálticas y en dos proyectos de investigación con la Asociación de Empresas de Conservación y Explotación de Infraestructuras (ACEX) para optimizar las soluciones de seguridad vial y mejorar los tratamientos preventivos de vialidad invernal (Sistema automatizado de pre-

dicción meteorológica).

Sobre la gestión del tráfico y la vigilancia en relación con la seguridad vial, la filial de Ferrovial de mantenimiento Grupisa está desarrollando el sistema Infocoex, que integra todos los sistemas informáticos y de comunicaciones de tráfico y de vigilancia. El desarrollo de este sistema, con una inversión de 1,8 millones de euros, estará completado en diciembre de 2010.

Vigilancia de la salud

La vigilancia de la salud realizada por la compañía a los empleados en función de los riesgos relacionados con su puesto de trabajo, se concreta en los reconocimientos médicos previos a la incorporación y los reconocimientos médicos periódicos, realizados para cada puesto de trabajo según protocolos específicos. Un total de 22.977 empleados han sido sometidos a reconocimientos médicos durante el 2008.

Durante el ejercicio, se ha realizado una campaña de vacunación y de revisión de ojos a los empleados del área Corporativa.

Formación y sensibilización

(*Campañas, manuales y programas desarrollados por las áreas de negocio en 2008*)

El alcance de la formación a los técnicos de prevención ha cubierto en este ejercicio 261.825 horas.

AEROPUERTOS

- BAA cuenta con diversos cursos de formación *online* sobre salud y seguridad disponibles en el sistema BAA Uni.

AUTOPISTAS Y APARCAMIENTOS

- Compendio que reúne las normas esenciales para preservar la seguridad del personal de Mantenimiento y Conservación de Autopistas. Realiza las indicaciones necesarias sobre cómo evitar accidentes aplicando los protocolos de seguridad, en áreas de mantenimiento eléctrico o mecánico, o las actuaciones en pistas y áreas.
- Curso en prevención de incendios con fuego real dirigido al personal de las autopistas españolas de Cintra: Ausol, Radial 4, Madrid-Levante y Autema.
- Manual de Prevención de Riesgos Laborales para Personal de Estacio-



Bombero del aeropuerto de Aberdeen (Aberdeen, Reino Unido)

namiento Regulado en Vía Pública. Incluye medidas preventivas para minimizar factores de riesgo y actuar correctamente en situaciones de emergencia, así como para cuidar su salud y prevenir enfermedades habituales.

SERVICIOS

- Amey – Durante 2008 se han proporcionado 4.744 días de formación sobre salud y seguridad.
- Cespa ha organizado la II Jornada de Prevención de Riesgos Laborales, junto con el lema «Gracias por cuidar de ti cuando trabajas».
- Swissport ha realizado 15 campañas de formación sobre salud y seguridad en Suiza. En Francia se han realizado 40 sesiones de formación sobre los riesgos de salud y seguridad. En Chipre se han realizado programas de información sobre la seguridad de las rampas y los bienes peligrosos, incluyendo la edición de folletos y carteles. En Singapur se ha realizado una campaña de salud y seguridad con sesiones de trabajo sobre estrés, ergonomía y el SIDA.

CONSTRUCCIÓN

- Programa anual de Formación en materia de Prevención de Riesgos Laborales dirigido a toda la empresa: incluye un catálogo anual de cursos dependiendo del puesto de trabajo. Con este objetivo se realizan cursos en materia de seguridad y salud con un contenido específico conforme al colectivo al que va destinado (Directivos, Responsables de Ejecución, Mandos Intermedios, Administrativos, Oficiales, Operadores de Maquinaria, etc.). Además al personal de nuevo ingreso se le imparte un curso de bienvenida que crea conciencia de las exigencias de seguridad y salud de la compañía.
- Sensibilización: Campaña institucional «Comprometidos con la seguridad», entrega de diferentes manuales relativos a los riesgos en las obras y en centros permanentes, divulgación de vídeos de seguridad en las obras destinados a actividades de construcción específicas.

Auditoría y control

Todos los accidentes producidos durante 2008 han sido investigados, y se han adoptado las medidas preventivas encaminadas a evitar la repetición de este tipo de situaciones en el futuro.

Para el seguimiento de los planes de prevención, los técnicos han realizado 53.515 visitas de seguimiento o control a los distintos centros, un 16% más que en el ejercicio anterior. De estas visitas se han derivado 668 planes de emergencia, frente a los 486 realizados en 2007.

- **Aeropuertos** – Los aeropuertos, por el tipo de servicio público que realizan, son auditados anualmente por las autoridades de Salud y Seguridad. La auditoría supone la comprobación de que BAA cumple la legislación británica de Salud y Seguridad y es una condición para renovar su licencia de operaciones.
- **Autopistas** – Todos los incidentes de salud y seguridad son investigados.
- **Servicios** – Dentro del área de Servicios, se han auditado las empresas Eurolimp y las filiales de Swissport durante 2008. Estas auditorías comprueban cómo se ha realizado la evaluación inicial y periódica de los riesgos, el tipo y planificación de las actividades preventivas, la adecuación entre los pro-

cedimientos y medios requeridos para realizar las actividades preventivas necesarias y los recursos de que dispone el empresario, propios o concertados, teniendo en cuenta, además, el modo en que están organizados o coordinados, en su caso.

- **Construcción** – El seguimiento y control en materia de seguridad y salud se realiza a través de una especial supervisión de las condiciones laborales en las obras y mediante el control de los subcontratistas. Antes del inicio de la actividad con las empresas subcontratistas se establece un «compromiso de prevención de riesgos laborales» que se añade al contrato de forma indivisa mediante el cual se involucra a los mismos. Las condiciones laborales se supervisan por medio de visitas regulares o auditorías internas para analizar y controlar las condiciones de seguridad, así como para que cumplan con el sistema de gestión de prevención de riesgos laborales de la compañía.

Las auditorías, también valoran la integración de la prevención en el sistema general de gestión de la empresa, tanto en el conjunto de sus actividades como en todos los niveles jerárquicos de ésta, mediante la implantación y aplicación del Plan de Prevención de Riesgos Laborales, y la eficacia del sistema para prevenir, identificar, evaluar, corregir y controlar los riesgos laborales en todas las fases de actividad de la empresa.



Curso de prevención de incendios con fuego real (España)

Calidad e innovación

Ferrovial da servicio a 1.000 millones de usuarios en sus aeropuertos, autopistas y otras infraestructuras de transporte. El reto es hacerlo con la máxima calidad, seguridad e innovación.

Compromiso

- La calidad y la mejora continua de sus procesos y actividades y la innovación.

un sistema integral para la mejora del Metro de Madrid.

Líneas de actuación

- Mantener e incrementar la confianza de nuestros clientes, procurando superar sus expectativas de calidad en las obras y servicios.
- 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.

Objetivos 2009-2010

- Participación de BAA con 291 millones de euros para la construcción del Crossrail, un tren rápido que conectará en pocos minutos el centro de Londres con el aeropuerto de Heathrow a partir de 2017.
- Reducir los tiempos de espera a menos de 10 minutos durante el 95% del tiempo.
- Reducción del tiempo de gestión de las reclamaciones de los clientes de todas las líneas de negocio.
- Mejorar los canales de recepción de quejas.

Hitos en 2008

- Apertura de la Terminal 5 de Heathrow y reducción de los tiempos de espera en los controles de seguridad.
- Certificación del Sistema de Gestión de I+D+i por AENOR e integrado con el Sistema de Gestión de Calidad y Medio Ambiente.
- Introducción del telepeaje en autopistas.
- Modernización de las líneas del Metro de Londres e implantación de

Calidad e innovación

	2008	2007	Var 08-07
Actividad certificada en ISO 9001 (%)	67,00	65,00	
Calidad de productos y servicios (percepción)(*)	70,74	69,30	2,07 %
Satisfacción de clientes (0 a 5)	3,90	ND	
Gestión satisfactoria de las reclamaciones (percepción)(*)	63,01	60,77	3,70 %
Plazo medio de resolución de reclamaciones (días)	14	35	-44,00 %
Adaptación al cambio (percepción)(*)	68,90	67,61	1,91 %
Presupuesto en I+D+i (M€)	18,47	35,80	-48,39 %
Subvenciones para proyectos de innovación (M€)	1,17	0,99	18,18 %

(*) Fuente: RepTrak

Ferrovial cuenta con más de 1.000 millones de clientes o usuarios en las distintas infraestructuras que gestiona. Uno de los pilares de su Responsabilidad Corporativa proporcionar la mejor satisfacción de las expectativas de sus clientes a través de la calidad, seguridad y mejora continua en todos sus productos y servicios.

El Grupo cuenta con un Sistema de Gestión de la Calidad certificado de acuerdo con los requerimientos de la norma ISO 9001. En la actualidad, abarca el 67% del negocio, y el objetivo continuar ampliando su alcance al resto de las actividades del Grupo.

Algunas empresas del Grupo cuentan con un Sistema de Gestión de la Innovación e I+D, diseñado según los requisitos de la norma UNE 166002:2006. Este sistema asegura la mayor calidad técnica y rentabilidad de los proyectos que realiza la compañía, al mismo tiempo que garantiza la transparencia de sus actividades de I+D+i.

En 2008, el nivel de satisfacción de los clientes ha sido de 3,9 puntos sobre 5.

Desde la Dirección de Calidad y Medio Ambiente de Grupo Ferrovial se gestionan las reclamaciones que no han sido atendidas satisfactoriamente en las áreas de negocio y que el cliente canaliza a través de Grupo Ferrovial solicitando una solución. A nivel corporativo, se han recibido 3 reclamaciones, dos de las cuales proceden de propietarios de viviendas.

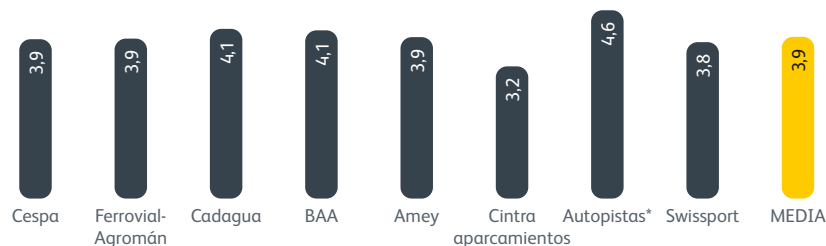
Las reclamaciones se reciben a través de correo electrónico, teléfono o correo y se registran en la aplicación Shyva, que permite analizar las causas de las reclamaciones, las empresas del grupo implicadas, el número de reclamaciones recibidas, o el plazo de tiempo de resolución, entre otros indicadores.

En cuanto al plazo de resolución, el 66,7% de las reclamaciones recibidas se han resuelto en menos de 4 semanas y el 33,3% en menos de 8 semanas. Todas las reclamaciones recibidas se encuentran cerradas

El progreso más relevante en rela-

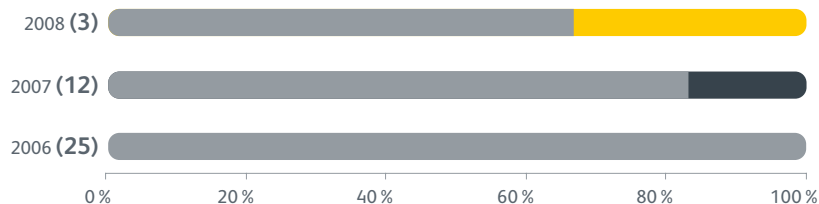
Satisfacción del cliente

Escala de 1 a 5



Causa de las reclamaciones

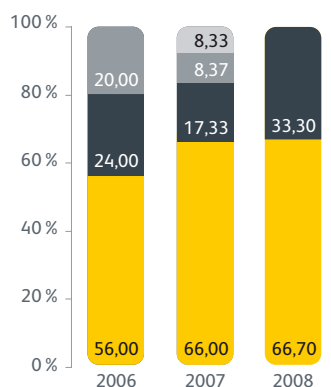
■ Edificación ■ Servicios aeroportuarios ■ Mantenimiento



Reclamaciones recibidas

Plazo de resolución (semanas)

■ Más de 15 ■ Entre 8 y 15 ■ Entre 4 y 8 ■ Menos de 4



ción con la gestión de la calidad, por el impacto en los usuarios, son las mejoras introducidas en la gestión del aeropuerto londinense de Heathrow. Entre otras iniciativas, cabe destacar la apertura de la Terminal 5, las inversiones para mejorar la eficiencia de los controles de seguridad, la implantación del control biométrico en las aduanas y las inversiones para permitir las operaciones del Airbus A380.

Otros avances durante el ejercicio han sido:

- Implantación del Sistema Integra-

do de Calidad (SIC) en el 80 % de la obras que construye Ferrovial Agromán. Se han adecuado las especificaciones de compra al Código Técnico de la Edificación y se han elaborado fichas de Buenas Prácticas relacionadas con las patologías más frecuentes en las obras.

- Ferrovial Agromán ha terminado de desarrollar la aplicación de gestión de las incidencias en fase de posventa, denominada GREPA. En 2008 se ha implantado en 11 obras y a lo largo del 2009 se pretende obtener los primeros indicadores.
- Gestión documental – Cadagua ha iniciado el desarrollo de un programa de gestión documental de documentos relacionados con el contrato (ofertas, documentos técnicos, proyectos) que se terminará en el 2009. Cespa y MCI han finalizado la aplicación Base de Datos de Documentos Administrativos (BDDA). Esta aplicación está terminada y está prevista su puesta en producción en el mes de febrero. Amey está realizando una importante revisión del sistema Documentum para mejorar la capacidad de localizar los documentos.

Política de Calidad e Innovación

Ferrovial cuenta con políticas de calidad específicas para cada uno de los productos y servicios que presenta en el mercado. Ferrovial ha revisado durante 2008 su Política de Calidad y Medio Ambiente corporativa con la participación de todas las empresas del grupo. En la nueva política se establecen los principios que rigen la actuación de la compañía a nivel global:

- **La satisfacción de las expectativas de los clientes y usuarios** – los clientes y usuarios son el centro de la actividad de Ferrovial. El afán de la compañía es procurar la mejor experiencia en la utilización de sus infraestructuras y servicios.
- **El valor del compromiso** – Ferrovial es una organización que cumple aquello a lo que se compromete. Respeto la legislación vigente y satisface los acuerdos suscritos con sus clientes en términos de calidad, comportamiento medioambiental, así como de garantía y seguridad de sus productos y servicios.
- **La mejora continua** – Ferrovial busca de la excelencia en el ejercicio de su actividad, midiendo los aspectos clave de sus actividades e implementando sistemas de gestión para la mejora permanente de sus procesos, capacidades técnicas y desempeño. Establece cauces fluidos de comunicación entre distintas áreas y empresas de la compañía para aprovechar la sinergia y oportunidades.

Ferrovial promueve la innovación de forma constante y sistemática, como un instrumento de mejora de la productividad y la competitividad. Como consecuencia de esta visión, la política de I+D+i se desarrolla en cada una de las áreas de negocio donde surge la necesi-

dad de mejorar procesos operativos. En esta materia, Ferrovial ha asumido las siguientes líneas de actuación:

- Promover las oportunidades de I+D+i en los ámbitos de su actividad.
- Desarrollar y aplicar nuevas tecnologías y metodologías que mejoren la capacidad técnica y aumenten la productividad de la compañía.
- Implantar y mantener un Sistema de Gestión de I+D+i certificado según la norma UNE 166002, estableciendo los mecanismos que garanticen la mejora continua de su eficacia.
- Fomentar una cultura de I+D+i entre el personal, e impulsar la creatividad y el trabajo en equipo.
- Sistematizar la recopilación de los conocimientos obtenidos de los proyectos de I+D+i para su difusión y para aplicarlos en la empresa y en el conjunto de la sociedad.
- Explotar y proteger adecuadamente los resultados de las actividades de I+D+i.

Ferrovial garantiza la protección de la privacidad del cliente respecto a los productos y servicios contratados. La política de privacidad se rige en cada país por la legislación nacional. La legislación de referencia es la Ley Orgánica de Protección de Datos Personales (España), la Data Protection Act (Reino Unido) y la Personal Information and Electronic Act (Estados Unidos). Los procedimientos organizativos del Sistema de Calidad aseguran el correcto archivo documental y la privacidad de toda la información de entrada y salida.

En relación a la política de etiquetado de los productos y servicios, la mayoría de las actividades que realiza Ferrovial no generan productos comercializables por lo que no se requiere de un etiquetado específico. Los residuos propios producidos o los residuos peligrosos generados por los clientes se etiquetan de acuerdo a lo indicado en la legislación actual.

Gestión de la Calidad

Ferrovial cuenta con departamentos de calidad específicos por cada área de negocio y actividad, coordinados a nivel corporativo por una Dirección de Calidad y Medioambiente. Esta estructura permite gestionar la relación con cada uno de los clientes y usuarios de una manera más estrecha y especializada. A nivel corporativo, la compañía cuenta desde 2004 con un sistema de indicadores de calidad, cuyo cuadro de mando se reporta con frecuencia trimestral al Comité de Dirección.

En 2008 se han incorporado nuevos indicadores claves de gestión al cuadro de mando corporativo y se han modificado alguno de los existentes a raíz del análisis de los resultados obtenidos. Estos indicadores son una selección de aquellos establecidos por los negocios para controlar sus principales procesos y son enviados sistemáticamente a la Dirección de Calidad y Medio Ambiente de Grupo Ferrovial.

La gestión de la calidad se realiza a través de dos pilares: el sistema de gestión integral de la calidad y los servicios de atención al cliente. Las distintas áreas de negocio que comprenden Ferrovial disponen de un Sistema de Gestión de la Calidad certificado conforme a la norma ISO 9001:2000 por las principales empresas de certificación acreditadas.

En el 2008, el porcentaje de la actividad de negocio certificada por la ISO 9001 es de 67%, dos puntos más que en el 2007 debido a que el área de negocio de autopistas ha certificado la 407-ETR (Canadá). El porcentaje correspondiente a construcción ha bajado debido a que los contratos adjudicados fuera de España han aumentado y sólo están certificados los contratos donde existe una permanencia continua. Durante el año se han realizado 53 auditorías externas y se disponen de un total de 67 certifi-

cados conforme con la norma ISO 9001. Asimismo, todos los sistemas son auditados internamente por equipos de auditores cualificados, independientes del área auditada. En 2008, se realizaron un total de 382 auditorías internas, auditando 414 centros de producción y se realizaron 986 visitas de asesoramiento.

