



Informe '09
Annual

ferrovial

Contenidos

	Descripción de la Compañía	Informe de Gestión
04 - Carta del Presidente	10 - Presencia mundial	58 - Evolución de los negocios en el ejercicio 2009
06 - Consejo de Administración	12 - Principales magnitudes	75 - Evolución previsible de los negocios
07 - Comité de Dirección	13 - Hechos significativos	77 - Información relativa a: Medio Ambiente, Personal Investigación y Desarrollo, Autocartera, Acontecimientos posteriores al cierre. Principales riesgos e incertidumbres y gestión del riesgo financiero
	14 - Servicios	78 - Informe del Comité de Auditoría y Control
	22 - Autopistas	81 - Contenidos adicionales de Informe de Gestión conforme a lo dispuesto en el artículo 116 BIS de la Ley de Mercado de Valores
	36 - Construcción	86 - Informe de Gobierno Corporativo
	46 - Aeropuertos	87 - Información bursátil

© Ferrovial, S.A. 2010. Todos los derechos reservados.

Elaborado y producido por la Dirección de Comunicación y Responsabilidad Corporativa de Ferrovial
Diseño y maquetación: Multivideo Producciones Interactivas, S.A. (produccion@multivideo.tv)

» Foto de portada: Detalle de la fachada del Centro de Recursos Ambientales de Castilla y León (Valladolid, España).

Cuentas anuales consolidadas

- 92 - Estado consolidado de situación financiera
- 94 - Cuentas de pérdidas y ganancias
- 95 - Estado consolidado resultado global
- 96 - Estado consolidado de cambios en el Patrimonio neto
- 97 - Estado de flujo de caja consolidado
- 98 - Notas a las cuentas anuales consolidadas
- 232 - Informe de auditoría

Responsabilidad Corporativa

- 236 - Política de Responsabilidad Corporativa
- 244 - Integridad ética
- 250 - Diálogo con los grupos de interés
- 260 - Medio Ambiente
- 288 - Capital humano
- 300 - Salud y seguridad
- 306 - Calidad e innovación
- 316 - Cadena de suministro
- 322 - Derechos humanos
- 330 - Inversión en la comunidad
- 338 - Verificación independiente

Carta del Presidente

Señoras y señores accionistas,

El ejercicio 2009 ha sido, sin duda, uno de los más complejos de los últimos años. La recesión de la mayor parte de las economías desarrolladas y los problemas de los mercados financieros han puesto a prueba nuestra capacidad de gestión.

Pese al contexto en el que hemos desempeñado nuestra actividad, hemos alcanzado unos ingresos de 12.095 millones de euros y un Resultado Bruto de Explotación de 2.539 millones, un 8,9% superior al del año pasado en términos homogéneos. Estos datos dan prueba de que nuestra respuesta a la crisis ha sido sólida y consistente con la estrategia de la compañía durante los últimos años.

En esta clave hay que interpretar la fusión de Ferrovial y Cintra. La operación, aprobada por los accionistas en las Juntas celebradas en octubre, dio como resultado una Ferrovial más sólida, más grande, más diversificada y más eficiente a la hora de utilizar sus recursos financieros.

La fusión ha sido beneficiosa para los accionistas de ambas empresas. Los títulos de Ferrovial se revalorizaron en 2009 cerca del 68%, mientras que los de Cintra avanzaron en torno al 55%. Los inversores cuentan ahora con una acción más estable, más líquida y con menos volatilidad. Y el consenso del mercado señala que los títulos tienen recorrido a medio y largo plazo. La nueva Ferrovial desempeña un papel de liderazgo en el mercado internacional de las infraestructuras de transporte y servicios, en el que el componente constructor aporta un elemento diferenciador.

La diversificación geográfica y de negocios que hemos llevado a cabo en los últimos años nos permite trabajar con garantías en este modelo. Además, durante 2009 hemos tenido ocasión de comprobar la resistencia a la crisis de nuestros principales activos: los tráficos de la autopista 407 ETR y del aeropuerto de Heathrow crecieron ya en el último trimestre del año. La recuperación de la actividad nos hace encarar 2010 con moderado optimismo.



Rafael del Pino

Rafael del Pino
Presidente de Ferrovial
Junio, 2010

Todas las divisiones están centradas en la generación de caja, en un uso más eficiente de los recursos financieros y en la optimización de costes. Dentro de esta política se enmarca la venta de activos maduros como Cintra Chile y Aparcamientos, para invertir en proyectos 'greenfield' que abarcan desde la construcción inicial hasta la operación y mantenimiento. Es el caso de las dos autopistas, NTE y LBJ, que durante 2009 nos adjudicamos en Texas.

También ha sido un año positivo para la división de Servicios, que alcanzó unos resultados y un flujo de operación récord y aumentó su cartera el 9,2%, hasta 9.967 millones. En cuanto a Construcción, la internacionalización ha compensado en parte la debilidad del mercado nacional.

Con la fusión hemos dado un nuevo impulso a nuestro equipo profesional. Íñigo Meirás, que en los últimos años había sido responsable de Ferrovial Aeropuertos, ocupó en octubre el cargo de Consejero Delegado de Ferrovial en sustitución de Joaquín

Ayuso, quien continúa contribuyendo a Ferrovial como Vicepresidente.

Para encarar los retos que Ferrovial afrontará en el futuro contamos con el mejor equipo profesional posible, al que agradezco muy especialmente su dedicación, y con el apoyo que nos brindan nuestros accionistas, a quienes reitero nuestro agradecimiento por su confianza. Estoy convencido que con estos dos importantes apoyos seremos capaces de aprovechar todas las oportunidades que se presenten y salir reforzados de la situación actual.

Órganos de Gobierno

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

PRESIDENTE

Rafael del Pino
Ejecutivo y dominical

- Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid (1981), MBA (Sloan School of Management, MIT, 1986).
- Presidente del Consejo de Administración desde 2000 y Consejero Delegado desde 1992.
- 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

VICEPRESIDENTES

Santiago Bergareche
Independiente

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

Joaquín Ayuso
Ejecutivo

- Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid (1980).
- Miembro del Consejo de Administración de Ferrovial desde 2002.
- Se incorporó a Ferrovial en 1982 y, tras ocupar varios puestos de responsabilidad, fue nombrado Director General de Construcción en 1992. Ese mismo año, pasó a formar parte del Comité de Dirección de Ferrovial.
- Desde 1999 hasta enero de 2002, fue Consejero Delegado de Ferrovial Agroman. Ha sido Consejero Delegado de Ferrovial y Vicepresidente de Cintra entre 2002 y 2009.

CONSEJERO DELEGADO

Íñigo Meirás
Ejecutivo

- Licenciado en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid.
- MBA por el Instituto de Empresa.
- Consejero Delegado de Ferrovial desde 2009.
- Ingresó en Ferrovial en 1992, fue Director General de la Autopista del Sol y Director de Autopistas de Cintra hasta noviembre de 2000. Entre 2000 y 2007 fue Consejero Delegado de Ferrovial Servicios y de 2007 a 2009 Consejero Delegado de Ferrovial Aeropuertos.

CONSEJEROS

Jaime Carvajal
Independiente

- Licenciado en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid y Master en Economía por la Universidad de Cambridge.
- Miembro del Consejo de Administración de Ferrovial desde 1999.
- Presidente de Advent Internacional (España), Ericsson España y ABB; Consejero de Aviva y Solvay Ibérica.
- Entre otros cargos, ha sido Presidente de Ford España y Consejero de Telefónica, Repsol YPF y Unión Fenosa.

Portman Baela, S.L.
Dominical

- Miembro del Consejo de Administración de Ferrovial desde 2000.
- Representada por Leopoldo del Pino.

Juan Arena
Independiente

- Doctor Ingeniero por el ICAI, Licenciado en Ciencias Empresariales, Graduado en Psicología, Diplomado en Estudios Tributarios y AMP por la Harvard Business School.
- Miembro del Consejo de Administración de Ferrovial desde 2000.
- Consejero y miembro de la Comisión de Auditoría y de Nombramientos y Retribuciones de Dinamia; Consejero y Presidente de la Comisión de Auditoría de Laboratorios Almirall. Miembro del Consejo de Administración y presidente de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones de Everis.

- Ha sido Consejero Delegado y Presidente de Bankinter y Consejero de TPI.
- Es Presidente de la Fundación SERES. También es miembro del Consejo Asesor de Spencer Stuart, presidente del Consejo Asesor de Unience, miembro del Consejo de Mentores de CMI, presidente del Consejo Profesional de ESADE, miembro del Consejo Asesor Europeo de la Harvard Business School y del Consejo de Administración de la Deusto Business School.

Santiago Eguidazu
Independiente

- Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Autónoma de Madrid, Técnico Comercial y Economista del Estado.
- Miembro del Consejo de Administración de Ferrovial desde 2001.
- Presidente del Grupo N+1.
- Ha sido Socio, Consejero Delegado y Vicepresidente de AB Asesores, Vicepresidente de Morgan Stanley Dean Witter y Consejero de Vocento.

Gabriele Burgio
Independiente

- Licenciado en Derecho por la Universidad de Florencia y MBA por INSEAD.
- Miembro del Consejo de Administración de Ferrovial desde 2002.
- 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 Nueva York y en Italia.

María del Pino
Dominical

- Licenciada en Ciencias Económicas y PDD por el IESE Business School.
- Miembro del Consejo de Administración de Ferrovial desde 2006.
- 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 y de la Fundación Científica de la Asociación Española contra el Cáncer.

Santiago Fernández
Independiente

- Licenciado en Económicas por la Universidad Complutense de Madrid y PhD in Economics y Master por la Northeastern University de Boston.
- Miembro del Consejo de Administración de Ferrovial desde 2008.
- Se incorporó al Grupo Telefónica en enero de 1997 como Consejero Delegado de Fonditel. En julio de 2002 fue nombrado Director General de Finanzas y actualmente añade a las funciones financieras la dirección de las Filiales y Participadas y las operaciones de Desarrollo Corporativo. Es también miembro del Consejo de Portugal Telecom.

José Fernando Sánchez-Junco
Independiente

- Ingeniero Industrial por la Universidad Politécnica de Barcelona. Graduado ISMP por la Harvard Business School. Pertenece al Cuerpo de Ingenieros Industriales del Estado.
- Miembro del Consejo de Administración de Ferrovial desde 2009.
- Presidente y Director General de MAXAMCorp, SAU. Vicepresidente de Dinamia Capital Privado S.C.R., S.A. y de DEFEX, S.A.

Karlovy, S.L.
Dominical

- Miembro del Consejo de Administración de Ferrovial desde 2010.
- Representada por Joaquín del Pino.

SECRETARIO

Santiago Ortiz

- Doctor en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid y Abogado del Estado.
- Anteriormente, fue socio de Derecho Procesal y Derecho Público y Regulatorio en el bufete de Cuatrecasas. También prestó sus servicios profesionales en la firma Ramón y Cajal y ha sido profesor de la Escuela Diplomática y de la Universidad Carlos III.
- Hasta su incorporación en el Consejo de Administración de Ferrovial, era Director de la Asesoría Jurídica.

COMITÉ DE DIRECCIÓN

SECRETARIO GENERAL

Santiago Ortiz

Nacido en 1967, es Doctor en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid y Abogado del Estado. Se incorporó a Ferrovial en 2008 como Director de la Asesoría Jurídica y en diciembre de 2009 asumió las funciones de Secretario General y Secretario del Consejo de Administración. Ha sido socio de Derecho Procesal y Derecho Público y Regulatorio en el bufete Cuatrecasas.

CONSEJERO DELEGADO CINTRA

Enrique Díaz-Rato

Nacido en 1958, es Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Licenciado en Ciencias Económicas y Máster en Dirección de Empresas de la EOI. Se incorporó a Ferrovial en 2000 como Gerente General de Cintra Chile. Hasta julio de 2006, cuando fue nombrado Consejero Delegado de Cintra, ocupó varios puestos de responsabilidad, como la dirección de la 407 ETR en Toronto y la dirección de Autopistas para EEUU, Canadá, Chile e Irlanda.

CONSEJERO DELEGADO FERROVIAL SERVICIOS

Santiago Olivares

Nacido en 1967, es Ingeniero industrial por ICAI y MBA por MIT. Se incorporó a Ferrovial en 2002 como Director de Desarrollo de Negocio de la división de Servicios. Posteriormente fue nombrado Director del área internacional de esta división. Desde mayo de 2007 es Consejero Delegado de Ferrovial Servicios.

CONSEJERO DELEGADO INMOBILIARIA

Álvaro Echániz

Nacido en 1960, es Licenciado en Ciencias Empresariales. Se incorporó a Ferrovial con la adquisición de Agroman, empresa de la que fue Director Económico Financiero. Entre 1998 y septiembre de 2002 fue Director Económico Financiero de Cintra. Posteriormente ocupó el cargo de Consejero Delegado de Ferrovial Inmobiliaria.

DIRECTOR GENERAL ECONÓMICO FINANCIERO

Ernesto López

Nacido en 1964, es Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid y MBA por Wharton School. Es Director General Económico-Financiero de Ferrovial desde octubre de 2009. Hasta su incorporación era Director General de Control y Recursos de Telefónica Latinoamérica. Anteriormente había sido Director General de Finanzas y Control de Gestión de Telefónica Móviles y Director del Departamento de Finanzas de Telefónica, S.A.



DIRECTOR GENERAL SISTEMAS DE INFORMACIÓN

Federico Flórez

Nacido en 1960, es Ingeniero Naval, Máster en Dirección de empresas y Dirección de informática, PAD IESE, Advanced Management Program INSEAD y Diplomado en diferentes cursos de alta dirección en Harvard, MIT y Cranfield. Antes de incorporarse a Ferrovial en 2008 ocupaba el cargo de CIO en el Banco de España. Ha desarrollado su carrera en IBM, Alcatel y Telefónica.

CONSEJERO DELEGADO FERROVIAL AEROPUERTOS

Nicolás Villén

Nacido en 1949, es Ingeniero Industrial por la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de Madrid, Master of Science por la Universidad de Florida y Master of Business Administration por la Universidad de Columbia. Ha sido Director General Económico-Financiero de Ferrovial durante 16 años. En octubre de 2009 fue nombrado Consejero Delegado de Ferrovial Aeropuertos.

CONSEJERO DELEGADO

Íñigo Meirás

Nacido en 1963, es Licenciado en Derecho y MBA por el Instituto de Empresa. Ingresó en Ferrovial en 1992, fue Director General de Autopistas del Sol y Director de Autopistas de Cintra hasta noviembre de 2000. Entre 2000 y 2007 fue Consejero Delegado de Ferrovial Servicios y de 2007 a 2009 Consejero Delegado de Ferrovial Aeropuertos. Desempeñó el cargo de Director General de Ferrovial entre abril y octubre de 2009, fecha en la que fue nombrado Consejero Delegado.

DIRECTOR GENERAL RECURSOS HUMANOS

Jaime Aguirre de Cárcer

Nacido en 1951, es Licenciado en Derecho y Dirección de Empresas (ICADE-ICAI). Se incorporó a Ferrovial en 2000 como Director General de Recursos Humanos. Entre 1990 y 2000 ocupó diversos cargos de responsabilidad en Schweppes, donde fue Co-Director General y Director de Recursos Humanos. Con anterioridad fue Director de Recursos Humanos de Smithkline Beecham.

CONSEJERO DELEGADO FERROVIAL AGROMAN

Alejandro de la Joya

Nacido en 1967, es Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Ingresó en Ferrovial Agroman en 1991 y ha desarrollado su carrera profesional en España, Marruecos, Italia, Portugal y Polonia. En 2005 ocupó el puesto de Director de Exterior y en 2007 fue nombrado Director de Construcción Internacional. Desde 2008 es Consejero Delegado de la compañía.

Descripción de la compañía



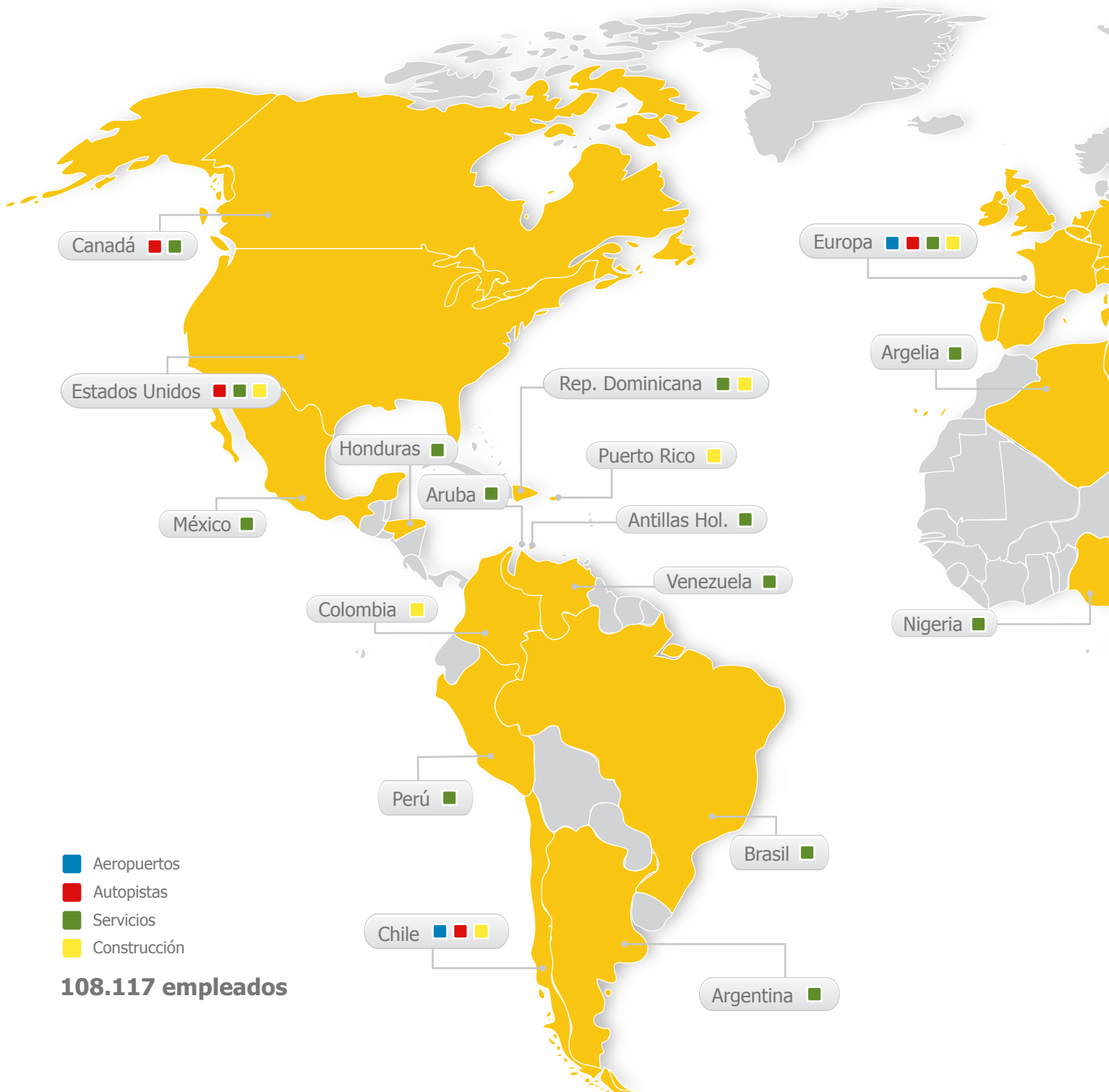
- 10 - Presencia mundial
- 12 - Principales magnitudes
- 13 - Hechos significativos
- 14 - Servicios
- 22 - Autopistas
- 36 - Construcción
- 46 - Aeropuertos

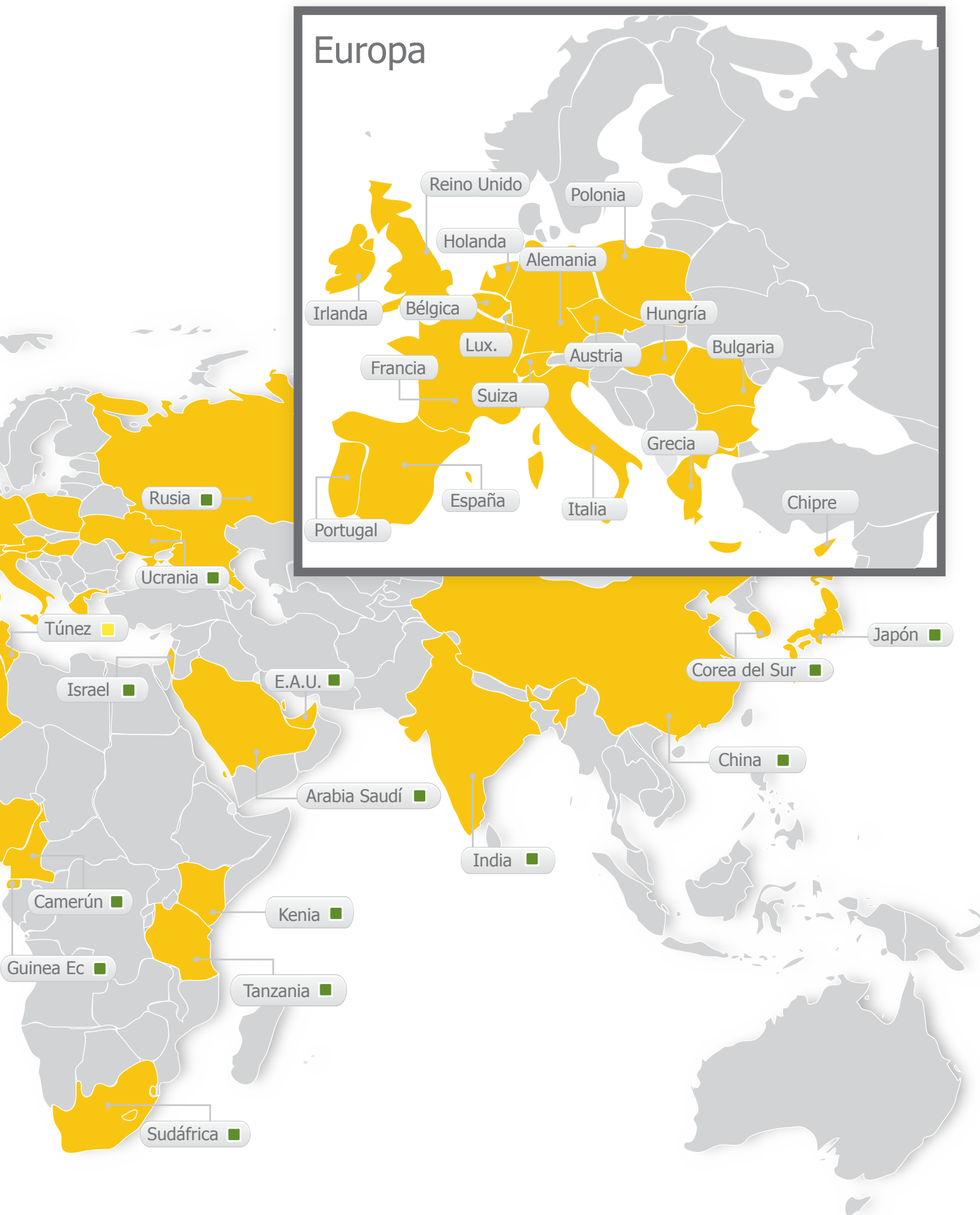


Presencia mundial

Una compañía global de infraestructuras

Ferrovial es una compañía diversificada e internacionalizada, presente en más de 45 países y con una plantilla de 108.117 empleados. Es el primer operador mundial privado de infraestructuras por volumen de inversión, con actividad en Servicios, Autopistas, Construcción y Aeropuertos.





Principales magnitudes

Datos económico-financieros	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	% 09/08
Importe neto de la cifra de negocios	12.095	14.126	14.630	12.355	8.321	7.254	6.026	-14%
Resultado de explotación	1.534 (2)	1.550	1.911	1.459	714	717	615	-1%
Resultado Neto	-92	-838	734	1.426	416	529	341	-89%
Beneficio por acción	-0,16	-6,04	5,24	10,18	2,97	3,77	2,43	-97%
Total Activo	44.110	48.203	51.587	54.980	21.498	15.161	14.552	
Fondos propios	4.557	3.692	6.848	6.662	2.968	2.518	1.754	
Inversiones brutas	504	971	997	4.446	1.665	389	862	
Deuda Neta/(Caja)	1.172	1.664	1.937	3.064	272	(139)	591	
Dividendos brutos totales	73	277	161	140	126	115	84	

Datos operativos

Número medio de empleados	108.117	107.399	102.447	88.902	57.247	49.892	34.347
Cartera de construcción	8.800	8.756	9.130	8.023	7.500	6.721	6.106
Cartera de servicios	9.967 (1)	9.714 (1)	9.726 (1)	8.629 (1)	7.174 (1)	4.973 (1)	5.177

Ratios

Margen de explotación	12,7%	11,0%	13,1%	11,8%	8,6%	9,9%	10,2%
Margen Neto	-0,8%	-5,9%	5,0%	11,5%	5,0%	7,3%	5,7%
Apalancamiento	26%	45%	28%	46%	9%	-	34%
Pay-out	n.s.	n.s.	22%	10%	30%	22%	25%

Datos por acción

Capitalización	6.037	2.746	6.750	10.373	8.205	5.515	3.897
Cotización cierre de ejercicio	8,23 (*)	19,58	48,12	73,95	58,50	39,32	27,78
Volumen efectivo diario negociado	21,0	43,4	66,0	47,9	27,5	12,7	12,0
Dividendo bruto por acción	0,40	2,00	1,15	1,00	0,90	0,82	0,60
Revalorización anual	68%	-59%	-35%	26%	49%	42%	15%
Número de acciones al final de ejercicio	733.510.255	140.264.743	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.

(2) Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado.

(*) El cierre de 2009 no es comparable con las cotizaciones históricas, por haberse producido el pasado 4 de diciembre la fusión entre Cintra y Grupo Ferrovial, con una ecuación de canje de 4x1.

Hechos significativos

La oferta liderada por Cintra ha sido seleccionada como "Propuesta más Favorable" para el proyecto North Tarrant Express en Texas (29/01/2009). Una propuesta presentada por un consorcio liderado por Cintra, ha sido seleccionada por la Comisión de Transportes de Texas como Propuesta más Favorable 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.

La oferta liderada por Cintra ha sido seleccionada como 'Propuesta más Favorable' para un nuevo proyecto en Texas, el IH-635 Managed Lanes (26/02/2009).

Una propuesta presentada por un consorcio liderado por Cintra, ha sido seleccionada por el Departamento de Transportes de Texas como Propuesta más Favorable (Best Value Proposal) para la construcción, mantenimiento y explotación de 27,2 km (17 millas) del proyecto IH-635 Managed Lanes, ubicado en la zona metropolitana de Dallas, Texas, Estados Unidos.

BAA presenta su apelación al Tribunal de Apelación de la Competencia (18/05/2009).

BAA confirma que ha decidido presentar ante el Tribunal de Apelación de Competencia (Competition Appeal Tribunal (CAT)) un recurso para la revisión del Informe de la Comisión de Competencia (Competition Commission).

Cintra cierra la venta de su división de aparcamientos por 451 millones de euros (26/06/2009).

Cintra alcanza un acuerdo para vender la totalidad de su participación en su filial Cintra Aparcamientos, S.A. El importe de la transacción asciende a 451 millones de euros, de los que 51 millones de euros corresponden a la deuda de Cintra Aparcamientos con entidades bancarias. La operación se completó el 27 de julio.

Ferrovial reordena y simplifica la estructura de su deuda corporativa (30/06/2009).

Grupo Ferrovial S.A. suscribió un préstamo por importe de 3.300 millones de euros y vencimiento a tres años que unifica la deuda corporativa y sustituye a varias financiaciones vigentes.

Los Consejos de Administración de Cintra y Ferrovial aprueban por unanimidad el Proyecto de Fusión (30/07/2009).

Los Consejos de Administración de Cintra y Ferrovial aprobaron, en ambos casos por unanimidad, con fechas 29 y 28 de julio de 2009 respectivamente, el Proyecto Común de Fusión de ambas compañías.

Los accionistas de Ferrovial y Cintra aprueban la fusión para crear un gestor líder de infraestructuras de transporte (20/10/2009) (22/10/2009).

Las Juntas Extraordinarias de Accionistas de Ferrovial y Cintra aprueban el proyecto de fusión de ambas compañías. La sociedad resultante se denomina Ferrovial, S.A. y los activos de autopistas serán transferidos a la nueva Cintra Infraestructuras.

Venta del Aeropuerto de Gatwick (21/10/2009).

BAA, filial de Ferrovial, alcanza un acuerdo para la venta del aeropuerto londinense de Gatwick a una entidad controlada por Global Infrastructure Partnership. El precio de la transacción es de 1.510 millones de libras (alrededor de 1.657 millones de euros).

Plan de fortalecimiento de BAA (13/11/2009).

Ferrovial y sus socios ponen en marcha un plan de optimización de la estructura financiera de BAA estimado en unos 500 millones de libras esterlinas (557,5 millones de euros), destinado a fortalecer la base de capital de los aeropuertos regulados del grupo, situados en Londres.

BAA coloca bonos por 700 millones de libras (27/11/2009).

BAA coloca con éxito bonos por valor de 700 millones de libras, con vencimiento en 2026 y un cupón fijo anual del 6,75%.

BAA coloca bonos por 235 millones de libras (01/12/2009).

BAA coloca con éxito bonos indexados a la inflación (index-linked bonds) por valor de 235 millones de libras con vencimiento en 2039 y un cupón fijo anual real del 3,334%.

Inscripción de la fusión en el Registro Mercantil (03/12/2009).

Se comunica la inscripción en el Registro Mercantil de la Fusión de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. y Grupo Ferrovial, S.A.

Financiación de la NTE (17/12/2009).

NTE Mobility Partners LLC, consorcio participado mayoritariamente por Cintra, ha completado con éxito la financiación 2.000 millones de dólares (1.360 millones de euros) de la autopista North Tarrant Express Managed Lanes en Texas (EEUU).

Distribución de dividendo (23/12/2009).

El Consejo de Administración de Ferrovial aprueba el pago de un dividendo a cuenta de 0,10 por título a sus accionistas.

Anuncio de la venta del 60% de la participación en las autopistas de Chile (29/12/2009).

Cintra alcanza un acuerdo para vender el 60% de su participación en Cintra Chile a la empresa colombiana ISA. Ambas partes se conceden opciones de compra y de venta por el 40% restante del capital. La efectividad de la operación queda sujeta a la realización de las notificaciones y la obtención de las autorizaciones y registros que resulten pertinentes en España, Colombia, Chile y en las demás jurisdicciones en que están presentes las entidades participantes en la operación.

Servicios



La División de Servicios cuenta con una cartera de 9.967 millones de euros. En 2009 alcanzó unos ingresos de 3.680 millones de euros, un 0,9% menos que en 2008, excluyendo el efecto del tipo de cambio. En términos homogéneos, el resultado bruto de explotación (RBE) se ha incrementado un 1,4%, hasta 365,6 millones de euros. Un 59% las ventas de la división y un 46% del resultado bruto de explotación proceden de operaciones internacionales.

AMEY

Empresa británica dedicada al mantenimiento de infraestructuras (carreteras, ferrocarriles y facility management) . Adquirida por Ferrovial en mayo de 2003. En 2009 alcanzó unas ventas de 914,9 millones de libras, un 5,7% más, lo que representa un 28% 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 de las líneas con más tráfico de pasajeros: Jubilee, Northern y Piccadilly.

SWISSPORT

Líder mundial en servicios de handling aeroportuario, con unos ingresos en 2009 de 1.123,7 millones de euros, un 4,5% menos que en 2008. En la actualidad, la compa-

ñía opera en 179 aeropuertos de 38 países. Con una plantilla de 32.000 personas, presta servicio a más de 70 millones de pasajeros, 650 aerolíneas y gestiona 3,5 millones de toneladas de carga anualmente.