La Dirección de Calidad y Medio Ambiente, con la colaboración de las Direcciones de Calidad y Medio Ambiente de las otras áreas de negocio, ha puesto en producción una biblioteca de normativa técnica española aplicable a todas las áreas de negocio de la empresa denominada Normateca. El objetivo de esta aplicación es poner en conocimiento la legislación y normativa vigente, en España, y así disminuir el riesgo de incumplimientos. A lo largo del año 1.067 usuarios han visitado la aplicación para realizar más de 5.100 consultas.

Las áreas de negocio cuyo producto o servicio depende de una relación estrecha con clientes y usuarios, disponen de cauces formales de comunicación que se integran en los departamentos de posventa o de atención al cliente. En los casos en los que exista una relación estrecha con el cliente, como es el caso de construcción o tratamiento de aguas, el cliente contacta directamente con la persona responsable del contrato. Ferrovial dispone de una dirección de correo electrónico donde los clientes pueden enviar sus reclamaciones, comentarios y dudas ([✉ dca@ferrovial.es](mailto:dca@ferrovial.es)).

A. AEROPUERTOS

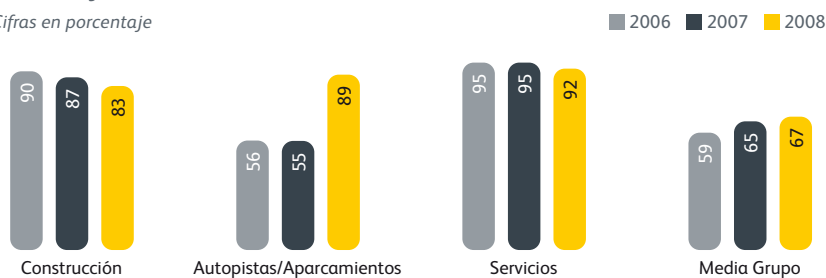
El principal hito en la división de aeropuertos durante 2008, ha sido la apertura de la Terminal 5 de Heathrow. A partir del mes de junio, la Terminal 5 ha funcionado correctamente, contribuyendo a una mejora generalizada de los niveles de puntualidad en Heathrow.

Heathrow, Gatwick y Stansted mejoran su puntualidad en el tercer cuatrimestre de 2008 en comparación con el mismo periodo del año anterior. Según

Área	Principales aspectos y procesos medidos por los indicadores
1 Construcción	<ul style="list-style-type: none"> Eficacia de los planes de calidad en las obras Incidencias comunicadas en obras de edificación Cierre de las reclamaciones recibidas al final del año
2 Infraestructuras	<ul style="list-style-type: none"> Accidentalidad en las autopistas Saturación en las líneas de peaje de las concesionarias Tiempo de respuesta a las reparaciones e incidencias en aparcamientos Disponibilidad del servicio de aparcamiento Reclamaciones recibidas Satisfacción de usuarios (a través de encuestas)
3 Mantenimiento, limpieza y conservación	<ul style="list-style-type: none"> Indefiniciones en los contratos Índice de reclamaciones e incidencias en el servicio Satisfacción de los clientes (a través de encuestas) Tiempo de respuesta a accidentes e incidentes en infraestructuras viarias Tiempo de respuesta a reparaciones en infraestructuras viarias
4 Tratamiento de agua, secado térmico de biosólidos y residuos sólidos urbanos	<ul style="list-style-type: none"> Caudales tratados sin incidencias Incidencias de vertidos Tiempo de respuesta para ejecutar órdenes de trabajo correctivo Satisfacción de cliente (a través de encuestas)
5 Servicios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> Satisfacción de los clientes y usuarios (a través de encuestas)

Porcentaje de actividad certificada (ISO 9001)

Cifras en porcentaje



la Autoridad de Aviación Civil (CAA) la media de retraso en todos los vuelos programados cayó 17 minutos en este periodo.

BAA dentro de su plan de mejora de los servicios para los pasajeros, aportará 230 millones de libras a la construcción de Crossrail, uno de los mayores proyectos de infraestructuras de transporte de

Reino Unido de los últimos 50 años. Un tren rápido que conectará en pocos minutos el centro de Londres con Heathrow a partir de 2017. Habrá cuatro servicios directos a la hora desde el aeropuerto hasta el centro de Londres, la City y Canary Wharf. La línea se prolonga luego a Shenfield y Abbey Wood. Tendrá 38 estaciones, 118,5 kilómetros de vías y 41,5

kilómetros de túneles. Se calcula que generará 30.000 puestos de trabajo.

Durante 2008, los principales avances en el área de Aeropuertos han sido:

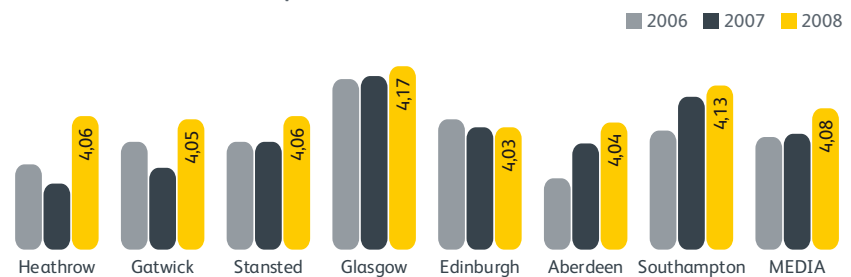
1. Heathrow

- Instalación de un dispositivo de medición de las colas de pasajeros en el control de seguridad. El sistema SQM se ha instalado en las terminales 1 y 4, para asegurar un cómputo preciso de los tiempos de espera en las colas de seguridad.
- Implantación de controles biométricos en aduanas (lectura de huellas dactilares) en la Terminal T5 de Heathrow, con el fin de agilizar el proceso de controles fronterizos.
- Modernización de las operaciones aeroportuarias como consecuencia de la incorporación de las operaciones del Airbus A380.
- Instalación de un sistema de comunicaciones inalámbricas en la Terminal 5 de Heathrow para mejorar el trabajo del personal.
- Emisión de la tarjeta de embarque a través del móvil. El proyecto piloto se ha desarrollado en rutas limitadas que parten de Heathrow, Edimburgo, Belfast y Manchester.
- El aparcamiento de Heathrow cuenta con un dispositivo que señala a los usuarios el lugar exacto en el que han dejado su coche.

2. Otros aeropuertos

- Southampton se ha convertido en el primer aeropuerto en el Reino Unido que da información actualizada del estado y horarios de autobuses, ferries, trenes y carreteras, de acuerdo con datos actualizados a través de internet.
- El aeropuerto de Aberdeen ha ganado el premio al «Mejor aeropuerto del mundo» y el de Southampton el de «Personal de Aeropuerto» concedidos por el Airports Council International (ACI). Estos premios reconocen la calidad del servicio al cliente

Satisfacción usuarios aeropuertos



en ambos aeropuertos. Aberdeen ha puesto en marcha un programa para mejorar las carreteras de acceso al aeropuerto.

- El aeropuerto de Glasgow ha inaugurado la ampliación en la que BAA ha invertido 31 millones de libras. La segunda fase, con un presupuesto de 12 millones de libras, prevé la construcción de una nueva área de seguridad.
- La alta calidad en el servicio de los aeropuertos escoceses de BAA ha sido reconocida por la aerolínea holandesa KLM con «cinco coronas».
- BAA ha instalado máquinas de auto-checking en el aeropuerto de Edimburgo para todas las compañías.

B. 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. Durante 2008, los principales avances en el área de Autopistas han sido:

1. Autopistas

Cuadro de la satisfacción del cliente en las autopistas chilenas:

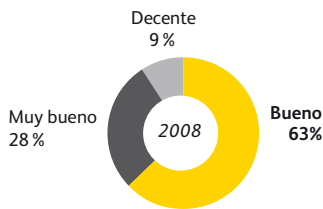
- Las autopistas de España, Portugal y Chile ya han implantado este Sistema de Gestión de Calidad (SGC) certificado según la norma ISO 9001.
- El Sistema de Gestión de Concesiones de Autopistas, THORS, ha sido implantado en las cinco concesiones de autopistas que Cintra gestiona en Chile.

- La canadiense 407-ETR ha sido reconocida por la calidad de su servicio por el Canadian Council for Public-Private Partnerships.
- La autopista Indiana Toll Road ha implantado un sistema de peaje dinámico en el puente Skyway que da acceso a la autopista.
- La autopista de Chicago Skyway ha implantado un nuevo sistema de back office para optimizar los procesos relacionados con las operaciones de cobro del peaje y la interoperabilidad de su sistema de telepeaje.
- En Portugal, Cintra ha seleccionado la autopista Via Verde para probar la tecnología que permite cobrar peajes sin barreras.
- **Atención del cliente** – Las mayores concesiones de autopistas disponen de servicios de atención al cliente propios. La autopista 407-ETR cuenta con un *Customer Center*. El *call center* de la autopista Indiana Toll Road ha contactado con unos 5.000 usuarios para conocer la satisfacción de los clientes que utilizan la Indiana Toll Road y mejorar los procesos. Chicago Skyway, Autema, Ausol, Radial 4, Madrid-Levante, Cintra Chile y Euro-link tienen páginas web y números de atención al cliente. En la concesionaria española Autema se ha implantado una experiencia piloto desde el año 2006 denominada Cliente Misterioso, para conocer la percepción del usuario en el momento de la transacción en el área de peaje respecto a aspectos como la rapidez de la transacción o el trato recibido. El porcentaje de respuesta positiva es del 90%.

- **Reclamaciones** – Cintra dispone de un indicador de gestión para medir el volumen de reclamaciones recibidas en las autopistas españolas que forma parte del Cuadro de Mando Corporativo de Ferrovial y cuyo algoritmo considera el número de reclamaciones, la Intensidad Media Diaria (IMD) de vehículos, la longitud de las autopistas y los vehículos en kilómetros recorridos. El resultado del indicador en el ejercicio es de 27,4.

Servicios de autopistas irlandesas

Opinión sobre el servicio de los usuarios de las autopistas M4/M6 de Irlanda



2. Aparcamientos

- Todas sus divisiones de negocio (Rotación, ORA y Grúa) tienen implantado y certificado un sistema de gestión de calidad.
- **Atención al cliente** – La compañía dispone de un Departamento de Clientes para atender las consultas de los usuarios de aparcamientos de rotación y estacionamiento regulado. Asimismo, desde el Departamento de Ventas se atienden las consultas y reclamaciones relacionadas con la construcción y cesión de uso de plazas en aparcamientos de residentes.
- **Satisfacción** – La satisfacción de los usuarios de los aparcamientos de Cintra Aparcamientos y Dornier es de 6,46 puntos sobre 10, prácticamente un punto por encima del valor referencia, lo que indica que están satisfechos con el servicio ofrecido.
- **Reclamaciones** – El indicador de reclamaciones recibidas en los contratos de Ora, de grúa y aparcamientos de rotación incluye variables como el número de reclamaciones recibidas y el número de operaciones. En el 2008, el resultado es de 5,01.

C. SERVICIOS

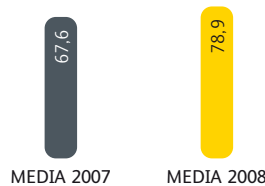
Durante 2008, los principales avances en el área de Servicios han sido:

1. Amey

- Con antelación a los plazos previstos, Amey ha finalizado las obras de mantenimiento del puente sobre la carretera A725 en High Blantyre (Escocia).
- La filial de Amey, Tube Lines, ha conseguido reducir los retrasos en el metro en un 22% con respecto al mismo período del año anterior como consecuencia de los trabajos de modernización del suburbano. Tube Lines ha invertido 204 millones de libras en la modernización de las líneas que mantiene. En el segundo trimestre del año, se ha logrado un cifra récord de 29 días sin retrasos. La compañía prevé invertir 85 millones de libras para mejorar su servicio en el metro de Londres.

Satisfacción cliente (Amey)

En porcentaje



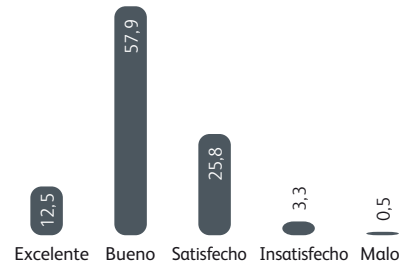
2. Swissport

- Ha implantado un Sistema Gestión de la Calidad en las oficinas centrales y en todas las oficinas con funcio-

nes operativas y de dirección. Este Sistema de Gestión está orientado a la Calidad Total y ha sido certificado según la norma ISO 9001.

- **Satisfacción del cliente** – Swissport ha desarrollado un indicador denominado SLA Monitor para medir y cuantificar el cumplimiento con los requisitos y objetivos establecidos por los clientes. Para este cálculo se han tenido en cuenta 130 clientes en un total de 27 aeropuertos. En el 2008 el resultado medio ha sido de 100,3 lo que indica que al estar por encima de 100 se han superado las expectativas de los clientes.

Satisfacción cliente (Swissport)

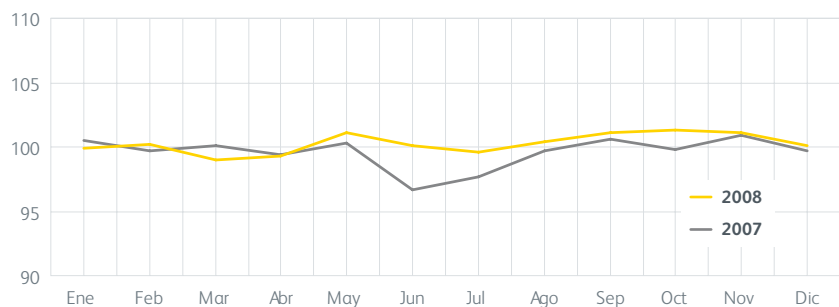


3. Cespa

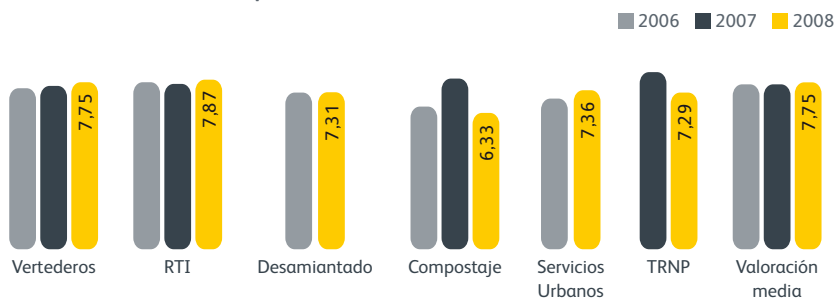
- La compañía ha obtenido siete nuevas certificaciones para la gestión del centro de tratamiento y selección de residuos sólidos urbanos.
- **Atención al cliente** – el servicio de atención al cliente se estructura de forma independiente en cada instalación. Para contratos públicos, los requisitos de estos servicios suelen estar marcados por el pliego de con-

SLA Monitor

Indicadores de calidad de Swissport



Satisfacción cliente (Cespa)



diciones del cliente y para contratos privados. Cada centro de trabajo dispone de una centralita telefónica que dirige las consultas hacia el personal más adecuado para su solución.

- **Gestión de incidencias** – Ha desarrollado un sistema de Gestión de Incidencias (IMMS Cespa) que permite conocer en tiempo real el estado de los servicios.

4. MCI

- En 2008 se ha realizado una nueva auditoria externa de Aenor al Sistema de Calidad y Medio Ambiente de las empresas de la Dirección de Mantenimiento y Conservación, y se ha obtenido como resultado de la misma el mantenimiento y actualización de todos los certificados existentes. Los certificados de carácter general de las empresas Euroлимп y Ferroser han ampliado su alcance a la gestión de servicios auxiliares tanto en calidad como en Medio Ambiente.
- Mejora de las limpiezas del Metro de Madrid, para lo que se ha desarrollado un Sistema de Gestión Integral de las Instalaciones y Maquinaria

móvil. El proyecto se inició en marzo de 2007 y está prevista su finalización en septiembre de 2009.

- **Atención al cliente** – Ferroser, Euroлимп y Grupisa a través de su *Call Center* receptionan y gestionan los avisos de averías de los clientes. Estos departamentos son canales para conocer las opiniones, dudas y/o reclamaciones de clientes o usuarios.
- **Reclamaciones** – Se han recibido un total de 324 reclamaciones de las cuales el 96,3% se cerraron en el año en curso y el resto están en proceso de resolución. Existe un procedimiento de «Incidencias, Reclamaciones y No Conformidades» que establece la sistemática para el tratamiento de las reclamaciones, amonestaciones y denuncias de los clientes o partes interesadas que se originan en las obras, servicios, unidades de gestión y organización. MCI dispone de un indicador de gestión para medir el volumen de reclamaciones recibidas por número de contratos que forma parte del Cuadro de Mando Corporativo de Grupo Ferrovial.

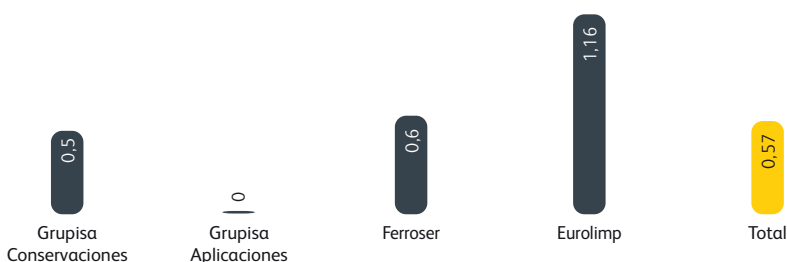
D. CONSTRUCCIÓN

Ferrovial ha desarrollado un plan para asegurar la calidad de sus edificios y proyectos de construcción basado en la norma ISO 9001, la regulación específica de edificios, buenas prácticas y propia experiencia de la empresa. Este sistema de gestión de la calidad de edificios y proyectos de construcción hace el control del 100% de los trabajos desarrollados en todo el mundo.

Durante 2008, los principales avances en el área de Construcción han sido:

- Implantación de una herramienta web que permite gestionar la información generada en una obra desde el punto de vista de todos los agentes participantes en la misma. El proyecto GECOB21 tiene un presupuesto global de 1,5 millones de euros y cuenta con la subvención del Ministerio de Industria.
- La Dirección de Calidad y la Dirección Técnica han desarrollado conjuntamente una colección de fichas de buenas prácticas basadas en las principales patologías de edificación. En cada ficha se presenta el problema de una forma gráfica así como sus posibles causas y las buenas prácticas a realizar como medidas preventivas para evitar la aparición de estos problemas.
- **Reclamaciones** – En el 2008, Cada-gua no ha recibido ninguna reclamación y las de otros años se encuentran cerradas. Ferrovial Agromán ha recibido 157 reclamaciones relacionadas con temas de calidad. El ratio de reclamaciones cerradas al final del año ha sido de 65% y las reclamaciones pendientes de cierre están siendo gestionadas cumpliendo con el procedimiento. Ferrovial cuenta con un procedimiento de Reclamaciones de clientes y comunicaciones externas que indica cómo tratar las que se reciben en las obras, servicios y unidades. El seguimiento de las reclamaciones se hacen con la aplicación SIC.

Reclamaciones, amonestaciones y denuncias recibidas por contrato (2008)

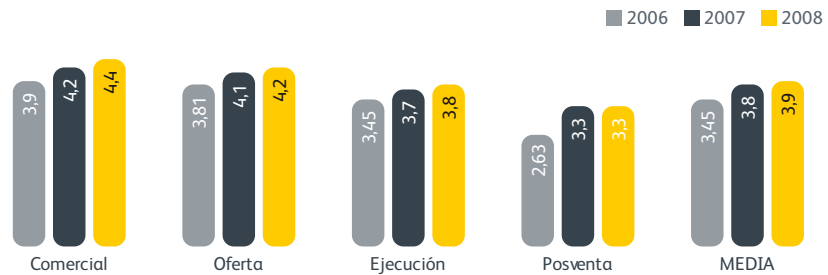


Gestión de la I+D+i

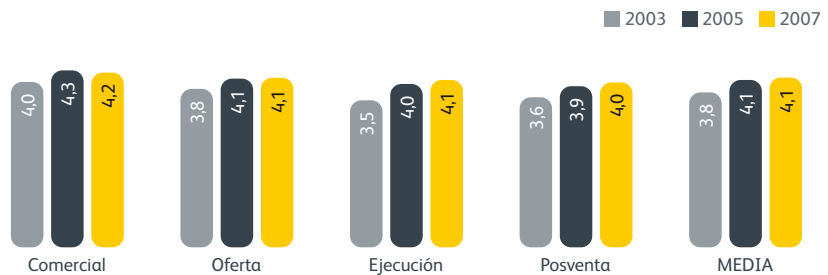
Cada área de negocio cuenta con un director de Innovación e I+D, responsable de establecer la Política de Innovación e I+D. Esta dirección asigna los recursos humanos y materiales necesarios, establece la política de protección y explotación de resultados obtenidos, aprueba la presencia de Ferrovial en determinadas organizaciones y foros de I+D+i, e identifica las expectativas de desarrollo de productos o procesos futuros.

Para Ferrovial la innovación no es sólo un instrumento de competitividad, sino una de las principales fuentes de creación de valor para sus *stakeholders* y la sociedad en general. Por ello, es miembro de diferentes organizaciones y participa en las principales iniciativas públicas o privadas que se desarrollan en todo el

Satisfacción Cliente (Ferrovial Agromán)



Satisfacción cliente (Cadagua)



mundo en relación con la innovación, que promueven el intercambio de experiencias y buenas prácticas entre expertos en esta materia.

Algunas de las organizaciones e iniciativas en las que Ferrovial participa activamente se detallan a continuación:

Gestión de la I+D+i

Organización/Iniciativa	Descripción
Internacional	
1 Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT)	Acuerdo de colaboración con el Instituto Tecnológico de Massachusetts, denominado Industrial Liaison Program, para el desarrollo de proyectos innovadores en las industrias y negocios en los que Ferrovial está presente. A través de dicho acuerdo, este instituto pone a disposición de Ferrovial recursos tan valiosos como su profesorado, la posibilidad de asistir a sus conferencias o el asesoramiento puntual en proyectos de investigación.
Europa	
2 Energy Efficient Buildings Joint Technology Initiative (E2B JTI)	Iniciativa para el desarrollo de ideas que permitan reducir el consumo de energía y la emisión de CO2 en edificios nuevos o ya existentes, dentro de la UE.
3 European Construction Technology Platform (ECTP)	Organismo de la Unión Europea para la promoción de la competitividad en el sector de la construcción, a través del análisis de los retos a los que debe hacer frente este sector, en relación con la sociedad, la sostenibilidad y el desarrollo tecnológico.
4 Joint Technology Initiative (JTI)	Iniciativa formada por las principales constructoras europeas para canalizar los fondos destinados por la Comisión Europea a proyectos de I+D del sector. Esta iniciativa opta a gestionar un fondo europeo de 1200 millones de euros para desarrollar proyectos de innovación en España.
5 European Network of Construction Companies for Research and Development (ENCORD)	Red de colaboración, formada por empresas europeas del sector de la construcción, a través de la cual se intercambian buenas prácticas y se desarrollan ideas conjuntas para promover nuevos programas de I+D en el marco europeo. Ferrovial tiene intención de incorporarse a esta red en 2009.
España	
6 Sistema Integral de Seguimiento y Evaluación (SISE)	Organismo que se encarga de evaluar y controlar como se han gestionado los recursos destinados a la innovación en el sector de la construcción.
7 Plataforma Española de la Construcción (PTEC)	Iniciativa cuyo objetivo es garantizar el desarrollo sostenible del sector de la construcción, asegurando la mayor eficacia de las inversiones públicas y privadas en I+D+i. Esta iniciativa se centra en cuatro líneas estratégicas: construcción sostenible, seguridad y salud, las tecnologías de la comunicación y la investigación de materiales. Actualmente Ferrovial lidera los proyectos de la línea estratégica de construcción sostenible, centrandose sus investigaciones en el ciclo de vida de las infraestructuras y edificios, en la mejora de los materiales y procesos y en el respeto al medio ambiente.

Proyectos de innovación

Para asegurar la innovación permanente, Ferrovial participa actualmente en varios proyectos de investigación, desarrollo e innovación (I+D+i). Estos proyectos en curso representan un presupuesto de más de 50 millones de euros.

Proyectos de innovación

Proyecto	Descripción	Centro investigador / Programa / Patrocinador	Periodo
Aeropuertos			
Línea de investigación: Movilidad sostenida			
1 Personal Rapid Transit (PRT)	Instalación de una flota de 18 vehículos eléctricos de bajo consumo para el transporte de pasajeros entre las terminales del aeropuerto de Heathrow.	BAA y ATS	2007-2009
Autopistas			
Línea de investigación: Seguridad vial			
2 FÉNIX	Investigación estratégica de carreteras más seguras y sostenibles por medio de 12 líneas de investigación, que van desde: desarrollo de nanomateriales activos para la reducción de emisiones de los vehículos, desarrollo de materiales más respetuosos con el medio ambiente y más seguros ante el riesgo de accidentes...	Asociación de Fabricantes de Mezclas Asfálticas (ASEFMA)	hasta 2010
3 ACEX	Optimización de soluciones de seguridad aplicadas desde la conservación, los tratamientos preventivos de vialidad invernal y el desarrollo de sistemas de posicionamiento en conservación.	Asociación de Empresas de Conservación y Explotación de Infraestructuras (ACEX)	2006-2008
Servicios			
Línea de investigación: Aprovechamiento energético			
4 BICEPS (Biogas Integrated Concept)	Proyecto realizado por Cespa, en colaboración con el Ayuntamiento de Murcia, para la obtención de energía a partir de biogases de diferentes orígenes, basándose en el concepto de biogeneración.	11 Universidades y empresas del ámbito europeo. VI Programa Marco de la Unión Europea.	ND
5 MICROPHILOX	Estudio de viabilidad técnica y económica, realizado por Cespa, para la implantación de un sistema de aprovechamiento energético del biogás, basándose en la aplicación de microturbinas y en el desarrollo de un sistema de depuración biológica para la eliminación de los principales contaminantes derivados de este proceso.	Institut Químic de Sarrià, y el centro tecnológico austriaco PROFACOR. Programa LIFE Medio-Ambiente de la Unión Europea.	desde 2005
Línea de investigación: Gestión de residuos			
6 ALTER	Estudio de Alternativas al Vertedero de Rechazos del Tratamiento de Residuos Sólidos Urbanos y Residuos Industriales No Peligrosos.		Hasta 2008
7 CONCRETE	Proyecto para la valorización de los residuos procedentes de los sectores de la siderurgia y la fundición, cuyo destino es mayoritariamente los depósitos controlados, como árido para la fabricación de hormigón. Dicho hormigón se destinará a la fabricación de bloques de escollera, aunque no obstante se prevén otros usos en el futuro.		2007-2008

Proyectos de innovación

Proyecto	Descripción	C. investigador / Programa / Patrocinador	Periodo
Línea de investigación: Depósitos controlados			
8 EMISION	Evaluación de métodos y sistemas de depuración de biogás		
9 SELLADO	Estudio del sellado en depósitos controlados		2008
10 BIORREACTORES PARA DEPÓSITOS CONTROLADOS	Proyecto de investigación para la implantación de un sistema de biorreactores en la gestión de los depósitos controlados de residuos, que permitirá acelerar el proceso de estabilización de los mismos, reduciendo los riesgos ambientales y los costes económicos de dicha gestión.		Desde 2006
11 SECADO DE LIXIVIADO	Proyecto de investigación para el secado de lixiviados procedentes de depósito controlado de residuos peligrosos. Se trabajará en la planta piloto de la empresa Energy and Waste Technologies. A través de este proceso, se obtiene un polvo residual que puede ser gestionado como residuo no peligroso.		Desde 2008
12 TECNOPLASMA	Diseño de una tecnología de tratamiento atmosférico, mediante la oxidación con plasma no térmico con acoplamiento a un sistema de oxidación catalítica (PNTC), para su aplicación en el tratamiento de emisiones odoríferas y de compuestos orgánicos volátiles de plantas de compostaje, biometanización, coparques y plantas de tratamiento de lixiviados.		ND
13 PANAMMOX	Nitrificación parcial y oxidación anaeróbica del amonio de lixiviados de vertederos mediante procesos PANI-SBR y ANAMMOX.		
14 ESTABILIDAD	Estabilidad de taludes en depósitos controlados	Universidad de Cantabria.	
15 PROGRAMA MODUELO	Análisis de las características físico-químicas de determinados residuos.	Universidad de Cantabria y Universidad Jaume I de Castellón	2005-2009
Línea de investigación: Valorización energética de residuos			
16 TRADE	Pruebas de combustión de compost de baja calidad en parrilla móvil.	Universitat de Girona. Ministerio de Ciencia e Innovación	2007-2009
Línea de investigación: Nuevas alternativas en valorización de residuos			
17 VITIVINÍCOLAS	Obtención de biosurfactantes a partir del bagazo destilado de la uva y su evaluación para la biocorrección de suelos contaminados con hidrocarburos.	Universidad de Santiago y Universidad de Vigo. Xunta de Galicia.	Desde 2008
Construcción			
Línea de investigación: Construcción sostenible			
18 CLEAM (Construcción limpia, eficiente y amigable con el medio ambiente)	Estudio para el desarrollo de nuevas aplicaciones de construcción sostenible en el área de transporte lineal (carreteras y ferrocarriles): separación y reutilización de residuos de la construcción; desarrollo de hormigones avanzados y selladores; nuevas técnicas de revegetación, restauración e integración ecológica; y diseño de infraestructuras con menor impacto en la biodiversidad.	Programa CENIT	2007-2010
19 COMPOSPAN (Construcción limpia, eficiente y amigable con el medio ambiente)	Investigación en nuevos conceptos estructurales en materiales compuestos para puente carretero isostático de gran luz ubicado en zona portuaria.	CDTI	2008-2010
Línea de investigación: Gestión del conocimiento			
20 Gestión del conocimiento del servicio de maquinaria	Desarrollo de un sistema informático para la gestión del conocimiento que permita compartir información de maquinaria entre las distintas obras y centros de la Empresa.	MITYC ayuda del Programa Avanza I+D a Proyectos Tractores de las tecnologías de la Sociedad de la Información del MITYC	2007-2008
21 GECOB21	Diseño de una herramienta web que permita gestionar la información generada en una obra desde el punto de vista de todos los agentes participantes en la misma.		

Proyectos de innovación

Proyecto	Descripción	C. investigador / Programa / Patrocinador	Periodo
Línea de investigación: Agua			
22 ULTRAFILTRACIÓN	Potabilización de aguas mediante membranas de ultrafiltración.	Instituto del Agua de la Universidad de Granada. (Empresa Municipal de Abastecimiento y Saneamiento de Granada (Emasagra). Ministerio de Educación y Ciencia (Programa Profit).	2005-2008
23 REDUCCIÓN DE FANGOS	Reducción de la producción de fango en exceso mediante procedimientos físicos y química.	Departamento de Ingeniería Química de la Universidad de Valladolid. Ministerio de Medio Ambiente y Ministerio de Educación y Ciencia (Programa Profit).	2005-2008
24 MINIMIZACIÓN	Estudio de tecnologías tendentes a la minimización de subproductos procedentes de la gasificación de fangos de EDAR.	Centro de Investigaciones Energéticas, Medio Ambientales y Tecnológicas-CIEMAT. Ministerio de Medio Ambiente.	2007-2008
25 ENERGÍA POR ÓSMOSIS INVERSA	Optimización global del esquema general de tratamiento de una instalación de desalación de agua de mar mediante ósmosis inversa.	Centro de Investigaciones Energéticas, Medio Ambientales y Tecnológicas-CIEMAT. Universidad de Granada. Ministerio de Medio Ambiente. Programa INNOTEK del Gobierno Vasco.	2007-2009
26 RECUPERAR NUTRIENTES	Estudio de procesos para minimizar la producción de lodos, recuperar nutrientes y optimizar el consumo energético en el tratamiento de aguas residuales.	Departamento de Ingeniería Química de la Universidad de Valladolid. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.	2008-2011
27 VALORACIÓN DE RESIDUOS DE FANGOS	Tecnologías para la reducción, reutilización y valorización de los residuos generados en la gasificación de fangos de EDAR.	Centro de Investigaciones Energéticas, Medio Ambientales y Tecnológicas -CIEMAT. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.	2008-2011
28 BIORREACTORES DE MEMBRANA SUMERGIDA	Estudio de tecnologías avanzadas para eliminación de nutrientes y xenobióticos en el tratamiento de aguas residuales.	Centro de Investigaciones Energéticas, Medio Ambientales y Tecnológicas -CIEMAT. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.	2008-2010
29 BIOFILTROS	Estudio de las tecnologías de tanques secuenciales y biofiltros: experimentación en una EDAR		2007-2009
30 GASIFICACIÓN DE FANGOS/BIOFILTROS	Desarrollo de la ingeniería para el estudio a escala real de alternativas de valorización de fangos mediante gasificación.		2007-2009

Cadena de suministro

Ferrovial considera a sus proveedores y subcontratistas como colaboradores esenciales para el desarrollo del negocio. Ambas partes buscan el beneficio mutuo a través de su esfuerzo y creatividad, con el fin de ofrecer al cliente un servicio de mayor calidad. Estableciendo, si es posible, relaciones a largo plazo.

Compromiso

- La consideración de la cadena de valor como pieza clave de su estrategia de desarrollo sostenible.

Líneas de actuación

- Fomentar entre los proveedores y subcontratistas la incorporación paulatina de principios coherentes con la política de responsabilidad corporativa.

Hitos en 2008

- Nueva redacción del modelo de Acuerdo de Proveedor Colaborador en la que se introduce la responsabilidad social corporativa como un aspecto relevante en dicha relación.
- Aprobación de un Código Ético para compradores con efectividad de aplicación a todas las empresas y negocios que realiza Ferrovial en todo el mundo. Este Código incorpora una mención explícita a los principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas.

Objetivos

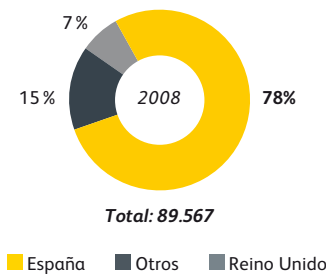
- Introducción de cláusulas de responsabilidad corporativa en todos los acuerdos Proveedor-Colaborador que se firmen a partir de 2009.
- Cadaqua ha iniciado en 2008 el desarrollo de una instrucción de trabajo para realizar las compras y se tiene previsto terminarlo a lo largo del 2009.

Cadena de suministro

	2008	2007	Var 08-07
Número proveedores	89.567	83.981	6,65%
Necesidades de compra (€)	207.061	ND	
RBE generado por compras homologadas con criterios medioambientales y de calidad (€)	291,05	ND	
Proveedores evaluados	1.596	ND	
Proveedores rechazados	104	ND	
Proveedores certificados en Calidad, Medio Ambiente y DDHH	10,63%	7,64%	
Incidencias con proveedores	159	388	-59,02%
Formación a proveedores (horas)	40.932	14.442	183,42%

Origen de los proveedores

Procedencia de los proveedores de Ferrovial



Ferrovial considera a sus proveedores y subcontratistas como colaboradores esenciales para el desarrollo del negocio, buscando el beneficio mutuo, poniendo empeño y creatividad conjuntos para repercutir al cliente las mejoras en calidad y servicio, estableciendo si es posible relaciones a largo plazo. La Dirección de Aprovisionamiento es la responsable de gestionar la relación con los principales proveedores y subcontratistas con el fin de llegar a tener una relación a largo plazo y obtener el máximo beneficio para ambas partes.