CESPA

Empresa dedicada a la prestación de servicios urbanos y gestión de residuos. En la actualidad opera en España, Portugal y Andorra, y licita 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 y se encuentra entre las tres primeras empresas del sector para las actividades de recogida de residuos sólidos urbanos (RSU) y limpieza viaria. En 2009, alcanzó una facturación de 952,7 millones de euros.

FERROSER

La división de mantenimiento y conservación en España y Portugal facturó 578,7 millones de euros en 2009 a través de Ferroser (facility management), Grupisa (conservación integral de infraestructuras) y Euroлимп (gestión y limpieza de interiores).

Evolución del ejercicio

A pesar del entorno económico negativo a lo largo de 2009, la actividad de Servicios ha mantenido un volumen de negocio similar a 2008 (excluyendo el impacto de tipo de cambio, un -0,9%), con incrementos en términos homogéneos del 1,4% en resultado bruto de explotación (RBE), 1,3% en resultado de explotación (RE) y mejoras de rentabilidad sobre ventas en ambos casos. En esta división, cerca de un 54% de las ventas se realizan en monedas distintas al euro. La cartera ha alcanzado los 9.967 millones de euros, un crecimiento del 9,2%.

Destaca la excelente gestión de caja realizada tanto por el flujo de operaciones generado (343 millones), como por la gestión del flujo neto de inversión (-126 millones de euros), dando lugar a un flujo de actividad de 217 millones, un 23% superior a 2008.

MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN EN EL REINO UNIDO

Amey continúa creciendo de forma sólida. En conjunto, la facturación de la compañía se sitúa en 914,9 millones de libras y supone el 28% de la facturación de la división de Servicios.

Amey ha incrementado un 5,7% las ventas y ha mantenido su rentabilidad en torno al 9%. En el crecimiento de la facturación destaca la aportación de nuevos proyectos de infraestructuras cuya construcción se ha iniciado en 2009, como el contrato de gestión y mantenimiento con la Agencia de Autopistas de West Midlands (Área 9), los cinco contratos con Network Rails para la inspección de obra civil de la red de ferrocarril (CEFA), o el mantenimiento de edificios del Home Office.

MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN EN ESPAÑA

El área de mantenimiento y conservación de infraestructuras en España se ha mantenido prácticamente igual al ejercicio anterior (578,7 millones de euros, un 0,9% menos en ingresos, si bien se mantiene estable el RBE) como resultado del incremento de la competencia y la caída de márgenes y el alargamiento de los períodos de cobro de algunos clientes. Ferrosur continúa como uno de los líderes del mer-

cado español y portugués en los servicios de conservación de infraestructuras y facility management.

SERVICIOS URBANOS Y RESIDUOS

En cuanto a los servicios urbanos, Cespa ha alcanzado los 952,7 millones de euros de facturación, manteniendo el RBE en 162,4 millones de euros. La estrategia que ha seguido la compañía es una licitación selectiva de nuevos contratos y el control de costes para hacer frente a la menor ac-



tividad industrial que se ha reflejado en un descenso de los flujos de residuos transportados y gestionados en las plantas de tratamiento.

HANDLING

Crecimiento en resultado bruto de explotación y resultado de explotación a pesar de la caída de ventas con mejora de la rentabilidad en 100 puntos básicos, debido a la mayor aportación de países en los que se ha comenzado a operar en los últimos años

(Ucrania, Chipre y Bulgaria). Se registran mejoras muy significativas de resultados en ciertos países por nuevos contratos (España, Brasil, Sudáfrica) y la salida de determinados países en pérdidas (Singapur, Alemania). 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 RBE se ha incrementado el 12,7% y el Resultado de Explotación un 18%.



» Foto: Servicios de limpieza urbana, A Coruña. España

Amey



» Foto: Empleado de Amey realizando servicios urbanos.

Alcanzó unos ingresos de 914,9 millones de libras y un RBE de 77,5 millones de libras en 2009. Amey se adjudicó nuevos contratos durante el ejercicio, lo que supuso incorporar más de 4.000 millones de libras a la cartera de pedidos. Este crecimiento ha incrementado también en el número de empleados desde 7.900 a más de 11.000. Algunos de los hitos destacados de la compañía durante el ejercicio 2009 han sido los siguientes:

- Adjudicación del contrato PFI (Private Finance Initiative) para el desarrollo de carreteras del Ayuntamiento de Birmingham valorado en 2.700 millones de euros, hasta la fecha el contrato más importante de una corporación local en el Reino Unido en el sector de carreteras. Incluye el mantenimiento de casi 2.500 kilómetros de red vial y cerca de 100.000 puntos de iluminación urbana.
- Comienzo de los trabajos del contrato Área 9, que supone la gestión y el mantenimiento de la red de autopistas y autovías, así como la conservación, actualización y ampliación de la infraestructura de carreteras en el área de West Midlands en el Reino Unido durante los próximos cinco años.
- Nuevo contrato para mantenimiento y mejora de la tecnología de la red de autopistas y de carreteras nacionales en la zona oeste y noreste del Reino Unido, lo que convierte a Amey en la primera compañía del país en mantenimiento de tecnología de carreteras.
- Nuevos contratos de consultoría, que aseguran una cartera de pedidos de casi 500 millones de libras en el primer semestre del año.
- Adjudicación de cinco contratos de mantenimiento de la red de ferrocarril (CEFA) que convierte a Amey en uno de los proveedores más importantes.
- Adjudicación del contrato para llevar a cabo la totalidad de las actividades de Facility Management en el Departamento de Transporte (DfT) del Reino Unido.
- Renovaciones de contrato en AmeyColas, la joint venture constituida por Amey y Colas para el mantenimiento de la red de ferrocarril, por valor de 300 millones de libras en los próximos 5 años.
- Inauguración de la primera plataforma internacional de diseño en Birmingham que reúne a más 500 consultores, ingenieros, arquitectos, urbanistas y diseñadores al servicio de soluciones globales relacionadas con infraestructuras de transporte.
- Amey fue galardonado en 2009 por su contribución a la reducción de emisiones y mejora de su eficiencia en su flota de vehículos.

- **2.281** km. de vías de ferrocarril mantenidas
- **324.155** luminarias mantenidas
- **100** estaciones de metro gestionadas
- **15** trenes mantenidos
- **1,4** millones de m² de edificios gestionados
- **1,3** millones comidas servidas

Swissport

Ha reducido un 4,8% sus ingresos hasta los 1.123,7 millones de euros, si bien el resultado bruto de explotación registró un crecimiento del 12,7% hasta los 81 millones de euros. Swissport mantuvo en 2009 el liderazgo mundial del sector y, a pesar de la disminución de los ingresos, incrementó la cuota de mercado.

- Nuevas adjudicaciones: Swissport se ha hecho con el contrato para los servicios de tierra del aeropuerto de Múnich, en colaboración con Losch Airport Service. Así mismo, la compañía ha cerrado un acuerdo de asociación global con Aer Lingus en el campo del transporte de mercancías.
- Nuevas licencias para operar en Costa Rica, en asociación con la firma local Inter Airport Services, para dar cobertura a dos aeropuertos internacionales del país, Juan Santa María en San José y Daniel Oduber, en la localidad de Liberia.
- Renovación de contratos, como el acuerdo con United Airlines en 3 aero-

puertos de Estados Unidos: Los Ángeles, San Francisco y Chicago-O'Hare.

- Swissport Cargo Services se ha convertido en la primera empresa global de handling que envía informes mensuales de rendimiento a la organización Cargo 2000, primera fase antes del envío de informes completos, cuyo contenido se centra en rendimiento de mensajería.
- Ampliación de la licencia de operaciones de Swissport en Ginebra hasta 2016 por parte de la autoridad aeroportuaria AIG. Además, Swissport Ginebra también participará en la constitución de una nueva sociedad denominada GVAssistance, que ofrecerá servicios especiales en el aeropuerto, por un periodo inicial de cinco años.
- Firma con Virgin Atlantic de un contrato de "socios preferentes", que supone la realización de las actividades de handling de carga aérea de Virgin en 40 aeropuertos de Europa.
- Adjudicación del contrato de carga para realizar el handling de la aerolínea Lufthansa Cargo en Amsterdam durante los próximos tres años.
- Firma con South African Airways (SAA) uno de los contratos de handling más

importantes de los últimos años, para prestar servicios a 60.000 vuelos anuales de la línea aérea de bandera de Sudáfrica durante un periodo de cinco años. El trabajo de Swissport se realizará en los aeropuertos de Johannesburgo, Ciudad del Cabo, Durban, Port Elizabeth, East London y George.

- Adjudicación del Ministerio de Transporte de Luxemburgo de una licencia para trabajar en el aeropuerto del país centroeuropeo durante siete años.
- Reconocimientos internacionales: La compañía fue galardonada con dos importantes distinciones, como Mejor compañía de handling internacional y Mejor agente de carga del año.

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



» Foto. Servicios de handling, Swissport

Cespa

A pesar de la crisis económica general, que ha afectado a Cespa especialmente en la bajada de toneladas tratadas en sus vertederos y en el volumen de residuos gestionados de procedencia industrial, se ha logrado cerrar el ejercicio con una cifra de negocio muy parecida a la del año pasado: los ingresos alcanzaron los 952,7 millones de euros, con un RBE de 162,4 millones de euros. La cartera de proyectos alcanzó a 31 de diciembre de 2009 los 3.959,8 millones de euros, frente a los 3.563 de 2008.

Dentro de los hechos más significativos destacan los siguientes:

- Construcción del primer depósito controlado gestionado como biorreactor en España.
- Adjudicación del contrato para la recuperación de los Jardines Históricos de Patrimonio Nacional.
- Adjudicaciones en la Comunidad de Madrid: contrato de mantenimiento de zonas ajardinadas, campos deportivos y masas forestales de la Universidad

Complutense de Madrid; así como la ejecución de las obras de recuperación ambiental de las antiguas carreteras pavimentadas en el parque de la Casa de Campo (Madrid) y los trabajos de repoblación forestal del "Plan 2.000.000 de árboles" de la 'Obra Social' de Caja Madrid en Rascafría (Madrid); en San Martín de Valdeiglesias, adjudicación de los servicios de limpieza y recogida de residuos.

- Adjudicaciones en Cataluña Adjudicación de recogida de residuos y limpieza viaria de municipios como Badia del Vallés, Vic o Cambrils, y conservación, limpieza y mantenimiento de los espacios verdes de otras localidades como el Prat del Llobregat; adjudicación de las obras de conversión de red soterrada de residuos sólidos urbanos en el barrio de Gràcia (Barcelona), así como las obras de mejora de un amplio número de calles de la ciudad de Barcelona y los servicios de recogida de residuos de hospitales, como el Hospital Clínico de Barcelona o el Hospital de Bellvitge.
- Adjudicación de conservación y mantenimiento de parques y zonas verdes en A Coruña de y el servicio de man-

tenimiento y limpieza para la finca y jardines con destino a la Misión Biológica de Galicia; adjudicación del servicio de recogida de residuos y limpieza viaria de Castro Urdiales, Cantabria.

- Adquisición de la empresa Albaida Residuos, dedicada a la gestión integral de los residuos agrícolas de la provincia de Almería.
- Por otro lado, CESPA consiguió ampliaciones de los contratos de Servicios Urbanos del Consorcio As Mariñas, en Puertollano (Ciudad Real) y Guadalajara y construyó tres plantas de RCD: Villaquilambre (León), Úbeda (Jaén) y Montiel-Calatrava (Ciudad Real).
- A nivel internacional, el Ayuntamiento de Maia (Portugal) adjudicó a la U.T.E. CESPA PORTUGAL – ECOAMBIENTE (50%-50%) el contrato para la recogida de residuos sólidos urbanos; Cespa y Amey trabajarán juntas para mejorar los servicios de tratamiento de residuos, gestión medioambiental y aprovechamiento energético de Reino Unido.
- Reconocimientos: Medalla de honor al Mérito, Categoría de Plata, en el Ayuntamiento de Barcelona.



Foto: Servicios de jardinería. Cespa

- **Más de 28 millones de m² de zonas verdes mantenidas**
- **847 municipios en España y Portugal a los que presta servicios urbanos**
- **Más de 6,4 millones de habitantes a los que se les da servicio de recogida de basuras**
- **Más de 6,1 millones de habitantes a los que se les da servicio de limpieza viaria**

Ferroseser



• Foto: Trabajos de señalización urbana. Ferroseser

Alcanza unos ingresos de 578,7 millones de euros y un RBE de 40,1 millones de euros.

- La cartera ha alcanzado los 925 millones de euros, manteniendo la cifra de negocio y una mejora significativa de la rentabilidad de la actividad y del flujo de caja.
- Renovación de contratos significativos con una cifra alta de cartera mes y con un incremento apreciable de la cartera pendiente de ejecutar:
 - Conservación de la señalización de la Ciudad de Valencia.
 - Conservación del tramo de Somosierra de la N-I de Ministerio de Fomento.
 - Conservación de carreteras de Valencia de Ministerio de Fomento.
 - Conservación de carreteras de la Diputación Foral de Guipúzcoa.
 - Mantenimiento del Hospital de Móstoles, Virgen de la Macarena y Valme de Sevilla.
 - Gestión Integral de Servicios de las instalaciones deportivas y Palacio Municipal de Deportes del Ayuntamiento de Murcia.
 - Limpieza de Metro de Madrid.
 - Limpieza de la Universidad de Sevilla.
- Nuevas adjudicaciones significativas en nuestra actividad tradicional:
 - Conservación del campo de vuelo del Aeropuerto de Barcelona.
 - Conservación de señalización de la red de carreteras del Servicio Territorial de Carreteras de Barcelona.
 - Instalación de la señalización informativa de la nueva terminal del Aeropuerto de Málaga.
 - Instalación de la señalización informativa de la nueva terminal del Aeropuerto de Barcelona.
 - Mantenimiento de la red de hospitales de Hospiten y Sanitas.
 - Facility Management en plantas industriales de Michelin.
 - Facility Management de Iberia.
- Nuevas adjudicaciones en actividades en desarrollo:
 - Gestión y explotación del Centro Deportivo de Málaga.
 - Gestión y explotación del Centro Deportivo de Cieza.
 - Call Center del SUMMA 112 de la Comunidad de Madrid.
 - Certificación OHSAS para la Gestión del Sistema de Prevención de Riesgos Laborales de Ferroseser, Grupisa y Eurolimp. ■
- **6.300 km.** de autovías y carreteras gestionados
- **Casi 70.000** señales urbanas y de aeropuertos gestionadas
- **26.250 m²** de carteles gestionados

Autopistas



Cintra es uno de los mayores promotores privados de autopistas de peaje del mundo, tanto por número de proyectos como por volumen de inversión. Cuenta con una cartera de 25 concesiones en siete países.

Cintra fue creada mediante la aportación de las actividades de infraestructuras de Ferrovial, recogiendo así su larga experiencia en el sector, iniciada en 1968 con la adjudicación de la autopista de peaje A-8 Bilbao-Behobia, primera licitada en España con financiación y gestión privada. Desde su constitución, Cintra ha venido desarrollado una clara estrategia de crecimiento rentable, basada en la búsqueda de las mejores oportunidades de inversión y en la gestión eficiente de las mismas, lo que le ha llevado a convertirse en uno de los líderes mundiales en su sector.

Los proyectos en los que invierte Cintra presentan un perfil de riesgo reducido al tratarse de servicios públicos prestados en un régimen de competencia limitada, con ingresos y gastos predecibles y con largos periodos concesionales que permiten compensar las incertidumbres de ciclo económico. Además, sólo licita en países económicamente estables y que tengan sistemas legales y judiciales independientes. Adicionalmente, Cintra lleva a cabo una estrategia encaminada a reducir tanto los riesgos financieros, mediante estructuras de financiación sin recurso a los accionistas y en moneda local, como los riesgos de construcción, mediante contratos a precio y plazo cerrado.

Una vez incorporados a la cartera, Cintra realiza una gestión activa de los proyectos durante todo su ciclo de vida, que permite ir aumentando el valor de los mismos mediante la progresiva reducción de sus riesgos y la introducción de las mejoras operativas necesarias para optimizar la eficiencia a la vez que se proporciona un servicio de calidad a los usuarios.

El resultado de esta estrategia se ha visto reflejado en la continua incorporación de nuevas concesiones desde la constitución de la compañía. Cintra cuenta con una cartera de 25 concesiones de autopistas repartidas entre España, Canadá, Estados Unidos, Portugal, Irlanda, Grecia y Chile, donde gestiona más de 2.900 kilómetros de autopista con una inversión total aproximada de 19.000 millones de euros, además, del contrato de Serrano Park, en Madrid.

La búsqueda de los proyectos de inversión más atractivos, con independencia de la ubicación geográfica de los mismos, ha hecho que Cintra desarrolle una fuerte presencia en el exterior, convirtiendo a la compañía en una empresa multinacional: al cierre del ejercicio 2009, el 75% de la cifra de negocio y el 85% del resultado bruto de explotación (RBE) provienen de proyectos fuera de España.

EVOLUCIÓN DEL EJERCICIO

El hecho más destacable de 2009 es la fusión de Ferrovial y Cintra. Los accionistas de ambas empresas votaron a favor de la integración en sendas Juntas celebradas el 20 y el 22 de octubre. La operación culminó el 7 de diciembre, cuando inició la cotización la nueva Ferrovial. La gestora de autopistas fue excluida de Bolsa y se convirtió en una filial dentro de Ferrovial, manteniendo su estructura de gestión y su marca.

Durante 2009, Cintra ha profundizado en su política de rotación de activos maduros. La compañía llegó a un acuerdo durante el mes de junio para vender su división de Aparcamientos por un importe de 451 millones de euros.

Además, el 29 de diciembre Cintra llegó a un acuerdo con un grupo inversor colombiano para vender el 60% de su filial Cintra Chile. El importe de la transacción asciende a, aproximadamente, 209 millones de euros, 7,1 millones de Unidades de Fomento, unidad de cuenta usada en Chile reajutable según la inflación. Las dos partes se han concedido opciones de compra y de venta por el 40% restante del capital.

Desarrollo de la cartera de proyectos

La estrategia de Cintra está enfocada al crecimiento, tanto mediante la licitación de nuevas concesiones como a través de la gestión eficiente de la cartera de proyectos existente. La compañía se adjudicó a principios de 2009 contratos para construir y gestionar dos autopistas en Estados Unidos.

NUEVOS PROYECTOS

En lo referente a la actividad de licitación, su evolución durante el año 2009 ha venido marcada por los efectos provocados por la crisis financiera internacional y su impacto sobre la economía real. Dichas incertidumbres han provocado un estancamiento de la actividad licitadora global que ha tenido reflejo en el número de ofertas presentadas a lo largo del año

• Norteamérica

En el mercado norteamericano, ha habido dos hechos destacados durante el año 2009.

En primer lugar, la firma de los contratos de concesión por parte de sendos consorcios encabezados por Cintra de los proyectos North Tarrant Express e IH 635, bajo la modalidad de Managed Lanes. Ambas autopistas constituyen una nueva modalidad de proyecto que intenta dar solución a un problema frecuente en entornos urbanos, como es la congestión por falta de capacidad y la ausencia de espacio para desarrollar nuevas vías alternativas.

Los proyectos consisten en rehabilitar una autopista urbana ya existente, además de añadir nuevos 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. Son proyectos de mayor valor añadido y por tanto con mayor potencial de creación de valor por el componente tecnológico novedoso que acarrearán y que nos permite estar, una vez

más, a la vanguardia de la industria, con las ventajas competitivas que esto conlleva.

En segundo lugar, el cierre financiero del primero de los dos proyectos mencionados, el de la autopista North Tarrant Express, alcanzado en el mes de diciembre, y que es especialmente relevante considerando el entorno financiero. Dicho cierre financiero ha sido un éxito, ya que es la primera vez que se usan Private Activity Bonds como parte de la financiación de una concesión de carreteras privada en Estados Unidos. Es, además, la primera vez que un fondo de pensiones estadounidense (Dallas Police & Fire Pension System) participa como inversor directo en una concesión de carreteras.

Respecto del proyecto IH 635 Managed Lanes, se está trabajando para alcanzar el cierre financiero en el primer semestre de 2010.

Además, la compañía preparó dos ofertas más que se presentarán en la primera mitad de 2010: South Fraser Perimeter Road, en Vancouver (Canadá), y una oferta por algunos de los segmentos restantes del sistema de North Tarrant Express. Esta última se está llevando a cabo en paralelo a la elaboración del Plan de Desarrollo Estratégico del sistema NTE, que era parte del contrato adjudicado a Cintra.

• Europa

En el otro mercado tradicional de Cintra, Europa, en 2009 se presentó una oferta en Irlanda, la Autopista N17-N18 Gort to Tuam. Es la primera de una serie de cinco que pretende lanzar el Gobierno irlandés bajo la modalidad de pago por disponibilidad en los próximos dos años.

Cintra además ha concentrado sus esfuerzos en la fase final de negociación para la adjudicación de la autopista de peaje A1 Strykow-Pyrzowice, en Polonia. Tras la firma inicial del contrato en enero de 2009, se abrió un periodo para evaluar el impacto que la crisis económica y financiera tenía en las condiciones del mismo. Transcurrido ese plazo, el Ministerio de Finanzas de Polonia y la Sociedad Concesionaria no han alcanzado un acuerdo, por lo que el contrato quedará sin efecto. La concesionaria

recuperará los costes incurridos por las actividades de diseño y construcción.

Por otro lado, Cintra ha seguido analizando la evolución de otros mercados europeos, como los de Italia, Reino Unido, Portugal y España. La compañía no ha licitado en ninguno de ellos por no darse las condiciones adecuadas durante 2009.

• Otros mercados

Durante 2009 Cintra ha continuado con el proceso de análisis de potenciales nuevos mercados como los de la India, Brasil y México, aunque no ha participado en ningún proceso concreto de licitación. El objetivo fundamental de este continuo seguimiento es el de explorar nuevas oportunidades de inversión. La compañía no renuncia a priori a mercados potencialmente interesantes, aunque no sacrificará los principios fundamentales de inversión seguidos hasta la fecha.

GESTIÓN DE LA CARTERA DE PROYECTOS

A lo largo del año 2009, Cintra ha continuado gestionando activamente sus proyectos en cartera con el objetivo de optimizar la eficiencia operativa de los mismos, a la vez que mejora la calidad del servicio prestado a los usuarios.

Entre las acciones llevadas a cabo en 2009, hay que destacar las nuevas tarifas de la autopista 407 ETR. Por primera vez, el cambio de tarifas también incluyó el cobro de una tarifa por cada viaje en la autopista, en función del tamaño del vehículo, que para los vehículos ligeros fue de 25 centavos por viaje.

Por otro lado, la autopista Indiana Toll Road puso en marcha las nuevas tarifas que han supuesto un incremento medio para vehículos pesados del 18,7%.

Rotación de activos

Dentro de la gestión activa de la cartera de proyectos, Cintra analiza la posibilidad de generar recursos financieros adicionales mediante la venta de los activos más maduros de su cartera donde el riesgo ya

es muy reducido y que cuentan con un potencial de crecimiento limitado al haberse optimizado su gestión.

Fruto de este análisis, Cintra alcanzó, el pasado 26 de junio, un acuerdo para vender la totalidad de su participación en su filial Cintra Aparcamientos, S.A. por un importe de 451 millones de euros, lo que ha supuesto una entrada de caja para Cintra por importe de 400 millones de euros.

Adicionalmente, a finales del ejercicio, se alcanzó un acuerdo con la empresa colombiana ISA para la venta del 60% de nuestra participación en Cintra Chile. El importe de la transacción asciende a, aproximadamente, 209 millones de euros, pues la transacción se ha realizado por 7,1 millones de Unidades de Fomento, unidad de cuenta usada en Chile reajutable según la inflación.

Asimismo, ambas partes se han concedido opciones de compra y de venta por el 40% restante del capital. La efectividad de la operación proyectada queda sujeta a la realización de las notificaciones y la obtención de las autorizaciones y registros que resulten pertinentes en España, Colombia, Chile y en las demás jurisdicciones en que están presentes las entidades participantes en la operación.

Financiaciones

Durante el ejercicio 2009 ha continuado la reducción de la liquidez en los mercados financieros. En este entorno complicado, Cintra ha sido capaz de refinanciar y obtener financiación para nuevos proyectos por un importe aproximado de 2.200 millones de euros, lo que demuestra el interés de los inversores por los activos de calidad a pesar de las turbulencias en los mercados financieros.

Dentro de las operaciones financieras llevadas a cabo en el año 2009, hay que destacar la realizada en la autopista 407 ETR en la que, en enero, se refinanció toda su deuda con vencimiento en el año mediante dos emisiones distintas por importe de 500 millones de dólares canadienses

La primera fue de 300 millones de dólares canadienses con vencimiento a tres años y un cupón del 4,65%. Mientras que la segunda fue por importe de 200 millones de dólares canadienses con cinco años de duración y un cupón fijo del 5,1%.

Por otro lado, también en enero se alcanzó 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, por importe de 556,6 millones de euros, durante dos años.

Por último, la compañía NTE Mobility Partners LLC ha completado con éxito la financiación 2.000 millones de dólares (1.360 millones de euros) de la autopista North Tarrant Express Managed Lanes en Texas (EEUU). El cierre financiero se adelanta al calendario previsto y la NTE se convierte en la única autopista privada en construcción y con riesgo de tráfico del país que culmina su financiación durante este ejercicio.

La financiación del proyecto cuenta con una emisión de bonos PAB (Private Activity Bonds), para uso privado y exentos de impuestos, a través de la que se colocaron 400 millones de dólares en el mercado de bonos municipales de Estados Unidos. La emisión, que cuenta con un coste medio del 6,98%, representa un hito, pues es la primera vez que se utilizan bonos PAB en una concesión privada de carreteras. Esta operación contó con una gran acogida por parte de los inversores y fue sobresuscrita 2,4 veces.

La emisión se instrumentó en dos bonos diferentes. Por un lado, un bono por importe de 59,8 millones de dólares, con un



cupón del 7,5% y vencimiento final en diciembre de 2031 y, por otro, un bono por importe de 340,2 millones de dólares, con un cupón del 6,875% y vencimiento en diciembre de 2039.

Además, el pasado 23 de junio, NTE Mobility Partners y el departamento de Transporte de Texas (TxDOT) firmaron un acuerdo por el cual este organismo invierte cerca de 573 millones de dólares en el proyecto. También el Gobierno federal de EEUU ha otorgado un préstamo TIFIA por valor de 650 millones de dólares.

Estrategia para 2010

El sector está muy marcado por el aumento del coste de los fondos para financiar proyectos, la falta de liquidez en los mercados y unas finanzas públicas extremadamente constreñidas. Este, en teoría, debiera ser un escenario adecuado para que crecieran algunos buenos proyectos de infraestructuras en concesión. Más robustos, menos apalancados y mejor licitados por las administraciones públicas. Sin embargo, existe una gran incertidumbre en los mercados financieros y una importante falta de liquidez. En cualquier caso, se observa un tímido repunte en la actividad promotora de las administraciones públicas en algunos de los mercados objetivo de la compañía.

En Europa, Cintra trabaja en el plan de autopistas del Gobierno irlandés y analiza con detenimiento la evolución de procesos de licitación en España y Portugal, además de los proyectos en planificación en el Reino Unido.

En Norteamérica, tras el éxito conseguido en la financiación de North Tarrant Express, se espera que el modelo de Managed Lanes predomine en las futuras licitaciones públicas. Cintra prevé que se materialicen algunas oportunidades en los Estados que cuentan con un mayor potencial de proyectos de este tipo, como Georgia o California, además de algunas nuevas oportunidades en regiones tradicionales como Texas, Virginia y Florida.

En Canadá, tanto Ontario como British Columbia se muestran como las regiones más activas en las que se espera licitar al menos un proyecto a lo largo de 2010.

Objetivos para 2010

Nuestro objetivo de cara a los próximos ejercicios es el de continuar desarrollando nuestra estrategia de crecimiento rentable, mediante la gestión eficiente de nuestra cartera de proyectos así como a través de la búsqueda de las mejores oportunidades de inversión.

En lo referente a nuestra cartera actual de concesiones, centraremos nuestra actividad en:

- Continuar con el proceso de consolidación y cierre financiero de la autopista LBJ en Texas, Estados Unidos.
- Avanzar en los trabajos de construcción y entrada en funcionamientos de nuestras siete autopistas en desarrollo: Central Greece e Ionian Roads, en Grecia; M-3, en Irlanda; Scut Açores, en Portugal; los segmentos 5&6 de la SH-130 y la North Tarrant Express, en Estados Unidos; y la M-203, en España.
- Seguir gestionando activamente el resto de activos en funcionamiento para optimizar la eficiencia de los mismos a la vez que proporcionamos un servicio de calidad a los usuarios.

En cuanto a la incorporación de nuevos activos, a pesar de los cambios producidos por la crisis financiera en nuestro entorno competitivo, que ha provocado una reducción de la liquidez y un encarecimiento de los recursos financieros, las actuales condiciones del mercado también presentan oportunidades para continuar desarrollando nuestra estrategia de crecimiento.

En estos momentos, las oportunidades de inversión de mayor valor añadido se centran en proyectos greenfield, en las que

es fundamental utilizar nuestras ventajas competitivas.

Este enfoque hacia los proyectos greenfield hace que la fusión entre Cintra y Ferrovial juegue un papel importante, ya que además de optimizar la gestión de los recursos financieros entre las distintas unidades del nuevo grupo, va permitir combinar la experiencia y conocimiento aportado por los equipos de las dos compañías durante todas las fases de actividad. Esto constituye un factor de éxito para poder seguir manteniendo una posición de liderazgo en el sector de infraestructuras.

Por otro lado, para seguir desarrollando esta estrategia de crecimiento se requiere contar con los fondos necesarios para aprovechar las nuevas oportunidades de inversión que puedan surgir.

Tradicionalmente, una de las fuentes principales para la obtención de recursos ha sido el reapalancamiento de nuestra cartera de activos. Sin embargo, las condiciones actuales de los mercados financieros hacen casi imposible esta opción o la limitan de manera considerable.

Por tanto, la compañía analiza la posibilidad de generar recursos adicionales mediante la venta de aquellos activos más maduros donde el riesgo ya es muy reducido y que cuentan con un potencial de crecimiento limitado al haberse optimizado su gestión.

En resumen, Cintra continúa con el desarrollo de su estrategia de crecimiento rentable, centrada especialmente en la inversión en proyectos greenfield, de mayor valor añadido, combinada con una política de rotación selectiva de activos maduros. Estos factores constituyen la clave para consolidar Cintra como una empresa líder dentro del sector de infraestructuras.

Cartera de proyectos

Canadá

AUTOPISTA 407 ETR

- Ruta alternativa a uno de los corredores más congestionados de Norteamérica.
- Sistema de peaje completamente 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.



- **108 km**
- **2.929,3 M€** inversión gestionada
- **53,23%** participación
- **2098** fin periodo de concesión



» Foto: ETR-407, Toronto, Canada

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 1 a 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.

AUTOPISTA CHICAGO SKYWAY

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

AUTOPISTA INDIANA TOLL ROAD

Dos tramos diferentes:

- Tramo Oeste, de 37 kilómetros de peaje abierto, que conecta con Chicago Skyway. Proporciona una alternativa en un corredor muy congestionado.
- Tramo Este, de 216 kilómetros 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:

- 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**
- **675,2 Mill. de €.** Inversión gestionada
- **65,0%** participación
- **2062 fin concesión**

AUTOPISTA CHICAGO SKYWAY

- **12,5 km**
- **1.343,3 Mill. de €.** Inversión gestionada
- **55%** participación
- **2104 fin concesión**

AUTOPISTA INDIANA TOLL ROAD

- **252,6 km**
- **2.811,3 Mill. de €.** Inversión gestionada
- **50,0%** participación
- **2081 fin concesión**

AUTOPISTA NTE

- El contrato abarca la construcción, mantenimiento y gestión de 21,4 kilómetros (13,3 millas) de la autopista North Tarrant Express, ubicada en el importante eje de comunicaciones Dallas-Forth Worth, uno de las más congestionados de Estados Unidos. El proyecto está dividido en dos segmentos, de 10,3 kilómetros (6,4 millas) y 11,1 kilómetros (6,9 millas), respectivamente.