En 2008, Ferrovial se ha relacionado con 89.567 proveedores. El 15% de estos proveedores, supone el 88% del total de compras realizadas. Por área geográfica, el 78% de los proveedores y subcontratistas se contratan en España; el 7% en el Reino Unido y el 15% en otros países.

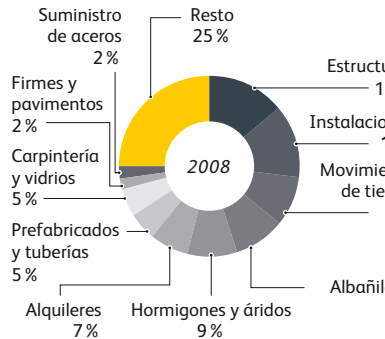
Por volumen, el 72% de las compras se realizan a través de la división de Construcción. Esta división dispone de una gestión de compras centralizada que permite el control y conocimiento en detalle de nuestra cadena de suministro, aunque también asesora en muchas compras descentralizadas que son las que se realizan en las distintas empresas del Grupo con la mayoría de los proveedores. Las compras descentralizadas se realizan a través de los departamentos correspondientes en las áreas de negocio.

La Gestión de Compras engloba los principios, políticas y procesos que Ferrovial ha establecido para realizar sus obras y servicios de acuerdo a la finalidad requerida por los clientes, optimizando el

precio, cumpliendo el plazo y los requisitos de calidad especificados con la mayor rentabilidad.

Perfil de los proveedores

Datos correspondientes al 80% de las compras por facturación



Procedimiento de compras

Los procedimientos de compras, conforme a las normas ISO 9001 e ISO 14001, se redactan y aplican en cada país en los que Ferrovial tiene actividad, adaptándose a las particularidades de cada mercado, pero manteniendo unos principios y normas básicas de funcionamiento comunes en todos ellos, con el objeto de optimizar el coste de las compras.

Los principios básicos son:

- Aprovechamiento de economías de escala en compras y centralización de compras cuando aporta valor.
- Coordinación de compras entre distintos países.
- Visión global / internacional del mercado de proveedores.
- Transparencia en el proceso de compras.
- Utilización de sistemas de información propios para la gestión del conocimiento en compras y ayuda y control en el propio proceso de compras.

La gestión y el seguimiento de la ca-

lidad de proveedores se realiza mediante procedimientos establecidos conforme a las normas ISO 9001 e ISO 14001, que permiten valorar la calidad del trabajo y de los suministros realizados, e identificar las incidencias, con objeto de poder tomar medidas correctoras oportunas, y en los casos de incidencia graves, inhabilitar a un proveedor para trabajar para Ferrovial o sus filiales.

Compras centralizadas

La división de Construcción, encargada del sistema centralizado de compras, cuenta para la gestión de dichas compras en cualquiera de los países en los que está trabajando, con procedimientos unificados, que permiten un tratamiento común a nivel de empresa, pero adaptados a las particularidades de cada país. Esto permite gestionar estos aspectos de forma globalizada, conociendo las compras más importantes en cada país y sumando necesidades a nivel mundial, asegurando en todo caso que las compras se realizan en las mejores condiciones de precio posibles y a proveedores que pueden asumir los citados requisitos, garantizando la igualdad de oportunidades en el proceso de contratación.

Los procedimientos centralizados se aplican a todas las compras (o alquileres) de productos y servicios que están incluidos en el Plan de Control de Procesos de las obras, que exigen requisitos medioambientales específicos, o que tienen una incidencia económica relevante. En todos los casos se garantiza:

- Amplia concurrencia.
- Igualdad de información y trato justo a los proveedores.
- Decisión de adjudicación justificada y basada en la competitividad.
- Mantenimiento de una relación estrictamente profesional con los proveedores.

El procedimiento centralizado regula

Gestión de compras

Ferrovial considera a sus proveedores y subcontratistas como colaboradores esenciales para el desarrollo del negocio, buscando el beneficio mutuo para repercutir al cliente las mejoras en calidad y servicio.

Principios presentes en todas las compras:

- A** Amplia concurrencia de proveedores.
- B** Igualdad en información y trato justo a los proveedores.
- C** Adjudicación justificada y basada en la competitividad.
- D** Relación estrictamente profesional con los proveedores.

Procedimientos y mecanismos de control:

El objetivo general de la Dirección de Aprovisionamiento es optimizar el coste de las compras.

La gestión de compras comprende dos categorías:

- I Compras centralizadas** → Las que correspondan a productos o servicios homogéneos y de compra frecuente, en la que se pueda obtener mejores condiciones por la negociación de grandes volúmenes.
- II Compras descentralizadas** → El resto de compras

En todo caso, el sistema de compras debe garantizar que los productos o servicios cumplen los requisitos de calidad, precio, comportamiento medioambiental y salud y seguridad.

El proceso de una compra:

Ferrovial cuenta con un sistema descentralizado para cada una de sus divisiones. Sistema de compras para una obra:

1 Establecimiento de las necesidades de compra

- El jefe de obra **establece las necesidades de compra y las incluye en el Plan de Compras**, que se mantiene actualizado de acuerdo al programa y al avance de la obra.
- El jefe de obra elabora las **especificaciones de compra** y se incluyen en los pedidos y contratos, mediante el uso de aplicaciones de aprovisionamiento, el Sistema Integrado de Calidad (SIC) y bases de datos de especificaciones tipo.
- **Se realiza la petición de ofertas** aportando la documentación necesaria para garantizar al proveedor el conocimiento de la calidad requerida.

2 Negociación y selección de ofertas

- **El número de proveedores debe ser amplio.** En caso de que sean menos de tres, deberá justificarse por escrito.
- **Las ofertas han de ser homogéneas.** Si algún proveedor no puede ofertar alguno de los conceptos, se completará la oferta estimando su coste basándose en el precio más bajo de los ofertados para esa unidad.
- **Se acuerdan todas las condiciones** a incluir en el contrato: trabajos incluidos en el precio, forma de medir, forma de pago, penalizaciones...

3 Adjudicación de la compra

- La Dirección de Aprovisionamiento o el jefe de obra **seleccionan la mejor oferta.**
- Si no se trata de la oferta más barata, **se deberá justificar la decisión adoptada.**
- Si el proveedor no figura como "rechazado" en el Catálogo de Proveedores, **se adjudica la compra.**

aspectos como las especificaciones de las compras, la petición de las ofertas, el estudio de las ofertas y la selección del proveedor, los requisitos de compra (incluyendo la elaboración de los documentos de compra), la recepción de los productos o servicios, la evaluación del suministro o servicio y todo el esquema de funcionamiento del propio proceso.

A. REALIZACIÓN DE OFERTAS

El procedimiento centralizado se aplica a todas las compras (o alquileres) de productos y servicios que están incluidos en el Plan de Control de Procesos, o que exigen requisitos medioambientales específicos, o que tienen una incidencia económica relevante.

El jefe de obra establece las necesidades de compra, y las incluye en un Plan de Compras y lo mantiene actualizado de acuerdo al programa y avance de la obra. Una vez identificados los productos y servicios del plan de compras, el jefe de obra elabora las especificaciones de compra que se incluyen en los pedidos y contratos. Para ello, se apoya en las aplicaciones informáticas de aprovisionamiento, el Sistema Integrado de Calidad (SIC) y una base de datos de especificaciones tipo. Este sistema de seguimiento de calidad (SIC) esta certificado por la norma ISO 9001.

Posteriormente, se realiza la petición de ofertas a través del portal de Internet o mediante métodos tradicionales aportando la documentación necesaria que garantice el conocimiento de la calidad requerida por parte del proveedor. Para el estudio de ofertas y la selección final del proveedor se elabora un cuadro comparativo que incluye tanto los aspectos técnicos como los económicos.

B. SELECCIÓN DE OFERTAS

Ferrovial cuenta siempre con un número amplio de proveedores (mínimo 3) para cada una de las ofertas. En caso contrario, debe existir una justificación expresa.

Para asegurar la transparencia y la concurrencia de los proveedores en los procesos de compras, Ferrovial dispone de un portal accesible a través de la página web de Ferrovial, en el apartado Gestión de Compras. En este canal se publican de forma continua las principales compras que se están gestionando con el fin de que cualquier proveedor, en cualquier parte del mundo, puedan ponerse en contacto con la compañía para enviar sus ofertas. Durante el 2008, ha habido 207.061 oferta por necesidades de compras.

Las ofertas incluidas son homogéneas, con el fin de que la comparación sea correcta. El proceso de negociación con el proveedor no finaliza hasta tener acordadas todas las condiciones de la compra. Antes de realizar la adjudicación, es obligatorio comprobar que el proveedor seleccionado no figura como «rechazado» en el Catálogo de Proveedores de la Empresa.

C. HERRAMIENTAS DE APOYO A LA GESTIÓN DE COMPRAS

Como apoyo para optimizar la gestión, Ferrovial dispone de sistemas informáticos de desarrollo propio, adaptados al sector y a los procedimientos de la compañía, que abarcan desde la gestión del conocimiento en esta área hasta la realización del propio proceso de compras, utilizando internet como medio de comunicación tanto con los proveedores, como entre las distintas unidades de la empresa que intervienen en el proceso, y que aportan la transparencia y el control adecuado. Son los siguientes:

- **Programa de gestión de compras on-line (B2B)** – Abarca todas las fases, desde la realización del Plan de Compras, e identificación de proveedores potenciales, hasta la emisión del pedido o contrato de compra, así como los informes de gestión necesarios para facilitar la implantación de la estrategia marcada en compras y el seguimiento de su cumplimiento.

- **Programas de consulta** – Permiten optimizar la gestión descentralizada a través de la gestión del conocimiento, posibilitando la consulta desde cualquier obra o centro de la empresa de la información sobre proveedores y precios reales de compra de productos y servicios.
- **Acceso desde todos los centros de producción** a información en tiempo real sobre temática relacionada con el proceso de compras: acuerdos con proveedores a nivel de empresa, productos novedosos en el mercado, sistemas constructivos alternativos que permiten mejorar el coste, bibliografía técnica del sector, índices de evolución de precios, etc...
- **Emisión y control informatizado de los pedidos** y contratos con proveedores. Control automático adicional de la facturación y de los pagos en relación con los pedidos.

Código para Compradores

Para Ferrovial, la gestión y relación con los proveedores debe estar basada en una vinculación rigurosa, ética y eficaz. La Dirección de Aprovisionamiento de Ferrovial ha aprobado durante 2008 un Código para Compradores. Este documento es un suplemento del Código ético del Grupo Ferrovial aplicable a todo el personal de la Dirección de Aprovisionamiento, a los que se exige su conocimiento firmado.

El objetivo de este documento es marcar las líneas generales (de amplia concurrencia, igualdad de información y trato justo a los proveedores, decisión de adjudicación justificada y basada en la competitividad y una relación estrictamente profesional con los proveedores) para el trabajo cotidiano en compras, sin pretender cubrir exhaustivamente todas

las situaciones posibles. Concretamente, Código establece los siguientes principios que deben estar presentes en todas las compras:

- **El interés general de Ferrovial**, como fin que debe presidir cualquier negociación.
- **Integridad** – Se exige la comunicación de los conflictos de intereses directos o indirectos al superior, ya sea por vínculos familiares, personales, financieros o de otro tipo. Se prohíben las rebajas especiales para el personal que participa en las compras y los regalos cuyo importe sea superior a los 90 euros. En caso de un importe inferior, sólo se admiten aquellos que se reciban en la sede de la empresa. El Código establece la supervisión de las invitaciones a viajes o eventos, y el pago de las comidas evitando las invitaciones por parte del proveedor.
- **Profesionalidad**, para evitar que se establezcan relaciones demasiado personales con los proveedores fuera de lo estrictamente profesional que puedan inferir en las negociaciones. Las informaciones a los proveedores que sean relevantes y puedan influir en el resultado final de la adjudicación, deben ser objeto de un tratamiento formalizado por el comprador para que formen parte del expediente de compras. El comprador también debe velar por su formación.
- **Confidencialidad** sobre las informaciones comerciales o técnicas relacionadas con la compra en cuestión, ni sobre otros aspectos que puedan perjudicar la posición de la empresa en la negociación o beneficiar a algún proveedor de forma particular sobre el resto.

Cláusulas de Responsabilidad Corporativa

La Dirección de Aprovisionamiento puede prohibir la contratación de cualquier proveedor por causas de interés de la empresa, entre las que se encuentran las violaciones del Código de Ética Empresarial en relación con el principio de la abolición del trabajo infantil. En 2008, no se ha producido ninguna exclusión de proveedores por este motivo.

Los proveedores de Ferrovial no son meros suministradores esporádicos de bienes o ejecutores de obras. Para potenciar las relaciones a largo plazo, Ferrovial gestiona sus compras estratégicas mediante acuerdos de colaboración y acuerdos marco que establecen los principios de la relación comercial. Actualmente, el 70% de los proveedores de Ferrovial tienen el estatuto de proveedor-colaborador. Este acuerdo permite al proveedor asegurarse la concurrencia en todos los procesos de compra relacionados a su actividad y le exige la obligación de presentar ofertas.

En 2008, Ferrovial ha introducido una cláusula específica de responsabilidad social corporativa en los acuerdos sobre los que se basa el pacto de Proveedor Colaborador. Todos los acuerdos de este tipo que se firmen durante 2009 incorporarán estas cláusulas. La cláusula manifiesta el interés de Ferrovial por la mejora continua y en particular en aspectos relacionados con la Responsabilidad Social Corporativa y el Desarrollo Sostenible.

Ferrovial ha transmitido a sus proveedores su adhesión a los principios del Pacto Mundial, entregándoles una copia de dichos principios e instándoles a que los tengan en cuenta en el desarrollo de sus actividades.

En este acuerdo, el proveedor se compromete a:

- Cumplir toda la legislación de carác-

ter medioambiental y sectorial vigente en todo aquello que afecta a las actividades o servicios que preste a Ferrovial.

- Cumplir las reglas de Seguridad y Salud y los compromisos de Prevención de Riesgos Laborales establecidos en los centros de Ferrovial.
- Cumplir los Principios del Pacto Mundial.
- Estudiar una posible colaboración con Ferrovial para la realización de proyectos conjuntos de ayuda a colectivos desfavorecidos.

En la división de Servicios, a través de los contratos que se firman con los proveedores se hacen cumplir las cláusulas en materia de calidad y medioambiente, pero no se evalúan de forma individual. En caso de incumplimientos, se trasladaría al departamento de Compras y Calidad y Medioambiente, para registrar la incidencia.

Evaluación de proveedores

Ferrovial realiza una evaluación previa de los proveedores en todos los países en los que opera, de modo particular en los nuevos mercados en los que la compañía ha comenzado a operar recientemente, como Polonia o el Reino Unido. En España, Ferrovial cuenta ya con una base de proveedores altamente fidelizada, y con muchos años de antigüedad.

Todos los proveedores deben cumplir los siguientes requisitos:

- La legislación de carácter medioambiental y sectorial vigente en todo aquello que afecta a las actividades o servicios que preste a Ferrovial.
- La normativa de seguridad y salud y los compromisos de prevención de riesgos laborales establecidos en los centros de Ferrovial.
- Los principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas.

Teniendo en cuenta el perfil de los proveedores y subcontratistas, los procesos de evaluación de los proveedores y subcontratistas se basan en la medición de su comportamiento a través de las incidencias registradas. En 2008, se han registrado 319 incidencias relativas a proveedores, 200 de las cuales fueron en cuestiones de salud y seguridad y 119 relacionadas con el medioambiente.

Si la Dirección de Aprovisionamiento recibe tres incidencias en un año el proveedor pasa a la situación de «rechazado» y se activa una prohibición de contratar con él durante 3 años. Pasado este plazo se requiere la autorización del Director de Aprovisionamiento para volver a contratar con ese proveedor.

El 3,5% de los proveedores y subcontratistas con los que se ha trabajado en el 2008 han sufrido un proceso de evaluación. De los proveedores evaluados 104 han resultado tener incidencias y por lo tanto rechazados.

El 100% de los proveedores y subcontratistas que trabajan para la división de Construcción están evaluados en calidad (1.526). El 95% de los proveedores en España están evaluados en comportamiento medioambiental. Se controla de forma especial la procedencia de la madera, asegurándonos de que procede de bosques responsablemente explotados.

A. CONTROL DE CALIDAD Y MEDIOAMBIENTE

El número de proveedores homologados con criterios medioambientales y de calidad es 1.596. Durante el 2008, se ha realizado un análisis de los proveedores de Ferrovial para conocer cuántos de ellos cuentan con una certificación de calidad ISO9001 y de medioambiente ISO14001.

La Dirección de Aprovisionamiento de cada una de las divisiones es la responsable de mantener actualizada la información del seguimiento de la calidad de los proveedores y ponerla a disposición de los gestores a través de las aplicaciones

informáticas de aprovisionamiento.

El control de recepción consiste en asegurar que los productos o servicios son conformes a las especificaciones de compra y que los primeros no han sufrido deterioro durante las operaciones de manipulación, almacenamientos intermedios y transporte.

El control de Calidad de los proveedores se realiza a través de las fichas de fin de trabajo en las que se evalúan los siguientes factores: cumplimiento de plazo, calidad del producto, habilidad técnica, precios, el comportamiento medioambiental y la seguridad y salud. Éste último es el factor que más pesa en la evaluación actual de proveedores y subcontratistas. Las fichas de fin de trabajo se revisan mensualmente y se incorporan a la base de datos de proveedores, quedando a disposición de todos los centros de la empresa.

La Dirección de Aprovisionamiento dispone de un cuadro de mando con información detallada sobre las compras realizadas en todo el Grupo: importe en compras, número de encargos o números de incidencias. Mensualmente, se realiza un seguimiento de dicho cuadro y se reporta una vez al año al Director general de la división correspondiente.

B. CUMPLIMIENTO DE LOS DERECHOS HUMANOS

El análisis de los riesgos relacionados con los derechos humanos en la cadena de suministro se realiza dependiendo del riesgo-país y de acuerdo a la metodología difundida por el Pacto Mundial para la gestión de la cadena de suministro.