- El consorcio NTE Mobility Partners, que lidera Cintra, comenzará a construir la vía a finales de 2010 y está previsto que entre en servicio en 2015. La concesión de la autopista es de 52 años.

- La NTE contará con un sistema de peaje electrónico y sin barreras para asegurar a los conductores un alto nivel de servicio y un tráfico fluido.

AUTOPISTA LBJ EXPRESS

- El contrato abarca la construcción, mantenimiento y gestión de 27,4 kilómetros (17 millas) de la autopista LBJ Express, ubicada en la zona metropolitana de Dallas, en el corredor LBJ-635. LBJ corresponde a las siglas del trigésimo sexto presidente de los Estados Unidos Lyndon Baines Johnson.

- El consorcio LBJ Infraestructure Group, que lidera Cintra, comenzará a construir la vía a mediados de 2011 y está previsto que entre en servicio a finales de 2016. La concesión de la autopista es de 52 años.

- La LBJ contará con un sistema de peaje electrónico y sin barreras para asegurar a los conductores un alto nivel de servicio y un tráfico fluido.

AUTOPISTA NTE

- **21,4 km**
- **1.012,5 Mill de € Inversión gestionada**
- **56,67% participación**
- **2061 fin de concesión**

AUTOPISTA LBJ EXPRESS

- **27,4 km**
- **1.497,9 Mill de € Inversión gestionada**
- **51,0% participación**
- **2061 fin de concesión**



» Foto: Indiana Toll road, Indiana. EEUU

España



AUTOPISTA ALCALÁ-O'DONNELL (M203)

- 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.
- (*) Prorrogable un año más en función de índices de siniestralidad.

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 un corredor de alto crecimiento demográfico pero, 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.

- Tarifas indexadas a inflación, con un ajuste si el tráfico supera al previsto.

AUTOPISTA AUSOL II

• Autopista situada en un corredor de alto crecimiento demográfico pero 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.

- Tarifas indexadas a inflación, con un ajuste si el tráfico supera al previsto.

AUTOPISTA MADRID SUR (R4)

• Ruta alternativa de acceso a Madrid.

- Situada en una zona de gran desarrollo urbano.



» Foto: Autopista Ausol I, España

- 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. 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'DONNELL (M203)

- **12,3** km
- **69,5** Mill. de €. Inversión gestionada
- **100%** participación
- **2035** fin concesión

AUTOPISTA AUTEMA

- **48,3** km
- **231,3** Mill. de €. Inversión gestionada
- **76,28%** participación
- **2036** fin concesión

AUTOPISTA AUSOL I

- **82,7** km
- **509,1** Mill. de €. inversión gestionada
- **80,0%** participación
- **2046** fin concesión

AUTOPISTA AUSOL II

- **22,5** km
- **216,9** Mill. de €. Inversión gestionada
- **80,0%** participación
- **2054** fin concesión

AUTOPISTA MADRID SUR (R4)

- **97,2** km
- **1.064,5** Mill. de €. inversión gestionada
- **55,0%** participación
- **2065** fin concesión

AUTOPISTA MADRID-LEVANTE

- **182,8** km
- **523,6** Mill. de €. Inversión gestionada
- **51,84%** participación
- **2040** fin concesión

AUTOPISTA TRADOS 45 (M45)

- **14,5** km
- **215,4** Mill. de €. inversión gestionada
- **50,0%** participación
- **2029** fin concesión

Chile



AUTOPISTA TEMUCO - RÍO BUENO

- **171,0** km
- **162,2** Mill. de €. Inversión gestionada
- **75%** participación
- **2023** fin concesión (*)

AUTOPISTA SANTIAGO - TALCA

- **265** km
- **747,6** Mill. de €. Inversión gestionada
- **100%** participación
- **2024** fin concesión (*)

AUTOPISTA TALCA - CHILLÁN

- **193,3** km
- **200,1** Mill. de €. Inversión gestionada
- **67,61%** participación
- **2015** fin concesión (*)

AUTOPISTA RUTA DEL BOSQUE

- **160** km
- **267,6** Mill. de €. Inversión gestionada
- **100%** participación
- **2021** fin concesión (*)

AUTOPISTA COLLIPULLI - TEMUCO

- **144** km
- **203,9** Mill. de €. Inversión gestionada
- **100%** participación
- **2024** fin concesión (*)



AUTOPISTA TEMUCO - RÍO BUENO

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

(*) Conforme al MDI el plazo de concesión pasa a ser variable, estimándose su finalización en 2041.

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%.

(*) Conforme al MDI el plazo de concesión pasa a ser variable, estimándose su finalización en 2025.

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%.

(*) Conforme al MDI el plazo de concesión pasa a ser variable, estimándose su finalización en 2021.

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%.

(*) Conforme al MDI el plazo de concesión pasa a ser variable, estimándose su finalización en 2030.

Portugal

AUTOPISTA EUROSCUT AÇORES

- Autopista de peaje en sombra (en portugués, SCUT: Sem Cobrança ao Utilizador) que consiste 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.



AUTOPISTA EUROSCUT AÇORES

- **93,7 km**
- **405,3 Mill. de €.** Inversión gestionada
- **89,0%** participación
- **2036** fin concesión

AUTOPISTA EUROSCUT ALGARVE

- **129,8 km**
- **278,1 Mill. de €.** Inversión gestionada
- **77,0%** participación
- **2030** fin concesión

AUTOPISTA EUROSCUT NORTE-LITORAL

- **119 km**
- **385,9 Mill. de €.** Inversión gestionada
- **75,53%** participación
- **2031** fin concesión

- 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 en 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 cual no se cobra.

- Tarifas indexadas según una fórmula basada en el IPC de las Islas Azores.

- 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.



» Foto: Euroscut Algarve, Azores

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 en 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.

Grecia



» Foto: Ionian Roads. Grecia

AUTOPISTA IONIAN ROADS

- Dos secciones de autopista de peaje independientes:

- Sección Pathe: 171,3 Km ya en operación más 11,0 Km 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 por el Consorcio más 10,5 Km ya transferidos más 26,9 Km a construir por el Estado. Discurrirá por la costa del Mar Jónico, desde Patras hasta Ioánina, 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 disminuye las necesidades de financiación.

- Mecanismo de reparto de ingresos con el Gobierno si se exceden ciertos niveles de tráfico o TIR.

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 al anterior, tiene una longitud de 57 km que han sido o serán construidos por el Gobierno y posteriormente transferidos 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).



AUTOPISTA IONIAN ROADS

- **378,7 km**
- **1.100,0 Mill. de €.** Inversión gestionada
- **33,34%** participación
- **2037** fin concesión

AUTOPISTA CENTRAL GREECE

- **231 km**
- **1.450,0 Mill. de €.** Inversión gestionada
- **33,34%** participación
- **2037** fin concesión

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%.
- 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 (Dublin-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
- **2052** fin concesión

AUTOPISTA EUROLINK (M4-M6)

- **36 km**
- **334,9 Mill. de €.** Inversión gestionada
- **66%** participación
- **2033** fin concesión



» Foto: Autopista M4-M6, Kinnegad-Kilcock, Irlanda

Construcción



La actividad de construcción ha alcanzado unos ingresos de 4.476,8 millones de euros, con una cartera de 8.800 millones de euros, equivalentes a 24 meses de producción. Además, por primera vez en la historia de la compañía, la cartera internacional ha superado a la nacional, que representa ya un 52% del total. Igualmente ha sido un ejercicio positivo desde el punto de vista de generación de flujo de caja de operaciones antes de impuestos, que ha sido de 406 millones de euros, muy por encima del Resultado Bruto de Explotación, lo que denota una excelente gestión del fondo de maniobra y un énfasis en el control de riesgos. También se ha conseguido mantener la rentabilidad neta de explotación en un 4% similar a la de 2008, un nivel favorable para una situación del mercado en España cada vez más similar en sus condiciones al europeo.

+3.600 Km. Autopistas Peaje
 +14.600 Km. Carreteras
 +27.000 Km. Mantenimiento y
 Reparación de Carreteras

+ 400 Km. Túneles
 + 4.100 Km. de líneas férreas
 (incluida alta velocidad)
 + 4.000 Km. Canales
 + 6.100 Km. Conducción Agua
 + 3.600 Km. Gasoductos/
 Oleoductos

+ 25 Centrales Hidroeléctricas
 + 145 Presas
 + 28 Km. Muelles e
 Infraestructuras en Puertos

+ 35 Aeropuertos
 + 20 Estadios
 +130 Hospitales
 +100 Hoteles
 +10 Mill. m2 Edif. Industrial
 +11 Mill. m2 Edif. no Resid.
 +18 Mill. m2 Edif. Residencial

FERROVIAL AGROMÁN

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 2009, la facturación de Ferrovial Agromán en España se situó en 2.447,2 millones de euros, con una cartera de 3.719,1 millones de euros. A nivel internacional, la facturación fue de 776,0 millones de euros, con una cartera de 2.249,4 millones de euros.

CADAGUA

Empresa de ingeniería y construcción de plantas de tratamiento de agua y residuos, líder en el mercado español y con reconocido prestigio internacional. La compañía alcanzó en 2009 una facturación de 149,9 millones de euros, con una cartera de proyectos de 509,1 millones de euros.

BUDIMEX

Primera 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 ejercicio 2009 ha situado su facturación en 724,2 millones de euros, con una cartera de 1.283,2 millones de euros.

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 alcanzado ingresos totales de 412,6 millones de euros en 2009, con una cartera de 1.039,7 millones de euros.

Evolución del ejercicio

ACTIVIDAD EN ESPAÑA

Tras un largo periodo de crecimiento del sector de la construcción en España, 2009 ha sido el segundo año consecutivo de contracción de la actividad, con una caída de la producción de en torno al 11% respecto a 2008. No obstante, la inversión en construcción en 2009 aún supone en España un 14% del PIB.

Esta caída tiene su principal causa en el agotamiento del ciclo de crecimiento de la inversión en vivienda, que desde inicios de los 90 se encontraba en una fase expansiva que se intensificó en el periodo 2002-2007. La vivienda ha cerrado el ejercicio 2009 con una caída de la inversión en torno al 25%.

De las aproximadamente 300.000 viviendas visadas en 1994 y 575.000 en 2002, se llegó a un tope de 912.000 viviendas visadas en 2006. Este ciclo se ha cerrado de forma más abrupta de lo previsible por la crisis financiera internacional y la económica en España, reduciéndose en sólo 3 años los visados previstos hasta en torno a 150.000 al cierre de 2009, el mínimo en la serie histórica desde el inicio de los años '80.

Sin considerar el sector de la vivienda, la construcción creció un 1,6% en 2009, aunque en buena medida gracias a los efectos del Plan-E de pequeñas obras municipales, un instrumento que se encuentra entre las medidas de estímulo a la economía del Gobierno de España, mediante el que se invirtieron en 2009 8.000 millones de euros para obras menores de 5 millones de euros. El principal inversor en obra civil en España, el Ministerio de Fomento, realizó en 2009 inversiones superiores a los 17.000 millones

de euros, un 90% de lo presupuestado y muy similares a las de 2008.

A pesar de la caída del 28% en la licitación de la Administración Central y del 6% de las Comunidades Autónomas, la licitación pública en 2009 fue de 39.643 millones de euros, muy similar a la de 2008. Fue el crecimiento del 58% de la licitación de las Administraciones Locales el que compensó dichas caídas, gracias al Fondo Estatal de Inversión Local que ha supuesto una licitación de en torno a 8.000 millones de euros en 2009.

Las previsiones para el sector en 2010 según el consenso de estimadores de la Fundación de las Cajas de Ahorros, son de una reducción de la actividad de un 7% debido principalmente a la menor inversión en vivienda que caerá en torno a un 15%, aunque para 2010 también se espera una caída aunque inferior al 5% en el resto de tipologías de obra.

A corto plazo, y a pesar de las dificultades en el capítulo de estabilidad presupuestaria, se confía en el necesario esfuerzo público para suplir la caída de inversión en vivienda y estimular la economía y el empleo. Esto forzará a las Administraciones a un esfuerzo en inversión en obra pública:

- El Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte (PEIT) 2005-2020, con una inversión prevista de 248.892 millones de euros, continúa siendo la base para la continuidad del crecimiento en el sector de las infraestructuras y constituye un instrumento estabilizador.
- El Proyecto de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010 incluye una inversión del Ministerio de Fomento de unos 18.800 millones de euros, sólo un 0,7% por debajo del presupuesto de 2009. No obstante,

este presupuesto está previsto que se corrija a la baja en unos 1.700 millones de euros debido al Plan de Acción Inmediata cuya finalidad es la reducción del gasto público del Gobierno de España.

- A pesar de este recorte presupuestario, el Ministerio de Fomento ha manifestado su intención de mantener a futuro la inversión productiva de 2008-2009 que fueron los máximos históricos en inversión en España, apoyado en el Plan Extraordinario de Inversión en Infraestructuras. Este programa de colaboración público-privada cuenta con un presupuesto de 17.000 millones de euros a licitar en dos años, 2010 y 2011, con financiación aproximadamente de un 65-70% del Banco Europeo de Inversiones y el Instituto de Crédito Oficial y el 30-35% restante entre constructoras y bancos.
- Por otro lado, en 2010 el Gobierno de España tiene previsto destinar unos 5.000 millones de euros adicionales al Fondo Estatal de Inversión Local.
- En el área de Medio Ambiente, cuyo Ministerio también será afectado durante 2010 en unos 500 millones de euros por el Plan de Acción Inmediata, será clave el desarrollo del Plan Nacional de Calidad de las Aguas 2006-2015. Este plan tiene como objetivo alcanzar la conformidad al 100% del Plan Nacional de Saneamiento y Depuración 1995-2005 y cumplir la nueva directiva marco del agua (DMA 60/2000/CE). Para ello cuenta con una dotación aproximada de 19.000 millones de euros. En paralelo a la ejecución inicial del mismo, se están cerrando acuerdos por parte del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino con las Comunidades Autónomas y se está negociando con privados para asegu-

rar la implementación y financiabilidad de la totalidad del plan.

Las desfavorables previsiones del conjunto del sector de construcción incidirán en la actividad nacional de Ferrovial Agroman, si bien con un menor efecto en lo que respecta a resultados gracias a que la aportación de la construcción de vivienda, la tipología de obra que se verá más afectada, es poco relevante en los mismos. Gracias a un estricto control de criterios de contratación y de seguimiento de cobros, el impacto desfavorable de la morosidad se ha mantenido en cifras razonables y se prevé que a futuro su impacto sea aún menor.

PRESENCIA INTERNACIONAL

El fuerte componente de actividad internacional de Ferrovial permite a la compañía compensar en parte la reducción de la actividad de construcción en España. El posicionamiento de Ferrovial está orientado exclusivamente a mercados muy seleccionados: expansivos a futuro principalmente en obra civil, como el de Polonia; de crecimiento menos exponencial pero estable y con un importante déficit de inversión en infraestructuras, como el de Texas; y otros países entre los que destacan Reino Unido, Grecia o Irlanda, en los que acompaña a empresas inversoras de Ferrovial.

Otros mercados donde la compañía, está posicionada, a través de Ferrovial Agromán, de forma estable como Puerto Rico o Portugal, seguirán siendo mercados de referencia a futuro, y se están explorando nuevos mercados interesantes en los que la división estudia trabajar acompañando a Cintra.

POLONIA

Polonia, donde Ferrovial desarrolla su actividad a través de Budimex, la constructora líder del país, 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 indican que el crecimiento del sector en 2009 fue de aproximadamente un 4% en términos reales, gracias a un crecimiento superior al 15% en obra civil, y a pesar de una moderada caída en el mercado de edificación. Para los ejercicios 2010 y 2011, se prevén crecimientos del mercado en torno al 10% en términos reales, ampliamente por encima del 2-3% de crecimiento del PIB previsto a futuro:

- El mercado de obra civil será el principal motor en Polonia con un 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 a nivel europeo en 2007-13 (aproximadamente 57.000 millones de euros). El ritmo de utilización de los fondos para el periodo está siendo positivo, con casi un 30% de los fondos ya asignados a contratos adjudicados, especialmente en proyectos de carreteras. La aplicación de estos fondos cuenta además con un primer hito temporal claramente definido, la disponibilidad de infraestructuras de cara a la Eurocopa de Fútbol 2012. En lo que respecta a obra industrial, las inversiones necesarias para garantizar el suministro de energía que precisa el país también serán muy elevadas, con previsiones hasta 2015 tanto en red eléctrica como en centrales de producción de energía por valor de casi 30.000 millones de euros.
- La edificación no residencial se prevé que tenga un buen comportamiento. Además de las inversiones en infraestructuras de transporte, la celebración de la Eurocopa de Fútbol también impulsará a las administra-

ciones 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 ese evento. Estas inversiones se cifran en más de 2.500 millones de euros.

- En 2007 Polonia alcanzó su tope en visados de vivienda nueva con casi 250.000 viviendas, más del doble con respecto a dos años antes. En 2009 el número de visados fue de casi 170.000 viviendas, una caída del 28% respecto a 2008, debido a las menores facilidades para otorgar créditos por parte de los bancos y la sobreoferta existente (que se tradujo en una reducción en los precios de venta de la vivienda). A finales de 2009 se ha notado una leve mejora en los precios de venta de las viviendas en ciudades como Varsovia o Wrocław, si bien en otras como Krakow, Poznan o Lodz aún han continuado cayendo los precios. En base a esta evolución del mercado en 2009, las previsiones para 2010 son una cierta reducción de la inversión en construcción de viviendas, pero con una estabilización en el número de visados de viviendas nuevas.

No obstante, los efectos de la crisis económica internacional, a pesar de que se prevé sean menos graves en Polonia, tienen como consecuencia un menor crecimiento en la edificación no residencial respecto a lo previsto antes de la misma. La razón principal es la ralentización de la inversión extranjera en el país.

ESTADOS UNIDOS

En Estados Unidos la inversión actual en infraestructuras de transporte terrestre se financia en gran parte a través de los fondos federales. El programa nacional SAFETEA

2004-2009, invirtió un presupuesto aproximado de 286.000 millones de dólares, suponiendo un incremento del 38% sobre su predecesor (TEA-21). Durante 2010-2011 se extenderán los fondos del SAFETEA puesto que el nuevo marco de inversión en infraestructuras de transporte terrestre no se aprobará (previsiblemente) hasta 2011. 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. Entre las fuentes de financiación propuestas, destaca el fomento del uso de proyectos de colaboración público-privada donde Ferrovial tiene una amplia experiencia junto a Cintra.

Ferrovial Agromán, junto con Cintra, está muy focalizada en 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.

La administración Obama refrenda esta necesidad de afrontar el grave déficit de infraestructuras de transporte del país con el American Recovery and Reinvestment Act ("ARRA") dotado con unos 48.000 millones de dólares de fondos federales para transporte. Esta dotación presupuestaria ya se ha traducido en adjudicaciones de contratos por en torno a dos tercios del total de inversión prevista y en el caso del estado de Texas, por el 100% de los 2.250 millones de dólares recibidos. La inversión a ejecutar mediante el ARRA, servirá de puente e incentivo para el sector, hasta que se apruebe finalmente el nuevo TEA, estando previsto que más de un 50% de la inversión adjudicada mediante el ARRA se haya ejecutado antes del final de 2011.



» Foto: Pasarela Delicias, Zaragoza. España

REINO UNIDO

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

La ejecución de los primeros contratos entre BAA y Ferrovial Agromán, así como varios contratos con Amey, han llevado a duplicar la actividad de la división en Reino Unido, tendencia que continuará en el futuro, reforzada por adjudicaciones ya conseguidas a principios de 2010 entre la que destaca un proyecto emblemático en el futuro de BAA como el Diseño del Edificio Terminal Este del Aeropuerto de Heathrow por unos 900 millones de euros, en consorcio con Laing O'Rourke, una de las mayores constructoras del país.

POSICIONAMIENTO ESTRATÉGICO

La actividad de construcción continua siendo una apuesta estratégica de Ferrovial, no sólo por la sólida evolución histórica de crecimiento y rentabilidad, sino también por su gran capacidad de generar flujo de caja, necesario para la continuidad de los procesos de diversificación y expansión internacional del grupo.

Los objetivos fundamentales de Ferrovial en el área de construcción son:

- Refuerzo de la posición entre los líderes del sector, así como el crecimiento de la actividad basado en:
 - Aprovechamiento de la presencia internacional en mercados selec-



» Foto: Ciudad de la Justicia, Barcelona. España

cionados por estabilidad y capacidad de crecimiento.

- La estrecha colaboración con empresas del grupo con vocación inversora, punteras a nivel mundial en sus actividades, que desde hace muchos años viene siendo exitosa para ambas partes.
 - Potenciar la presencia en negocios en los que Ferrovial Agroman aún tiene capacidad de crecimiento.
 - La participación en proyectos ligados a las fórmulas de financiación privada tanto a nivel nacional como internacional, siempre y cuando se cumplan los requisitos de rentabilidad / riesgo / necesidad de inversión adecuados a la situación actual del mercado.
 - Satisfacción de las necesidades del cliente: calidad, gestión medioambiental, sostenibilidad.
- Mantenimiento de los niveles de rentabilidad actuales, elevados considerando la rentabilidad del entorno de competencia a nivel europeo, a través de:
 - Una cuidada selección en la contratación, priorizando la rentabilidad frente al volumen.
 - Control exhaustivo del crédito con clientes privados.
 - El aprovechamiento de oportunidades y sinergias mediante una mayor coordinación entre las distintas líneas de negocio de construcción así como con otras actividades del Grupo.
 - La creación de valor y ventajas competitivas a través de soluciones y capacidades técnicas.
 - Mejora de productividad a través de la incorporación del uso de nuevas tecnologías en la gestión.
 - Una estructura ajustada, flexible y generadora de valor añadido.
 - Supeditar los objetivos de crecimiento a la generación de flujo de caja, focalizándonos hacia proyectos no intensivos en inversión, y con un especial seguimiento de la gestión del fondo

de maniobra obra a obra.

La consecución de los anteriores objetivos, está basada en la gestión día a día del negocio así como en la implementación por cada una de las direcciones de negocio, de los patrones estratégicos que se concretan en:

- Implementación en el negocio de construcción España, que cuenta con una situación competitiva exitosa, de mejoras muy concretas que ajusten su posicionamiento a la evolución del mercado: fórmulas de colaboración público-privadas, mayor competencia en el mercado de obra pública, recesión en el mercado inmobiliario, riesgos de impago en clientes privados, etc.
- Potenciación de la actividad en las áreas de construcción industrial, especialmente en la internacionalización de la actividad y en la penetración en nuevas actividades de construcción industrial distintas al tratamiento de aguas.
- Crecimiento en el negocio de construcción internacional, si bien no supeditando su consecución a mayores riesgos o reducción de rentabilidad:
 - Continuidad en la apuesta por los Países del Este, a través de Budimex, reforzando su presencia en todos los sectores de la construcción y manteniendo la colaboración e intercambio de know-how con el resto de empresas del Grupo.
 - Potenciar la ya importante actividad los mercados de Norteamérica, tanto mediante la colaboración con Cintra como a través de la penetración en nuevos mercados de interés.
 - Especial énfasis en el aprovechamiento de la creciente presencia de otras divisiones del grupo en Reino Unido para impulsar la actividad constructora en este mercado.
 - El mantenimiento de una estructura estable en otros países de bajo riesgo en los que la compañía cuenta con importante experiencia: Portugal, Irlanda, Chile, Puerto Rico, ...

- Entrada en nuevos mercados con potencial de crecimiento, en una fase inicial junto a otras empresas con vocación inversora del grupo, principalmente CINTRA, y con vocación de permanencia si las condiciones del mercado lo permiten.

	% Internacional s/Total	
	2008	2009
Obra Adjudicada	45%	64%
Cartera	42%	52%
INCEN	39%	43%
EBIT	31%	40%
% margen EBIT	3,3%	3,8%
Empleados	58%	59%



Construcción en España

La división de construcción en España lleva a cabo la actividad de construcción en todos los ámbitos de la obra civil y la edificación. 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. La división tiene también una importante experiencia en edificación no residencial y de viviendas.

Su cifra de negocios se ha situado en los 2.447,2 millones de euros en el año 2009 con una cartera de 3.719,1 millones de euros, ambas con caídas superiores al 15% respecto al año precedente, en línea con lo sucedido en las otras grandes empresas del mercado. La reducción de cartera y ventas reflejan básicamente la complicada situación del mercado especialmente en lo que respecta a la obra privada, y la prioridad de Ferrovial Agromán en la contratación y en la ejecución de obra con estos clientes, priorizando la seguridad en el cobro y la rentabilidad frente al volumen. Sin embargo, hay que reseñar como aspecto positivo que en 2009 se han mantenido los niveles del ejercicio precedente tanto en ejecución de obra como en cartera con clientes públicos, de acuerdo al esfuerzo de la Administración Pública en mantener los niveles de inversión como respuesta a la crisis. Igualmente la rentabilidad sobre el Beneficio Neto de Explotación se mantiene en el 4%, en un entorno cada vez más similar al europeo, y teniendo en cuenta las altas tasas de morosidad de los clientes públicos. Las expectativas a futuro en lo que respecta al mantenimiento de niveles similares de rentabilidad en España son favorables,



gracias al mayor peso de la obra pública en la cartera de la compañía y a los esfuerzos en la adecuación de la estructura a la realidad del negocio.

Durante 2009 se han conseguido importantes adjudicaciones como la prolongación de la Línea 9 de Metro de Madrid hasta Mirasierra para MINTRA (104 millones de euros en UTE al 50%), el Túnel de los Alcores en Sevilla para la Junta de Andalucía (96 millones de euros en UTE al 50%), el Nudo de Venta de Baños en Plasencia para ADIF (72 millones de euros), la Cárcel de Pamplona para la Sociedad Estatal de Instituciones y Equipamientos Penitenciarios (67 millones de euros en UTE contando con un 75%), el tramo del AVE Pisuegra-Valveni para ADIF (48 millones de euros) y la Estación Central de Reus para la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias (47 millones de euros).

Además, se han realizado numerosas inauguraciones destacando el tramo del AVE Cerceda – Meirama, el tramo de la A-40 entre Noblejas-Villarubia, la auto-

pista AP-1 Vitoria-Eibar. Tramo Arlaban-Eskoriatza norte, la Nueva Terminal del Aeropuerto de Barcelona, la Ciudad de la Justicia de Barcelona, el Hospital de Alta Resolución “Tres Mares” de Reinoso, el Centro de Investigación y Estudios avanzados de Vitoria y la Nueva Sede de la Audiencia Nacional en Madrid.

Las principales obras premiadas en el ejercicio han sido el Centro de Investigación y Estudios avanzados de Vitoria (Premio Eurosolar – Asociación Europea por las Energías Renovables), el Palacio de Congresos de Santa Eulalia (Premio 2009 de la Asociación de Empresarios Profesionales de Congresos OCP), 126 VPP de Sanchinarro (distinción del Colegio de Arquitectos de Madrid como una de las obras de arquitectura más relevantes). El Viaducto de Montabliz, el más alto de España y sexto de Europa con 145 metros de altura y 721 metros de longitud que cuenta con una solución técnica que respeta el Medio Ambiente, ha sido nominado para el premio Awards for Outstanding Structures.

Construcción Internacional

Fuera de España, la división de construcción internacional lleva igualmente a cabo la actividad en todos los ámbitos de la obra civil y la edificación. La actividad de la división se desarrolla tanto con presencia a nivel local por medio de filiales como Budimex en Polonia o Webber en el Estado de Texas en Estados Unidos, como mediante delegaciones estables en países que son considerados de interés estratégico como Reino Unido, Irlanda, Italia, Portugal, Chile, Puerto Rico, Grecia o Estados Unidos.

En 2009 la facturación ascendió a 1.913 millones de euros, lo que sin contabilizar el efecto de tipo de cambio supone un crecimiento del 6% con respecto al ejercicio anterior (-4% teniendo en cuenta la evolución cambiaria), a pesar de la desfavorable evolución del mercado de edificación en Polonia que ha supuesto un importante lastre para el crecimiento del área internacional. Hay que destacar el buen comportamiento de la contratación situándose la cartera en 4.572,3 millones de euros (sin incluir la cartera internacional de Cadagua), por primera vez superior a la cartera nacional. La cartera internacional ha crecido casi un 30%, siendo especialmente destacable el caso de Budimex, que al cierre de 2009 contaba con una cartera de casi 1.300 millones de euros, con un crecimiento del 50%.

El margen neto de explotación mejoró en 2009 hasta el 3,8%, mejorando con respecto a los ejercicios precedentes princi-

palmente gracias a la progresiva obtención por Budimex de rentabilidades acordes a las esperadas. Se espera que esta tendencia de mejora se mantenga a futuro.

Entre las principales adjudicaciones destacan la Autopista North Tarrant Express fruto de la colaboración entre Ferrovial Agroman y la filial Webber (1.013 millones de euros siendo un 60% para Ferrovial Agromán y un 40% para Webber), la 2ª Fase de las Escuelas de Secundaria de Bradford por 203 millones de euros (en UTE al 50%), trabajos en el túnel de equipajes de la T5 de Heathrow Fase II (37 millones de euros) y la construcción del ensanche y mejora del tramo Estarreja-Feira de la A1 de Portugal (35 millones de euros).

Igualmente un consorcio liderado por Cintra se ha adjudicado provisionalmente (pendiente del cierre de la financiación) el proyecto LBJ 636 en Texas. La oferta para la construcción de la autopista de 27 kilómetros fue presentada por Ferrovial Agromán acompañada de Webber (inversión en construcción prevista de unos 1.450 millones de euros). Esperamos que esta concesión se firme definitivamente, y se convierta en cartera, a lo largo de 2010.

BUDIMEX

Budimex ha alcanzado unos ingresos de 724,2 millones de euros, un -26,3% menos con respecto a 2008, mientras que su cartera aumenta hasta los 1.283,2 millones de euros, lo que supone un 49,9% más que en el curso anterior.

Las ventas en moneda local se reducen un 9%, frente al 26% contable por la fortaleza del euro, frente al zloty. La menor actividad se debe a la desaceleración de

la actividad de edificación (-52%) prácticamente compensada por el crecimiento de la obra civil. El mayor peso de la obra civil (60% frente a 40%) permite mejorar la rentabilidad sobre Resultado Neto de Explotación (5,1% frente a 3,5%) y un crecimiento del 33% en el Resultado Neto de Explotación en moneda local frente a la caída en ventas.

Durante 2009, destacan grandes contratos como la autopista A1 Pyrzowice – Piekary Sl por 362 millones de euros (en UTE al 90% para Budimex), la autopista A-4 Jaroslaw – Rydymno por 187 millones de euros y la Autopista A2 Strykow-Konotopa Tramo E por 83 millones de euros.

En lo que respecta a premios recibidos, destacar entre ellos el TYTAN 2009 otorgado a la UTE Budimex Dromex – Ferrovial Agromán por la ejecución de un tramo del túnel del Tranvía Ligero de Cracovia y el Hércules polaco otorgado por la revista "Builder" a Budimex por sus destacados logros y por su fuerte y consolidada posición en el sector.

WEBBER

Webber ha obtenido unas ventas de 412,6 millones de euros, un 13% más que el año anterior (+7% en moneda local) y una cartera de 1.039,7 millones de euros (+49,1%).

Por su parte, además del ya mencionado contrato de la Autopista North Tarrant Express, el mayor contrato de su historia, también ha sido adjudicataria de otros relevantes contratos en Texas, como la SH121 en el condado de Tarrant por 78 millones de euros o la US 183A en el condado de Williamson por 53 millones de euros.

Cadagua

La división de construcción industrial lleva a cabo la actividad en los sectores de tratamiento de aguas y medio ambiente, con el objetivo de crecer en el área de energía. Cadagua cuenta con tradición como empresa de ingeniería y construcción de plantas de tratamiento de agua líder en el mercado español con reconocido prestigio internacional en instalaciones desaladoras de agua de mar.