Atendiendo al perfil de proveedores, los productos y los países de procedencia, el diagnóstico realizado no muestra cambios significativos en el perfil de riesgo-proveedor con respecto a los ejercicios anteriores. Ferrovial tiene un riesgo entre mínimo y bajo en Derechos Humanos sobre el 90% del negocio. Cabe destacar que la mayoría de las inversiones de Ferrovial se realizan en países de la OCDE cuyas legislaciones reconocen y garantizan el respeto a los Derechos Humanos, por lo que se ha calificado de «bajo» el riesgo de incumplimiento por parte de proveedores y subcontratistas.

No obstante, Ferrovial está trabajando proactivamente en mejorar la información fluida y la formación de sus proveedores. Durante el año 2008, se han realizado 1.129 encuestas a proveedores, 5.523 encuentros con proveedores, 51 foros. Cabe destacar los programas de formación para proveedores

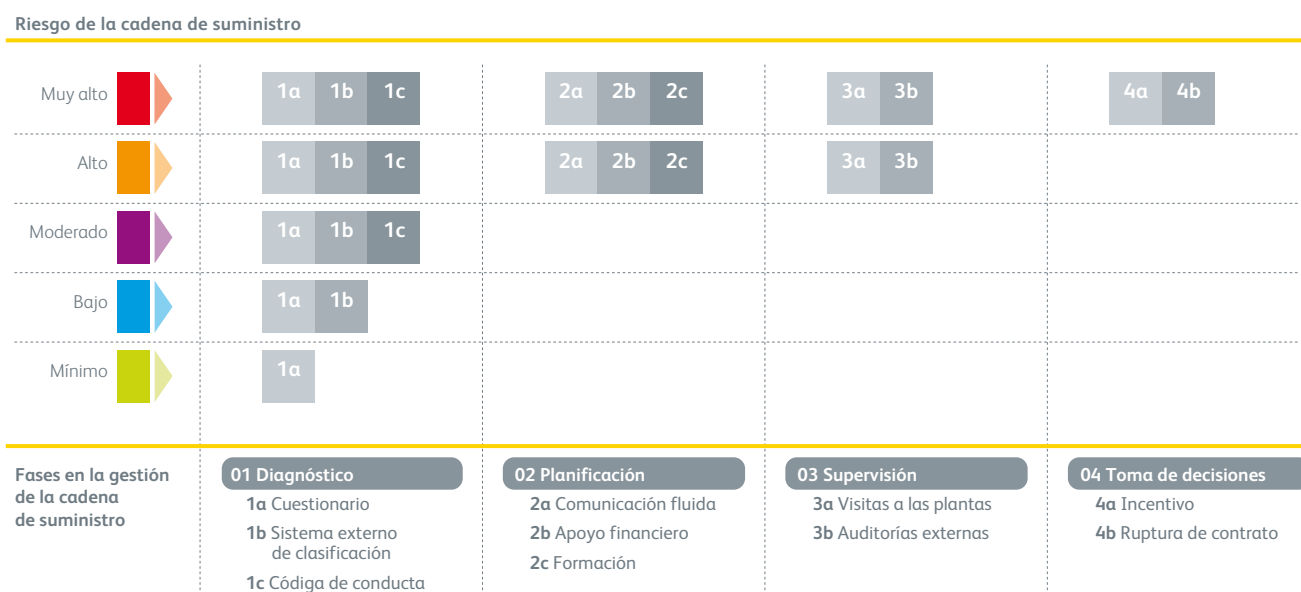
y subcontratistas en materias como la calidad, el medioambiente, la técnica, la prevención y salud o temas relacionados con el Código Ético. En total, se han impartido 40.932 horas a estos programas de formación.

Incidencias

En 2008 el número de proveedores evaluados con incidencias asciende a 159. Estas incidencias corresponden a todos los países que está unificada la base de datos de proveedores, quedando fuera Chile y Puerto Rico.

Del total de las incidencias, 112 se deben a aspectos relacionados con la prestación del servicio (principalmente demoras). También se han registrado 20 incidencias en aspectos de seguridad y salud, 14 incidencias documentales, 9 por aspectos medioambientales y 4 incumplimientos legales.

En el caso de Cespa, la puesta en marcha en 2007 de un proyecto de soporte a negocio de resolución de incidencias de forma centralizada ha incrementado las incidencias gestionadas por el departamento de compras en el 2008.



Inversión en la Comunidad

Ferrovial quiere ser un buen ciudadano corporativo. Por ello invierte en las comunidades locales en las que realiza su actividad, promueve la participación del empleado en la comunidad y mantiene un elevado nivel de integridad y transparencia.

Compromiso

- Apoyar el desarrollo socioeconómico donde está presente.

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.
- Comprometerse como empresa global en los problemas del Planeta, particularmente con la pobreza. (Plan estratégico "De la responsabilidad al compromiso").

Hitos en 2008

- El 42,22% de los proyectos incorporan una medición del retorno para Ferrovial y una descripción de los beneficios para la Comunidad.

Objetivos 2010

- 90% de los proyectos de acción social sean estratégicos.
- Medición de retorno para el 60% de los proyectos sociales.

Inversión en la comunidad

	2008	2007	Var 08-07
Inversión socialmente responsable (DJSI) (percepción)(*)	72,00	72,00	0,00%
Contribuir de forma positiva a la sociedad (percepción)(*)	68,72	66,80	2,87%
Creación neta de empleo (%)	4,07%	15,21%	-73,23%
Compras a proveedores locales	69.489	ND	
Proyectos de apoyo a la Comunidad		463	
Inversión social en la Comunidad (mill. €)	18,17	16,70	8,80%
Inversión social sobre el Ebitda (%)	0,66%	0,55%	
Apoya causas sociales (percepción)(*)	63,22	59,29	6,62%
Beneficiarios en proyectos sociales	491.001	330.000	48,79%
Empleados participantes	949	2.400	-60,46%
Efecto multiplicador (mill. €)	2,80	2,43	15,23%

(*) Fuente: RepTrak



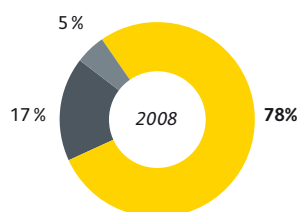
Ferrovial es una de las empresas fundadoras de LBG España en 2007. LBG es una metodología creada en 1994 en el Reino Unido por *The Corporate Citizenship Company* para medir el impacto social de la inversión en la comunidad.

En 2008, Ferrovial ha promovido 459 proyectos sociales que han beneficiado directamente a 491.001 personas. En línea con los ejercicios anteriores, durante 2008 Ferrovial ha destinado 6.326.647,39 euros a financiar diversos proyectos considerados estratégicos de inversión social, el 78% del total de las aportaciones de Ferrovial a la Comunidad. Se mantiene la progresiva tendencia a reducir las aportaciones puntuales (filantropía) que pasa de representar el 18% en 2007 al 17% en 2008.

El objetivo de Ferrovial es impulsar

Donaciones

■ Inversión en la comunidad ■ Patrocinios
■ Aportaciones puntuales



las inversiones estratégicas en la Comunidad sin excluir las donaciones ocasionales y los patrocinios, que también tienen valor para la compañía desde un punto de vista comercial.

Entre otros hechos, cabe destacar:

- Se ha incrementado un 15% el volumen de fondos movilizados a proyectos sociales en los que participa Ferrovial por parte de otras empresas u organizaciones (efecto multiplicador).
- Participación de 949 empleados voluntarios con una dedicación mínima de cuatro horas laborales. El retroceso en este objetivo sobre el año anterior (-60%) se debe a un cambio en el cálculo de los empleados denominados voluntarios. Los datos de 2008 incorporan mayores exigencias de formación y compromiso para que los empleados puedan optar a la condición de voluntario.

Política de inversión en la Comunidad

Ferrovial concibe la inversión en la Comunidad como un instrumento estratégico para el desarrollo de las sociedades del entorno donde ejerce su actividad. Entre sus líneas de actuación, Ferrovial se propone 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.

Para determinar el carácter estratégico de los proyectos, Ferrovial ha desarrollado un proceso de evaluación que tiene en cuenta los siguientes aspectos:

- **Relación con la estrategia de Responsabilidad Corporativa** – En 2007, Ferrovial elaboró un plan denominado «De la Responsabilidad al Compromiso» para el período 2008-2010 que, además de reforzar el compromiso con sus grupos de interés a través de los diez principios del Pacto Mundial, profundiza en el compromiso social a través de la inversión en proyectos de gran impacto local en la Comunidad. Los proyectos se orientarán especialmente a la integración y social y se han determinado como colectivos prioritarios de actuación las personas en riesgo de exclusión y los inmigrantes, las personas con discapacidad y las personas mayores.
- **Continuidad de los proyectos** a través de 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.
- **Sostenibilidad de los proyectos**

en un plazo de tiempo razonable, para no generar dependencias en la comunidad de la ayuda de Ferrovial.

- **Efecto multiplicador** – Movilizar fondos de otros donantes para los proyectos sociales en marcha.
- **Fomentar la participación de los empleados** en el compromiso social de la empresa. Ferrovial tiene intención de impulsar significativamente esta vía de contribución durante 2008.

Creación de empleo y compras

Ferrovial desarrolla su actividad en todo el mundo generando empleo a nivel local y potenciando las compras a suministradores locales. Cabe destacar que a pesar de la crisis económica, Ferrovial ha mantenido la creación de empleo en los principales mercados en los que opera.

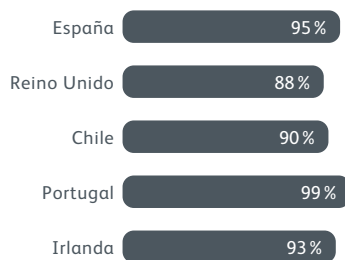
- **Creación de empleo neto por países / Número de empleados.**

Ferrovial cuenta una política de compras que se adapta a la expansión internacional manteniendo el objetivo de fortalecer las relaciones a largo plazo con los proveedores y subcontratistas. Para ello, se combina la gestión centralizada, necesaria para abastecer todos los proyectos de la compañía, con un enfoque descentralizado que permite a los jefes de proyecto locales establecer fuertes relaciones con los subcontratistas locales que, por lo general, tienen una exposición global menor.

En cuanto a la gestión de proveedores, los procedimientos de compra centralizada no hacen ninguna distinción entre proveedores locales o extranjeros, siempre que tengan la capacidad de suministrar los productos y servicios con la calidad requerida para ejecutar las obras o servicios.

Compra local

Porcentaje de compras realizadas a proveedores locales



La política de la compañía en la mayoría de los países donde trabaja ha sido contratar a proveedores locales, favoreciendo el desarrollo de la comunidad local. El principal mercado, desde el punto de vista de las compras, es el español. El 95% del importe de las compras centralizadas realizadas en España se realizan a proveedores nacionales y el 5% a proveedores extranjeros. Del importe total de las gestiones de compra realizadas en la Dirección de Aprovisionamiento para obras en España, aproximadamente un 25% del total se contrastan con ofertas procedentes del mercado internacional.

La contratación de proveedores locales es también casi absoluta en el resto de los mercados en los que opera Ferrovial: Reino Unido (88%), Chile (90%), Portugal (99%) e Irlanda (93%).

Acción social

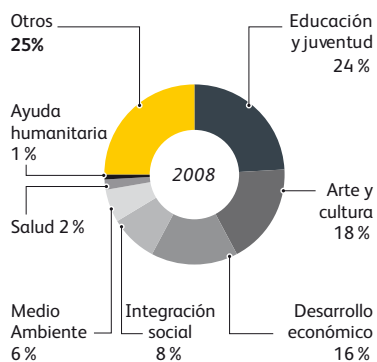
Los proyectos de acción social en la Comunidad son aquellos que benefician directamente a las comunidades en las que Ferrovial desarrolla su actividad.

Durante 2008, los proyectos de inversión en la Comunidad han beneficiado directamente a más de 569.599 personas, con una aportación por beneficiario de 14,32 euros, frente a los 20 euros destinados en 2007.

- **Educación y formación** – Se han realizado 195 proyectos con es-

Área de actuación	Proyectos	Beneficiarios	Aportación 2008	Aportación 2007	Variación
Educación y juventud	195	315.307	1.982.278,58	406.716	387,39%
Arte y cultura	30	142.075	1.466.846,22	3.031.560	-51,61%
Desarrollo económico	32	51.031	1.269.904,95	122.390	937,59%
Integración social	63	33.827	691.714,08	207.957	232,62%
Medio Ambiente	20	2.925	493.212,00	132.430	272,43%
Salud	60	5.840	140.078,67	124.353	12,65%
Ayuda humanitaria	10	220	85.497,24	568.362	-84,96%
Otros	85	18.374	2.031.905,01	25.849	7760,67%
Total	495	569.599	8.161.436,75	4.619.617	

Áreas de actuación



cuelas, apoyo escolar y educación en valores; desarrollo de competencias y empleabilidad de jóvenes; o convenios de colaboración con universidades, programas de formación y difusión de publicaciones, entre otros. Han beneficiado a 315.307 personas. A los proyectos de educación se han destinado el 24% de las aportaciones.

- **Desarrollo económico** – Se han apoyado 32 programas que han beneficiado a 51.031 personas. A los proyectos de desarrollo económico se han destinado el 16% de las aportaciones.
- **Integración social** – Se han realizado 63 proyectos 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. Han beneficiado a 33.827

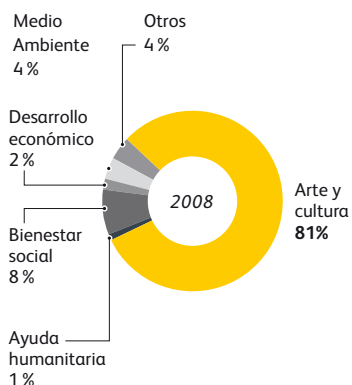
personas. A los proyectos de integración social se han destinado el 8% de las aportaciones.

- **Salud** – Se ha colaborado con 60 iniciativas que han beneficiado a 5.840 personas. La mayoría de las aportaciones se realizan directamente a hospitales infantiles o maternidades, aunque también se han producido donaciones específicas para campañas relacionadas con el cáncer, la leucemia, la fibrosis cística, el Síndrome de Har, el autismo, al diabetes, las enfermedades coronarias o el lupus; y campañas para prevenir el consumo de drogas y favorecer hábitos saludables entre los jóvenes. A los proyectos de salud se han destinado el 2% de las aportaciones.
- **Arte y cultura** – Se ha participado en 30 proyectos que han beneficiado a 142.075 personas. A los proyectos relacionados con el arte y la cultura se han destinado el 18% de las aportaciones.
- **Medio Ambiente** – Se ha participado en 20 proyectos para minimizar impactos (ruido, CO₂), conservar el medio natural y para sensibilizar a la sociedad sobre el consumo energético y la movilidad. Estos proyectos han beneficiado de forma directa a 2.925 personas. A los proyectos de medio ambiente se han destinado el 6% de las aportaciones.

A. ESPAÑA

Se han destinado 2,3 millones de euros para 51 proyectos de inversión en la comunidad que han beneficiado a 195.000 personas.

Proyectos en España



Socios del Tercer Sector

- Intermon Oxfam
- Aldeas Infantiles
- Médicos Sin Fronteras
- Fundación AMREF
- Fundación Ampans
- Fundación Integra
- Fundación Adecco
- Cooperación Internacional ONG
- Fundación Movilidad
- Fundación Conama

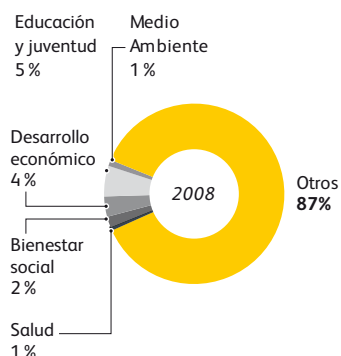
Proyecto	Descripción	Compañía	Socio
1 Juntos sumamos		• Corporación	• Ferrovial, Ferrovial-Agromán, Cintra, Servicios
2 Mejora de los servicios sanitarios de Cataluña	Donación a la Unión Catalana de Hospitales	• MCI	• Unión Catalana de Hospitales, Asociación de Entidades Sanitarias y Sociales.
3 Observatorio de la Sostenibilidad	El Observatorio de la Sostenibilidad de España tiene como misión estimular el cambio hacia la Sostenibilidad, proporcionando a la sociedad información relevante y fidedigna al respecto.	• Corporación	• Fundación Universidad de Alcalá
4 Plataforma de Sostenibilidad Urbana y Territorial	Crear un espacio interactivo de conocimiento, información, reflexión y que invite a la participación mediante el uso de internet.	• Cintra	• Fundación General de la Universidad de Alcalá / OSE
5 Diseño de estrategia de movilidad a nivel internacional	Mejorar la movilidad de las personas.	• Corporación	• Fundación Movilidad
6 Semana de la Movilidad	Facilitar el conocimiento de las actuaciones sociales en materia de movilidad, como transporte público, carril bici, Sistema ORA, aparcamientos etc... por parte del Ayuntamiento.	• Cintra Aparcamientos	• Ayuntamiento de Palma
7 XXVII Semana de la Carretera	Consolidar el esfuerzo realizado, especialmente en los últimos veinte años, y preparar el terreno para el futuro de nuestras carreteras. Estudio de una transición global hacia un nuevo modelo de desarrollo y gestión de la red viaria.	• Ferrovial-Agromán	• Asociación Española de la Carretera
8 Encuentro entre Mujeres africanas y Mujeres españolas "Por un mundo mejor"	Luchar contra la pobreza ante la crisis alimentaria que afecta a África y avanzar en el combate contra la discriminación y la desigualdad social.	• Corporación	• Ministerio de la Presidencia
9 Fundación Ampans	Facilita el empleo de personas con discapacidad en el área de influencia de la autopista	• Autema	• Fundación Ampans
10 Compra felicitaciones de Navidad a Médicos Sin Fronteras	Ayuda médica a países sin recursos	• Cintra	• Médicos Sin Fronteras
11 Compra de cuadros Arte Down	Ayuda al colectivo Síndrome de Down	• Cintra	• Asociación Padres Centro Ocupacional Fray Bernardino Alvarez

Project	Description	Company	Partner
12 Collection of toys in central offices	Provide toys to needy families	• Cintra	• International Cooperation NGO
13 Cirque du Soleil Charitable Foundation	Humanitarian aid to Intermon's projects in Burkina Faso and Haiti	• Cintra	• Intermon Oxfam
14 Humanitarian help for needy children	Humanitarian help for needy children	• Cintra	• Aldeas Infantiles
15 A sea of possibilities	Development of joint actions, with the Spanish Olympic Committee, the Council on Sports, and the Spanish Paralympics Committee, as well as with other public organizations and institutions, using sports as a tool for integration	• Ferrovial-Agromán	• Adecco Foundation
16 Palau de la Música Catalana	Orfeo Català-Palau de la Música Catalana Foundation is an institution aimed at promoting musical culture. Its goals are essentially to stimulate and encourage all types of cultural activities, especially in the musical aspect.	• Ferrovial-Agromán	• Palau de la Música Catalana
17 Member of Honor of the Orfeo Catalán de la Música Foundation	Orfeo Català-Palau de la Música Catalana Foundation is an institution aimed at promoting musical culture. Its goals are essentially to stimulate and encourage all types of cultural activities, especially in the musical aspect.	• Ferrovial-Agromán	• Orfeo Catalán Foundation
18 "Panta Rei" Sculpture Project	Improvement of cultural projects in the city of Málaga.	• Ferrovial-Agromán	• Málaga City Hall
19 Teatro Real de Madrid	Help to increase awareness of musical and dance activities.	• Ferrovial-Agromán	• Fundación del Teatro Lírico
20 Montserrat Monastery	Promote the art and culture of a religious symbol within the area of influence of the toll road	• Autema	• Fundación provada Abadía de Monserrat

B. Reino Unido

Se han destinado 9,9 millones de euros para 359 proyectos de inversión en la comunidad que han beneficiado a 147.000 personas. En los proyectos han participado 486 voluntarios.