Cadagua ha obtenido una cifra de facturación en 2009 de 149,9 millones de euros, con una cartera de 509,1 millones de euros. Es destacable su elevada rentabilidad, del 6,6% sobre Resultado Neto de Explotación.

Se ha continuado con gran esfuerzo comercial en mercados internacionales, reforzando las delegaciones de Oriente Medio (en Dubai), India o Polonia, y con licitaciones en los mencionados países y otros como Irlanda, Omán, Arabia Saudí, Portugal y Chipre. Los resultados de este esfuerzo son la duplicación de la obra pre-

sentada a licitación a nivel internacional hasta más de 1.000 millones de euros.

Igualmente a principios de 2010 se han conseguido fruto de la obra presentada a licitación en 2009, adjudicaciones de una planta desaladora en Chipre (28 millones de euros en UTE al 50%), país donde la compañía suma históricamente 5 contratos de plantas de tratamiento de agua, y del primer contrato que Cadagua consigue en la India, una planta potabilizadora (38 millones en UTE, al 40% para Cadagua) en la que realizará tanto la construcción como la operación de la misma.

En materia de adjudicaciones durante 2009 destacan las siguientes en Polonia:

- El consorcio de empresas filiales de Ferrovial, CADAGUA – BUDIMEX firmó en Polonia el contrato de "Modernización de la planta de tratamiento de fangos de Chorzow", población de 115.000 habitantes, ubicada en el área Industrial de Silesia Superior, por 21,1 millones de euros.
- Igualmente un consorcio CADAGUA– BUDIMEX firmaron también en Polonia el contrato de la Estación

Depuradora de Aguas Residuales de Janówek en Wroclaw por 63,6 millones de euros.

Entre las principales adjudicaciones obtenidas en España, destacan las de la Explotación de la EDAR La Gavia, EDAR de Ciudad Real, saneamiento y depuración en EDAR Comillas y Ruiloba, operación y mantenimiento de la EDAR Pilar de la Horadada y la gestión del servicio de la depuradora y tratamiento terciario de Jinamar por un total de 45 millones de euros. ■

- **2 plantas potabilizadoras gestionadas**
- **1.240.664 m³ de agua potabilizada al año**
- **65 plantas depuradoras gestionadas**
- **138.754.059 m³ de agua depurada al año**
- **13 plantas desaladoras gestionadas**
- **51.063.625 m³ de agua desalada al año**



» Foto: Filtro de arenas. Campo Dalías. Cadagua

Aeropuertos



Ferrovial es el primer operador privado de aeropuertos en el mundo, con seis aeropuertos en el Reino Unido, uno en Italia (Nápoles) y uno en Chile (Antofagasta). Estos aeropuertos son utilizados por 113 millones de pasajeros al año. Dan servicio a 239 aerolíneas que viajan a aproximadamente 688 destinos en todo el mundo.

FERROVIAL AEROPUERTOS

Ferrovial Aeropuertos es la división que incorpora toda la gestión de las operaciones aeroportuarias. El negocio cuenta con ocho aeropuertos con un volumen de tráfico por encima de los 110 millones de pasajeros al final del año pasado. Los aeropuertos del Reino Unido (Heathrow, Stansted, Southampton, Glasgow, Edimburgo y Aberdeen), forman el núcleo de la división, con 107 millones de pasajeros en 2009.

Suman un total de ocho pistas y 9 terminales, que en 2009 acogieron a alrededor de 210 compañías aéreas, con vuelos a alrededor de 639 destinos. Sólo los dos aeropuertos de Londres (los de Heathrow y Stansted) prestan servicios a aproximadamente 86 millones de pasajeros cada año. En Italia, BAA es propietaria del aeropuerto de Nápoles, que es utilizado por más de 5,2 millones de pasajeros en 2009. Igualmente, gestiona el aeropuerto de Cerro Moreno en Antofagasta (Chile).

Evolución del ejercicio

Entre los hitos del ejercicio destaca la venta de Gatwick, el segundo mayor aeropuerto de Reino Unido, a un consorcio controlado por Global Infrastructure Partners (GIP). El precio de la transacción fue de 1.510 millones de libras (alrededor de 1.657 millones de euros). De esa cifra, 1.455 millones de libras se recibieron en el momento de la transacción y otros 55 millones de libras se abonarán en función de la consecución de determinados parámetros operativos y financieros. El acuerdo, completado el 3 de diciembre, cerró el proceso de desinversión de Gatwick, que se había puesto en marcha en septiembre de 2008.

Excluido Gatwick, las ventas de BAA alcanzaron en 2009 los 2.723,9 millones de libras (3.067 millones de euros), el 7,3% más que el ejercicio anterior en términos homogéneos. El Resultado Bruto de Explotación alcanzó los 1.205 millones de libras (1.354 millones de euros), con un incremento del 15,1%.

Los principales factores que afectan a los resultados son el incremento de tarifas realizado con fecha 1 de abril 2009 en Heathrow, la caída del tráfico de pasajeros y la mejora del ingreso retail por pasajero (+6,1% para los aeropuertos de Londres), junto al esfuerzo de reducción de gastos operativos.

Respecto de los tráficos, los seis aeródromos de Reino Unido registraron el pasado ejercicio 106,9 millones de pasajeros, el 4,3% menos que el año anterior. El dato de tráfico ha ido mejorando conforme avanzaba el año y, de hecho, en el último trimestre la caída fue de apenas el 0,8%.

Heathrow, el mayor aeropuerto de Reino Unido y el de mayor tráfico de pasajeros internacionales del mundo, mostró su resistencia ante la crisis. Registró un volumen de pasajeros de 65,9 millones, con un descenso de apenas el 1,5%, uno de los menores de entre los grandes aeropuertos internacionales. En el último trimestre, Heathrow se anotó un crecimiento del 1,2%.

MEJORA DEL SERVICIO

En 2009 los aeropuertos gestionados por Ferrovial han continuado mejorando la calidad del servicio, una prioridad estratégica para la compañía. Se ha valorado en más del 80 por ciento la satisfacción del cliente en todos los aeropuertos de BAA en el Reino Unido, según las encuestas de pasajeros.

En Heathrow, el número de aviones que salieron a la hora prevista o dentro de los 15 minutos siguientes se incrementó del 69% de 2008 al 77%. En Stansted el incremento fue del 79% al 82%. Estos datos son aún más destacables dado el significativo impacto que tuvieron sobre los aeropuertos las adversas condiciones meteorológicas sufridas en el mes de diciembre y los nuevos requerimientos de seguridad implantados a los vuelos que se dirigen a Estados Unidos.

Dentro de los indicadores de servicio destaca que durante 2009 el 97,9% de los viajeros de Heathrow pasaron el control de seguridad en menos de cinco minutos, frente al 95,5% de 2008.

Estos avances en la calidad del servicio tienen reflejo en las últimas encuestas Airport Service Quality (ASQ) realizadas por Airports Council Internacional. Heathrow ha mejorado su posición respecto de otros grandes aeropuertos internacionales y la satisfacción de los pasajeros (medida en una escala de 1 a 5) ha alcanzado una puntuación de 3,78. Esta cifra se compara con el 3,42 de 2007 y el 3,70 de 2008.

INVERSIONES EN NUEVAS INSTALACIONES

BAA cuenta con un importante plan de inversiones para mejorar y modernizar sus grandes aeropuertos. En Heathrow, la compañía trabaja en la construcción de la nueva Terminal 2 y en la primera fase de

su futuro terminal satélite. Durante 2009 se demolió el edificio Queens y se cerró la antigua Terminal 2.

Durante la primera fase, la terminal dará capacidad a 20 millones de pasajeros anuales. En la segunda, la capacidad se incrementará hasta 30 millones de pasajeros. La nueva T2 reducirá en un 40% las emisiones de CO2 de la terminal que reemplaza.

También destaca, entre otros proyectos, la construcción del sistema integrado de equipajes más grande del mundo, que incluye un túnel de 1,8 kilómetros entre la T5 y la T3. La nueva infraestructura será capaz de mover 110 millones de maletas anuales. Los equipajes se desplazarán a más de 48 kilómetros por hora, lo que reducirá 20 minutos el tiempo que requiere esta operación.

En el resto de los aeropuertos del grupo se sigue ejecutando el programa de inversiones para mejorar y ampliar las actuales instalaciones.

FINANCIACIÓN Y REGULACIÓN

El ejercicio 2009 ha sido muy relevante en la estrategia financiera de BAA. Tras la refinanciación de la deuda del gestor de aeropuertos llevada a cabo en 2008, BAA aprobó el pasado 13 de noviembre un plan de optimización de la estructura financiera con el fin de facilitar su acceso a los mercados de capitales.

Este plan, que se completó a finales de enero de 2010, tuvo un valor de 500 millones de libras esterlinas. Aproximadamente el 74% del plan se realizó partiendo de los recursos disponibles dentro de FGP Topco, la estructura societaria de cabecera del grupo aeroportuario. Los tres socios accionistas de BAA realizaron una aportación dineraria de hasta 129 millones de libras en consonancia con su participación en el capital de BAA. La contribución de Ferrovial, que ostenta un 55,8% del grupo aeroportuario, se situó en torno a los 72,1 millones de libras.



» Foto: Aeropuerto de Heathrow. Londres. Reino Unido.



• Foto: Aeropuerto de Heathrow. Londres. Reino Unido.

A finales del ejercicio (los días 27 de noviembre y 2 de diciembre), la compañía llevó a cabo dos emisiones de bonos para sustituir la deuda bancaria existente. La primera, de 700 millones de libras, tiene vencimiento en 2026 y un cupón fijo del 6,75%. La segunda, de 235 millones de libras, tiene vencimiento en 2039 y una rentabilidad ligada a la evolución de la inflación.

Está previsto que durante 2010 se lleven a cabo nuevas emisiones de bonos que sustituyan parte de la deuda bancaria de la compañía.

En el plano regulatorio, 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 obligaba 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 el análisis de la CC es "erróneo y sus remedios pueden resultar inviables en las condiciones económicas actuales".

La compañía apeló en mayo la decisión ante el Tribunal de Apelación de la Competencia (CAT, de sus siglas en inglés) tomando como base dos argumentos. El primero era la aparente existencia de un defecto formal que pudiera afectar a la imparcialidad del informe, debido a los vínculos entre un miembro de la mesa de la CC y una de las compañías interesadas en la adquisición de aeropuertos que BAA debía vender.

El segundo argumento señalaba que la CC no tuvo en cuenta el impacto financiero adverso que conlleva su dictamen, en particular al exigir a BAA que se realizaran las desinversiones en dos años en las circunstancias económicas y financieras actuales.

El 21 de diciembre de 2009 el CAT dio la razón a BAA en el primer argumento y desestimó el segundo. El Tribunal de

Apelación de la Competencia instó a las partes a alcanzar un acuerdo. En fecha posterior al cierre del ejercicio (10 de febrero de 2010) la CC comunicó su decisión de apelar la decisión del Tribunal.

Por otra parte, en 2009 el Gobierno británico completó su revisión de la regulación económica de los aeropuertos de Reino Unido. BAA respaldó las conclusiones de este proceso, que elimina las incertidumbres que existían para la compañía y que subraya la necesidad de que la Civil Aviation Authority (CAA) asegure que los operadores aeroportuarios cuentan con los recursos adecuados para gestionar e invertir en sus activos.

Heathrow

El aeropuerto de London Heathrow, el de mayor tráfico de Reino Unido y el segundo del mundo, registró en 2009 un tráfico de alrededor de 65,9 millones de pasajeros, el 1,5% menos. Los ingresos se situaron en 1.645 millones de libras y el Resultado Bruto de Explotación se elevó el 27,1%, hasta los 737,8 millones de libras.

OPERACIONES

Gracias a las inversiones realizadas para mejorar de calidad en el aeropuerto en controles de seguridad y colas, la satisfacción de los pasajeros crece hasta a 3,78 puntos (5=excelente; 1=deficiente).

MEJORA DE LAS INSTALACIONES

La realización del programa de inversiones previsto hasta marzo de 2013 (principalmente la construcción de la nueva Terminal 2, que reemplazará a la actual 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 nuevas o reformadas.

APROBACIÓN DE LA TERCERA PISTA

El Gobierno británico apoyó en enero la construcción de la tercera pista en Heathrow y reconoció los beneficios que esta infraestructura aportará a Reino Unido. Esta decisión supuso un primer paso en de un largo proceso de planificación, consulta y desarrollo de la tercera pista.

BAA considera que la tercera pista es la única infraestructura viable para lograr la capacidad extra que necesita Reino Unido para seguir manteniendo conexiones globales con todo el mundo.

HEATHROW EXPRESS

- Este es uno de los más exitosos enlaces ferroviarios aeroportuarios de alta velocidad en el mundo, y goza de unos niveles de satisfacción del cliente por encima del 97% y una fiabilidad por encima del 99%.



✦ Foto: Aeropuerto de Heathrow, Londres, Reino Unido.

- Desde finales de 2006, la compañía ha reducido sustancialmente los costes, ha conseguido incrementar los ingresos y ha mejorado la experiencia del cliente mediante la incorporación de nuevos servicios, tales como el lanzamiento de Internet WIFI gratuito, e-ticketing, Express TV a bordo, autoservicio de facturación y pantallas de información de vuelo situadas en la Estación Ferroviaria de Paddington, además de la instalación de la primera pantalla "video wall" en Europa: 450 pantallas instaladas en los túneles que emiten anuncios de 15 segundos. Estas se han convertido en una experiencia que es una parte integral del trayecto del pasajero, así como una fuente de ingresos.
- El volumen de pasajeros durante el año 2009 llegó a 5,4 millones.

HEATHROW CONNECT

- Este servicio, creado en 2005, registró un aumento del 25% en el número de pasajeros con respecto a 2008 llegando a más de 600.000 en 2009. El número de vagones ha aumentado de cuatro a cinco debido al incremento de la demanda y la ampliación del servicio a la Terminal 4.



- **1946** apertura
- **2** pistas
- **4** terminales
- **90** aerolíneas
- **179** destinos
- **65,9** millones de pasajeros
- **460.026** vuelos/año
- **1.278,3** carga (t/año)
- **1.227** superficie total (ha)
- **46.000** m² superficie comercial

Stansted

El aeropuerto de London Stansted, el tercero de Reino Unido, registró un tráfico en 2009 de 20 millones de pasajeros, el 10,7% menos. La carga aérea transportada a través del aeropuerto decreció el 8%, hasta 183.608 metros cúbicos.



✦ Foto: Aeropuerto de Stansted. Londres. Reino Unido.

Las ventas de Stansted se situaron en 243 millones de libras y el Resultado Bruto de Explotación alcanzó los 102,3 millones.

- CAA publicó su propuesta final de tarifas aeronáuticas a aplicar en Stansted para el periodo de 5 años abril 2009/ marzo 2014, con un retorno de capital real, antes de impuestos del 7,1%, con una tarifa aeronáutica máxima de GBP6,53 por pasajero real para los dos primeros años, aumentando a continuación anualmente RPI + 1,63%.
- En marzo, S.A.R. El Duque de York fue invitado de honor en Stansted, en la inauguración de los primeros vuelos de bajo coste de larga distancia entre el sureste de Asia y el Reino Unido, operados por AirAsia X. También en el mes de marzo, el Presidente Barack Obama inició su primera visita al Reino Unido y escogió Stansted para aterrizar el Air Force One.
- En mayo, el Consejero Delegado de BAA, Colin Matthews, inauguró oficialmente la nueva extensión del parque de bomberos de Stansted, tras la realización de una inversión de un millón de libras esterlinas. En junio, el Tribunal de Apelaciones del Reino Unido rechazó la impugnación a la decisión final del Gobierno en 2008 para conceder una licencia de obras a Stansted que permitiera un incremento en el número de pasajeros a 35 millones al año.
- Stansted obtuvo la acreditación OH-SAS 18001 en noviembre. Se trata de la especificación de un sistema internacional de gestión de seguridad y sanidad en el trabajo, y Stansted ha sido el primer gran aeropuerto en el Reino Unido en obtener este estatus importante. El aeropuerto también renovó la certificación ISO 14001.



- **1991** año de apertura
- **1** pista
- **1** terminal
- **25** aerolíneas
- **160** destinos
- **20 millones** de pasajeros
- **156.242** vuelos/año
- **183,6** carga (t/año)
- **957** superficie total (ha)
- **12.000** m² superficie comercial

Edimburgo

El aeropuerto de Edimburgo, el mayor de Escocia, registró un tráfico de 9 millones de pasajeros, el 0,6% más que en 2008. El transporte de carga aérea a través del aeropuerto creció el 135%, hasta 24.000 toneladas métricas.



- **1977** apertura
- **2** pistas
- **1** terminal
- **39** aerolíneas
- **115** destinos
- **9 millones** de pasajeros
- **107.052** vuelos/año
- **24,1** carga (t/año)
- **336** superficie total (ha)
- **3.886** m² superficie comercial

Las ventas de Edimburgo se situaron en 97,2 millones de libras y el Resultado Bruto de Explotación alcanzó los 45,8 millones.

- BAA va a realizar una inversión de 100 millones de libras durante los próximos cinco años para remodelar el aeropuerto y convertirlo en uno de los mejores de Europa. La primera fase de este plan, en la que se ha inverti-

do 40 millones de libras, está dirigida a realizar una gran ampliación de la terminal existente para incrementar la capacidad del aeropuerto. La segunda y tercera fases de este proyecto se finalizarán en 2010 y 2011.

- El 26 de junio, el aeropuerto vivió el día de más actividad de su historia, con un volumen 35.889 pasajeros.



► Foto: Torre de control, aeropuerto de Edimburgo. Escocia.

Glasgow

El aeropuerto de Glasgow registró 7,2 millones de pasajeros en 2009, el 11,3% menos que en el ejercicio anterior.

Las ventas de Glasgow se situaron en 81,4 millones de libras y el Resultado Bruto de Explotación alcanzó los 33,4 millones.

- Glasgow es el aeropuerto de BAA que tiene los mejores niveles de rendimiento en cuanto a la calidad del servicio, así considerado por el sistema de gestión de calidad (QSM, en sus siglas en inglés)
- El aeropuerto invirtió 12 millones de libras durante 2009 en el mantenimiento y mejora de la infraestructura existente, incluida la fase final del proyecto de ampliación Skyhub Terminal, que costó 30 millones de libras. El programa de inversión en el aeropuerto para mejorar la experiencia de los pasajeros continúa, con otros 12 millones de libras previstas para 2010.
- La ruta de largo recorrido más exitosa con origen en Escocia, un vuelo diario de Emirates que une Glasgow con Dubai, superó el hito de un millón de pasajeros en 2009, y registró un fuerte crecimiento, al igual que hicieron otros operadores de larga distancia. El atractivo servicio de Emirates ha progresado de forma significativa, y las conexiones con Australia también han mejorado, impulsando la posición de Glasgow como un aeropuerto clave para servir rutas de largo recorrido.



» Foto: Aeropuerto de Glasgow. Escocia



- **1966** apertura
- **1** pista
- **1** terminal
- **30** aerolíneas
- **90** destinos
- **7,2** millones de pasajeros
- **74.266** vuelos/año
- **2,7** carga (t/año)
- **337** superficie total (ha)
- **5.649** m² superficie comercial

Southampton

El aeropuerto de Southampton registró un tráfico de 1,8 millones de pasajeros en 2009, con un descenso del 8,2% respecto de 2008.



» Foto: Aeropuerto de Southampton, Reino Unido

Las ventas de Southampton se situaron en 26,6 millones de libras y el Resultado Bruto de Explotación alcanzó los 9,4 millones.

- Southampton ha incorporado nuevas rutas a las ciudades de Dubrovnik y Split en Croacia, operadas por Flybe, y a los aeropuertos de Liverpool y Durham Tees Valley, operadas por Eastern Airways.
- El aeropuerto también recogió un premio de reconocido prestigio del Consejo Internacional de Aeropuertos

(ACI, en sus siglas en inglés), que declaró a Southampton como "líder europeo" en los premios de 2008 y 2009.

- En diciembre se abrieron un nuevo restaurante y una nueva cafetería en las instalaciones de la explanada principal de la terminal, para satisfacer las demandas de los pasajeros.
- En 2010 el aeropuerto de Southampton celebra 100 años de servicio ofrecido a las comunidades locales y limítrofes.



- **1910** apertura
- **1** pista
- **1** terminal
- **7** aerolíneas
- **49** destinos
- **1,8 millones** de pasajeros
- **40.558** vuelos/año
- **114** superficie total (ha)
- **760 m²** superficie comercial

Aberdeen

El aeropuerto escocés de Aberdeen registró el año pasado un tráfico de tres millones de pasajeros, con un descenso del 9,4% respecto de 2008. Aberdeen es uno de los mayores aeropuertos de helicópteros del mundo, con cerca de 500.000 pasajeros transportados anualmente.

Las ventas de Aberdeen se situaron en 47,9 millones de libras y el Resultado Bruto de Explotación alcanzó los 18,8 millones.

- En 2009 el Aeropuerto de Aberdeen celebró su 75º aniversario.
- Aberdeen juega un importante papel en el noreste de Escocia como un hub de importancia tanto para la industria del petróleo y del gas del Mar del Norte como para el turismo.
- BAA ha invertido un total de 18 millones de libras esterlinas en proyec-

tos que incluyen una nueva "pasarela internacional", el comienzo de un proyecto de mejora global del área de llegadas internacionales y la construcción de un nuevo aparcamiento de varias plantas y la finalización de una nueva entrada.

- Uno de los proyectos más importantes del año consistió en trabajos de reasfaltado de la pista principal y una de las tres pistas para helicópteros, así como mejoras en las pistas de rodadura.



- **1934** apertura
- **1** pista
- **1** terminal
- **18** aerolíneas
- **46** destinos
- **3 millones** de pasajeros
- **96.872** vuelos/año
- **4,9** carga (t)
- **215** superficie total (ha)
- **1.834 m²** superficie comercial

Nápoles

El aeropuerto Internacional de Nápoles registró un tráfico de 5,3 millones de pasajeros en 2009, con un descenso del 5,7% respecto del ejercicio anterior.

Los ingresos alcanzaron los 52,6 millones de euros y el RBE se situó en 18 millones de libras. ■



- **1950** apertura
- **1** pista
- **1** terminal
- **27** aerolíneas
- **42** destinos
- **5,3 millones** de pasajeros
- **64.032** vuelos/año
- **1,97** carga (t)

Informe de Gestión



- 58 - Evolución de los negocios en el ejercicio 2009
- 75 - Evolución previsible de los negocios
- 77 - Información relativa a: Medio Ambiente, Personal Investigador y Desarrollo, Autocartera, Acontecimientos posteriores al cierre. Principales riesgos e incertidumbres y gestión del riesgo financiero
- 78 - Informe del Comité de Auditoría y Control
- 81 - Contenidos adicionales de Informe de Gestión conforme a lo dispuesto en el artículo 116 BIS de la Ley de Mercado de Valores
- 86 - Informe de Gobierno Corporativo
- 87 - Información bursátil



Evolución de los negocios en el ejercicio 2009

Visión general

Los resultados contables de 2009 en su comparación con los de 2008 se ven afectados en Ventas (-8,0%) y Resultado Bruto de Explotación (RBE) (-0,2%), por la evolución del tipo de cambio (apreciación del euro frente a la libra 11% y el zloty 24%). Las Ventas pro-forma caen un 2,1%, el RBE crece un 8,9% y el Resultado de Explotación (RE) crece un 10,4%, crecimiento limitado por el fuerte incremento de las amortizaciones (+7,2%), principalmente por la entrada en explotación de la Terminal 5 en Heathrow. Mejoran los márgenes tanto RBE como RE consolidados, por la evolución positiva en Aeropuertos y Autopistas.

El Resultado neto (-92 millones) se ve condicionado principalmente por el impacto contable de la venta del aeropuerto de Gatwick, 408 millones de euros, frente a las plusvalías netas, aproximadamente 300 millones de euros generados en 2008 (principalmente por la venta de World Duty Free y el aeropuerto de Belfast). Eliminando el impacto de las desinversiones, el Resultado neto se situaría en 246 millones de euros.

Frente a las variables contables, destaca la generación de caja de las actividades de Construcción y Servicios, con una generación conjunta de 749 millones de flujo de operaciones.

En la evolución operativa de los negocios, destaca frente al entorno de debilidad económica generalizada, restricción al crédito y menor actividad industrial, el crecimiento de doble dígito del RBE de BAA en moneda local (+15,1%), Swissport (+12,6%), el de la actividad de Construcción internacional (+7,5%), así como el sólido crecimiento de Autopistas (+4,5%), a pesar de las caídas de tráfico, y en Amey (+3,3%). El conjunto de los activos que han tenido crecimiento operativo en 2009 representan casi el 85% del RBE del Grupo.

Destacar la fortaleza relativa mostrada por la evolución de los principales activos; el aeropuerto de Heathrow y la autopista canadiense ETR-407, que han tenido un importante incremento de su resultado de explotación (RBE) (+22% y +7% en moneda local y según criterios contables locales, respectivamente).

A nivel corporativo, el día 21 de octubre se acordó la venta del aeropuerto de Gatwick por importe de 1.510 millones de libras y dentro del plan de rotación de activos maduros, se ha producido la venta de la división de aparcamientos por un importe de 451 millones de euros (incluyendo 51 millones de deuda con entidades bancarias) y el 60% de las autopistas chilenas, por valor de 209 millones de euros, el cobro de la operación tendrá lugar en 2010.

Consecuencia de la estrategia de reducción y simplificación de la estructura financiera de Ferrovial, en diciembre de 2009 se refi-

nació toda la deuda corporativa mediante un préstamo a 3 años de 3.300 millones de euros, una nueva financiación que agrupa, en un único nivel, la deuda de la matriz. El alto número de bancos nacionales e internacionales que participan en esta operación demuestra la gran confianza en Ferrovial. Esta operación simplifica su actual estructura financiera, al tiempo que garantiza la liquidez necesaria para acometer el plan de negocio previsto.

La deuda corporativa, ex proyectos de infraestructura, se redujo un 24%, hasta los 1.172 millones.

	dic-09	dic-08	Var (%)	Proforma(%)
Ventas	12.095,4	13.145,6	-8,0	-2,1
Resultado Bruto de Explotación	2.539,6	2.545,1	-0,2	8,9
Resultado de Explotación	1.530,8	1.413,4	8,3	10,4
Resultado neto	-92,4	-811,8	-88,6	
Rdo. neto ex Ventas	245,6			
Inversiones Brutas	-2.120,0	-2.655,0	-20,2	

	dic-09	Proforma dic'08	Var (%)
Deuda neta consolidada	-22.271,4	-21.172,4	-5,2
Deuda neta ex-proyectos Infra	-1.172,2	-1.546,6	24,2

Millones de Euros

	dic-09	dic-08	Var (%)
Cartera de Construcción	8.800	8.568	2,7
Cartera de Servicios	9.980	9.126	9,4

	dic-09	dic-08	Var (%)
Evolución Tráfico autopistas (IMD)			
ETR 407 (Km recorridos 000)	2.215	2.253	-1,7
Chicago Skyway	47.296	44.721	5,8
Indiana Toll Road	28.117	28.904	-2,7
Autema	21.339	23.497	-9,2
Ausol I	16.984	19.586	-13,3
Ausol II	17.416	19.294	-9,7
BAA ex-LGW (millones pasajeros)	112,2	117,2	-4,3

Millones de Euros

Aeropuertos

BAA

Euros	dic-09	dic-08	Var (%)
Ventas	3.067,2	3.263,4	-6,0
Resultado Bruto de Explotación	1.354,5	1.324,5	2,3
Margen bruto	44,2%	40,6%	
Resultado Explotación	630,0	535,4	17,7
Margen explotación	20,5%	16,4%	

BAA, en moneda local, ha tenido crecimiento de Ventas (+7,3%) y un muy significativo incremento del RBE (+15,1%), la evolución del tipo de cambio Libra/Euro penaliza la evolución en Euros.

Pro-forma / Libras	dic-09	dic-08	Var (%)
Ventas	2.723,9	2.539,0	7,3
Resultado Bruto de Explotación	1.204,9	1.046,4	15,1
Margen bruto	44,2%	41,2%	
Amortización	716,9	645,5	11,1
Resultado Explotación	487,9	400,9	21,7
Margen explotación	17,9%	15,8%	

El Resultado de explotación se ve afectado por el importante aumento de las amortizaciones (+11,1% en libras), debido a la entrada en funcionamiento en marzo de 2008 de la Terminal 5 y la amortización acelerada de las terminales T1 y T2 en Heathrow.

Operativamente, los principales factores que afectan los resultados son el incremento de tarifas realizado con fecha 1 de abril 2009 en Heathrow, la caída del tráfico de pasajeros (-4,3%, ex LGW) y la mejora del ingreso retail por pasajero (+6,1%, para los aeropuertos de Londres), junto al esfuerzo de reducción de gastos operativos.

Destaca en un entorno de menor actividad económica, el buen comportamiento del aeropuerto de Heathrow, que presenta la menor caída de tráfico (-1,5%) de los aeropuertos de BAA, comparando favorablemente respecto a las caídas más pronunciadas de los principales aeropuertos europeos (caída media del 5,6%), así como el buen comportamiento de las ventas retail por pasajero, +6,7%, apoyadas por la debilidad de la libra y la mejor oferta comercial fruto principalmente de la apertura de la T5.

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

	Ventas	RBE
Heathrow	1.645,1	737,8
Heathrow express	169,3	45,5
Stansted	243,0	102,3
Escocia	226,6	98,0
Southampton	26,6	9,4
Reino Unido	2.748,7	1.160,9
Nápoles	52,6	18,0
Otros y ajustes	-75,3	0,0
Gatwick	438,0	167,9
Op. discontinuadas	-2,2	26,0
Pro-forma	2.723,9	1.204,9

Millones de libras

Destaca el crecimiento del RBE de Heathrow (+22%), impulsado por el incremento de tarifas (RPI+7,5%), las ventas retail por pasajero y el control de costes.

Durante el ejercicio se han logrado importantes mejoras operativas. En Heathrow, el 97,9% de los pasajeros esperan menos de cinco minutos en las colas de seguridad (2008: 95,5%). En cuanto a puntualidad, el 77% de los aviones despegan con un retraso máximo de 15 minutos sobre el horario previsto (2008: 69%).

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO (EX LGW)

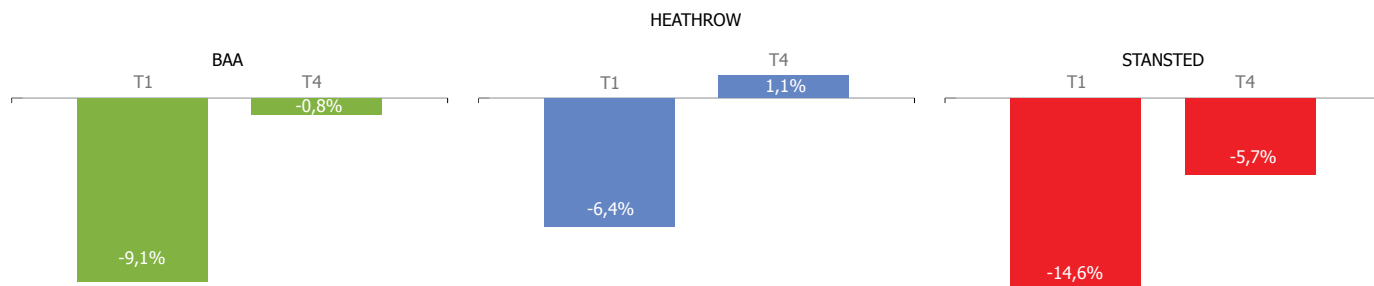
En términos de tráfico, se ha reducido el número de pasajeros un 4,3%, siendo la disminución más acusada en el tráfico doméstico (-8,3%) que en el tráfico europeo (-5,0%) y de larga distancia (-0,2%), destacando el crecimiento de destinos como India y Oriente Medio (+10,0% y 10,4%).