Proyectos en el Reino Unido



Principales contrapartes

- Hillingdon Community Trust
- VSO GlobalXchange
- Gatwick Airport Community Trust
- London Borough of Hillingdon
- Local Community Groups
- Heathrow City Partnership
- Youthnet
- Young Engineers
- Urban Futures
- Harlow Schools
- Slough Borough Council
- VSO GlobalXchange
- Fulcrum Challenge

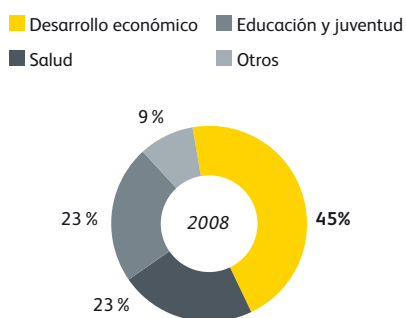
Reino Unido. Principales proyectos en el área de Heathrow

Proyecto	Descripción	Socio
1 Apoyo a la Comunidad de Hillingdon	Apoyo a diversos proyectos para la comunidad en Hillingdon.	Hillingdon Community Trust
2 Programa de empleo local en Hillingdon	Proyectos para mejorar las habilidades y la empleabilidad de los jóvenes de la comunidad.	London Borough of Hillingdon
3 Aislamiento de ruido para viviendas de la comunidad	Proporcionar aislamiento acústico a las viviendas de la comunidad.	8.500 viviendas alrededor de Heathrow
4 Ruido nocturno	Proporcionar aislamiento acústico para los dormitorios de las viviendas de la comunidad.	41.000 viviendas
5 Aislamiento de ruido para viviendas de la comunidad	Proporcionar aislamiento acústico a las viviendas de la comunidad.	66 edificios
6 Apoyo a la recolocación de propietarios	Asistencia financiera a los propietarios de viviendas que han tenido que trasladarse de sus casas a consecuencia del ruido del aeropuerto.	2.600 casas
7 Apoyo al "mercado adecuado"	Asegurar la compraventa de las propiedades a precios de mercado dentro del área de impacto.	700 propiedades
8 Programa de apoyo a los propietarios	Asegurar la compraventa de las propiedades a precios de mercado dentro del área de impacto.	1.196 casas
9 Asociación con Heathrow City	Diversos proyectos de regeneración en el área de Heathrow.	Heathrow City Partnership
10 Proyecto de empleo en la construcción en Slough	Ayuda a personas paradas para que puedan entrar a trabajar en los aeropuertos	Slough Borough Council
11 Corredor "verde"	Diversos proyectos medioambientales en el área del aeropuerto	Green Corridor
12 Centro de formación de construcción de Heathrow	Aprendizaje de los rudimentos de la construcción para los jóvenes de la comunidad.	Carillion Construction Training
13 Proyecto "Coordinador del lugar de trabajo"	Ayuda a los residentes de la comunidad para que se incorporen a los trabajos de construcción del aeropuerto.	Agencias de empleo local

C. Estados Unidos

Se han destinado 158.566 euros para 15 proyectos de inversión en la comunidad que han beneficiado a 176.000 personas. En los proyectos han participado 214 voluntarios.

Proyectos en Estados Unidos



Principales contrapartes

- Black Creativity Exhibit
- IL Military Family Relief Fund
- After School Matters
- Indiana Troopers Association
- Art Institute and Columbia College
- Hope Ministries
- Spanish Coalition for Jobs

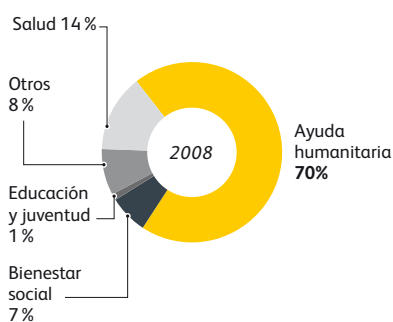
Estados Unidos. Principales proyectos en las autopistas de Estados Unidos

Proyecto	Descripción	Autopista	Socio
1 Gala Black Creativity	Exposición y reconocimiento de los logros de los afroamericanos.	CHICAGO SKYWAY	Black Creativity Exhibit
2 Concurso fotográfico en el aniversario de Chicago	Concurso de fotografía sobre el área de peaje de Chicago Skyway	CHICAGO SKYWAY	Art Institute and Columbia College
3 Desfile de moda Glam Odyssey	Ayudas a los afroamericanos del sur a ajustarse a la vida urbana.	CHICAGO SKYWAY	Chicago Urban League
4 Cena anual de la Spanish Coalition For Jobs	Mejora de la calidad de vida de los "latinos" a través de los servicios educativos y de empleo.	CHICAGO SKYWAY	Spanish Coalition for Jobs
5 Cena del After School Matters Performance	Actividades extraescolares para mejorar las oportunidades de los adolescentes de Chicago.	CHICAGO SKYWAY	After School Matters
6 Apoyo a grupos de la comunidad	Actividades para mejorar la calidad de vida de niños con cáncer.	Indiana Toll Road	Sunshine Kids
7 Apoyo a la "Pequeña Liga"	Actividades extraescolares para adolescentes y adultos	Indiana Toll Road	Varias instituciones
8 Apoyo al desarrollo local	Proyectos de mejora de la comunidad alrededor de la autopista	Indiana Toll Road	The Chamber of Commerce of St. Joseph County
9 Apoyo al desarrollo local	Proyectos de mejora de la comunidad alrededor de la autopista	Indiana Toll Road	Greater Elkhart Chamber of Commerce
10 Blue Santa Toydrive	Establecimiento de buenas relaciones con la comunidad local	SH130	IRWA Chapter 74 / Blue Santa

D. Canadá

Se han destinado 300.000 euros para 12 proyectos de inversión en la comunidad que han beneficiado a 2.475 personas. En los proyectos han participado 47 voluntarios.

Proyectos en Canadá



Principales contrapartes

- Jane-Finch Minor Tennis League
- United Way of York Region
- Durham Abilities Centre
- The George Hull Centre Foundation
- Chum CP24 Christmas Wish
- York University
- Leafs Fund for Kids
- Erin Mills 98 Rep A
- Vaughan Soccer Club
- City of Vaughan Hockey Association
- James Birrell Foundation/Sick Kids Foundation

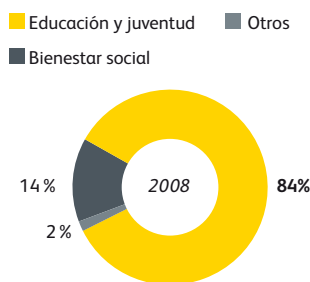
Canadá. Principales proyectos sociales financiados por la autopista 407-ETR

Proyecto	Descripción	Socio
1 Campaña United Way	Los empleados contribuyen a través de deducciones de su nómina con United Way, que apoya más de 40 organizaciones de la comunidad y realiza más de 100 programas en la región York.	United Way of York Region
2 Fondo York University Scholarship	Becas a los estudiantes de graduado	York University
3 MLSE Sponsorship	La donación al Leafs Fund para apoyar programas para mejorar la vida de niños y jóvenes a través del deporte y la salud.	Leafs Fund for Kids
4 IceWave	Apoyo a los principales institutos pediátricos de cáncer en Canadá.	James Birrell Foundation/Sick Kids Foundation
5 Abilities Centre	Programas para mejorar las posibilidades de personas necesitadas.	Durham Abilities Centre
6 George Hull Centre	Programas para mejorar la calidad de vida de niños, jóvenes y familias.	The George Hull Centre Foundation

E. Chile

Las concesionarias de Cintra han destinado 138.000 euros para 90 proyectos de inversión en la comunidad que han beneficiado a 47.417 personas. En los proyectos han participado 90 voluntarios.

Proyectos en Chile



Principales contrapartes

- Comunidades y Juntas de vecinos
- Carabineros de Chile, Tenencia Carretera y Retenes
- Compañías de Bomberos
- Instituciones de Servicio Público
- Universidad de Concepción
- 59 colegios cercanos a la autopista
- Sala Cuna de la Comuna de Cabrero
- Club de Rodeo de San Clemente, de San Rafael y de Pelarco

Project	Description	Company	Partner
1 "If we see each other, we protect each other" Road Safety Campaign	Protect children, adolescents, and students who travel on our road against accidents.	Autopista del Bosque	8 schools near the Route
2 Carabineros de Chile. (joint support)	Facilitate the organization's work.	Autopista del Bosque	Carabineros de Chile, Tenencia Carretera y Retenes
3 Fire Department (joint support)	Facilitate the organization's work.	Autopista del Bosque	3 Fire Departments near the Route.
4 1st Company of Fire Fighters of Bulnes	Facilitate the organization's work.	Autopista del Bosque	1st Company of Fire Fighters of Bulnes.
5 Villa El Sol Committee	Improve the quality of life of residents. (safer)	Autopista del Bosque	Neighborhood community
6 Concessions week	Provide information to the community regarding the concessions	Autopista del Bosque	Universidad de Concepción Students
7 Activity with Pre-School Education Community	Improve quality and facilitate education for pre-school children.	Autopista del Bosque	Sala Cuna de la Comuna de Cabrero
8 Participation in Christmas festivals	Improve the quality of life of residents.	Autopista del Bosque	Neighborhood community
9 "Be everyone's hero" Highway Safety Campaign. Route 5 South	Learning to use the new road infrastructure safely.	Autopista del Maipo	21 schools near Route 5 South
10 "Be everyone's hero" Highway Safety Campaign. Route 5 South	Learning to use the new road infrastructure safely	Autopista del Maipo	14 schools near the South Access
11 "When I take care of the environment, I take care of myself" Values Workshop	Strengthening children in their values, self-esteem, respect for their immediate environment, and the new works.	Autopista del Maipo	3 schools near the South Access
12 Physical conditioning workshop for senior citizens	Senior citizens from the area receive instruction on physical activities suitable for their condition and guidelines to continue exercises at home, which helps improve their health.	Autopista del Maipo	Neighborhood community
13 "Expresarte" Values Workshop	Strengthening adolescents in their values, self-esteem, respect for their immediate environment, and the new works.	Autopista del Maipo	1 school near the South Access.
14 Pastry-training workshops in Alianza with Carozzi	Incorporate a new work tool that expands employment options	Autopista del Maipo	Neighborhood councils

Chile

Proyecto	Descripción	Compañía	Socio
15 Taller especialización en chocolatería, en Alianza con Empresas Carozzi	Incorporar una nueva herramienta de trabajo, que les permite mayor opción laboral	Autopista del Maipo	Alumnos colegio politécnico
16 Talleres capacitación electricidad y gasfitería básica, en Alianza con Sodimac	Incorporar una nueva herramienta de trabajo, que les permite mayor opción laboral	Autopista del Maipo	Juntas de vecinos
17 5 Duatlones trote y bicicleta	Posibilita la recreación a través de actividad deportiva familiar. Incentivo a la vida sana en una zona de alto riesgo social	Autopista del Maipo	Comunidad de vecinos
18 Participación en exposición de COPSA, relativa a Seguridad Vial	Conocimiento de la comunidad del sistema de concesiones	Autopista del Maipo	Alumnos colegio Elisa Valdés
19 Carrera familiar del Día de la Mujer	Posibilita la actividad deportiva familiar y reconocimiento a la vecina - mujer. Incentivo a la vida sana en una zona de alto riesgo social	Autopista del Maipo	Comunidad de vecinos
20 Participación en fiestas navideñas de comunidades de vecinos	Recreación a nivel familiar	Autopista del Maipo	Juntas de vecinos
21 Plan Piloto con Museo Nacional de Historia Natural	Adquirir por parte de escolares conocimientos científicos que refuerzan su aprendizaje en el colegio	Autopista del Maipo	2 colegios cercanos a Acceso Sur
22 Campaña apoyo a escuelas en implementación de elementos para estudio	Mejorar condiciones de establecimientos para que sean mas acogedores y cómodos tanto para los alumnos como para el personal docente y administrativo	Ruta de la Araucanía	Establecimientos Educativos
23 Aportes a distintas instituciones de servicio publico	Optimizar los servicios entregados por las distintas instituciones a la comunidad.	Ruta de la Araucanía	Instituciones de Servicio Publico
24 Aporte a vecinos de la comunidad cercanos a la ruta concesionada	Aportar en el heroseamiento del pueblo de PUA, además de la satisfacción de aportar a sectores de escasos recursos de la región	Ruta de la Araucanía	Junta de Vecinos PUA
25 Campaña de mejoramiento de infraestructuras en escuelas	Mejorar condiciones de establecimientos para que sean mas acogedores y cómodos tanto para los alumnos como para el personal docente y administrativo	Ruta de los Ríos	Establecimientos Educativos
26 Campaña apoyo a escuelas en implementación de elementos para estudio	Ingreso de estudiantes para enfrentar de mejor forma enseñanza media y superior	Ruta de los Ríos	Establecimientos Educativos
27 Aportes a distintas instituciones de servicio publico	Disminución de accidentes de transito en donde participan peatones	Ruta de los Ríos	Instituciones de Servicio Publico
28 Campaña de Seguridad Vial	Optimizar los servicios entregados por las distintas instituciones a la comunidad	Ruta de los Ríos	Establecimientos Educativos
29 Campaña de Seguridad Vial "Aprendiendo a Cuidarnos"	Crear conciencia y conocimientos sobre el buen uso de la carretera. Disminuir la accidentabilidad entre los peatones y ciclistas	Talca Chillán	68 colegios aledaños a la carretera

Verificación independiente

INFORME DE REVISIÓN INDEPENDIENTE

Al Comité de Dirección de Grupo Ferrovial, S.A. (en adelante Grupo Ferrovial):

Alcance del trabajo

Hemos revisado que el capítulo de Responsabilidad Corporativa del Informe Anual 2008 del Grupo Ferrovial se adecua a los principios de inclusividad, relevancia, y capacidad de respuesta de la norma AA1000 AccountAbility Principles Standard 2008 (AA1000 APS) y a su vez hemos revisado los indicadores de Responsabilidad Corporativa, incluidos en la página 312 del citado informe.

La preparación del capítulo de Responsabilidad Corporativa 2008, así como el contenido del mismo es responsabilidad de la Dirección del Grupo Ferrovial, la cual es también responsable de definir, adaptar y mantener los sistemas de gestión y control interno de los que se obtiene la información y de desarrollar las bases y criterios, detalladas en las páginas 313 y 314 del Informe Anual 2008 del Grupo Ferrovial, para la preparación de los correspondientes indicadores de Responsabilidad Corporativa mencionados. Nuestra responsabilidad es emitir un informe independiente basado en los procedimientos aplicados en nuestra revisión.

Criterios y estándares para realizar la revisión

Hemos llevado a cabo nuestro trabajo de revisión para un aseguramiento limitado de acuerdo con la Norma ISAE 3000 Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information emitida por el International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) de la International Federation of Accountants (IFAC). A su vez hemos tomado en consideración la Guía de Actuación sobre trabajos de revisión de Informes de Responsabilidad Corporativa emitida por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España. Asimismo, hemos aplicado la norma AA1000 Assurance Standard 2008, (AA1000 AS), para proporcionar una seguridad moderada sobre la aplicación de los principios establecidos en la norma AA1000 APS (2008) y sobre los indicadores de Responsabilidad Corporativa incluidos en la página 312 del Informe Anual 2008 de Grupo Ferrovial (revisión moderada de tipo 2). No han sido objeto de revisión el resto de indicadores contenidos en el capítulo de Responsabilidad Corporativa del citado informe.

Nuestro trabajo de revisión ha consistido en la formulación de preguntas a la Dirección, así como a las diversas unidades de Grupo Ferrovial que han participado en la elaboración del capítulo de Responsabilidad Corporativa 2008, y en la aplicación de ciertos procedimientos analíticos y pruebas de revisión por muestreo que, con carácter general, se describen a continuación:

- Reuniones con el personal de Grupo Ferrovial para conocer los enfoques de gestión aplicados y obtener la información necesaria para la revisión externa.
- Análisis de los procesos para recopilar y validar los datos presentados en la tabla de indicadores de Responsabilidad Corporativa descritos en la página 312.
- Revisión de los resultados obtenidos en los procesos de diálogo con los grupos de interés y análisis de información pública sobre los aspectos relevantes para Grupo Ferrovial.
- Revisión de las actuaciones realizadas en relación con la identificación y consideración de las partes interesadas a lo largo del ejercicio, en función del entendimiento de Grupo Ferrovial de los requerimientos de los grupos de interés.

- Análisis de la adaptación de los contenidos del Capítulo de Responsabilidad Corporativa del Informe Anual 2008 a los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta de la norma AA1000 APS (2008).
- Comprobación, mediante pruebas de revisión en base a la selección de una muestra, de la información cuantitativa de los indicadores de Responsabilidad Corporativa descritos en la página 312 de Informe Anual 2008, elaborados conforme a las bases y criterios indicados en las páginas 313 y 314 del citado informe, y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información de Grupo Ferrovial.

El alcance de una revisión es sustancialmente inferior al de un trabajo de seguridad razonable. Por tanto la seguridad proporcionada es también menor. El presente informe en ningún caso puede entenderse como un informe de auditoría.

Independencia

El trabajo ha sido realizado por un equipo de especialistas en sostenibilidad con amplia experiencia en la revisión de este tipo de informes. Hemos realizado nuestro trabajo de acuerdo con las normas de independencia requeridas por el Código Ético de la International Federation of Accountants (IFAC).

Conclusión

Como resultado de nuestra revisión no se ha puesto de manifiesto ningún aspecto que nos haga creer que el capítulo de Responsabilidad Corporativa del Informe Anual 2008 del Grupo Ferrovial no ha sido preparado en todos sus aspectos significativos de acuerdo con los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta de la norma AA1000 APS (2008) y que los indicadores de Responsabilidad Corporativa incluidos en la página 312 del Informe Anual 2008 del Grupo Ferrovial no han sido preparados de acuerdo con las bases y criterios descritos en las páginas 313 y 314 del citado Informe o contienen errores significativos.

Recomendaciones

Adicionalmente, del proceso de revisión realizado surgen algunas observaciones y recomendaciones relativas a las áreas de mejora en la gestión de la Responsabilidad Corporativa y en la aplicación de los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta. A continuación se presenta un resumen de las recomendaciones más significativas las cuales no modifican las conclusiones expresadas en el presente informe.

Inclusividad

En el ejercicio 2008 Grupo Ferrovial ha continuado avanzando en los procesos iniciados en 2007 de involucración de sus grupos de interés. Entre otras iniciativas destacables, en 2008 ha realizado una encuesta global de clima laboral y ha puesto en marcha el estudio Global Main Ferrovial Stakeholders (MFS) para profundizar en el conocimiento de las percepciones y expectativas de sus grupos de interés. Además ha implantado un nuevo canal de denuncias Interno. Para el ejercicio 2009 y de acuerdo con su compromiso explícito con la transparencia y la mejora continua de sus cauces de comunicación, es recomendable que Grupo Ferrovial continúe avanzando en este sentido en todos los países en los que está presente. Para ello será de especial importancia avanzar en el objetivo incluido en el capítulo de Responsabilidad Corporativa de su Informe Anual para los ejercicios 2009- 2010 de impulsar el programa Main Ferrovial Stakeholders (MFS), iniciativa dirigida a consolidar un nuevo sistema de comunicación y diálogo permanente con sus grupos de interés clave a nivel global.

Relevancia

En el año 2007 el Consejo de Administración del Grupo Ferrovial aprobó su política de Responsabilidad Corporativa. Además definió la estrategia de Responsabilidad Corporativa incluida en el documento "De la responsabilidad al compromiso" entre otros avances destacados que consolidaban la trayectoria del Grupo en la gestión de la sostenibilidad. En el ejercicio 2008 se ha actualizado la definición de los asuntos relevantes incorporando nuevas herramientas de consulta a los grupos de interés ya mencionadas

(2)

anteriormente. El crecimiento del Grupo en los últimos años, la diversidad de negocios que afronta y el contexto concreto de algunos países en los que está presente (Ej. Reino Unido) aconsejan al Grupo Ferrovial continuar avanzando en la revisión sistemática y priorización de sus asuntos relevantes a nivel corporativo y a nivel local y en consecuencia en la definición y alineamiento de sus indicadores claves de responsabilidad corporativa, con los aspectos materiales identificados.

Capacidad de respuesta

En el Grupo Ferrovial, durante los últimos años, se han producido importantes cambios de tamaño y ámbitos de actuación, que han provocado la revisión de sus asuntos relevantes. En el ejercicio 2008, se han producido avances destacables en la puesta en marcha de nuevas iniciativas de carácter corporativo tales como la nueva definición de los valores corporativos, la creación de una nueva dirección corporativa de riesgos, la aprobación de una nueva política global de calidad y medio ambiente u otras actuaciones presentadas en el capítulo de Responsabilidad Corporativa. Estas iniciativas redundarán en un mayor alineamiento de las empresas del Grupo en relación con los principios, políticas y estrategia corporativos y en consecuencia en su capacidad de respuesta a los grupos de interés. Por ello es recomendable que Grupo Ferrovial en 2009 continúe avanzando en el esfuerzo de consolidar estas iniciativas globales en cada uno de los países en los que está presente.

En cuanto al proceso de elaboración de los indicadores, el Grupo Ferrovial ha potenciado los mecanismos de coordinación entre las diferentes áreas involucradas en el proceso, y ha mejorado sustancialmente la transparencia sobre el alcance de los indicadores presentes en el capítulo de Responsabilidad Corporativa. No obstante, es necesario que en 2009 el Grupo avance en los criterios de selección de los indicadores clave, la inclusión progresiva de todo el perímetro del Grupo y su posterior revisión independiente, en consonancia con su definición de los asuntos relevantes.

PricewaterhouseCoopers Asesores de Negocios, S.L.


Guillermo Massó
Socio
27 de abril de 2009

(3)

Indicadores

	TOTAL	Volumen de negocio (*)
1 Integración ética		
Propuestas en el buzón de sugerencias	85	●
Comentarios en el buzón de sugerencias	42	●
Denuncias en el buzón de sugerencias	18	●
2 Derechos humanos		
Números de mujeres en plantilla	38.055	●
Porcentaje de mujeres en las nuevas incorporaciones	39,41 %	●
Número de mujeres en las nuevas incorporaciones	1.644	●
Número de mujeres directivas	415	●
3 Diálogo con grupos de interés		
Número de reuniones con inversores y analistas a nivel corporativo	494	●
Número de llamadas recibidas en atención al accionista a nivel corporativo	759	●
Comunicaciones recibidas en el buzón de sugerencias corporativo	145	●
Empleados con acceso a la intranet corporativa	5.858	●
Personas encuestadas sobre su percepción de Ferrovial	1.352	●
4 Impacto medioambiental		
ICM (valores mensuales obtenidos en 2008)	68	●
Porcentaje de INCN (Importe Neto de la Cifra de Negocio) con un sistema de gestión medioambiental certificado (ISO 14001)	57 %	●
5 Capital humano		
Antigüedad media de los empleados	6,44	●
Porcentaje de empleados satisfechos con su empleo según resultados de la encuesta de clima laboral	71 %	●
Número de encuestas de clima laboral repartidas	12.901	●
Número de encuestas contestadas sobre el número total de clima laboral repartidas	7.550	●
Número de solicitudes para trabajar en Ferrovial (Infojobs)	177.158	●
Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones del desempeño y de desarrollo profesional (España)	68,27 %	●
6 Salud y seguridad		
Índice de incidencia	95,20	●
Índice de frecuencia	58,68	●
Índice de gravedad	1,06	●
7 Calidad e innovación		
Porcentaje de actividad certificada según ISO 9001 (basados en INCN)	67 %	●
Número de reclamaciones externas	3	●
Satisfacción de clientes	3,9	●
8 Cadena de suministro		
Número de proveedores evaluados con criterios mediomambientales y de calidad	1.596	●
9 Inversión en la comunidad		
Inversión en la comunidad	4.496.484	●

0-25% ● 25-50% ● 50-75% ● 100% ●

(*) 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.e medioambiente.

1 Integración ética

Propuestas en el buzón de sugerencias	Nº de propuestas realizadas por los empleados y recibidas en el buzón de sugerencias del Grupo Ferrovial S.A. en relación a asuntos de corrupción durante 2008.
Comentarios en el buzón de sugerencias	Nº de comentarios realizados por los empleados y recibidas en el buzón de sugerencias del Grupo Ferrovial S.A. en relación a asuntos de corrupción durante 2008.
Denuncias en el buzón de sugerencias	Nº de denuncias realizadas por los empleados y recibidas en el buzón de sugerencias del Grupo Ferrovial S.A. en relación a asuntos de corrupción durante 2008.

2 Derechos humanos

Nº de mujeres en plantilla	Nº de mujeres empleadas en Grupo Ferrovial S.A. a 31 de diciembre de 2008.
Porcentaje de mujeres en las nuevas incorporaciones	Porcentaje de mujeres en nuevas incorporaciones, correspondiente a Grupo Ferrovial S.A. a 31 de diciembre de 2008.
Nº de mujeres en las nuevas incorporaciones	Nº de mujeres en las nuevas incorporaciones realizadas en Grupo Ferrovial S.A. a 31 de diciembre de 2008.
Nº de mujeres directivas	Nº de mujeres que ocupan puestos directivos dentro del Grupo Ferrovial S.A. a 31 de diciembre de 2008.

3 Diálogo con grupos de interés

Nº de reuniones con inversores y analistas a nivel corporativo	Nº de reuniones con inversores y analistas realizadas por las sociedades que cotizan en el mercado de valores en 2008 de Grupo Ferrovial S.A.
Nº de llamadas recibidas en atención al accionista a nivel corporativo	Nº de llamadas recibidas en atención al inversor en relación a las sociedades que cotizan en el mercado de valores en 2008 de Grupo Ferrovial S.A.
Comunicaciones recibidas en el buzón de sugerencias corporativo	Nº de comunicaciones recibidas en el Buzón de Sugerencias (comentarios, denuncias y propuestas) realizadas por los empleados de Grupo Ferrovial S.A. durante 2008.
Empleados con acceso a la intranet corporativa	Nº de empleados que disponen de acceso a la intranet corporativa a 31 de diciembre de 2008.
Personas encuestadas sobre su percepción de Ferrovial	Nº 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 RepTrak en el año 2008.

4 Impacto medioambiental

ICM (valores mensuales obtenidos en 2008)	<p>"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.canalconstruccion sostenible.com. Los criterios de cálculo para sus variables son los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 INCN (Importe Neto de la Cifra de Negocio) con un sistema de gestión medioambiental certificado (ISO 14001)	Porcentaje de actividad certifi cada 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.

5 Capital humano

Antigüedad media de los empleados	Nº medio de años que los empleados de Grupo Ferrovial S.A. permanecen trabajando para la compañía.
Porcentaje de empleados satisfechos con su empleo según resultados de la encuesta de clima laboral	Porcentaje de empleados satisfechos con su empleo sobre la encuesta de clima laboral realizada por un consultor externo en 2008 sobre los empleados de todas las Sociedades del Grupo.
Nº de encuestas de clima laboral repartidas	Nº de encuestas de clima laboral repartidas por un consultor externo.
Nº de encuestas contestadas sobre el número total de clima laboral repartidas	Nº de encuestas contestadas sobre el número total de clima laboral repartidas, según la encuesta de clima laboral realizada por un consultor externo.
Nº de solicitudes para trabajar en Ferrovial (Infojobs)	Nº de candidaturas recibidas, por parte de Infojobs, para trabajar en Grupo Ferrovial en España a 31 de diciembre de 2008.
Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones del desempeño y de desarrollo profesional (España)	Porcentaje de empleados del Grupo Ferrovial en España que reciben evaluaciones de desempeño y de desarrollo profesional a 31 de diciembre de 2008.

6 Salud y seguridad

Índice de incidencia	Nº 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 2008. Se calcula aplicando la fórmula $II = \text{Nº de accidentes con baja acaecidos en la jornada laboral (incluyendo in itinere)} \times 10^3 / \text{Nº medio de trabajadores}$.
Índice de frecuencia	Nº 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 2008. Se calcula aplicando la fórmula $IF = \text{Nº total de accidentes con baja producidos durante la jornada laboral} \times 1.000.000 / \text{Nº de horas trabajadas (horas teóricas trabajadas menos las horas perdidas por A.T. incluido in itinere)}$.
Índice de gravedad	Nº 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 2008. Se calcula aplicando la fórmula $IG = \text{Nº de jornadas perdidas en el año (incluyendo in itinere)} \times 10^3 / \text{Nº de horas reales trabajadas (horas teóricas trabajadas menos las horas perdidas por A.T. incluido in itinere)}$.

7 Calidad e innovación

Porcentaje de actividad certificada según ISO 9001 (basados en INCN)	Porcentaje de actividad certificada bajo ISO 9001 durante el 2008 respecto a la facturación consolidada de cada uno de ellos de acuerdo con las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo Ferrovial.
Nº de reclamaciones externas	Nº de reclamaciones externas recibidas en la Sede Central relativas a cualquier sociedad dependiente o asociada del Grupo Ferrovial S.A.
Satisfacción de clientes	Grado de satisfacción de los clientes del Grupo Ferrovial, valorados en una escala de 1-5.

8 Cadena de suministro

Nº de proveedores evaluados con criterios medioambientales y de calidad	Nº 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. (excepto las sociedades en Chile y República Dominicana), a 31 de diciembre de 2008.
---	--

9 Inversión en la comunidad

Inversión en la comunidad	Cantidades satisfechas por sociedades del Grupo Ferrovial S.A., englobando: contribuciones obligatorias relativas a trabajos de conservación del Patrimonio Histórico Español con el 1% del presupuesto total de obra pública ligada a concesiones de infraestructura, inversión social por medio de colaboraciones con la comunidad para apoyar iniciativas sociales, inversiones realizadas para la mejora en la actividad de negocio y aportaciones puntuales en la comunidad.
---------------------------	---

Principios de reporte

El presente Informe de Responsabilidad Corporativa pretende ofrecer una información fiable y equilibrada sobre el desempeño del Grupo Ferrovial en los asuntos relevantes planteados por los grupos de interés. De este modo, este documento ha sido redactado teniendo en cuenta los principios de la norma AA1000AS y tomando como referencia la tercera versión de la Guía Global Reporting Initiative (GRI).

A. NORMA AA1000

El informe de Responsabilidad Corporativa aplica por primera vez los principios de la norma AA1000, una herramienta clave para la alineación de la información presentada en la Memoria con las expectativas de sus grupos de interés. Esta novedad afecta a la estructura del informe que incluye una sección más extensa acerca de las relaciones con los grupos de interés.

La norma AA1000 se basa en tres principios fundamentales:

- **Relevancia.** Se trata de que la información incluida en el informe sea la requerida por las partes interesadas. Es decir, asegurar que se informa de todos aquellos aspectos «materiales» cuya omisión o distorsión pudieran influir en las decisiones o acciones de sus grupos de interés.
- **Exhaustividad.** Se trata de analizar en qué medida la organización informante puede identificar y comprender los aspectos relevantes de su desempeño sostenible y presentar una información suficiente en calidad y cantidad.
- **Capacidad de respuesta.** Se trata de informar sobre la capacidad de respuesta a las expectativas de los grupos de interés.

B. GUÍA GRI3

El informe ha tenido en cuenta la versión 3 de la Guía del Global Reporting Initiative (GRI). Esta Guía incluye un conjunto de criterios e indicadores que tienen como finalidad definir el contenido de la Memoria, su alcance y su cobertura, así como garantizar la calidad de la información divulgada. En la parte final de la sección de Responsabilidad Corporativa, se presenta un índice GRI.

Ferrovial ha autocalificado esta Memoria con el nivel A según los requisitos de la Guía GRI.

Dentro de los principios en los que se basa el GRI3 encontramos:

- **Principios para la definición del contenido**
 - Materialidad
 - Participación de los grupos de interés
 - Contexto de sostenibilidad
 - Exhaustividad
- **Principios para la definición de la calidad de la Memoria**
 - Equilibrio
 - Comparabilidad
 - Precisión
 - Periodicidad
 - Claridad
 - Fiabilidad

La actividad de Ferrovial con respecto a los principios relacionados con el contenido de la Memoria se desarrolla en los apartados específicos sobre la materialidad, el diálogo con los grupos de interés y los principios para el desarrollo sostenible.

En cuanto a la calidad de la Memoria, se han realizado una serie de actuaciones a lo largo del año 2008:

- La implantación de un sistema de información de Responsabilidad Corporativa en el grupo (ver apartado Proceso de consolidación de la información) que permite obtener una información clara, fiable, periódica, comparable y precisa.
- Ferrovial celebró un Foro de Diálogo con sus Stakeholders, el pasado 12 de febrero de 2008, donde se pidió a los representantes de los grupos de inte-

rés una opinión sobre el borrador del informe de Responsabilidad Corporativa de 2007 basada en los siguientes principios del GRI3. Los expertos compartieron sus opiniones con los directores de los departamentos implicados en la gestión de la Responsabilidad Corporativa en Ferrovial. El 60% de las recomendaciones, que no son vinculantes, han sido incluidas en este informe anual.

Perímetro de la información

El perímetro de información esta compuesto por las sociedades o cualquier otra forma de asociación donde Ferrovial participa en mayoría o lleve su gestión. Se incluyen también todas las sociedades que generan impactos de sostenibilidad significativos.

Ferrovial está constituida por la sociedad cabecera Ferrovial, S.A., y sus sociedades dependientes y asociadas. A través de estas sociedades, la compañía desarrolla sus negocios con presencia en las siguientes divisiones:

Aeropuertos – Dentro de la actividad destaca, 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. Tras la venta del aeropuerto de Belfast, Ferrovial cuenta fuera del perímetro de BAA con el Aeropuerto Cerro Moreno Sociedad Concesionaria, S.A.