Por aeropuertos, destaca la positiva evolución relativa de Heathrow (-1,5%) debido a su posición de hub internacional para vuelos de larga distancia, que representan el 52,9% de los vuelos de Heathrow (2008:52,2%). En Stansted (-10,7%), el comportamiento negativo del tráfico se ve reflejado en las aerolíneas de bajo coste por la depreciación de la libra.

Millones de pasajeros por aeropuerto	dic-09	Var (%)
Heathrow	65,9	-1,5
Stansted	20,0	-10,7
Glasgow	7,2	-11,3
Edinburgh	9,0	0,6
Aberdeen	3,0	-9,4
Southampton	1,8	-8,2
Total Reino Unido	106,9	-4,2
Nápoles	5,3	-5,6
Total BAA	112,2	-4,3

A lo largo del año se ha producido una mejora significativa del tráfico. Heathrow obtuvo crecimientos de tráfico en 5 de los seis últimos meses del año. En Stansted se pasó de una caída del 14,6% en el primer trimestre a un -5,7% en el último trimestre.

EVOLUCIÓN TRIMESTRAL (BAA, HEATHROW Y STANSTED):



VENTA DE LGW

El 21 de octubre BAA vendió el aeropuerto de Gatwick por 1.510 millones de libras (1.657 millones de euros) tras alcanzar un acuerdo con Global Infrastructure Partnership. La transacción se hizo efectiva el pasado 3 de diciembre tras la aprobación de las autoridades de competencia. De la cifra total, 1.455 millones de libras se recibieron al contado y otros 55 millones de libras se abonarán en función de la consecución de determinados parámetros operativos y financieros.

La desinversión ha permitido reducir a BAA su deuda neta y mejorar su fortaleza financiera.

OPTIMIZACIÓN FINANCIERA Y EMISIÓN DE BONOS POR BAA LIMITED

Los accionistas de BAA aprobaron el 13 de noviembre un plan de optimización financiera para facilitar el acceso recurrente a los mercados de renta fija. El importe de la operación, 500 millones de libras esterlinas (557,5 millones de euros), estuvo destinado a fortalecer los ratios financieros de los aeropuertos regulados del grupo, permitiendo crear la base necesaria para acceder a la emisión de bonos en BAA. Los fondos procedían mayoritariamente de tesorería existente en FGP Topco Limited, compañía holding controlada por los tres socios y de una aportación de capital de los socios. La operación quedó totalmente completada en las primeras semanas de 2010.

En noviembre de 2009, las agencias de rating S&P y Fitch confirmaron sus calificaciones crediticias sobre BAA (A-) mejorando la perspectiva a estable, permitiendo a BAA la emisión de dos series de bonos:

- 27 de noviembre, coloca con éxito bonos por valor de 700 millones de libras, con vencimiento en 2026 y un cupón fijo anual del 6,75%. (Libro de órdenes de más de 2.000 millones de libras y precio dentro de su guía inicial de 270 puntos básicos sobre los Gilts).
- 1 de diciembre, BAA coloca bonos indexados a la inflación (index-linked bonds) por valor de 235 millones de libras con vencimiento en 2039 y un cupón fijo anual real del 3,334%. Representa la mayor colocación de index-linked realizada en UK desde 2007.

Tras estas emisiones, el volumen nominal de bonos emitidos es de 5.434 millones de libras (2008: 4.498 millones de libras).

Los ingresos de las emisiones de bonos junto a los fondos recibidos por la venta de Gatwick (aproximadamente 1.200 millones de libras) se utilizaron para repagar el "back stop facility", de tal modo, que el importe de la misma a diciembre 2009 es de 2.283 millones de libras (2008: 4.400 millones de libras).

Tras estas operaciones BAA no tiene vencimientos significativos de deuda en 2010.

ASPECTOS REGULATORIOS

En los aspectos regulatorios, mencionar que en marzo de 2009, la Comisión de Competencia, emitió su informe final en el que obligaba a la venta, a diferente comprador, de los aeropuertos de Gatwick y Stansted, así como a la venta del aeropuerto de Glasgow o Edimburgo, dando un plazo de dos años para la realización de todas las desinversiones. En mayo de 2009, BAA apeló la decisión de la Comisión ante el CAT (Competition Appeal Tribunal). El 21 de diciembre el CAT daba la razón a BAA, abriendo un periodo donde las partes, BAA y CC, podrían alcanzar una solución sobre este particular. En fecha posterior al cierre del ejercicio (10 de febrero de 2010) la CC comunicó su decisión de apelar la decisión del Tribunal.

En junio de 2009, concluyó el proceso de consulta pública iniciado por el Departamento de Transporte (DfT) sobre la regulación futura de los aeropuertos británicos. BAA presentó sus propuestas el pasado 5 de junio, con una alternativa al régimen de "special administration" propuesto por el DfT, tras diversas reuniones con los bonistas a través de la Association of British Insurers. El 13 de octubre el DfT publicó sus propuestas sobre la futura regulación, cuya redacción final requiere un cambio legislativo aprobado por el Parlamento, lo cual no se prevé que se produzca al menos hasta mitad de 2010. Entre los distintos aspectos de la propuesta regulatoria, destaca la desestimación del régimen "special administration" y la inclusión del concepto de "duty to finance", en el sentido que el regulador (CAA) deberá asegurar la financiabilidad de las inversiones a realizar en los aeropuertos.

CAA publicó su propuesta final de tarifas aeronáuticas a aplicar en Stansted para el periodo de 5 años abril 2009/marzo 2014, con un retorno de capital real, antes de impuestos del 7,1%, con una tarifa aeronáutica máxima de GBP6,53 por pasajero real para los dos primeros años, aumentando a continuación anualmente RPI + 1,63%.

Autopistas y aparcamientos

	dic-09	dic-08	Var (%)	Pro-forma
Ventas	934,8	997,4	-6,3	1,3
Resultado Bruto explotación	615,4	627,4	-1,9	5,3
Margen Bruto explotación	65,8%	62,9%		
Resultado explotación	505,1	473,4	6,7	5,6
Margen explotación	54,0%	47,5%		

Millones de Euros

[Con efecto 1 de enero de 2009 se decidió modificar el criterio contable de consolidación de las sociedades en las que existe control conjunto, pasando a aplicar el método de puesta en equivalencia, frente al método de integración proporcional que se venía aplicando. El efecto de este cambio afecta a las autopistas Indiana Toll Road, M45 y las Griegas Central Greece e Ionian Roads].

Con fecha 26 de junio se anunció la venta de la división de aparcamientos por un importe de 451 millones (incluyendo deuda de 51 millones con entidades bancarias). Esta operación ha generado una plusvalía de 49,8 millones de euros. Los resultados de la división incluyen 6 meses de actividad de Aparcamientos.

Durante el primer trimestre de 2009, Autopistas consiguió refinanciar toda la deuda con vencimiento en 2009; ETR ha realizado dos emisiones de bonos por importe de 500 millones de dólares canadienses y la Radial 4 ha ampliado en dos años su actual financiación.

También en el primer trimestre Autopistas resultó adjudicataria de dos nuevas concesiones en Estados Unidos (IH 635 y North Tarrant) estos proyectos supondrán una inversión cercana a los 4.000 millones de euros. También Ferrovial se calificó como licitador preferente de una autopista en Polonia (A1), finalmente el gobierno polaco decidió cancelar el proyecto.

La evolución del tráfico está condicionada por la situación económica mundial y afecta tanto al tráfico de vehículos ligeros como al de pesados. A pesar de ello, durante el segundo semestre se ha producido una desaceleración en los ritmos de caída del tráfico. Cabe destacar la autopista Chicago Skyway que presenta 9 meses continuados de subida del tráfico, cerrando el año con una subida del 5,8%. El tráfico en la autopista 407-ETR disminuyó un -1,7% (en kilómetros recorridos), si bien el RBE en moneda local aumenta (+7,1%) gracias al aumento de tarifas realizado el pasado 1 de febrero. Los mayores descensos de tráfico se producen en las españolas, con caídas de doble dígito por el fuerte impacto de la situación económica.

Evolución de tráfico por trimestres:

TRÁFICO	Var. (%) T1	Var. (%) T2	Var. (%) T3	Var. (%) T4
407 ETR (Mill. Vehículos Km. Recorridos)	-4,6%	-3,1%	-0,6%	1,1%
Chicago Skyway	-2,0%	11,2%	7,7%	4,9%
Ausol I	-22,5%	-14,3%	-9,7%	-7,4%
Ausol II	-15,8%	-9,6%	-8,8%	-4,7%
Autema	-11,3%	-11,2%	-6,8%	-7,1%
Radial 4	-30,4%	-10,4%	-11,6%	-9,3%
Ocaña-La Roda	-24,5%	3,8%	-5,5%	-1,7%
M4-M6	-2,4%	-1,8%	-0,6%	-0,8%
Euroscut Algarve	-7,3%	2,5%	-1,0%	-4,9%
Euroscut Norte Litoral	2,2%	4,2%	5,4%	2,4%
Indiana Toll Road	-10,7%	-0,3%	-1,3%	-0,2%

TRÁFICO	dic-09	dic-08	Var. (%)
407 ETR (Mill. Vehículos Km. Recorridos)	2.215	2.253	-1,7%
Chicago Skyway	47.296	44.721	5,8%
Ausol I	16.984	19.586	-13,3%
Ausol II	17.416	19.294	-9,7%
Autema	21.339	23.497	-9,2%
Radial 4	8.988	10.613	-15,3%
Ocaña-La Roda	4.612	4.935	-6,5%
Santiago-Talca	76.674	72.325	6,0%
Talca-Chillán	45.368	44.361	2,3%
Chillán-Collipull	26.188	26.507	-1,2%
Collipulli-Temuco	30.632	30.423	0,7%
Temuco-Río Bueno	19.747	20.614	-4,2%
M4-M6	25.137	25.481	-1,4%
Euroscut Algarve	19.615	20.067	-2,3%
Euroscut Norte Litoral	31.234	30.135	3,6%
Indiana Toll Road	28.117	28.904	-2,7%
M-45	60.669	63.551	-4,5%

Millones de Euros

VENTAS	dic-09	dic-08	Var. (%)
407 ETR	354,2	349,4	1,4%
Chicago Skyway	46,6	43,5	7,1%
Ausol	57,8	63,0	-8,1%
Autema	49,2	47,5	3,6%
Radial 4	21,5	24,2	-11,2%
Ocaña-La Roda	18,4	19,0	-2,8%
Autopistas Chilenas	197,4	178,6	10,5%
M4-M6	22,6	24,8	-8,8%
Euroscut Algarve	36,7	36,1	1,6%
Euroscut Norte Litoral	38,4	36,7	4,6%
PEE			
Indiana Toll Road	57,0	53,0	7,6%
Ionian Roads	22,2	19,1	16,3%
M-45	13,3	13,1	1,5%

RBE	dic-09	dic-08	Var. (%)
407 ETR	276,4	263,1	5,1%
Chicago Skyway	38,7	35,6	8,5%
Ausol	42,5	50,9	-16,5%
Autema	28,8	37,6	-23,4%
Radial 4	9,9	12,3	-19,1%
Ocaña-La Roda	9,7	9,3	4,8%
Autopistas Chilenas	135,6	121,4	11,7%
M4-M6	15,3	17,6	-12,9%
Euroscut Algarve	32,4	31,4	3,1%
Euroscut Norte Litoral	32,8	30,1	9,0%
PEE			
Indiana Toll Road	44,2	39,9	10,8%
Ionian Roads	15,2	12,4	23,1%
M-45	12,4	12,2	1,9%

Margen RBE/Ventas	dic-09	dic-08	Var. (%)
407 ETR	78,0%	75,3%	2,7%
Chicago Skyway	82,9%	81,9%	1,0%
Ausol	73,4%	80,8%	-7,3%
Autema	58,7%	79,3%	-20,6%
Radial 4	46,2%	50,7%	-4,5%
Ocaña-La Roda	52,7%	48,9%	3,8%
Autopistas Chilenas	68,7%	68,0%	0,7%
M4-M6	67,7%	70,9%	-3,2%
Euroscut Algarve	88,3%	87,0%	1,3%
Euroscut Norte Litoral	85,5%	82,0%	3,4%
PEE			
Indiana Toll Road	77,5%	75,3%	2,2%
Ionian Roads	68,5%	64,7%	3,8%
M-45	93,7%	93,3%	0,4%

ADJUDICACIONES DEL PERIODO

1. IH 635

Localidad: Dallas, Texas

Inversión: USD 2.700 millones

Miembros del consorcio: Cintra 51%, Meridiam Infra 42,4%, Dallas Police and Fire Pension System 6,6%

Periodo de concesión: 52 años

Kilómetros de concesión: 27,2 km

Periodo de construcción: 2010-2016

Objetivo: construcción, mantenimiento y explotación

Tipo de peaje: Electrónico sin barrera con tarifas que varían con el objetivo de mantener una velocidad mínima de 50 millas por hora en todos los segmentos.

2. NORTH TARRANT

Localidad: Dallas/Fort Worth, Texas

Inversión: USD 2.050 millones

Miembros del consorcio: Cintra 56,7%, Meridiam Infra 33,3%, Dallas Police and Fire Pension System 10,0%

Periodo de concesión: 52 años

Kilómetros de concesión: 21,4 km

Periodo de construcción: 2010-2015

Objetivo: construcción, mantenimiento y explotación

Tipo de peaje: Electrónico sin barrera con tarifas que varían con el objetivo de mantener una velocidad mínima de 50 millas por hora en todos los segmentos.

REFINANCIACIONES

1. 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 para refinar su deuda a pesar de las incertidumbres en los mercados financieros.

2. Extension 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.

3. Cierre financiero del proyecto North Tarrant Express.

El 17 de diciembre NTE Mobility Partners LLC, consorcio participado mayoritariamente por Cintra (56,7%), completó la financiación de la autopista North Tarrant Express Managed Lanes en Texas (EEUU), inversión USD 2.050 millones:

- 21% Equity aportado por el consorcio NTE Mobility \$427 millones.
- 19% PAB (Private Activity Bonds) \$400 millones. Primera vez que se utilizan bonos PAB para financiar una concesión público-privada de carreteras en EE.UU.
- 28% Departamento de Transporte de Texas (TxDOT) \$573 millones.
- 32% Préstamo TIFIA del Gobierno federal de EE.UU. \$650 millones.

APARCAMIENTOS

El 26 de junio se anunció la venta de la división de aparcamientos por un importe de 451 millones (incluyendo deuda de 51 millones con entidades bancarias). La plusvalía derivada ha sido de 49,8 millones de euros.

	dic-09	dic-08	Var (%)
Ventas	86,0	166,6	-48,4
Resultado Bruto explotación	26,8	48,2	-44,3
Margen Bruto explotación	31,2%	28,9%	
Resultado explotación	26,8	33,9	-20,9
Margen explotación	31,2%	20,4%	
Plazas de aparcamiento	301.692	271.948	10,9

Servicios

	dic-09	dic-08	Var (%)	Pro-forma
Ventas	3.680,3	3.815,8	-3,6	-0,9
Resultado Bruto de Explotación	365,6	370,7	-1,4	1,4
Margen bruto	9,9%	9,7%		
Resultado Explotación	241,1	246,9	-2,3	1,3
Margen explotación	6,6%	6,5%		
BAI	228,8	236,6	-3,3	2,5
Margen BAI	6,2%	6,2%		
Cartera	9.980,0	9.126,2	9,4	

[Con efecto 1 de enero de 2009 se modificó el criterio contable de consolidación de las sociedades en las que existe control conjunto, pasando a aplicar el método de puesta en equivalencia, frente al método de integración proporcional que se venía aplicando. El efecto de este cambio afecta a Tube lines y otras JV's de Amey].

A pesar del entorno económico negativo a lo largo de 2009, la actividad de Servicios ha mantenido un volumen de negocio similar a 2008 (excluyendo impacto de tipo de cambio, -0,9%), con incrementos del 1,4% en RBE y 1,3% en RE y mejoras de rentabilidad sobre ventas en ambos casos. En esta división, cerca de un 60% de las ventas se realizan en monedas distintas al euro.

En líneas generales, la mejora de RBE y RE frente a 2008, tanto en términos absolutos como de rentabilidad sobre ventas, se debe a:

- **Negocios de España:** Abandono de contratos de baja rentabilidad, licitación selectiva de nuevos contratos y control de costes para hacer frente a una menor actividad industrial que se ha reflejado en un descenso del volumen de toneladas recogidas y tratadas en vertederos (el volumen de toneladas es inferior en un 33% a 2008), incremento de competencia y caída de márgenes en la actividad de mantenimiento de edificios y alargamiento de los períodos de cobro de algunos clientes. Excluido el incremento de la asignación de gasto corporativo, el RBE se mantendría prácticamente plano.
- **Swissport:** Crecimiento en RBE y RE a pesar de la caída de ventas con mejora de la rentabilidad en 100 puntos básicos. Se debe a la mayor aportación de países en los que se ha comenzado a operar en los últimos años (Ucrania, Chipre y Bulgaria) unido a mejoras muy significativas de resultados en ciertos países por nuevos contratos (España, Brasil, Sudáfrica) y la salida de determinados países en pérdidas (Singapur, Alemania).

- En Amey destaca la aportación de contratos conseguidos en los últimos dos años, como el de mantenimiento de carreteras en Área 9, el de inspección obra civil red de ferrocarril, o el mantenimiento de edificios del Home Office.

Durante 2009, destaca la excelente gestión de caja realizada tanto por el flujo de operaciones generado (343 millones), como por la gestión del flujo de inversión (-126 millones), dando lugar a un flujo de actividad de 217 millones, 23% superior a 2008. En todas las actividades el flujo ha sido superior al de 2008. El flujo de operaciones de 2009 es el mayor que se ha generado en la división de Servicios.

CARTERA : se sitúa en 9.980 ME (2008: 9.126) crece un 14,2 % si se excluye el impacto de tipo de cambio en Amey. En todas las actividades se han registrado crecimientos de cartera frente a 2008.

AMEY

Libras	dic-09	dic-08	Var (%)
Ventas	914,9	865,9	5,7
Resultado Bruto de explotación	77,5	75,0	3,3
Margen Bruto de explotación	8,5%	8,7%	
Resultado explotación	62,7	59,3	5,8
Margen explotación	6,9%	6,8%	
BAI	90,4	91,9	-1,6
Margen BAI	9,9%	10,6%	
Cartera	4.475,0	3.747,0	19,4

Tubelines (Consolidado por Puesta en equivalencia)

Tube lines-Libras	dic-09	dic-08	Var (%)
Ventas	518,3	538,3	-3,7
Resultado Bruto de explotación	55,6	52,1	6,8
Margen Bruto de explotación	10,7%	9,7%	

SWISSPORT

Euros	dic-09	dic-08	Var (%)	Pro-forma (%)
Ventas	1.123,7	1.177,1	-4,5	-4,8
Resultado Bruto de Explotación	81,0	70,8	14,5	12,7
Margen bruto	7,2%	6,0%		
Resultado Explotación	47,3	39,4	19,8	18,0
Margen explotación	4,2%	3,3%		
BAI	36,4	15,7	131,7	
Margen BAI	3,2%	1,3%		

ESPAÑA

	dic-09	dic-08	Var (%)
Ventas	1.527,2	1.559,0	-2,0
Resultado Bruto de Explotación	197,4	206,3	-4,3
Margen bruto	12,9%	13,2%	
Resultado Explotación	123,3	133,6	-7,7
Margen explotación	8,1%	8,6%	
BAI	83,9	107,0	-21,6
Margen BAI	5,5%	6,9%	
Cartera	4.895,8	4.453,6	9,9

Construcción

CONSTRUCCIÓN

Euros	dic-09	dic-08	Var (%)	Pro-forma (%)
Ventas	4.476,3	5.139,1	-12,9	-9,7
Resultado Bruto de Explotación	225,0	271,9	17,3	-14,6
Margen bruto	5,0%	5,3%		
Resultado Explotación	180,1	213,3	-15,6	-12,4
Margen explotación	4,0%	4,2%		
BAI	221,0	290,3	-23,9	-20,5
Margen BAI	4,9%	5,6%		
Cartera	8.800	8.568	2,7	n.s.

Las ventas se reducen un 13% acompañadas con una rentabilidad similar (margen Resultado de Explotación 4,0% vs. 4,2%), por la caída de ventas del mercado doméstico, principalmente en edificación (-37%). La cartera aumenta (+2,7%) combinando el crecimiento de la cartera de obra civil (+10,1%) y la caída de la cartera residencial (-32,0%). No está incluido aún el contrato de la autopista americana IH 635, que aportará una cartera superior a los 1.500 millones de euros.

Excelente evolución del Flujo de operaciones (406 millones de euros) por mejor evolución del capital circulante.

MERCADO DOMÉSTICO: Disminución de las ventas (-17,8%), por el descenso de la actividad residencial (-59%). A pesar de la situación del mercado español se consigue limitar la caída de márgenes, tanto RBE 4,9% (vs 5,5%) como RE 4,2% (vs 4,7%). Se reduce la cartera frente a diciembre de 2008 (-16,4%), principalmente por la menor contratación de edificación (-27%) junto al proceso de selección de cartera realizada en trimestres anteriores, que busca mantener la rentabilidad y no deteriorar el capital circulante frente a otras políticas de mantenimiento del volumen o de los beneficios contables.

MERCADO INTERNACIONAL: Crecimiento en la actividad internacional (Ventas +5,5% eliminando el efecto del tipo de cambio), con una significativa mejora de resultados y en rentabilidad, RBE +7,5%, RE +22,2%. La aportación a las ventas alcanza el 43% frente al 39% del año anterior. La cartera representa el 52% del total de la división.

- **BUDIMEX:** Las Ventas en moneda local se reducen un 8,9%, frente al 26,3% contable por la fortaleza del euro, que se ha apreciado más de un 24% frente al zloty. La menor actividad se debe a la desaceleración de la actividad de edificación (-52%) prácticamente compensada por el crecimiento de la obra civil. El mayor peso de la obra civil (60% vs 40%) permite mejorar la rentabilidad (5,7% vs. 4,0%) y un crecimiento del 32,9% en el Resultado de Explotación frente a la caída en Ventas. La cartera se sitúa en 1.283 millones de euros, en moneda local crece un 48,3%.
- **WEBBER:** Fuerte crecimiento en moneda local de las Ventas (+6,9%).

DETALLES DE LA CARTERA

	dic-09	dic-08	Var (%)
Obra civil	6.666,0	6.053,5	10,1
Edif. Residencial	430,5	632,8	-32,0
Edif. No Residencial	1.099,2	1.237,0	-11,1
Industrial	604,7	644,3	-6,1
TOTAL	8.800,4	8.567,6	2,7

MERCADO DOMÉSTICO

	dic-09	dic-08	Var (%)
Ventas	2.597,0	3.158,0	-17,8
Resultado bruto de Explotación	127,7	174,0	-26,6
Margen bruto	4,9%	5,5%	
Resultado explotación	108,0	147,5	-26,8
Margen explotación	4,2%	4,7%	
BAI	141,2	197,9	-28,6
Margen BAI	5,4%	6,3%	
Cartera	4.183,6	5.006,5	-16,4

INTERNACIONAL

	dic-09	dic-08	Var (%)	Pro-forma
Ventas	1.912,8	1.993,4	-4,0	5,5
Resultado bruto de Explotación	97,3	97,9	-0,6	7,5
Margen bruto	5,1%	4,9%		
Resultado explotación	72,1	65,8	9,5	22,2
Margen explotación	3,8%	3,3%		
BAI	79,8	92,4	-13,7	-3,6
Margen BAI	4,2%	4,6%		
Cartera	4.616,8	3.561,1	29,6	

BUDIMEX

	dic-09	dic-08	Var (%)	Pro-forma
Ventas	724,2	982,4	-26,3	-8,9
Resultado Bruto de Explotación	41,5	39,5	5,1	29,8
Margen bruto	5,7%	4,0%		
Resultado explotación	36,7	34,1	7,6	32,9
Margen explotación	5,1%	3,5%		
BAI	42,8	44,2	-3,3	19,5
Margen BAI	5,9%	4,5%		
Cartera	1.283,2	856,2	49,9	48,3

WEBBER

	dic-09	dic-08	Var (%)	Pro-forma
Ventas	412,6	366,3	12,6	6,9
Resultado Bruto de Explotación	21,4	20,8	2,7	-2,5
Margen bruto	5,2%	5,7%		
Resultado explotación	8,3	6,8	21,6	15,5
Margen explotación	2,0%	1,9%		
BAI	6,9	6,0	16,6	10,7
Margen BAI	1,7%	1,6%		
Cartera	1.039,7	697,3	49,1	53,1

Cuenta de resultados

	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable	dic-09	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable	dic-08
CIFRA DE VENTAS	12.095		12.095	13.146		13.146
Otros ingresos de explotación	30		30	20		20
Total ingresos de explotación	12.126		12.126	13.165		13.165
Costes de explotación	9.583	3	9.586	10.609	11	10.620
RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN	2.543	-3	2.540	2.556	-11	2.545
Margen %			21,0%			19,4%
Amortización	1.009		1.009	1.132		1.132
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (antes de deterioro y enajenación de inmovilizado)	1.534	-3	1.531	1.425	-11	1.413
Margen %			12,7%			10,8%
Deterioros y enajenación de inmovilizado	-620	-90	-710	437	-17	419
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	914	-93	820	1.861	-29	1.833
RESULTADO FINANCIERO	-1.491	-50	-1.541	-1.702	-433	-2.135
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras (financiación)	-1.388		-1.388	-1.585		-1.585
Derivados y otros ajustes valor razonable		-148	-148		-210	-210
Resultado financiero de resto de sociedades (financiación)	-103		-103	-117		-117
Derivados y otros activos a valor razonable		98	98		-223	-223
Participación en beneficios de sociedades asociadas	70	16	86	59	-106	-47
RESULTADO CONSOLIDADO ANTES DE IMPUESTOS	-507	-127	-635	218	-567	-349
Impuesto sobre beneficios	94	41	135	-1.395	133	-1.263
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO	-413	-86	-499	-1.177	-435	-1.612
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	346	61	407	682	118	800
RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUÍDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE	-67	-25	-92	-495	-317	-812

CAMBIO DE CRITERIO DE CONSOLIDACIÓN

Con efecto 1 de enero de 2009 se decidió modificar el criterio de consolidación de los negocios en los que existe control conjunto, pasando al método de puesta en equivalencia frente al método de integración proporcional aplicado anteriormente. Cambio realizado de acuerdo con la alternativa permitida por la NIC 31. Las principales sociedades afectadas son: la autopista de Indiana, M45, autopistas griegas, junto con Tube lines y otras JVs de Amey en Servicios. (Ver Anexo I).

NOTA RESULTADO DE EXPLOTACIÓN

Con objeto de permitir el análisis todos los comentarios están referidos al Resultado de Explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado.

VENTAS

	dic-09	dic-08	Var (%)	Proforma (%)
Construcción	4.476,3	5.139,1	-12,9	-9,7
Aeropuertos	3.070,4	3.281,5	-6,4	7,3
Autopistas y aparcamientos	934,8	997,4	-6,3	1,3
Servicios	3.680,3	3.815,8	-3,6	-0,9
Otros	-66,5	-88,3	n.s.	
Total	12.095,4	13.145,6	-8,0	-2,1

	dic-09	%	dic-08	%	Var (%)
España	4.231,1	35%	4.923,9	37%	-14,1
Reino Unido	4.255,6	35%	4.422,9	34%	-3,8
Canadá y EEUU	873,3	7%	797,0	6%	9,6
Polonia	778,7	6%	1.034,8	8%	-24,7
Chile	238,3	2%	224,0	2%	6,4
Resto Europa	1.653,9	14%	1.666,6	13%	-0,8
Resto del Mundo	64,3	1%	76,4	1%	-15,8
Total Internacional	7.864,2	65%	8.221,7	63%	-4,3
TOTAL	12.095,4	100%	13.145,6	100%	-8,0

RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN

	dic-09	dic-08	Var (%)	Proforma (%)
Construcción	225,0	271,9	-17,3	-14,6
Aeropuertos	1.337,1	1.311,7	1,9	15,3
Autopistas y aparcamientos	615,4	627,4	-1,9	5,3
Servicios	365,6	370,7	-1,4	1,4
Otros	-3,5	-36,5	n.s.	
Total	2.539,6	2.545,1	-0,2	8,9

	dic-09	%	dic-08	%	Var (%)
España	387,7	15%	453,8	18%	-14,6
Reino Unido	1.445,1	57%	1.415,9	56%	2,1
Canadá y EEUU	340,2	13%	318,2	13%	6,9
Polonia	56,5	2%	56,1	2%	0,7
Chile	139,8	6%	126,8	5%	10,2
Resto Europa	166,5	7%	164,3	6%	1,4
Resto del Mundo	3,8	0%	10,0	0%	-62,1
Total Internacional	2.152,0	85%	2.091,3	82%	2,9
TOTAL	2.539,6	100%	2.545,1	100%	-0,2

RESULTADO NETO DE EXPLOTACIÓN

	dic-09	dic-08	Var (%)	Proforma (%)
Construcción	180,1	213,3	-15,6	-12,4
Aeropuertos	611,3	519,2	17,7	22,5
Autopistas y aparcamientos	505,1	473,4	6,7	5,6
Servicios	241,1	246,9	-2,3	1,3
Otros	-6,7	-39,3	n.s.	
Total	1.530,8	1.413,4	8,3	10,4

	dic-09	%	dic-08	%	Var (%)
España	258,4	17%	315,3	22%	-18,1
Reino Unido	702,3	46%	605,7	43%	15,9
Canadá y EE.UU.	276,2	18%	249,0	18%	10,9
Polonia	50,6	3%	50,6	4%	0,0
Chile	138,5	9%	87,6	6%	58,2
Resto Europa	101,3	7%	95,9	7%	5,6
Resto del Mundo	3,6	0%	9,3	1%	-61,1
Total Internacional	1.272,5	83%	1.098,1	78%	15,9
TOTAL	1.530,8	100%	1.413,4	100%	8,3

RESULTADO FINANCIERO

	dic-09	dic-08	Var (%)
Resultado fro. resto de sociedades	-102,7	-117,0	-12,2
Resultado fro. de proyectos infra.	-1.388,1	-1.584,9	-12,4
Rdo. fro. por financiación	-1.490,9	-1.701,9	-12,4
Resultado fro. resto de sociedades	98,1	-222,5	-144,1
Resultado fro. de proyectos infra.	-148,1	-210,5	-29,6
Rdo. fro. por coberturas	-50,0	-433,0	-88,4
Total	-1.540,9	-2.134,9	-27,8

RESULTADO NETO

	dic-09
Resultado neto reportado	-92
Rdo. neto ex Ventas	246

AMORTIZACIONES: Se reducen -10,9% hasta situarse en 1.009 millones euros, excluido el efecto tipo de cambio, se produce un importante aumento (+7,2%), principalmente por el incremento de las Amortizaciones en BAA (+11,1%), por la amortización acelerada de la T1 y T2; junto con la entrada en funcionamiento de la T5.

RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (antes de deterioro y enajenación de inmovilizado): Incrementa un 8,3 %, excluyendo el impacto del tipo de cambio y la variación del perímetro, la evolución sería del +10,4%, principalmente por el efecto de las Amortizaciones ya mencionado.

DETERIOROS Y ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO: En 2009 (-710,4 millones de euros) esta partida incluye, principalmente, las pérdidas contables en la venta de Gatwick y el ajuste al valor de los activos en Stansted, así como la plusvalía por la venta los Aparcamientos (+49,8 millones de euros) y venta de la sede de Ferrovial. En 2008 (419 millones) este epígrafe incluía, principalmente, 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, que generó una plusvalía de 295 millones de euros y la plusvalía por la venta del aeropuerto de Belfast, de 109 millones de euros.