Autopistas y Aparcamientos – Esta actividad se realiza mediante el desarrollo, financiación, ejecución y explotación de proyectos de autopistas de peaje y aparcamientos. Esta actividad se desarrolla fundamentalmente a través de dos sociedades Cintra, S.A. y Cintra Aparcamientos, S.A. Dentro de estas dos actividades se encuentran las sociedades (Dornier, S.A Sociedad Unipersonal, Femet, S.A, Autopista del Sol, C.E.S.A, Au-

topista Terrasa Manresa, S.A, Autopista Madrid Sur C.E.S.A, Autopista Madrid Levante, C.E.S.A., Autopista M-203 Alcalá-O'Donnell, S.A., Cintra Portugal, Cintra Chile Limitada, 407 International Inc., Eurolink Motorway Operation, Ltd. N4/N6 (M4), Eurolink Motorway Operations (M3) Ltd, Cintra Texas Corp Skyway Concession Co.LLC, ITR Concession Company, Nea Odos Sociedad Anónima Concesionaria y Ionian Road.

Servicios – Esta división cuya sociedad cabecera es Ferrovial Servicios S.A. está dividida en las siguientes áreas de actividad:

- Conservación y Mantenimiento de infraestructuras y de edificios e instalaciones. Realizada a través de Amey, Plc. en el Reino Unido y de Grupisa, S.A en España.
- *Handling* Aeroportuario, actividad realizada a través del Grupo Swissport.
- *Facility Management* se realiza fundamentalmente por Ferrovial Servicios S.A., Eurolimp en España.
- Servicios urbanos y tratamiento de residuos. Actividad realizada fundamentalmente a través de Cespa, S.A., Ecocat S.L (IP) y Cespa Portugal S.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. En dicha división destacan las actividades: Construcción España (Ferrovial Agromán, S.A., Compañía de Obras Castillejos, S.A., Edytesa, S.A., Técnicas del Pretensado y Servicios Auxiliares, S.L, Ferrovial Conservación, S.A., Ditecpepa, S.A). Destaca dentro de la actividad construcción internacional, la realizada en Polonia, a través de Budimex, S.A. y sus filiales, Ferrovial Agromán Canada, Inc, Ferrovial Agromán Chile, S.A, Ferrovial Agromán US Corp, Ferrovial Agromán Irlanda Ltd, Ferrovial Agromán Portugal, S.A., y Webber. Otra actividades dentro de esta división son: actividad de construcción en el Reino Unido donde figura

Ferrovial Agroman UK, Ltda, y Construcción industrial (Cadagua, S.A., Boremer, S.A., Cadagua Portugal, S.A., Cadagua Chile, S.A., Cadagua Polonia, S.A).

Promoción inmobiliaria – En el ejercicio 2006 Grupo Ferrovial vendió su participación en Ferrovial Inmobiliaria S.A., no obstante Ferrovial sigue participando en la actividad inmobiliaria en el mercado polaco, a través de su filial Budimex Nieruchomosci Inwestycje Sp. Zo.o, dicha sociedad está participada en un 50% por Grupo Ferrovial y en otro 50% por Budimex. Desde el año 2007 no se obtienen datos de Responsabilidad Corporativa de esta sociedad.

En el caso de que el alcance de la información facilitada en la memoria sea menor al total del Grupo, se indicará una nota a pie de página.

Proceso de consolidación de la información

Desde 2007, Ferrovial cuenta con un sistema de *reporting* y consolidación de información relativa a Responsabilidad Corporativa.

Dicho sistema de *reporting* sirve para mejorar la calidad de la información y facilitar el *reporting* interno y externo: la Memoria Anual, la recopilación de la información para los índices de sostenibilidad (Dow Jones, FTSE4Good, etc.), el Informe de Progreso de Naciones Unidas y otros observatorios o barómetros a los que se informa de la actividad. También simplifica las tareas de verificación de estos indicadores por parte de terceros acreditados que necesiten la trazabilidad de los datos.

Para recopilar la información de Responsabilidad Corporativa del Grupo se ha optado por el *reporting* a nivel empresa. Este nivel permite

trabajar en dos ejes: uno geográfico, abarcando todas las filiales de Ferrovial en el mundo; y otro por área de negocio, que comprende todas las divisiones: construcción, servicios, autopistas y aparcamientos, y aeropuertos, de manera que los datos obtenidos se puedan cruzar para obtener la información necesaria.

El proceso de *reporting* tiene varias etapas: los datos se introducen por los usuarios desde las propias empresas, pasan por distintas fases de validación hasta que la información se verifica, y finalmente se consolida.

Actualmente se recopila información de 100 empresas (únicamente las sociedades jurídicas que tiene actividad, se extraen las sociedades vehículos), introducida por 150 usuarios. En total, se obtiene información consolidada sobre 96 indicadores. El criterio de consolidación aplicado por el sistema no ha variado respecto a años anteriores. Todas las sociedades han reportado los datos relativos a Responsabilidad Corporativa a fecha Diciembre 2008.

Reformulación de la información presentada

La información consolidada recogida en la Memoria puede presentar variaciones significativas en cuanto a su comparabilidad por el aumento de la cobertura. Este efecto hay que tenerlo especialmente en cuenta para la comparación de la información anterior a 2006, cuando se produce una incorporación de BAA de impacto significativo sobre la información, así como por el aumento de la información incorporada de Swissport.

En cuanto a la presentación de la información, se han tenido en cuenta los principios del GRI3 y de la norma AA1000AS. Por este motivo, se ha pro-

ducido también un incremento en el número de indicadores reportados. Este hecho afecta a la inexistencia en algunos indicadores de los datos históricos.

Participación de los grupos de interés en la Memoria

En 2008, Ferrovial ha constituido un Foro de Stakeholders con el objetivo de discutir sobre la estructura y contenidos del Informe Anual de Responsabilidad Corporativa y obtener sus recomendaciones. Para ello se han celebrado tres sesiones, en Madrid, entre los meses de enero a julio de 2008.

- Taller de trabajo (reunión introductoria): 22/01/2008
- Foro de Stakeholders: 12/02/2008
- Reunión de conclusiones: 09/07/2008

Los criterios para la selección de los *stakeholders* participantes en el Foro se han centrado principalmente en los asuntos relevantes identificados por Ferrovial: asuntos laborales, cadena de suministro, calidad, comunicación corporativa y diálogo con los *stakeholders*, medioambiente, proceso de *reporting* y relaciones con la comunidad.

Materialidad

Para la revisión de la matriz de materialidad se han tenido en cuenta las expectativas de los grupos de interés, consultadas a través de encuestas a:

- 100 periodistas de prensa, radio, televisión, Internet.
- 50 políticos de los distintos niveles administrativos: Congreso, Senado, alcaldías, Gobierno de España y Co-

munidades Autónomas.

- 50 directivos y empresarios.
- 25 analistas financieros.
- 25 líderes de opinión.
- 1.000 personas con conocimiento de Ferrovial siguiendo el modelo RepTrak, que interpreta la reputación corporativa en siete dimensiones: oferta, trabajo, gobierno, liderazgo, innovación, ciudadanía y finanzas. Estas dimensiones están compuestas por 26 atributos ponderados en función del sector, la empresa y el stakeholder analizado.

Ferrovial ha realizado por primera vez el estudio Global MFS, basado en una encuesta online realizada a 100 stakeholders relevantes (60% de España y 40% del Reino Unido) sobre una lista cerrada de atributos integrantes de la responsabilidad corporativa de la compañía, con la finalidad de determinar el peso relativo (relevancia) que cada uno de ellos tiene para nuestros grupos de interés. El estudio distingue cuatro dimensiones de la responsabilidad social corporativa, que coinciden con cuatro de las siete dimensiones del RepTrak: Gobierno, Oferta, Personas y Ciudadanía.

Otras fuentes externas consultadas han sido:

- **Seguimiento de medios** – Estudio de 300 noticias publicadas entre los meses de enero a octubre a través de internet. El objetivo de este estudio es conocer la madurez de los asuntos relevantes de responsabilidad corporativa en la opinión pública.
- **Benchmarking de competidores** – Durante el mes de septiembre de 2008, se ha realizado un estudio comparativo de las memoria de las principales competidoras de Ferrovial y de los asuntos que éstas consideran relevantes. La selección de dichas compañías se ha hecho teniendo en cuenta a aquellas que figuran en el índice DJSI World 2008. Las empresas analizadas son: Acciona, Balfour Beatty, FCC, ACS, Hochtief, Vinci.

Verificación independiente

El informe de verificación de la Memoria de Responsabilidad Corporativa realizado por PricewaterhouseCoopers se basa en los principios de materialidad, inclusividad y capacidad de respuesta de la norma AA 1000 AccountAbility Principles Standard 2008 (AA 1000 APS).

El trabajo del verificador se ha realizado de acuerdo a las normas y procedimientos incluidos en International Standards on Assurance Engagements (ISAE 3000) «Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information», emitida por el International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) de la International Federation of Accountants (IFAC) y con la Guía de Actuación sobre trabajos de revisión de Informes de Responsabilidad Corporativa emitida por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España. Se ha aplicado la AA1000AS para proporcionar una seguridad moderada de tipo 2.

Glosario

- **Accesibilidad**
Condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible.
- **Accionista**
Persona o empresa (incluidas corporaciones) que posee legalmente una o más acciones de Ferrovial.
- **Analista**
Entidad que realiza informes sobre Grupo Ferrovial describiendo su comportamiento en diferentes aspectos y que suelen resumir estos informes con un índice de clasificación.
- **Activos intangibles**
Aquellos bienes de naturaleza inmaterial, susceptibles de ser gestionados, que aportan valor a la empresa. Por ejemplo la marca, la imagen, la reputación, el conocimiento o *know how*, las capacidades y la motivación de los empleados, etc.
- **Agencia de calificación ética (o de rating)**
Empresas de análisis y calificación ética que ofrecen información al mercado sobre el comportamiento socialmente responsable de las principales empresas cotizadas.
- **Asociación**
Grupo de individuos que se adhieren voluntariamente a un acuerdo para crear un organismo (u organización) que busca cumplir con un propósito.
- **Biodiésel**
Biocombustible sintético líquido que se obtiene a partir de lípidos naturales como aceites vegetales o grasas animales.
- **Biomasa**
Organismos muertos recientemente o sus desechos metabólicos.
- **CFC (Clorofluorocarburo o clorofluorocarbono)**
Gases de efecto invernadero incluidos en el Protocolo de Montreal de 1987 y utilizados para refrigeración, aire acondicionado, empaquetado, aislamiento, disolventes o propelentes para aerosoles. Como no se destruyen en la baja atmósfera, los CFC se desplazan hasta la alta atmósfera donde, con las condiciones apropiadas, descomponen el ozono. Fuente: IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change).
- **Competidor**
Empresa que desarrolla la misma actividad y comparte el mismo mercado.
- **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».
- **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.

- **Discapacidad**
Toda restricción o ausencia (debida a una deficiencia) de la capacidad de realizar una actividad en la forma o dentro del margen que se considera normal para cualquier ser humano. Fuente: OMS (Organización Mundial de la Salud).
- **Eco-eficiencia**
Término introducido en 1992, en una publicación titulada «Changing Course», para describir una visión para la producción de bienes y servicios económicamente viables a la vez que se siguen reduciendo los impactos ecológicos de producción. Fuente: Business Council for Sustainable Development (BCSD).
- **EIA**
Evaluación del Impacto Ambiental.
- **EMAS (Sistema Comunitario de Gestión y Auditoría Medioambiental)**
Herramienta de carácter voluntario que permite a las organizaciones evaluar y mejorar su comportamiento ambiental y difundir la información oportuna al público y a otras partes interesadas. Su objetivo es promover mejoras continuas en el comportamiento ambiental de las organizaciones.
- **Empleado**
Persona que forma parte de la plantilla de Ferrovial o de una de sus filiales.
- **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.
- **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.
- **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 Residuos Sólidos Urbanos**
Según la Ley 42/1975 sobre desechos y residuos sólidos urbanos, se trata del conjunto de actividades encaminadas a dar a los residuos sólidos urbanos el destino más adecuado de acuerdo con sus características, para la protección de la salud humana, los recursos naturales y el medio ambiente. Comprende las operaciones de recogida, almacenamiento, transporte, tratamiento y transformación o eliminación, así como las necesarias para su reutilización, su recuperación o reciclaje.
- **GMAO**
Software de Gestión de Mantenimiento Asistido por Ordenador aplicado al mantenimiento de instalaciones de agua.
- **Gobierno corporativo**
Sistema mediante el que se dirige y controla una sociedad. Conjunto de principios y normas de actuación que guía la forma de hacer negocios de la empresa y sus relaciones con los distintos grupos de interés.
- **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.
- **Handling**
Actividades de manipulación de equipajes y mercancías en puertos y aeropuertos.
- **I+D+i**
Investigación, Desarrollo e Innovación.
- **Investigación**
Indagación original planificada que persigue el descubrimiento de nuevos conocimientos y una superior comprensión en el ámbito científico y tecnológico.
- **Desarrollo**
Consiste en la aplicación de los resultados de la investiga-

ción 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, según la Norma UNE-EN ISO 14001.
- **Inversión Socialmente Responsable**
Iniciativas dirigidas a facilitar que los inversores incorporen criterios de responsabilidad social, económica y ambiental en sus decisiones de inversión.
- **ISO (International Standardization Organization)**
Organización internacional no gubernamental, compuesta por representantes de los organismos de normalización nacionales, que produce normas internacionales industriales y comerciales.
- **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.
- **Materialidad**
Principio por el cual la información contenida en la memoria de responsabilidad corporativa o sostenibilidad de una organización debe cubrir aquellos aspectos e indicadores que reflejen los impactos significativos, sociales, ambientales y económicos de la organización o aquellos que podrían ejercer una influencia sustancial en las evaluaciones

y decisiones de sus grupos de interés.

- **Necesidades de compra**
Número total de pedidos y contratos realizados en el año por un importe superior a los 3.000 euros.
- **Norma AA1000 AS**
AA1000 Assurance Standard. Estándar de aplicación general, publicado en marzo de 2003 por el Institute of Social and Ethical Accountability (Reino Unido), para evaluar, atestiguar y fortalecer la credibilidad y calidad del informe de sostenibilidad de una organización y de sus principales procesos, sistemas y competencias. Es de carácter voluntario pero extendida y seguida por diversos expertos en verificación de informes de responsabilidad.
- **Norma ISO**
Regla establecida por la International Standard Organization u Organización Internacional de Normalización.
- **Norma ISO 9001**
Sistema de gestión de calidad.
- **Norma ISO 14001**
Certificación de gestión en el ámbito medioambiental.
- **Norma OHSAS 18001**
Especificación que establece los requisitos para la implantación de un Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo en cualquier compañía, que permite controlar sus riesgos laborales y mejorar su desempeño en ese área.
- **Norma SA8000**
Certificación de gestión en el ámbito social (fundamentalmente en el ámbito laboral) de las empresas.
- **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 Ferrovial.**
- **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) necesarios para el equipamiento, mantenimiento y operación, de acuerdo a unas especificaciones de calidad y requisitos fijados.
- **Reciclaje**
Proceso de recuperación de elementos físicos o químicos aún útiles, provenientes de materiales que han servido para un propósito específico y que pueden volver a ser usados para el mismo u otro propósito.
- **Recogida selectiva**
Sistema de recogida diferenciada de materiales orgánicos fermentables y de materias reciclables, así como cualquier otro que permita la separación de los materiales valorizables contenidos en los residuos.
- **Reprtrak**
Herramienta creada por el Foro de la Reputación Corporativa (FRC) en colaboración con el Reputation Institute y concebida para medir el índice agregado de reputación de una compañía.
- **Reputación corporativa**
Es el reconocimiento que los stakeholders de una compañía hacen de su comportamiento corporativo a partir del grado de cumplimiento de sus compromisos con relación a sus clientes, empleados, accionistas si los hubiere y con la comunidad en general.
- **Residuo**
Cualquier sustancia u objeto perteneciente a alguna de las categorías que figuran en el anexo de Ley 10/1998 de 21 de abril de residuos, del cual su poseedor se desprenda o del que tenga la intención u obligación de desprenderse.
- **Residuo Biodegradable**
Todo aquel que tiene la capacidad de descomponerse aeróbica o anaeróbicamente, como los residuos de jardín, papeles y cartones.
- **Residuo Peligroso**
Residuo que, en función de sus características de corrosividad, reactividad, explosividad, toxicidad, inflamabilidad e infeccioso, puede presentar riesgo a la salud pública o causar efectos adversos al medio ambiente.
- **Residuos de construcción y demolición (RDC)** – Se incluyen los residuos peligrosos, los no peligrosos y los no peligrosos inertes.
- **Residuos sólidos urbanos (RSU)**
Aquellos que se generan en los espacios urbanizados, como consecuencia de las actividades de consumo y gestión de actividades domésticas (viviendas), servicios (hostelería, hospitales, oficinas, mercados, etc.) y tráfico viario (papeleros y residuos viarios de pequeño y gran tamaño).
- **Riesgos laborales**
Según la Ley 31/1995, de 8 de noviembre de prevención de riesgos laborales, es la posibilidad de que un trabajador sufra un determinado daño derivado del trabajo. Para calificar un riesgo desde el punto de vista de su gravedad, se valorarán conjuntamente la probabilidad de que se produzca el daño y la severidad del mismo.
- **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.
- **Socio**
Empresa asociada en un determinado negocio a Grupo Ferrovial, generalmente compartiendo riesgos y beneficios.
- **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, que no es de ámbito público, 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 o 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.
- **Trazabilidad**
Conjunto de medidas, acciones y procedimientos que permiten registrar e identificar un determinado producto desde su nacimiento hasta su destino final.
- **Usuario**
Persona, organización, entidad o grupo que usa o ha usado los servicios profesionales de Grupo Ferrovial.
- **Vehículo bimodal**
Vehículo híbrido en el que se combinan un motor eléctrico y un motor de gasoil.

© Grupo Ferrovial S.A, 2009. Todos los derechos reservados.

Elaborado y producido por la Dirección de Comunicación y Responsabilidad Corporativa de Ferrovial
Diseño y maquetación: Susan Scheidler (info@susanidentity.com)
Infografía: Visual Thinking Comunicación y Creatividad S.L.

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
Caleruega, 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 91 338 52 38

Oficina Atención
al Accionista
Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
Tel. +34 902 25 30 50
accionistas@ferrovial.es

Para realizar consultas sobre
el Informe Anual:

Dirección de Comunicación y
Responsabilidad Corporativa
Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
Tel. +34 91 586 31 26
comunicacion@ferrovial.es