RESULTADO FINANCIERO: El resultado financiero se reduce un 28%: Esta mejora se debe tanto al efecto de la bajada del Libor y Euribor (el gasto financiero pagado por caja, disminuye un 12,4%), como por el menor importe (88,4%) de los ajustes a valor de mercado (gasto financiero contable sin salida de caja) de los instrumentos de cobertura contratados (inflación, tipo de interés y equity swaps), gracias principalmente a la revalorización de la acción en 2009.

	dic-09	dic-08	Var (%)
Resultado fro. resto de sociedades	-102,7	-117,0	-12,2
Resultado fro. de proyectos infra.	-1.388,1	-1.584,9	-12,4
Rdo. fro. por financiación	-1.490,9	-1.701,9	-12,4
Resultado fro. resto de sociedades	98,1	-222,5	-144,1
Resultado fro. de proyectos infra.	-148,1	-210,5	-29,6
Rdo. fro. por coberturas	-50,0	-433,0	-88,4
Total	-1.540,9	-2.134,9	-27,8

Resultado financiero reconocido por operaciones de cobertura (Millones de euros):

	dic-09	dic-08
Planes opciones s/acciones	159,2	-279,1
Coberturas de inflación	-141,6	-103,7
Coberturas de tipo de interés	4,3	-52,8
Otras coberturas	-71,9	2,6
Total	-50,0	-433,0

RESULTADOS POR PUESTA EN EQUIVALENCIA: [CAMBIO CRITERIO DE CONSOLIDACIÓN]

Con efecto 1 de enero de 2009 se ha decidido modificar el criterio contable de consolidación de los negocios en los que existe control conjunto, pasando a aplicar el método de puesta en equivalencia frente al método de integración proporcional que hasta la fecha se venía aplicando. Dicho cambio de criterio se ha realizado de acuerdo con la alternativa permitida por la NIC 31. Las principales sociedades afectadas son las autopistas Indiana, M45 y las autopistas griegas, junto con Tube lines y otras JVs de Amey en Servicios.

IMPUESTOS: El impuesto de sociedades genera un crédito fiscal por valor de 135 millones de euros. En 2008 se generó un crédito fiscal de 292 millones euros, excluyendo el ajuste del IBA. El crédito fiscal está motivado por los resultados negativos en la cuenta de resultados de BAA.

SOCIOS EXTERNOS: Este epígrafe se reduce significativamente respecto al año anterior (-49,1%), principalmente por las menores pérdidas contables atribuibles a socios minoritarios y originadas mayoritariamente en BAA, sociedad en la que los socios minoritarios representan aproximadamente un 45%.

RESULTADO NETO: 92,4 millones negativos, originados principalmente por el resultado negativo de desinversiones (338 millones de euros), y por el ajuste de valor de determinados activos. Excluido el impacto de las desinversiones, el resultado neto de las actividades recurrentes sería de 246 millones de euros.

Balance de situación y otras magnitudes

	dic-09	dic-08
ACTIVOS NO CORRIENTES	36.076	32.795
Fondos de Comercio	6.952	5.400
Activos intangibles	45	63
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	24.309	22.305
Inmovilizado material	671	657
Inversiones Inmobiliarias	77	92
Inversiones en asociadas	317	336
Activos financieros no corrientes	1.218	867
Activo por superávit de pensiones	22	76
Impuestos Diferidos	1.604	1.859
Derivados financieros a valor razonable	861	1.139
ACTIVOS CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA Y DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	1.802	4.278
ACTIVOS CORRIENTES	6.232	6.753
Existencias	490	500
Clientes y otras cuentas a cobrar	3.262	3.751
Tesorería y equivalentes	2.480	2.502
TOTAL ACTIVO	44.110	43.826
PATRIMONIO NETO	4.557	3.962
Patrimonio neto atribuible a los accionistas	2.987	1.756
Socios externos	1.570	2.206
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	457	253
PASIVOS NO CORRIENTES	29.661	29.068
Provisiones para pensiones	503	131
Otras provisiones no corrientes	746	708
Deuda Financiera	23.368	22.413
Deuda no financiera	136	118
Impuestos Diferidos	3.364	3.379
Derivados financieros a valor razonable	1.544	2.319
PASIVOS CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA Y DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	1.647	3.163
PASIVOS CORRIENTES	7.789	7.380
Deuda financiera	1.938	1.552
Deudas por operaciones de tráfico	5.332	5.376
Provisiones para operaciones de tráfico	519	452
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	44.110	43.826

Las partidas que han experimentado mayor variación a lo largo de 2009 se detallan a continuación:

- **Fondo de comercio.** El impacto principal es la generación del Fondo de Comercio resultante de la Fusión entre Cintra y Grupo Ferrovial (1.283 millones de euros), que ha dado lugar a la sociedad Ferrovial, nueva sociedad dominante del Grupo. También, destaca el movimiento que se produce en Aeropuertos (BAA) es debido al efecto del tipo de cambio (+276 millones de euros) provocado por la apreciación de la libra.
- **Activos clasificados como mantenidos para la venta.** A 31 de diciembre de 2009, los activos y pasivos registrados como mantenidos para la venta corresponden fundamentalmente a las autopistas chilenas. La efectividad de la operación queda sujeta a la realización de las notificaciones y obtención de las autorizaciones y registros que resulten pertinentes en España, Colombia, Chile y en las demás jurisdicciones en que están presentes las entidades participantes en la operación.
- **Provisiones para pensiones.** El hecho más significativo, es el paso en Grupo BAA de un superávit por pensiones en 2008 de 76 millones de euros, a un déficit en 2009 de 313 millones de euros. Este efecto se ha producido principalmente por el aumento de la tasa de inflación esperada que ha pasado de un 2,9% en 2008 a un 3,7% en 2009, unido a una menor tasa de descuento utilizada, que pasa de un 6,0% en 2008 a un 5,7% en 2009. Esto se ha visto compensado en parte por un incremento en la rentabilidad esperada de algunos tipos de activos, pasando de un intervalo del 2% - 7,6% en 2008 al 0,5% - 8,2% en 2009. En el Grupo Amey, se ha pasado de un déficit en 2008 de 101 millones de euros a 162 millones en 2009. Esta variación se ha producido principalmente por el paso de una tasa de descuento del 6,3% en 2008 a un 5,7% en 2009, así como un incremento de la tasa de inflación esperada del 3,0% en 2008 al 3,5% en 2009.

DEUDA NETA CONSOLIDADA

En diciembre de 2009 la deuda neta del grupo se sitúa en 22.271 millones de euros, lo que representa un aumento de 1.099 millones de euros, motivado en su mayor parte por la evolución del tipo de cambio libra/euro desde diciembre de 2008 y la utilización de la línea de capex de BAA.

La deuda corporativa se reduce un 24%, por la generación de flujo de caja libre y las desinversiones.

La deuda de proyectos aumenta un 7,5%, consecuencia de la utilización de las líneas de capex y de la evolución del tipo de cambio.

	dic-09	Proforma dic-08
PNT sin proyectos infraestructuras	-1.172	-1.547
BAA	-13.856	-12.905
Resto aeropuertos	3	8
Autopistas	-7.104	-6.574
Otras concesiones de Amey	-47	-68
Otros	-96	-86
PNT proyectos infraestructuras	-21.099	-19.626
Posición neta de tesorería total	-22.271	-21.172

INVERSIONES

	Inversión	Desinversión	Inversión neta
Construcción	-36	6	-30
Servicios	-163	37	-126
Autopistas y aparcamientos	-642	472	-171
Aeropuertos	-1.437	1.590	153
Otros	-126	159	33
Eliminaciones	285	-159	126
Total	-2.120	2.106	-14

Flujo de caja consolidado

	Ejercicio 2009			
	Flujo de caja excluidos proyectos Infraestructuras	Flujo de caja proyectos Infraestructuras	Eliminaciones	Flujo de caja consolidado
Resultado bruto de explotación	558	1.981		2.540
Cobro dividendos	129	0	-119	10
Pago de impuestos	-38	-11		-49
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros	191	-160		32
Flujo de operaciones	840	1.810	-119	2.533
Inversión	-504	-1.901	285	-2.120
Desinversión	534	1.582	-11	2.106
Flujo de inversión	30	-319	274	-14
Flujo antes de financiación	872	1.493	155	2.520
Flujo de intereses	-142	-1.215		-1.357
Flujo de capital y socios externos	1	448	-271	178
Pago de dividendos accionista sociedad matriz	-284	0		-284
Pago de dividendos minoritarios sociedades participadas	-20	-204	119	-105
Variación tipo de cambio	-5	-1.131		-1.136
Posición neta de tesorería mantenidos para la venta	-51	-993		-1.044
Otros movimientos de deuda (no flujo)	3	126		129
Variación posición neta de tesorería	374	-1.476	3	-1.099
Posición neta al inicio del periodo	-1.547	-19.634	8	-21.172
Posición neta al final del periodo	-1.172	-21.110	11	-22.271

Millones de Euros

FLUJO DE CAJA EXCLUIDOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

Flujo de Operaciones: la evolución del flujo de operaciones excluidos los proyectos de Infraestructuras por segmentos de negocio en 2009 respecto a 2008 se muestra en el siguiente cuadro. Dado el impacto del flujo por Impuesto de Sociedades, se explica el flujo de operaciones de cada división sin dicho impacto para evitar distorsiones en el análisis:

FLUJO DE OPERACIONES

	2009	2008
Construcción	406	464
Servicios	343	276
Autopistas	134	420
Aeropuertos	-18	-25
Resto	14	-67
Total Flujo de Operaciones sin Impuesto	879	1.068
Flujo Impuesto de Sociedades	-38	26
Total Grupo	841	1.095

Millones de Euros

En **Construcción**, el flujo de operaciones empeora respecto al del 2008, fundamentalmente por la peor evolución de la actividad nacional, compensado parcialmente por la mejora de Budimex.

FLUJO DE OPERACIONES CONSTRUCCIÓN 2009	C. Interior	C. Internacional	C. Industrial	CONSTRUCCIÓN
Resultado bruto de explotación	115	97	13	225
Dividendos y otras devoluciones				
Variación Fondo Maniobra	-13	204	-11	181
Flujo de Operaciones sin Impuesto	102	301	2	406

Millones de Euros

En **Servicios**, el flujo de operaciones mejora en todas las actividades excepto en Urbanos y Residuos, destacando principalmente Mantenimiento y Conservación.

A continuación, se adjunta el detalle del flujo de operaciones de las principales actividades de la división de Servicios:

FLUJO DE OPERACIONES SERVICIOS 2009	Urbanos y Residuos	Amey	Swissport	Resto Servicios	SERVICIOS
Resultado bruto de explotación	162	87	81	33	363
Dividendos y otras devoluciones	1	7	1		10
Variación Fondo Maniobra	-21	-59	11	39	-30
Flujo de Operaciones sin Impuesto	142	35	93	72	343

Millones de Euros

En **Autopistas**, se incluye dentro del flujo de operaciones un importe de 119 millones de euros procedentes de dividendos y devoluciones de fondos propios de las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras de autopistas, cuyo detalle queda reflejado en la tabla adjunta. El resto del flujo corresponde principalmente a otros cobros y pagos correspondientes a las sociedades matrices de la División.

En la partida "resto" se incluye el flujo correspondiente a Corporación e Inmobiliaria. En Inmobiliaria, destaca la mejora del flujo de operaciones debido a la devolución del IVA pagado por la compra del suelo de Valdebebas en 2008 (+32 millones de euros) y los menores pagos derivados de la construcción en Polonia (+40 millones de euros).

Dividendos y Devoluciones de Capital Autopistas

	2009	2008
ETR-407	63	47
Autema	5	317
M-45	0	2
Ausol	9	5
Autopistas españolas	14	325
Eurolink N4-N6	13	
Algarve	6	4
Norte Litoral	3	
Autopistas portuguesas	8	4
Cintra Chile		5,6
Aparcamientos (Smasa, Eulsa)		1
Total dividendos	98	382
Euroscut Algarve	15	
Autopistas portuguesas	15	
Chicago	4	3
Indiana		11
Total devoluciones de fondos propios	19	14
Total	119	397

Millones de Euros

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 2009	Inversión	Desinversión	Flujo de Inversión
Construcción	-36	6	-29
Servicios	-163	37	-126
Autopistas	-104	451	347
Aeropuertos	-201		-201
Resto	0	40	40
TOTAL	-504	534	31

Millones de Euros

Las inversiones más significativas se producen en Aeropuertos, Servicios y en Autopistas. Respecto a la división de Aeropuertos, cabe destacar la cancelación de unos préstamos otorgados por los socios de BAA para la compra de determinados bonos en el momento de la refinanciación (201 millones de euros), mientras que en Autopistas, las inversiones citadas corresponden en su mayor parte a ampliaciones de capital en las sociedades concesionarias, cuyo detalle se muestra en la tabla adjunta. El resto de la inversión corresponde a inversión en inmovilizado de la división de Servicios, principalmente inmovilizado material.

INVERSIÓN INMOVILIZADO FINANCIERO	2009
PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	77,6
Inversora OLR	1,9
Ionian Odos	9,0
Inversora R4	8,1
Nuevas inversiones EEUU	6,1
Azores	12,9
Autostrade Poludnie	39,6
APARCAMIENTOS	0,2
Serrano Park	0,2
Total CINTRA	77,8

Millones de Euros

Dentro del capítulo de desinversiones, hay que destacar el flujo positivo derivado del cobro por la venta de la actividad de Aparcamientos (451 millones de euros), llevada a cabo en el mes de agosto, así como la venta de la sede Corporativa (40 millones de euros), realizada en el mes de diciembre. En el área de Servicios se incluye la venta del 50% de las participaciones de Amey en proyectos PFI's en el Reino Unido (19 millones de euros), así como la entrada de fondos por el cierre de la financiación sin recurso del Ecoparque IV (10 millones de euros).

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 2009 han ascendido a 284 millones de euros, como los correspondientes a los accionistas minoritarios de Cintra anteriores a la fusión (18 millones de euros), Budimex (13 millones de euros) y Swissport (3 millones de euros).

Adicionalmente, se incluye en el flujo de financiación el pago de los intereses del año (142 millones de euros), correspondiendo 19 millones de euros al pago de comisiones asociadas al refinanciación de la deuda Corporativa, 9 millones de euros a las comisiones por la refinanciación de la R-4 y 15 millones de euros de pagos de otras comisiones.

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 aquellas 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 2009	BAA	Autopistas	Resto (*)	TOTAL
Resultado bruto de explotación	1.355	622	5	1.981
Cobro dividendos				
Pago de impuestos	-4	-7	0	-11
Variación Fondo Maniobra	-180	-9	30	-160
Flujo de Operaciones	1.171	606	35	1.811

Millones de Euros

(*) El flujo de caja de las sociedades titulares de proyectos en Resto se compone principalmente del flujo de caja de los proyectos de infraestructuras de Servicios y Construcción.

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 en inmovilizado financiero (caja restringida a largo plazo), y los cobros derivados de las desinversiones llevadas a cabo en el ejercicio.

FLUJO DE INVERSIÓN 2009	Inversión	Desinversión	Flujo de Inversión
North Tarrant Express	-264		-264
SH-130	-96		-96
M3 Clonee to Keels	21		21
Autoestrade Poludnie	-43		-43
Autopistas Portuguesas	-60	2	-58
ETR 407	-50	19	-30
Resto Autopistas	-48		-48
Total Autopistas	-540	21	-519
BAA	-1.236	1.561	325
Resto	-126		-126
TOTAL	-1.902	1.582	-318

Millones de Euros

En cuanto al flujo de inversión, destaca la aportación de caja como garantía de los pagos a la constructora en la autopista North Tarrant Express, que está en construcción.

En cuanto a las desinversiones, destaca fundamentalmente BAA, derivado del efecto en caja por la venta de Gatwick en diciembre 2009 (1.561 ME).

3. Flujo de Financiación

En el flujo de financiación se recogen los pagos de dividendos y devoluciones de fondos propios (-204 millones de euros) realizados por las sociedades concesionarias a sus accionistas, así como los desembolsos de ampliaciones de capital recibidos por estas sociedades. En el caso de las ampliaciones de capital, destaca la conversión en equity de la deuda (359 millones de euros) asociada a la capitalización en el mes de junio de 2009 de los préstamos otorgados por los socios de BAA para la compra de determinados bonos en el momento de la refinanciación.

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 (-1.214 millones de euros) corresponde a los intereses pagados por las sociedades concesionarias, así como a 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.

En BAA, destaca el prepago de intereses (-178 millones de euros) correspondientes a ejercicios posteriores asociados a los derivados indexados a la inflación (Index Linked Swaps) y de tipo de interés como consecuencia de las emisiones de bonos en 2009.

Se muestra a continuación una tabla con un mayor desglose:

FLUJO DE INTERESES	2009
ETR 407	-158
Autopistas EE.UU	-49
Autopistas España	-95
Autopistas Chile	-51
Resto Autopistas	-57
Total Autopistas	-410
BAA (comisiones y prepago intereses Swaps)	-178
BAA (resto intereses)	-612
Total BAA	-790
Resto	-15
TOTAL	-1.214

Millones de Euros

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 2009 ha sido negativo por 1.131 millones de euros, derivado de la apreciación de la libra y el dólar canadiense respecto al euro, lo que ha tenido un impacto significativo en la deuda neta de BAA y la canadiense 407-ETR, así como el efecto negativo de la reclasificación de los activos y pasivos correspondientes a Gatwick en 2008 a las partidas de activos y pasivos mantenidos para la venta, que anticipó el efecto de la salida de la deuda por la venta a 2008.

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 la salida de la deuda por el cambio a puesta en equivalencia de determinadas concesionarias de Servicios, intereses devengados no pagados y la amortización de comisiones y valor razonable de la deuda.

Evolución previsible de los negocios

1. Variables macroeconómicas:

El 2009 se ha caracterizado tanto por la crisis económica a nivel mundial como por los primeros signos de recuperación en gran parte de los países desarrollados en el segundo semestre. Se prevé que continúe esta recuperación en 2010 aunque de forma moderada. Esto es, si bien los niveles de actividad en 2010 se estima que aumenten, la tasa de crecimiento se mantendrá aún muy por debajo de aquella existente con anterioridad a la crisis y a diferente ritmo según los países.

2. Principales retos para Ferrovial en 2010

Durante el 2010 las principales actuaciones estratégicas de Ferrovial se basarán en:

- Continuar a nivel operativo la política de control de costes y de gestión del circulante que maximice la generación de caja.
- Continuar su política selectiva de desinversiones en activos maduros con el objeto de invertir en nuevos proyectos con alto potencial de creación de valor y sinergias para el grupo.

Además, será importante tener en cuenta la evolución de los procesos regulatorios en los que se encuentra inmersa Ferrovial, destacando especialmente:

- El proceso abierto por la Comisión de Competencia el Reino Unido sobre la desinversión en alguno de los aeropuertos de BAA.
- La finalización del proceso de negociación de la segunda fase del contrato de Tubelines con el Ayuntamiento de Londres.

3. Evolución por Áreas de Negocio de Ferrovial:

En cuanto al negocio Aeroportuario, según la International Air Transport Association (IATA), 2009 se ha caracterizado por ser un año de gran declive tanto en la demanda como en el tráfico regular internacional. Las expectativas financieras mejoran para 2010, aunque se espera que los números rojos continúen, con unas pérdidas netas de 5.600 millones de dólares. Esto se basa en una limitada recuperación del crecimiento de los volúmenes de tráfico del 3%-5% para los pasajeros y del 7% para la carga.

En este sentido, se esperan crecimientos en todas las áreas geográficas en 2010. Destacan especialmente Asia y América Latina, donde la recuperación económica ha sido mayor. En Europa y Norte América la previsión de tráfico se sitúa en torno al 4%, aunque con mayor rentabilidad en esta última debido a la mayor adaptación de la capacidad al descenso de tráfico en 2009.

Estas expectativas están en línea con lo que ha experimentado BAA en los meses de noviembre y diciembre de 2009, en que los tráfico comenzaron a estabilizarse.

En 2010, la estrategia de BAA se centrará en la mejora, tanto de la prestación de servicios como de la posición competitiva, y en el fortalecimiento de la situación financiera, mediante las nuevas emisiones de bonos y la generación de flujo mediante el crecimiento en el Resultado Bruto de Explotación.

En cuanto al sector de las Autopistas, en el último trimestre de 2009 el sector de las infraestructuras ha experimentado en general una recuperación del tráfico de vehículos ligeros. En 2010, se espera que esta tendencia se traslade a los vehículos pesados como consecuencia de la recuperación del PIB y la producción industrial, permitiendo mejorar los márgenes dado que a este tipo de vehículos se le aplican tarifas más elevadas. En España, desde

la primavera de 2009 se observa una ralentización de las caídas (en parte motivadas por comparar con valores ya bajos del tráfico del año anterior) que, si la situación económica sigue su tendencia, es posible que produzca tasas de crecimiento interanuales positivas en el tercer trimestre de 2010.

En 2010, Cintra se centrará en adaptar su estrategia a la situación actual, interviniendo en proyectos Greenfield con participaciones menores al 50% y adoptando una política de rotación de activos maduros.

Respecto al sector Servicios, se prevé que la situación mejore en 2010 aunque con unas tasas de crecimiento aún bajas. En lo referente a Swissport, destaca la mejora en los tráficos tanto de pasajeros como mercancías ya comentados, con el consiguiente impacto positivo en los resultados. En el mercado de urbanos y residuos se prevé a nivel global un crecimiento inferior al 5% en 2010, principalmente por el mayor coste de la recogida diferenciada y a los nuevos servicios. En cuanto a los negocios de limpieza y Facility Management en España, se espera en 2010 un estrechamiento de los márgenes, principalmente por los recortes en los precios producidos por la entrada en el mercado de nuevos competidores. En Reino Unido, por su parte se esperan movimientos corporativos debidos a la mejora de la situación económica y capacidad generadora de caja del sector.

En 2010 la estrategia de la división de Servicios se basará principalmente en la diversificación equilibrada del negocio, aprovechando su tasa de crecimiento (su EBITDA era en 2008 cuatro veces mayor que en 2003) y la capacidad generadora de caja que lo caracteriza.

En lo que concierne al sector de la Construcción, Euroconstruct prevé que en 2010 continúe la tendencia de 2009, con un descenso en el sector de -2,2%, de forma que no se obtendrán resultados positivos hasta 2011, aunque tendremos que esperar a 2012 para que este ritmo de crecimiento sea comparable al anterior a la crisis. No obstante, se espera que este decrecimiento afecte en mayor medida a las ventas que a los márgenes. Por sectores, se espera que afecte más a la edificación que a la obra civil, dado sus mayores márgenes.

En España, las previsiones señalan una reducción de la industria de un 25% entre 2009 y 2010 (en 2009 se redujo un 21,5%) y una evolución más negativa de la obra civil en la comparativa con el resto de economías europeas, debido al déficit de las corporaciones locales y del gobierno central.

Polonia, mercado en que opera Budimex, se perfila como una de las economías de la Unión Europea con una mayor previsión de crecimiento en 2010 (2,2%). En lo relativo al sector de la construcción, se prevé que los efectos de la crisis se vean mitigados por una serie de factores entre los que destacan las inversiones relacionadas con la Eurocopa 2012 y la asignación de Fondos Estructurales y de Cohesión en las Perspectivas Financieras de la UE para 2007-2013. No obstante, la guerra de precios en 2009 y el incremento de costes en 2010, hacen prever una reducción de márgenes, incluso pérdidas en algunos contratos, especialmente de obra civil.

En cuanto a Texas, mercado en el que opera Weber, se espera que en 2010 la economía registre crecimientos mayores que los previstos para el resto del país. En el sector de la construcción, se prevé un aumento de las adjudicaciones de contratos por parte del Departamento de Transportes (+23,1%) debido al aumento de los fondos del plan de estímulo gubernamental.

Las expectativas del negocio de la Construcción son seguir trabajando en crecer en el área Internacional aprovechando el negocio inducido de autopistas y aeropuertos, especialmente BAA. Se espera que en los próximos años el crecimiento exterior compense la negativa evolución prevista en la actividad nacional, convirtiendo esta actividad en una herramienta competitiva en proyectos de infraestructura de alta complejidad.

Por último, la evolución del mercado inmobiliario en Polonia ha mostrado, en el último trimestre de 2009, signos de estabilización e incluso ligera mejoría en el número de transacciones ya que existe una mayor demanda potencial en comparación con la media europea. No obstante, la estabilización de precios en 2008 y 2009 y la significativa reducción del número de viviendas iniciadas en el mercado polaco en 2009 hace ser cautos en las previsiones sobre la evolución de dicho mercado.

Información relativa a:

Medio ambiente, personal, investigación y desarrollo, autocartera, acontecimientos posteriores al cierre. Principales riesgos e incertidumbres y gestión del riesgo financiero.

- 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 2009.
- 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 2009, así como de los principales indicadores vinculados con las mismas.
- La información relativa a autocartera, y acontecimientos posteriores al cierre se incorpora dentro de las notas 16 y 38 respectivamente la Memoria de las Cuentas Anuales del ejercicio considerando que se formulan en paralelo a este informe de gestión.
- 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.

Informe del Comité de Auditoría y Control

El 3 de diciembre de 2009 se inscribió en el Registro Mercantil de Madrid la escritura de fusión entre CINTRA CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE S.A. (CINTRA) y GRUPO FERROVIAL S.A. (GRUPO FERROVIAL). Esta operación tuvo lugar mediante la absorción de GRUPO FERROVIAL (sociedad absorbida) por CINTRA (sociedad absorbente), con extinción, vía disolución sin liquidación, de la absorbida y transmisión en bloque de todo el patrimonio de la primera a la segunda, que adquirió, por sucesión universal, sus derechos y obligaciones. La sociedad absorbente resultante de la fusión dejó de llamarse CINTRA y pasó a denominarse "FERROVIAL, S.A." (FERROVIAL).

La nueva FERROVIAL ha asumido también íntegramente la política de la extinta GRUPO FERROVIAL en materia de Gobierno Corporativo, adoptando los acuerdos necesarios para instaurar su régimen y normativa.

El presente Informe resume las actividades de la Comisión de Auditoría y Control de FERROVIAL S.A. y las de la absorbida GRUPO FERROVIAL S.A., con las que guardan continuidad.

COMPOSICIÓN

Conforme a lo dispuesto en el Reglamento del Consejo de Administración de 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.

A 31 de diciembre de 2009, la composición de la Comisión de Auditoría y Control de FERROVIAL S.A. 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

Sus componentes son por tanto los mismos que integraban la Comisión de Auditoría y Control de GRUPO FERROVIAL S.A. desde el comienzo de 2009¹.

¹Los componentes de la CAC de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A., antes de la inscripción de la escritura de fusión eran D. José Fernando Sánchez-Junco Mans, D. Fernando Abril-Martorell Hernández, D. José María Pérez Tremps y D. Nicolás Villén Jiménez.

FUNCIONES

De acuerdo con el Reglamento del Consejo de Administración, la Comisión de Auditoría y Control tiene atribuidas las competencias que se describen resumidamente a continuación:

- En relación con la auditoría externa:

- Propuesta sobre su nombramiento, incluyendo las condiciones de su contratación; y sobre su 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 así como sobre su 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.

- En relación con otras materias:

- Supervisión del cumplimiento de la normativa de gobierno corporativo.
- Establecimiento y supervisión de "buzón de denuncias".
- 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.

En el Informe Anual de Gobierno Corporativo de la Sociedad se describen en detalle estas competencias.

Durante el ejercicio 2009, 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

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.

Relaciones con el auditor externo

Revisión de cuentas anuales

Como viene siendo práctica habitual de la Sociedad, los auditores externos de la Sociedad comparecieron ante la Comisión con ocasión de la presentación de las cuentas anuales correspondientes a 2008. Así se tiene también previsto hacer con ocasión de la formulación de las cuentas correspondientes al ejercicio 2008. En su informe abordaron la metodología y el alcance de la revisión de las cuentas y demás aspectos relevantes del trabajo efectuado.

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

Los informes de los auditores externos se produjeron sin la presencia de integrantes del equipo directivo de la Sociedad, práctica también instaurada en la Sociedad desde hace varios años.

Otras actuaciones en relación con la auditoría externa

- 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 en éstos.
- Como novedad respecto al ejercicio anterior, también se ha producido la comparencia de los auditores externos para informar sobre su trabajo en la revisión limitada de los estados financieros semestrales. En esta misma comparencia, los auditores informaron sobre la auditoría del balance de fusión formulado en el proceso de integración entre Grupo Ferrovial S.A. y Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A.
- La Comisión de Auditoría y Control propondrá al Consejo de Administración, que si así lo acuerda, a su vez lo someterá a la aprobación de la Junta General de Accionistas, el nombramiento como auditor externo de la Sociedad cabecera y de su grupo para los ejercicios 2010, 2011 y 2012 a la firma DELOITTE S.L.

Procedimientos de Control

La Comisión conoció un informe sobre las principales recomendaciones formuladas por la auditoría externa en materia de control, surgidas de los trabajos de auditoría realizados durante el ejercicio, así como sobre el nivel de seguimiento de las recomendaciones formuladas con ocasión de la auditoría 2007.

Auditoría Interna

La Dirección de Auditoría Interna presentó a la Comisión de Auditoría y Control su informe de actividades del ejercicio 2008, detallando los trabajos de auditoría efectuados tanto con alcance local como internacional, así como la planificación de trabajos para el ejercicio 2009. A mediados de este ejercicio, la Dirección de Auditoría Interna presentó un nuevo informe sobre las actividades realizadas durante el periodo enero-junio del año 2009, verificándose el cumplimiento de la planificación aprobada por la Comisión.

Análisis de riesgos y sistemas para su control

En 2009, la Comisión ha proseguido su función de examinar los principales riesgos de la sociedad y su grupo así como los sistemas establecidos para su control.

La Dirección de Riesgos de FERROVIAL ha comparecido periódicamente ante la Comisión para informar sobre estas cuestiones.

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:

- Examen, con carácter previo a su presentación al Consejo de Administración, del Informe Anual de Gobierno Corporativo correspondiente al ejercicio 2008.
- Informe 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.

- Autorización de contrataciones para la prestación de servicios de asesoramiento y de consultoría por firmas de auditoría externa, conforme a la normativa interna de la compañía. La Comisión de Auditoría y Control recibe semestralmente un informe sobre la evolución de las ya concedidas.

En 2010, la Comisión conocerá, para informe previo a su aprobación por el Consejo de Administración, el Informe Anual de Gobierno Corporativo del ejercicio 2009.

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 ("Buzón de denuncias"). El informe puso de manifiesto las actuaciones de mejora llevadas a cabo a fin de agilizar los tiempos de resolución y fomentar su utilización. Este informe se actualizó transcurrido el primer semestre de 2009.

Finalmente, la Dirección de Auditoría Interna informó, en este capítulo, sobre la aplicación del procedimiento corporativo de prevención del fraude.

Evaluación de la Comisión de Auditoría y Control

Conforme al Reglamento del Consejo de Administración de la Sociedad aprobado el 17 de diciembre de 2009, el Consejo evaluará bienalmente el funcionamiento de las Comisiones partiendo del informe que éstas le eleven.

En consecuencia, la omisión de Auditoría y Control ha procedido a examinar su composición, funciones y desempeño durante el ejercicio 2009, 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

OBJETO DEL INFORME

El art. 116 bis de la Ley del Mercado de Valores, según redacción introducida por la Ley 6/2007 de 12 de abril, exige a las sociedades cotizadas presentar anualmente a la Junta General de Accionistas un informe explicativo sobre la información adicional que se debe incluir en el Informe de Gestión.

Por este motivo y con ocasión de la formulación de las cuentas anuales del ejercicio 2009, el Consejo de Administración emite el presente informe.

CONTENIDO ADICIONAL DEL INFORME DE GESTIÓN CONFORME AL ARTÍCULO 116 BIS DE LA LEY DEL MERCADO DE VALORES

a) 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 FERROVIAL, S.A. ("Ferrovial" o la "Sociedad") asciende a 146.702.051 euros, dividido en 733.510.255 acciones,

de veinte céntimos de euro (0,20€) de valor nominal cada una, pertenecientes a una única clase. Todas las acciones se encuentran íntegramente suscritas y desembolsadas. Cada acción da derecho a un voto.

b) Cualquier restricción a la transmisibilidad de valores.

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

c) Las participaciones significativas en el capital, directas o indirectas.

A 31 de diciembre de 2009 y según la información en disposición de la Sociedad, los titulares de participaciones significativas en Ferrovial S.A., eran los que figuran en el cuadro siguiente:

	Nº Acciones	% capital social
Portman Baela, S.L.	327.193.828	44,607%

Según comunicación remitida a la Comisión Nacional del Mercado de Valores y a la propia Sociedad el 10 de diciembre de 2009, el "grupo familiar concertado" formado por D^a María del Pino y Calvo-Sotelo, D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo, D. Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo, D. Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo y D. Fernando del Pino y Calvo-Sotelo, controla, a través de la sociedad Karlovy, S.L., la mayoría del capital social de Portman Baela, S.L. A su vez, la mercantil Portman Baela S.L. es titular del 44,607% del capital social de Ferrovial S.A. En consecuencia, el grupo familiar formado por las personas anteriormente mencionadas, controla a través de dicha sociedad, el 44,607% del capital social de Ferrovial, S.A.

Asimismo, se informa que con posterioridad al cierre del ejercicio, el 14 de enero de 2010, Banco Santander, S.A. comunicó que era titular de 28.370.766 acciones, lo que representa el 3,868% del capital social.

d) Cualquier restricción al derecho de voto.

No existen restricciones legales ni estatutarias al ejercicio del derecho de voto salvo lo establecido en el artículo 44.1 de la Ley de Sociedades Anónimas y el artículo 12.2 de los Estatutos Sociales que establecen que el accionista que se hallare en mora en el pago de los dividendos pasivos no podrá ejercitar su derecho de voto.

e) Los pactos parasociales.

De conformidad con lo establecido en el artículo 112.4 de la Ley del Mercado de Valores, se da cuenta de que con fecha 28 de diciembre de 2009, Portman Baela, S.L. accionista que ostenta el 44,607% de Ferrovial, S.A. comunicó a 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.

Asimismo, se informa de que con fecha 28 de diciembre de 2009, Karlovy, S.L. (sociedad que ostenta el control, en el sentido del artículo 4 de la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores, de Portman Baela, S.L. (que a su vez ostenta el 44,607% de Ferrovial, S.A.)) comunicó a Ferrovial, S.A. los acuerdos adoptados por los socios de dicha compañía. Conforme a dichos acuerdos, se establece un pacto de limitación de las transmisiones de las participaciones de Karlovy, S.L. por el que los socios de Karlovy,

S.L. asumen la obligación de ofrecer sus participaciones sociales en Karlovy, S.L. a la propia Karlovy, S.L. y al resto de socios, en el caso de que se produzca la entrada de manera directa o indirecta en el capital o en los derechos de voto de cualquier socio persona jurídica de Karlovy, S.L. de cualquier persona, física o jurídica, distinta de determinadas personas (tal y como se establece en el acuerdo) descendientes o pertenecientes a la familia de Don Rafael del Pino y Moreno.

Por último, se da cuenta de que con fecha 24 de abril de 2009, los accionistas de la Sociedad CP2 Limited, New Jersey Division of Investment, Universities Superannuation Scheme y Magellan Asset Management Limited (que conjuntamente tenían el 4,2% del capital social de la Sociedad en ese momento) comunicaron a la Sociedad el acuerdo alcanzado entre los mismos por el se comprometían a: (i) votar en contra de la reelección del Presidente de la Sociedad en la junta de accionistas convocada para el 28 de abril de 2009; y (ii) votar en contra de la propuesta de fusión sometida a la Junta General de Accionistas de la Sociedad si la ecuación de canje de la fusión no cumplía ciertos requisitos mínimos. Asimismo, con fecha 24 de junio de 2009 se notificó a la Sociedad que dos accionistas de la Sociedad, Railways Pension Trustee Company Limited y Gartmore Investment Limited, se adherían al pacto parasocial mencionado. Se debe mencionar que este acuerdo parasocial terminaba en última instancia de manera automática, según la comunicación remitida, el 31 de octubre de 2009.

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

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

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

1. Composición cuantitativa

Conforme a los Estatutos Sociales, el Consejo estará compuesto por 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. Además del cese por el transcurso del tiempo por el que fueron nombrados o por decisión de la Junta General, y al margen de la mencionada limitación para los Consejeros Independientes, el artículo 30.3 del Reglamento del Consejo de Administración señala que los Consejeros deberán poner su cargo a disposición del Consejo de Administración y formalizar, si éste lo considera conveniente, la dimisión en los siguientes casos:

- Cuando se trate de Consejeros Ejecutivos, siempre que el Consejo lo considere oportuno.
- Cuando se trate de Consejeros Dominicales, cuando se transmita íntegramente la participación en la Sociedad en consideración a la que hubieran sido nombrados. También cesarán, en el número que corresponda, cuando disminuya tal participación hasta un nivel que exija la reducción del número de sus Consejeros Dominicales.
- Cuando se vean incursos en alguno de los supuestos de incompatibilidad o prohibición establecidos legalmente o con carácter interno.
- Cuando el propio Consejo así se lo solicite por haber infringido sus obligaciones como Consejero.
- Cuando su permanencia en el Consejo pueda poner en riesgo los intereses de Ferrovial.
- Cuando alcancen la edad de 70 años. El Presidente, el Vicepresidente cuando ostente la condición de Ejecutivo, el Consejero Delegado y el Secretario del Consejo cesarán a los 65 años, pero podrán continuar como Consejeros y desempeñar los cargos de Presidente y Vicepresidente cuando no sean ejecutivos.

- Cuando se produjeran cambios significativos en su situación profesional o en las condiciones en virtud de las cuales hubiera sido nombrado Consejero.
- Cuando por hechos imputables al Consejero su permanencia en el Consejo cause un daño grave al patrimonio o reputación sociales a juicio de éste. En especial, si se produjese el procesamiento o la apertura de juicio oral del Consejero por alguno de los supuestos del artículo 124 de la Ley de Sociedades Anónimas, el Consejo analizará cuanto antes las circunstancias del caso y la conveniencia de la continuidad o no en el cargo, dejando constancia del criterio adoptado en el Informe Anual de Gobierno Corporativo.

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

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

f.2) Modificación de los Estatutos de la Sociedad

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

g) 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. Íñigo Meirás Amusco, 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.

La Junta General de Accionistas de 22 de octubre de 2009 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. La duración de la delegación es de cinco (5) años.

Asimismo, dicha Junta General de Accionistas 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 acuerdo por la Junta General, hasta un importe máximo de setenta y tres millones (73.000.000) de euros.

Finalmente, en la misma Junta General de Accionistas se 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 cinco (5) años a contar del citado acuerdo.

h) 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, existe un contrato de financiación corporativa con determinadas entidades de crédito, que prevé entre las posibles causas de vencimiento anticipado un cambio de control en Ferrovial, S.A. El importe de este contrato asciende a 2.714,5 millones de euros, de los cuales se ha dispuesto a 31 de diciembre de 2009 de 2.173,5 millones euros.

Cabe mencionar que existen, por otro lado, algunos contratos no relevantes de la Sociedad y su grupo, principalmente de naturaleza financiera, que prevén autorizaciones o condiciones para llevar a cabo algunas operaciones societarias tales como fusión y escisión o para producirse un cambio de control.

i) 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.

A 31 de diciembre de 2009, 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.

Debe hacerse constar que en el grupo de sociedades de Ferrovial ocasionalmente se producen contrataciones en distintos ámbitos directivos, principalmente en el extranjero, en las que se han utilizado cláusulas que disponen indemnizaciones cuando éstos dimiten o son despedidos de forma improcedente.

Asimismo, con la finalidad de fomentar su fidelidad y permanencia, se ha reconocido un concepto retributivo de carácter diferido a once 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.

Informe de Gobierno Corporativo

De conformidad con lo establecido en la legislación mercantil, se adjunta como anexo al presente Informe de Gestión, el Informe Anual de Gobierno Corporativo, formando parte del mismo.

El informe de Gobierno Corporativo 2009 comunicado a la CNMV está disponible en la web corporativa de Ferrovial.

Información bursátil

El ejercicio 2009 estuvo determinado para nuestra compañía por la fusión entre Grupo Ferrovial S.A. y Cintra S.A., siendo el último día de cotización de ambas compañías fue el 3 de diciembre. La compañía resultante de la fusión, Ferrovial S.A., comenzó a cotizar el 7 de diciembre.

Ferrovial cerró el ejercicio 2009 en 8,23 euros por acción, con una revalorización del +68,0% (evolución proforma*). Hasta mediados de marzo Ferrovial evolucionaba igual al mercado acumulando recortes significativos (-18%). A partir de ese momento, se produjo un cambio de tendencia, lo que llevo a obtener una revalorización del 115% desde los mínimos de marzo, superando la revalorización anual de Ferrovial a todos su índices de referencia (IBEX +29,8%, Sector Construcción + 18%).

En los meses de junio y julio se producen dos hitos muy importantes en el ejercicio, como fueron el acuerdo de refinanciación corporativa y la aprobación del acuerdo de fusión con Cintra, mediante una ecuación de canje de 4x1. La resolución de estas incertidumbres conllevó importantes revalorizaciones en la cotización. A comienzos del cuarto trimestre la acción evolucionó de forma especialmente positiva tras conocerse las líneas generales del nuevo marco regulatorio para BAA y la confirmación de la calificación de su deuda. La cotización cerró el ejercicio con subidas tras conocerse el acuerdo de venta parcial de las autopistas chilenas y las emisiones de bonos realizadas por BAA en las últimas semanas de Diciembre.

El IBEX cerró el 2009 con una revalorización del +29,8%, situándose en los 11.940,0 puntos, en el mejor ejercicio desde 2006. El selectivo español evolucionó mejor que los principales índices mundiales.

La evolución bursátil estuvo en 2009 diferenciada en dos periodos, hasta marzo el Ibex-35 perdía un -27%, y desde mínimos hasta final del ejercicio el Índice se revalorizó un +79%, para cerrar el año con una revalorización cercana al +30%. En la primera parte del ejercicio primaron los temores al agravamiento de la crisis financiera, los datos negativos sobre empleo y las revisiones a la baja del crecimiento económico y resultados empresariales. Marzo supuso un punto de inflexión, y la aprobación de medidas de estímulo, las ayudas al sector financiero y las bajadas de tipos de interés impulsaron a la renta variable.

La bolsa española estuvo impulsada por el sector financiero, +47,3%, especialmente por los valores con una alta ponderación en el índice, como SCH y BBVA. El sector que peor evolucionó en el ejercicio fue el energético con un recorte del -2,7%. Los valores de mayor capitalización tuvieron un comportamiento mucho mejor que los de mediana y pequeña capitalización (Ibex-35 +29,8%, Ibex-Medium Caps +13,8% e Ibex-Small Caps +17,5%), probablemente por la mayor internacionalización y exposición a mercados emergentes.

En el plano macroeconómico, destaca en 2009 el desequilibrio presupuestario generado por los Estados, debido al deterioro económico y al gasto extraordinario que supusieron las medidas de estímulo, incrementando de forma muy considerable la deuda soberana emitida.

*Nota: Revalorización referida a la serie de cotización de Grupo Ferrovial, ajustando los datos históricos según el canje de fusión de 4x1:

Cierre de Ferrovial S.A. 30/12/09 8,23€.

Cierre Grupo Ferrovial S.A. 30/12/2008 19,58/4 = 4,9€

Evolución Ferrovial, Ibex-35 e Índice Sectorial - Histórico

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	1999-2009
FER	-37%	-6%	45%	23%	15%	42%	49%	26%	-35%	-59%	68%	43%
IBEX	18%	-22%	-8%	-28%	28%	17%	18%	32%	7%	-39%	30%	19%
Sector	-26%	-7%	26%	4%	25%	27%	54%	61%	-10%	-48%	18%	96%

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

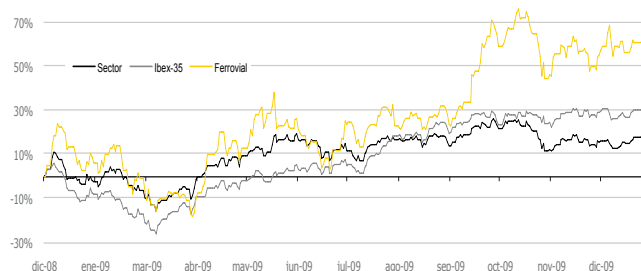
Datos históricos 99-08 correspondientes a la serie histórica de Grupo Ferrovial. Evolución 2009 y 99-09 proforma Grupo Ferrovial ajustada al canje de fusión 4x1.

Evolución de cotización y volumen efectivo 2009



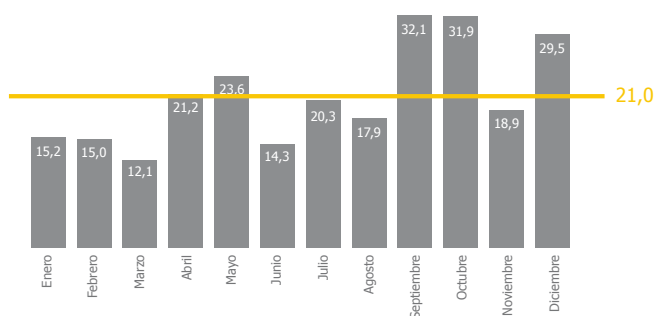
Evolución 2009 proforma Grupo Ferrovial ajustada al canje de fusión 4x1.

Evolución Ferrovial, Ibx-35 e Índice Sectorial en 2009



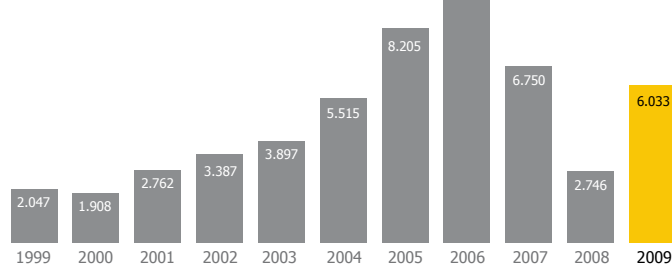
Evolución 2009 proforma Grupo Ferrovial ajustada al canje de fusión 4x1.

Efectivo - media diaria - Millones de euros



Datos de volumen efectivo correspondientes a la serie de Grupo Ferrovial.

Capitalización - Millones de euros



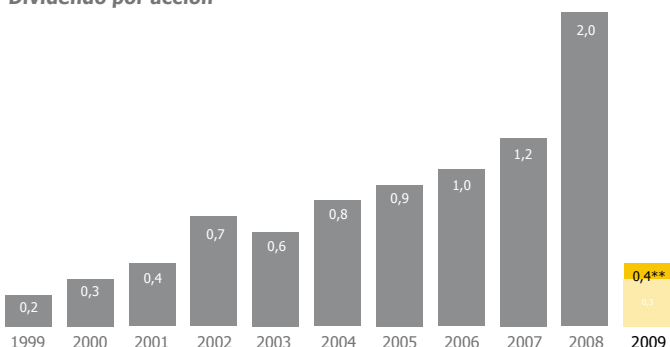
Tal y como muestra el siguiente gráfico el importe de los dividendos pagados por el Grupo, se ha ido incrementando considerablemente desde la salida a Bolsa de Grupo Ferrovial en 1999.

Histórico Ferrovial	2009	2008	2007	2006	2005	2004 NIFF	2004	2003	2002	2001	2000
Cierre	8,23	19,58	48,12	73,95	58,50	39,32	39,32	27,78	24,15	19,69	13,6
Máximo	8,78	57,45	82,95	78,35	71,45	39,8	39,8	28,29	28,95	22	18,35
Mínimo	3,82	17,65	47,90	51,20	39,07	27,6	27,6	21,91	19,7	13,53	11,75
Medio ponderado		37,41	68,35	64,00	52,15	34,02	34,02	24,62	24,7	18,58	14,23
Efectivo negociado año (millones de euros)	5.331,8	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
Nº acciones negociadas (año)	841.837.841	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
Volumen medio diario (millones de euros)	21,0	44,3	66,0	47,9	27,5	17,2	17,2	12	10,2	6,3	4,6
Rotación de capital	147%	207%	177%	136%	96%	90%	90%	87%	73%	61%	57%
Capitalización (millones de euros)	6.033	2.746	6.750	10.373	8.205	5.515	5.515	3.897	3.387	2.762	1.908
Nº acciones capital social	733.510.255	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
Valor nominal acción	0,20 euros	1 euro	1 euro	1 euro	1 euro	1 euro	1 euro	1 euro	1 euro	1 euro	1 euro
Dividendo bruto por acción*	0,40**	2,00	1,15	1,00	0,90	0,82	0,82	0,60	0,67	0,41	0,28
Ratios bursátiles											
Beneficio neto por acción (BPA)*	-0,16	-6,04	5,23	10,16	2,96	3,78	3,97	2,43	3,25	1,56	1,14
Valor contable por acción	0,62	26,32	48,82	47,50	21,57	17,95	16,06	12,5	10,66	8,54	7,48
Precio / valor contable	13,25	0,74	0,99	1,56	2,71	2,19	2,45	2,22	2,27	2,31	1,82
PER (cotización / BPA)*			9,20	7,28	19,73	10,40	9,90	11,44	7,43	12,62	11,93
Rentabilidad total accionista (%)	70,17%	-55,15%	-33,37%	28,12%	51,07%	44,50%	44,50%	17,50%	26,10%	47,80%	-3,60%

* Estos valores se han visto influenciados significativamente en 2002, 2003, 2004, 2006, 2007 y 2008 por resultados extraordinarios generados.

** En el momento de publicación del Informe Anual, el dividendo complementario de 0,3€ se encontraba pendiente de aprobación por la Junta General de Accionistas.

Dividendo por acción



El 31 de diciembre 2009 la compañía resultante de la fusión entre Grupo Ferrovial y Cintra, Ferrovial S.A., pagó un dividendo a cuenta de 0,10€/acción.

** En el momento de publicación del Informe Anual, el dividendo complementario de 0,3€ se encontraba pendiente de aprobación por la Junta General de Accionistas.

AUTOCARTERA

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

	2009	2008	2007
Nº de acciones	0	1.527.374	300.000
% de capital	0,00%	1,09%	0,21%
Coste libros		72.735 miles de €	22.243 miles de €
Coste por acción		47,62	74,14

Datos autocartera histórica correspondientes a Grupo Ferrovial.

ACCIONARIADO (*)

(*) Fuente: CNMV – Miles de acciones

Accionistas	Pais	Titulos	% Capital
Portman Baela SL	España	327.194	44,607%
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	España	9.179	1,251%
Santiago Bergareche Busquets	España	2.447	0,334%
José Fernando Sánchez-Junco Mans	España	160	0,022%
Santiago Eguidazu Mayor	España	123	0,017%
Joaquín Ayuso García	España	88	0,012%
Juan Arena de la Mora	España	79	0,011%
Jaime Carvajal Urquijo	España	63	0,009%
Gabriele Burgio	España	35	0,005%
María del Pino y Calvo-Sotelo	España	11	0,002%
Santiago Fernandez Valbuena	España	7	0,001%
Íñigo Meirás Amusco	España	6	0,001%

ÍNDICES A LOS QUE PERTENECE FERROVIAL (FUENTE BLOOMBERG)

IBEX-35
 IGBM
 SPAIN MA BSC MAT
 BLOOMBERG EUROPEAN 500
 BE500 CONST & ENGIN
 DJ EURO STOXX €
 DJES Cns&Mat €
 DJ STOXX 600 €
 DJS Cns&Mat €
 BBG EUROPE 500 SECTORS
 BBG EUROPE INDUSTRIALS
 S&P EURO PLUS
 S&P EURO
 S&P EURO INDUSTRIALS
 FTSEUROFIRST 300 SCTR
 BBG WORLD
 BBG WORLD COMMER SER
 BBG EMEA WORLD
 BBG EMEA COMM SERVS
 S&P EUR 350 CAP GOODS
 S&P EUROPE 350
 S&P EU 350 INDUST
 BBG WORLD LEVEL1
 BBG WRLD CON NON CYC
 BBG EMEA WORLD LVL 1
 BBG EMEA CONS NON CYC
 DJES Small €
 DJS Small 200 €
 S&P GLOBAL 1200
 GLOBAL 1200 INDUSTRIAL
 FTSEUROFIRST 300 SECTOR
 WT INTL MIDCAP DVD IOPV
 WT EUROPE DIVIDEND IOPV
 WT DEFA FUND IOPV
 WT Intl Industrial IIV
 S&P Developed Ex-US BMI
 S&P Dev ex US SC
 DJ SPAIN TITANS 30 €
 DJS Opt Cns&Mt
 Bloomberg ESG Coverage
 Bloomberg ESG Processed

Índices de Responsabilidad Social Corporativa

DJSI – Dow Jones Sustainability World Index
 DJSI – Dow Jones Sustainability Stoxx Index
 FTSE4Good Europe Index
 FTSE4Good Global Index
 FTSE 4 Good IBEX - España - Sostenibilidad
 Ethibel
 ASPI Eurozone

Cuentas Anuales consolidadas



- 92 - Estado consolidado de situación financiera
- 94 - Cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas
- 95 - Estado consolidado de resultado global
- 96 - Estado consolidado de cambios en el Patrimonio neto
- 97 - Estado de flujo de caja consolidado
- 98 - Notas a las cuentas anuales consolidadas
- 232 - Informe de auditoría



Estado consolidado de situación financiera

Activo	Nota	2009	2008	1/1/08
Activos no corrientes		36.076	32.795	40.184
Fondo de Comercio	5	6.952	5.400	7.242
Activos Intangibles (1)	6	45	63	160
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	7	24.309	22.305	29.408
Inversiones inmobiliarias		77	92	0
Inmovilizado material (1)	8	671	657	749
Inversiones en soc.puestas en equivalencia	9	317	336	390
Activos financieros no corrientes	10	1.218	867	793
Cuentas a cobrar de proyectos de infraestructuras y otras		125	155	40
Activos financieros disponibles para la venta		33	4	67
Caja restringida y otras inversiones a largo plazo		554	290	275
Resto de cuentas a cobrar		506	418	411
Activo por superávit de pensiones	18	22	76	227
Impuestos Diferidos	23	1.604	1.859	966
Derivados financieros a valor razonable	11	861	1.139	248
Activos clasificados como mantenidos para la venta	12	1.802	4.278	816
Activos corrientes		6.232	6.753	6.564
Existencias	13	490	500	490
Clientes y otras cuentas a cobrar	14	3.262	3.751	4.086
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		2.982	3.390	3.615
Otros deudores		547	578	505
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		22	25	138
Provisiones		-290	-242	-173
Tesorería y Equivalentes	20	2.480	2.502	1.988
Sociedades de proyectos de infraestructuras		1.050	892	671
Caja restringida		351	204	204
Resto de tesorería y equivalentes		699	689	467
Resto de sociedades		1.430	1.610	1.317
Total Activo		44.110	43.826	47.565

Millones de Euros

Pasivo y Patrimonio Neto	Nota	2009	2008	1/1/08
Patrimonio neto	16	4.557	3.962	6.896
Patrimonio neto atribuible a los accionistas		2.987	1.756	3.960
Patrimonio neto atribuible a los socios externos		1.570	2.206	2.936
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	17	457	253	266
Pasivos no corrientes		29.661	29.068	32.867
Provisiones para pensiones	18	503	131	72
Otras Provisiones no corrientes	19	746	708	412
Deuda Financiera	20	23.368	22.413	28.458
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		21.115	19.741	25.529
Deudas con entidades de crédito resto de sociedades		2.253	2.672	2.929
Otras deudas	21	136	118	141
Impuestos Diferidos	23	3.364	3.379	3.119
Derivados financieros a valor razonable	11	1.544	2.319	664
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta	12	1.647	3.163	83
Pasivos corrientes		7.789	7.380	7.453
Deuda Financiera	20	1.938	1.552	1.139
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		1.541	845	843
Deudas con entidades de crédito resto de sociedades		397	707	295
Deudas por operaciones de tráfico	22	5.332	5.376	5.804
Acreedores comerciales		4.229	4.417	4.585
Pasivos por impuestos sobre las ganancias corrientes		216	167	304
Otras deudas no comerciales		888	792	916
Provisiones para operaciones de tráfico	19	519	452	510
Total Pasivo y Patrimonio Neto		44.110	43.826	47.565

Millones de Euros

Los activos intangibles y materiales y las inversiones inmobiliarias afectos a proyectos de infraestructuras se incluyen en la partida "Inmovilizado en Proyectos de Infraestructuras".

Las Notas 1 a 39, forman parte de las Cuentas Consolidadas a 31 de diciembre de 2009.

Cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas

	2009			2008			
	Nota	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable (*)	Total 2009	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable (*)	Total 2008
Cifra de ventas		12.095	0	12.095	13.146	0	13.146
Otros ingresos de explotación		30	0	30	20	0	20
Total Ingresos de explotación	26	12.126	0	12.126	13.165	0	13.165
Consumo		1.405	0	1.405	1.702	0	1.702
Otros gastos externos		1.645	0	1.645	1.987	0	1.987
Gastos de personal	27	3.410	0	3.410	3.680	0	3.680
Variación de las provisiones de tráfico		185	1	187	112	0	112
Otros gastos de explotación		2.938	2	2.939	3.128	11	3.139
Total gastos de explotación		9.583	3	9.586	10.609	11	10.620
Resultado bruto de explotación		2.543	-3	2.540	2.556	-11	2.545
Dotaciones a la amortización de inmovilizado		1.009	0	1.009	1.132	0	1.132
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado		1.534	-3	1.531	1.425	-11	1.413
Deterioros y enajenación de inmovilizado	28	-620	-90	-710	437	-17	419
Resultado de explotación		914	-93	820	1.861	-29	1.833
Ingresos financieros en proyectos de infraestructuras		27	0	27	44	0	44
Gastos financieros de proyectos de infraestructuras		-1.415	0	-1.415	-1.629	-26	-1.655
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable		0	-148	-148	0	-185	-185
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras		-1.388	-148	-1.536	-1.585	-210	-1.795
Ingresos financieros de resto de sociedades		122	0	122	226	0	226
Gastos financieros de resto de sociedades		-226	0	-226	-343	0	-343
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable		0	98	98	0	-223	-223
Resultado financiero resto de sociedades		-103	98	-5	-117	-223	-340
Resultado financiero	29	-1.491	-50	-1.541	-1.702	-433	-2.135
Participación en beneficios de Sociedades Puestas en Equiv,		70	16	86	59	-106	-47
Resultado consolidado antes de impuestos		-507	-127	-635	218	-567	-349
Impuesto sobre sociedades	23	94	41	135	-1.395	133	-1.263
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas		-413	-86	-499	-1.177	-435	-1.612
Resultado neto operaciones discontinuadas	30	0	0	0	0	0	0
Resultado consolidado del ejercicio		-413	-86	-499	-1.177	-435	-1.612
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos		346	61	407	682	118	800
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante		-67	-25	-92	-495	-317	-812
Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante	31						
Básico				-0.16			-1.46
Diluido				-0.16			-1.46

Millones de Euros

(*) Corresponde a resultados por variación en el valor razonable de derivados, otros activos y pasivos financieros y deterioro de propiedades de inversión (ver nota 25)

Estado consolidado de resultado global

	Nota	2009	2008
Ingresos y Gastos reconocidos antes de impuestos			
Instrumentos de cobertura	11	690	-1.233
Resto de sociedades		698	-1.302
Mantenidos para la venta		-67	81
Sociedades puestas en equivalencia		59	-12
Planes de prestación definida	18	-544	-218
Resto de sociedades		-501	-238
Sociedades puestas en equivalencia		-43	19
Diferencias de conversión		207	-1.072
Resto de sociedades		213	-686
Mantenidos para la venta		-28	-357
Sociedades puestas en equivalencia		22	-29
Impuestos		-348	853
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio		6	-1.670
Atribuido a la sociedad dominante		138	-977
Atribuido a los socios externos		-132	-693
Resultado consolidado del ejercicio		-499	-1.612
Atribuido a la sociedad dominante		-92	-812
Atribuido a los socios externos		-407	-800
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio		-493	-3.282
Atribuidos a la Sociedad dominante		46	-1.789
Atribuidos a socios externos		-539	-1.493

Millones de Euros

Estado consolidado de cambios en el Patrimonio neto

2009

	Capital Social	Prima de Emisión	Acciones Propias	Otras Reservas	Resultados Acumulados	Atribuido a los Accionistas	Atribuido a Socios Externos	Total Patrimonio Neto
Saldo al 01.01.2009	140	193	-72	-1.342	2.658	1.578	2.113	3.691
Cambios en políticas contables				152	26	178	93	271
Saldo al 01.01.2009 reexpresado	140	193	-72	-1.190	2.684	1.756	2.206	3.962
Resultado consolidado del ejercicio					-92	-92	-407	-499
Ingresos-gastos reconocidos directamente patrimonio				138		138	-132	6
Transacciones con propietarios	7	2.829	72		-1.746	1.162	-96	1.065
Dividendos pagados					-281	-281	-103	-384
Ampliaciones/reducciones capital							166	166
Impacto Fusión	7	2.829	72		-1.464	1.443	-160	1.283
Otros movimientos	0			23		23	-1	23
Saldo al 31.12.2009	147	3.022		-1.028	846	2.987	1.570	4.557

Millones de Euros

2008

	Capital Social	Prima de Emisión	Acciones Propias	Otras Reservas	Resultados Acumulados	Atribuido a los Accionistas	Atribuido a Socios Externos	Total Patrimonio Neto
Saldo al 01.01.2008	140	193	-21	-112	3.712	3.912	2.936	6.848
Cambios en políticas contables				48		48	0	48
Saldo al 01.01.2008 reexpresado	140	193	-21	-64	3.712	3.960	2.936	6.896
Resultado consolidado del ejercicio					-812	-812	-800	-1.612
Ingresos-gastos reconocidos directamente patrimonio				-977		-977	-693	-1.670
Transacciones con propietarios			-50	-42	-178	-271	198	-72
Dividendos pagados					-178	-178	-70	-248
Ampliaciones/reducciones capital							294	294
Variación autocartera			-50	-42		-92	-27	-119
Variaciones de perímetro							600	600
Cambio de criterio contable				-107	0	-108	-48	-156
Otros movimientos	0			0	-37	-37	13	-25
Saldo al 31.12.2008	140	193	-72	-1.190	2.684	1.756	2.206	3.962

Millones de Euros

Las Notas 1 a 39, forman parte de las Cuentas Consolidadas a 31 de diciembre de 2009.

Estado de flujo de caja consolidado

	Nota	2009	2008
Resultado Neto Atribuible		-92	-812
Ajustes al resultado		2.816	3.493
Minoritarios		-407	-800
Amortizaciones/provisiones		1.196	1.244
Resultado por equivalencia		-86	47
Resultado por financiación		1.538	2.158
Impuesto		-135	1.263
Deterioros y enajenación de inmovilizado		710	-419
Pago de Impuesto		-49	-26
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros		-152	-199
Cobro dividendos proyectos Infraestructuras		10	28
Flujo operaciones actividades discontinuadas			
Flujo de operaciones	32	2.534	2.484
Inversión inmovilizado material/inmaterial		-205	-450
Inversión proyectos de infraestructuras		-1.549	-1.996
Inversión inmovilizado financiero		-366	-99
Desinversión proyectos de infraestructuras		1.582	821
Desinversiones inmovilizado financiero		524	215
Intereses recibidos		161	144
Flujo neto inversión actividades discontinuadas			
Flujo de inversión	32	147	-1.364
Flujo antes de financiación		2.681	1.119
Flujo de capital y socios externos		178	267
Pago de dividendos accionista sociedad matriz		-284	-179
Pago de dividendos minoritarios sociedades participadas		-105	-57
Otros movimientos de fondos propios			
Flujo financiación propia		-211	31
Intereses pagados		-1.518	-2.547
Aumento endeudamiento bancario		5.434	11.708
Disminución endeudamiento bancario		-6.463	-9.674
Flujo financiación actividades discontinuadas			
Flujo de financiación	32	-2.757	-482
Variación tesorería y equivalentes	20	-76	637
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo (*)		2.620	1.988
Tesorería y equivalentes al final del periodo (*)		2.620	2.620
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes		-76	5

Millones de Euros

(*) Dentro de la partida "Tesorería y equivalentes" se incluye la caja restringida a corto plazo, así como la Tesorería y Equivalentes correspondiente a los activos mantenidos para la venta (118 millones de euros en 2008 y 140 millones de euros en 2009).

Las Notas 1 a 39, forman parte de las Cuentas Anuales Consolidadas a 31 de diciembre de 2009.

Notas a las cuentas anuales consolidadas

1. Actividades de la Sociedad y Perímetro de Consolidación

1.1 ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD

El grupo consolidado Ferrovial, en adelante Ferrovial, está constituido por la sociedad dominante 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, Ferrovial 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.** Esta actividad se realiza mediante el desarrollo, financiación, ejecución y explotación de proyectos de autopistas de peaje, a través de Cintra Infraestructuras, S.A. en la que Ferrovial, S.A. tiene una participación directa del 100%.
- **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 seis aeropuertos en el Reino Unido y de otros activos en el negocio aeroportuario y en la que 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. en el Reino Unido y de Ferroser Infraestructuras, 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 Ferrovial, 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, 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 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.

1.2 FUSIÓN

Los Consejos de Administración de Grupo Ferrovial, S.A., y de su filial Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. (en la que Grupo Ferrovial, S.A. participaba en un 66,88%) acordaron, en ambos casos por unanimidad, con fechas 29 y 28 de julio de 2009 respectivamente, el Proyecto Común de Fusión de ambas compañías, con la finalidad de configurar una entidad gestora integral de infraestructuras.

La integración de los negocios de Cintra y Ferrovial se llevó a cabo mediante fusión, en los términos previstos en los artículos 22 siguientes de la Ley de Modificaciones Estructurales. La fusión pro-

yectada se arbitró concretamente mediante la absorción de Ferrovial (sociedad absorbida) por Cintra, (sociedad absorbente), con extinción, vía disolución sin liquidación de la absorbida y transmisión en bloque de todo el patrimonio de la primera a la segunda, que adquirió, por sucesión universal, sus derechos y obligaciones.

Como consecuencia de la fusión, los accionistas de Ferrovial recibieron en canje acciones de Cintra. El tipo de canje de la fusión, que fue determinado sobre la base del valor real de los patrimonios sociales de Cintra y Ferrovial, fue, sin compensación complementaria en dinero alguna, el siguiente: cuatro (4) acciones de Cintra, de veinte céntimos de euro (0,20 €) de valor nominal cada una, por cada acción de Ferrovial, de un euro (1 €) de valor nominal. Dicha relación de canje resulta de la valoración de los patrimonios de Cintra y Ferrovial. La estructura elegida es, por tanto, la denominada fusión "inversa", que se caracteriza por ser la filial la que absorbe a la matriz.

Tras la fusión, Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. pasó a denominarse Ferrovial, S.A., y pasó a ser por tanto la sociedad cabecera del grupo consolidado.

Si bien en la sociedad individual Ferrovial, S.A. desde el punto de vista contable, las operaciones de las sociedades absorbidas se consideraron realizadas por cuenta de las sociedades absorbentes a partir del 1 de enero de 2009, a efectos del grupo consolidado, se considera que la fecha de integración de los accionistas minoritarios fue la fecha de aprobación de la fusión en la junta de fecha 22 de octubre.

Adicionalmente, y como paso previo e indisolublemente unido a la fusión, con fecha 28 de julio los respectivos Consejos de Administración de las sociedades participantes, aprobaron la fusión por absorción Ferrovial Infraestructuras, S.A., Aeropuerto de Belfast, S.A., Marjeshvan, S.L. y Lernamara, S.L. por parte de Grupo Ferrovial, S.A. Todas estas sociedades estaban íntegramente participadas, de manera directa o indirecta, por esta última. En consecuencia, fue de aplicación a dicha operación de fusión simplificada el procedimiento especial previsto en el artículo 49.1 LME y no procedió el canje de las acciones de las sociedades absorbidas por acciones de Ferrovial. La operación fue sometida también a la aprobación de la Junta General de Accionistas de Cintra S.A.

Por otro lado, Cintra S.A. "filializó" su patrimonio empresarial -básicamente consistente en las participaciones que ostentaba en las sociedades concesionarias, a través de las cuales desarrollaba el negocio de concesiones de infraestructuras, con excepción del negocio de Aparcamientos, que ha sido objeto de enajenación en el ejercicio 2009 y de las autopistas griegas, cuya filialización se encuentran pendiente de autorización por parte de la autoridad concedente correspondiente- mediante su segregación y transmisión en bloque a favor de un vehículo íntegramente participado por Cintra S.A., denominado Cintra Infraestructuras, S.A.U.

El principal impacto que la fusión ha tenido en el grupo consolidado ha sido la integración de los socios minoritarios de Cintra en el patrimonio de la sociedad dominante. Esta operación se considera por tanto una compra sucesiva del 33% de participación sobre una sociedad sobre la que ya se poseía el control, generándose un fondo de comercio (ver nota 5) por la diferencia entre el valor contable y el valor razonable de las mismas, en base a la política contable de combinaciones de negocio indicada en la nota 2.3.9. Para el cálculo del valor razonable, se ha considerado el valor de cotización de las acciones de Cintra a fecha de aprobación de la fusión en la junta de Accionistas.

El Capital Social resultante en el grupo consolidado es el que anteriormente correspondía a Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. (posteriormente denominada Ferrovial, S.A.) y que asciende a 147 millones de euros.

Comparabilidad de la información: Dado que existe una continuidad económica de la información del grupo consolidado, el comparativo que se está utilizando en la presente memoria es correspondiente a las cuentas consolidadas de Grupo Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes del ejercicio 2008.

1.3 OTROS CAMBIOS EN EL PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN

Las principales variaciones que se han producido durante el presente ejercicio en el perímetro de consolidación son los siguientes:

- **En la actividad de Aeropuertos:**

En el pasado mes de diciembre de 2009 se produjo la venta del Aeropuerto de Gatwick que se encontraba registrado como activo no corriente mantenido para la venta según lo indicado en las Cuentas Anuales correspondientes al ejercicio 2008. El precio de la transacción fue de 1.500 millones de libras (alrededor de 1.646 millones de euros). De esa cifra, 1.445 millones de libras se recibirán al contado y otros 55 millones de libras se abonarán en función de la consecución de determinados parámetros operativos y financieros.

- **En la actividad de Autopistas:**

El pasado mes de julio, Cintra completo el proceso de venta de la totalidad de su participación en su filial Cintra Aparcamientos, S.A. (Cintra Aparcamientos), que ascendía al 99,92% de su capital. El importe total de la transacción, incluyendo deuda, fue de 451 millones de euros y ha supuesto una entrada de caja por importe de 400 millones de euros.

En junio de este año, Cintra como empresa líder del consorcio

que presentaba el proyecto (con una participación de Cintra del 57,25%), firmó con el Departamento de Transportes de Texas la construcción, mantenimiento y explotación de 21,4 kilómetros de "Manager Lanes" de la autopista North Tarrant Express, ubicada en la zona de Texas, Estados Unidos. Está previsto que la construcción empiece a finales de 2010 y esté terminada en 2015.

Por otra parte, otro consorcio liderado también por Cintra, firmó el proyecto IH-635 Managed Lanes (proyecto LBJ Express) con el Departamento de Transportes de Texas la reconstrucción, explotación y mantenimiento de los carriles existentes en la autopista IH-635 sin peaje, así como la construcción de nuevos carriles con peaje en las autopistas IH-635 e I-35E.

2. Resumen de las principales políticas contables

2.1 BASES DE PREPARACIÓN

La información financiera consolidada presentada en estas cuentas anuales ha sido elaborada bajo las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (NIIF UE) al cierre del ejercicio utilizando en general el criterio de valoración a coste histórico excepto en aquellos epígrafes en los que dicha normativa indica expresamente un criterio de valoración obligatorio distinto a este. Para el caso de uniones temporales de empresas existentes, se ha optado por consolidarlas por el método de integración proporcional. Dichos criterios han sido los mismos que los aplicados en el ejercicio 2008.

Reexpresión y cambios de criterio contable:

Con efectos 1 de enero de 2009 se ha decidido modificar el criterio contable de consolidación de los negocios en los que existe control conjunto, pasando a aplicar el método de puesta en equivalencia frente al método de integración proporcional que hasta la fecha se venía aplicando, tal y como se comenta en la nota 2.2.b.

Por este motivo y en cumplimiento de la NIC 1, se presenta el Estado de Situación Financiera con el periodo comparativo del ejercicio anterior y el del principio del primer periodo comparativo con los datos reexpresados para su comparabilidad. El impacto más significativo en la fecha de transición (1 de enero de 2008) ha sido una disminución de total de activos por importe de 4.094 millones de euros, de los que 2.368 corresponden a la división de Servicios, 1.429 millones a la división de Autopistas, 280 millones a la de Aeropuertos y 17 millones a la de Construcción. No ha tenido impacto en Fondos Propios.

Los principales impactos que ha tenido la mencionada reexpresión a diciembre de 2008 se detallan a continuación:

	Impacto en Cuenta de Resultados 2008		Impacto en Estado de Situación Financiera 2008		
	Ventas	Rtdo. Explot.	Activos	FFPP Soc. Dom.	FFPP Soc. Externos
ITR Concession Company	-53	-24	-1.848	167	83
Central Greece Motorway	0	0	-93	11	12
Autopista Trados 45	-13	-9	-78	0	0
Nea Odos	-19	-12	-37	0	0
Total Autopistas	-85	-45	-2.056	178	95
Tube Lines	-784	-52	-1.952	0	0
Mant.y Explot.M-30	-14	-3	-159	0	0
Grupo Cespa	-32	0	-34	0	-1
Total Servicios	-830	-55	-2.145	0	-1
APP	-27	-26	-149	0	0
Total Aeropuertos	-27	-26	-149	0	0
Otros	-38	-2	-24	0	-1
Total Grupo Ferrovial	-980	-128	-4.374	178	93

Millones de Euros

Como consecuencia de la fusión, los accionistas de Grupo Ferrovial recibieron acciones de Cintra, con una relación de canje de cuatro acciones de Cintra por una de Grupo Ferrovial. La sociedad resultante de la fusión, denominada Ferrovial S.A., mantenía el capital social de Cintra, ampliado en lo necesario para atender al canje de las acciones de Grupo Ferrovial, alcanzando un capital social total de 147 millones de euros (véase nota 16). Por ello, a efectos de comparabilidad de la información, para el cálculo del beneficio por acción (nota 31), se ha procedido a reexpresar el número medio de acciones correspondiente a 2008 como el capital social de Grupo Ferrovial S.A (cabecera del Grupo a dicha fecha) atendiendo al canje de acciones mencionado anteriormente. Análogamente, para el ejercicio 2009, dado que a efectos consolidados la fusión tiene fecha efectiva 31 de octubre, se ha procedido a ponderar las acciones en circulación correspondientes a diez meses del capital social de Grupo Ferrovial S.A y dos meses del capital social de Ferrovial S.A.

Como consecuencia de la entrada en vigor de la CNIIF 14-NIC19, "El límite de un activo por Beneficios Definidos, Obligación de mantener un nivel mínimo de Financiación y su interacción", que aplica en determinados planes de pensiones de prestación definida que mantiene el Grupo Swissport, se ha procedido a reexpresar las magnitudes relacionadas con la contabilización de los mismos (se presenta detalle en la nota 18 de provisiones y superávit de pensiones). Por este motivo se ha reconocido un mayor impacto en el Estado de Resultado Global directamente en patrimonio por planes de pensiones por importe de 48 millones de euros en diciembre de 2007. No tiene efecto en 2008.

En el ejercicio 2009 se ha decidido, con el objeto de homogeneizar con el formato oficial de la Comisión Nacional del Mercado de Valores, incluir dentro del resultado de explotación en una línea denominada "deterioros y enajenación de inmovilizado" el resultado por venta y enajenación de activos de inmovilizado que hasta la fecha se presentaba en la línea de "Otras ganancias y pérdidas". Se ha reexpresado el formato del ejercicio comparativo en este mismo sentido. Por otro lado, en los Estados Financieros de las Cuentas Consolidadas presentadas en el ejercicio 2008, se presentó en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias de forma separada, el efecto de la contabilización de la abolición del "Industrial Buildings Allowances" en el Reino Unido (ver nota 25 de las cuentas anuales de 2008). Habida cuenta de que en el presente ejercicio este efecto no es de aplicación, se ha optado por no presentar este impacto de forma separada, reexpresando a efectos de presentación el formato de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias del periodo comparativo.

Modificaciones en normativa contable:

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 2010 o con posterioridad a dicha fecha. Por parte de la Dirección de Ferrovial se está realizando la evaluación del posible impacto de las mismas y no se espera que su efecto sea relevante. Se detallan a continuación los principales cambios en normativa contable que podrían tener aplicación en Ferrovial:

- Normas, modificaciones e interpretaciones con fecha de entrada en vigor en 2009 o que el grupo ha aplicado anticipadamente y que tienen impacto en las presentes Cuentas Consolidadas:

- NIC 1 (revisada) "Presentación de estados financieros" (vigente desde el 1 de enero de 2009). Los cambios fundamentales son la modificación en las definiciones de los Estados Financieros, pasando a denominarse como Estado de Situación Financiera el anterior Balance de Situación. El Estado de Ingresos y Gastos Reconocidos pasa a denominarse estado de Resultado Global, y se incorpora como un Estado Financiero más el Estado de cambios en el Patrimonio Neto (aunque la NIC 1 permite presentar estos dos últimos en un solo Estado de forma optativa, Ferrovial ha optado por presentarlos de forma separada). Además, se establece la presentación de forma separada en el Estado de Cambios en el Patrimonio Neto, las transacciones realizadas con propietarios. Este cambio solo afecta a aspectos de presentación, por lo que no hay impacto en las ganancias por acción.

- NIIF 7 (Modificación) "Instrumentos financieros: Información a revelar" (vigente desde el 1 de enero de 2009). Esta modificación exige que se amplíen los desgloses sobre la valoración a valor razonable y sobre el riesgo de liquidez. En concreto, la modificación requiere que se desglosen las valoraciones del valor razonable según un orden jerárquico de parámetros del valor razonable. Como el cambio en la política contable únicamente implica realizar desgloses adicionales, no hay ningún impacto en las ganancias por acción. En el primer ejercicio de aplicación de esta modificación no se exige la presentación de información comparativa.

- CINIIF 13, "Programas de fidelización de clientes" (vigente desde el 1 de julio de 2008). La CINIIF 13 aclara que en los casos en que los bienes o servicios se prestan conjuntamente

con un incentivo de fidelización (por ejemplo, puntos de fidelización o productos gratis), el acuerdo se considera un contrato con elementos múltiples y el importe recibido o a recibir del cliente se debe imputar entre los componentes del acuerdo por su valor razonable. El Grupo ha aplicado la CINIIF 13 con carácter retroactivo desde el 1 de enero de 2009, por lo que la información del ejercicio 2008 se ha reexpresado al efecto.

- CNIIF 14, "El límite de un Activo por Beneficios Definidos, Obligación de Mantener un nivel mínimo de financiación y su interacción". Regula cuándo deben considerarse como disponibles los reembolsos o reducciones en las aportaciones futuras de acuerdo con la NIC19, cómo puede la obligación de mantener un nivel mínimo de financiación afectar a la disponibilidad de reducciones en las aportaciones futuras y cuándo puede ocasionar un pasivo el requerimiento de mantener un nivel mínimo de financiación. El impacto que la adopción de esta norma ha tenido para el grupo, está comentado en la nota 2.1.a de la presenta memoria.

- Normas que serán de aplicación en 2010 y que tendrán impacto en su primera aplicación:

- CINIIF 12 "Acuerdos de concesión de servicios", de obligación cumplimiento para los ejercicios comenzados a partir del 1 de enero de 2010. Conforme a dicha norma, los contratos se pueden clasificar en dos tipos: activo intangible y activo financiero (se podría dar el caso de modelos mixtos). En el caso de Ferrovial, la mayoría corresponden a activos intangibles. Ferrovial ha realizado un análisis del impacto que la adopción de esta norma podría suponer en el Grupo. Para el caso de los activos intangibles, el impacto de transición no será significativo. Con respecto a los de activo financiero, el más significativo corresponde al caso de la Autopista Terrasa Manresa. El impacto estimado de la aplicación de esta norma en Patrimonio Neto, es de un incremento de 160 millones de euros y en resultado neto de 2010 de 19 millones de euros aproximadamente.

- Otras Normas:

- NIIF 8 "Segmentos de explotación" (vigente desde el 1 de enero de 2009). 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. Por otro lado, la forma en que se presenta la información se ha modificado en línea con la información interna que se prepara y suministra a los órganos responsables de tomar decisiones.

- NIC 23 (Modificación), "Costes por intereses" (vigente desde el 1 de enero de 2009). En relación con los costes por intereses relativos a activos cualificados para los que la fecha de inicio de la capitalización es posterior al 1 de enero de 2009, el Grupo capitaliza, como parte del coste de dicho activo, los costes por intereses que son directamente atribuibles a la adquisición, construcción o producción del mismo. Con anterioridad a la entrada en vigor de esta norma, el Grupo ya venía reconociendo los costes por intereses con este criterio.

- NIIF 2 (modificación) "Pagos basados en acciones" (vigente desde el 1 de enero de 2009). 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. Otras características de los pagos basados en acciones no se consideran condiciones de concesión, sino que deben incluirse en el cálculo del valor razonable a la fecha de concesión en las transacciones con empleados y terceros que presten servicios similares, de forma que no tienen efecto en el número de gratificaciones que se espera que se vayan a consolidar ni la valoración posterior a la fecha de concesión. Todas las cancelaciones tanto las realizadas por la entidad como por terceros, deben seguir el mismo tratamiento contable. El Grupo y la Sociedad han adoptado la modificación de la NIIF 2 desde el 1 de enero de 2009. Esta modificación no ha tenido un efecto significativo en los estados financieros de la Sociedad ni del Grupo.

- 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" (vigente desde el 1 de enero de 2009). 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 condi-

ciones. El Grupo ha aplicado la NIC 32 y la NIC 1 (modificadas) a partir del 1 de enero de 2009, si bien este hecho no ha tenido ningún efecto sobre los estados financieros.

- NIIF 1 (Modificación) "Adopción por primera vez de las NIIF" y NIC 27 "Estados financieros consolidados y separados" (vigente desde el 1 de enero de 2009). 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. La modificación también elimina de la NIC 27 la definición del método del coste y lo reemplaza por el requisito de presentar los dividendos como ingresos en los estados financieros separados del inversor. El Grupo ha aplicado la NIIF 1 (modificada) desde el 1 de enero de 2009, fecha de transición a NIIF de las dependientes del Grupo. Esta modificación no ha tenido ningún efecto en los estados financieros del Grupo.

- CINIIF 9 (Modificación) "Nueva evaluación de derivados implícitos" y NIC 39 (Modificación) "Instrumentos financieros: Reconocimiento y valoración" (vigente para todos los ejercicios que terminen a partir del 30 de junio de 2009). Esta modificación exige que la entidad analice si un derivado implícito debe separarse del contrato principal en el momento en que reclasifique un activo financiero híbrido desde la categoría de activos financieros a valor razonable con cambios en resultados. Esta evaluación debe hacerse en función de las circunstancias existentes a la fecha más reciente entre: (a) la fecha en que la entidad se convierte por primera vez en parte del contrato; o, (b) la fecha en la que ocurre una variación en los términos del contrato que modifiquen de forma significativa los flujos de efectivo que se producirían de acuerdo con el mismo. El Grupo ha aplicado las modificaciones a la CINIIF 9 desde el 1 de enero de 2009, sin que ello haya tenido un efecto material en los estados financieros del grupo.

- CINIIF 16 "Coberturas de una inversión neta en una operación en el extranjero" (vigente desde el 1 de octubre de 2008). Esta interpretación aclara el tratamiento contable a aplicar respecto a la cobertura de una inversión neta, incluyendo el hecho de que la cobertura de la inversión neta se refiere a las diferencias en la moneda funcional, y no la de presentación, así como el que el instrumento de cobertura puede mantenerse en cualquier parte del grupo. El requisito de la NIC 21 "Efectos de las variaciones en los tipos de cam-

bio de la moneda extranjera” es de aplicación a la partida cubierta. El Grupo ha aplicado la CINIIF 16 desde el 1 de enero de 2009, sin que ello haya tenido un efecto material en los estados financieros del grupo.

- CINIIF 17 “Distribución de activos distintos del efectivo a los propietarios” (vigente desde el 1 de julio de 2009).

Esta interpretación es parte del proyecto anual de mejoras del IASB publicado en abril de 2009. Esta interpretación proporciona unas pautas para la contabilización de aquellos acuerdos en virtud de los cuales una entidad distribuye activos distintos del efectivo a sus propietarios, bien como distribución de reservas o como dividendos. La NIIF 5 se ha modificado también para exigir que los activos se clasifiquen como mantenidos para su distribución solo si están disponibles para su distribución en su condición actual y siempre que la misma sea altamente probable. El Grupo y la Sociedad aplicarán la CINIIF 17 con carácter prospectivo desde el 1 de enero de 2010. No se espera que tenga un impacto material en el grupo o en los estados financieros de la compañía.

- CINIIF 18 “Transferencias de activos procedentes de clientes” (vigente para ejercicios que comiencen a partir del 1 de julio de 2009).

Esta interpretación proporciona una guía sobre cómo contabilizar los elementos de inmovilizado material recibidos de los clientes, o el efectivo recibido que se utiliza para adquirir o construir unos activos concretos. Esta interpretación es de aplicación únicamente a aquellos activos que se utilizan para conectar al cliente a una red o para proporcionarle un acceso continuo a una oferta de bienes o servicios, o para ambos. Esta interpretación se deberá aplicar con carácter retroactivo. No se espera que tenga un impacto material en el grupo o en los estados financieros de la compañía.

- NIC 27 (revisada) “Estados financieros consolidados y separados” (vigente desde el 1 de julio de 2009).

La norma revisada requiere que los efectos de todas las transacciones con las participaciones no dominantes se registren en el patrimonio neto si no se produce un cambio en el control, de forma que estas transacciones ya no originen fondo de comercio ni pérdidas o ganancias. La norma también establece el tratamiento contable a seguir cuando se pierde el control. Cualquier participación residual que se mantenga en la entidad se vuelve a valorar a su valor razonable, y se reconoce una ganancia o una pérdida en la cuenta de resultados. El Grupo aplicará la NIC 27 (revisada) con carácter prospectivo a todas las transacciones con participaciones no dominantes desde el 1 de enero de 2010.

- NIIF 3 (revisada) “Combinaciones de negocio” (vigente desde el 1 de julio de 2009).

La norma revisada mantiene el método de adquisición a las combinaciones de negocio, si bien introduce cambios importantes. Por ejemplo, todos los pagos para la adquisición de un negocio se reconocen a su valor razonable en la fecha de adquisición, y los pagos contingentes que se clasifiquen como pasivo, se valoran a cada fecha de cierre por su valor razonable, registrando los cambios en la cuenta de resultados. Se introduce una opción de política contable, aplicable a nivel de cada combinación de negocios, consistente en valorar las participaciones no dominantes a su valor razonable o por el importe proporcional de los activos y pasivos netos de la adquirida. Todos los costes de la transacción se llevan a gastos. El Grupo aplicará la NIIF 3 (Revisada) con efecto prospectivo a todas las combinaciones de negocios desde el 1 de enero de 2010.

- 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”) (vigente desde el 1 de julio de 2009).

Esta modificación, parte del proyecto anual de mejoras del IASB de 2008, aclara que todos los activos y pasivos de una dependiente deben clasificarse como mantenidos para la venta si se produce la pérdida de control de la misma como consecuencia de un plan parcial para su venta. En caso de que se cumplan las condiciones para que se considere una actividad interrumpida, se deben incluir los desgloses correspondientes sobre la dependiente. En consecuencia, la NIIF 1 también se ha adaptado para tener en cuenta esta modificación, de forma que su aplicación se hará de forma prospectiva desde la fecha de transición a las NIIF. El Grupo adoptará a NIIF 5 (Modificada) con efecto prospectivo a todas las ventas parciales de dependientes que tenga lugar a partir del 1 de enero de 2010.

- NIC 39 (Modificación) “Partidas que pueden calificarse como cubiertas” (vigente desde el 1 de julio de 2009). Esta modificación introduce dos cambios importantes al prohibir designar la inflación como un componente que se pueda cubrir en una deuda a tipo fijo e incluir el valor temporal en la parte del riesgo cubierta cuando se designen opciones como coberturas.

2.2 CRITERIOS DE CONSOLIDACIÓN

Durante el ejercicio 2009 y 2008, 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:

a. Método de integración global: Se consolidan por el método de consolidación global todas aquellas sociedades que tienen la consideración de sociedades dependientes. A estos efectos se consideran sociedades dependientes aquellas en las que 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 Ferrovial controla otra entidad se considera la existencia y el efecto de los derechos potenciales de voto que sean actualmente ejercitables o convertibles. La inclusión en el perímetro de consolidación del Grupo se realiza a partir del momento en que se materializa formalmente el mencionado control efectivo de la filial.

b. Método de integración por puesta en equivalencia: Además de las sociedades sobre las que se tiene una influencia significativa, pero sin ejercer control, las cuales ya venían integrándose por el método de puesta en equivalencia en el ejercicio anterior, con efectos 1 de enero de 2009 se ha decidido modificar el criterio contable de consolidación de los negocios en los que existe control conjunto, pasando a aplicar el método de puesta en equivalencia frente al método de integración proporcional que hasta la fecha se venía aplicando. Dicho cambio de criterio se ha realizado en base a la alternativa permitida por la NIC 31 y está en línea con la reforma propuesta por el IASB ("Exposure Draft 9") en relación con el criterio de consolidación para este tipo de entidades. En línea con las bases de conclusiones de dicho "Exposure Draft", la compañía considera que aplicar el método de puesta en equivalencia frente al método de integración proporcional contribuye a reflejar de forma más adecuada la imagen fiel, ya que realmente la sociedad no controla los activos ni tiene una obligación presente respecto a los pasivos de la entidad en la que existe control conjunto, sino que realmente lo que controla es una participación sobre dicha entidad. Con el objeto de permitir la comparabilidad, y conforme a lo exigido por la NIC 8, toda la información comparable de 2008 ha sido reexpresada, así como los saldos de balance a 31 de diciembre de 2008. Al mismo tiempo y siguiendo criterios de la NIC 1 se presenta información de tres estados de situación financiera y sus notas relacionadas como consecuencia de la aplicación retroactiva del cambio en la política contable. Las principales sociedades afectadas son, la autopista de India-

na, M45 y autopistas griegas (en Cintra) y Tube Lines y otras joint ventures de Amey (en Servicios).

c. Método de integración proporcional: A diferencia de los negocios comentados en el punto anterior, para la consolidación en Ferrovial de los contratos ejecutados mediante Uniones Temporales de Empresas o entidades similares, y también en línea con lo indicado en el "Exposure Draft 9", se sigue aplicando el criterio de integración proporcional ya que se considera que los mismos tienen la naturaleza de "operaciones conjuntas" en las que si existe control y una involucración más directa por parte de los socios en los activos, pasivos, ingresos y gastos del contrato. Este tipo de negocios aportan al Grupo consolidado una cifra de activos, resultado y ventas de 903, 90 y 1.273 millones de euros respectivamente (996, 99 y 1.588 millones de euros en 2008).

d. Saldos y transacciones con empresas del Grupo: Los saldos y transacciones entre empresas del Grupo son eliminados en el proceso de consolidación. No obstante, los saldos y transacciones relativos a obras de construcción realizadas por la división de construcción a las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras, no son eliminados en el proceso de consolidación ya que este tipo de contratos se consideran como contratos de construcción en los que el grupo realiza una obra para la administración concedente o la autoridad reguladora recibiendo a cambio un derecho de explotación de la infraestructura conforme a las condiciones prefijadas por la administración concedente o la autoridad reguladora. De esta forma, la administración o el 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 2009, el segmento de construcción de 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 247 millones de euros (408 para 2008), reconociendo como ventas por dichas obras un importe de 376 millones de euros (317 para 2008). El beneficio derivado de estas operaciones, asignable al porcentaje de participación que Ferrovial ostenta en las sociedades titulares de los proyectos que han recibido los servicios, y neto de impuestos y de minoritarios, ha sido de 19 millones de euros (8 para 2008).

e. Conversión de estados financieros en moneda distinta al euro: Los estados financieros de las sociedades dependientes y negocios conjuntos, cuyos registros se en-

cuentren 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, que se valoran al tipo de cambio del momento en que se incorporaron al Grupo. Los resultados, por su parte, se convierten al tipo de cambio medio del ejercicio. La diferencia surgida de aplicar el proceso de conversión anteriormente descrito, se registra dentro del epígrafe de Fondos Propios como "Diferencias de conversión".

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

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

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.

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 esta sujeto a amortización debido a la mencionada duración ilimitada de estas licencias).

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

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

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

Concesiones de Autopistas de Peaje:

Sociedad Concesionaria	País	Años de concesión	Año de inicio
407 ETR Internacional Inc.	Canadá	99	1999
Skyway Concession Co.	USA	99	2005
SH 130 Concession Co.	USA	50 (1)	2007
North Tarrant Express	USA	52 (2)	2009
LBJ Express	USA	52 (2)	2009
Autopistas Españolas	España	30-65(3)	1986-2005
Autopistas Chilenas	Chile	19-30	1994-1999
Autopistas Portuguesas	Portugal	30	2000-2006
Resto de Autopistas	Irlanda-Grecia	30-45	2003-2007

- (1) El periodo de la Concesión es de 50 años a partir de la finalización de las obras de construcción, estimadas en 5 años.
- (2) El periodo de concesión corresponde al menor de 50 años de explotación o 52 años desde la firma del contrato.
- (3) Las principales concesiones de Autopistas españolas son Autopista del Sol, Autopista Terrasa-Manresa, Autopista Madrid Sur y Autopista Madrid-Levante.

Aeropuertos:

Aeropuerto	Tipo de Regulación	Duración licencia
Heathrow	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

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

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. 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.

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.

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.

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.

Derivados financieros

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

- **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.

Combinaciones de Negocio, fondo de comercio y adquisiciones sucesivas sobre sociedades sobre las que ya existe un control previo

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.

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.

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.

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

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

b. Actividades discontinuadas: Se registran como actividades discontinuadas aquellas que han sido enajenadas, se ha dispuesto de ellas por otra vía o han sido clasificadas como mantenida para la venta y representan 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.

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.

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.

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 contingentes no son objeto de registro contable, presentándose detalle de los mismos en la memoria (véase Nota 24).

Obligaciones por pensiones

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

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

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

ción de la Norma consistente en el reconocimiento íntegro de las pérdidas y ganancias actuariales en el periodo en el que ocurren directamente en patrimonio.

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

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

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

Compensaciones basadas en acciones

a. Sistemas Retributivos liquidados mediante entrega de opciones sobre acciones: Son valorados en el momento inicial de otorgamiento a valor razonable mediante un método financiero basado en un modelo binomial mejorado teniendo en cuenta el precio de ejercicio, la volatilidad, el plazo de ejercicio, los dividendos esperados, el tipo de interés libre de riesgo y las hipótesis realizadas respecto al ejercicio esperado anticipado. Sobre dicha valoración inicial no se realiza ninguna reestimación posteriormente. Dicho valor

se reconoce dentro de la partida de gastos de personal de forma proporcional al periodo de tiempo establecido como requisito de permanencia del empleado, reconociendo su contrapartida en el patrimonio.

b. Contratos de permuta financiera sobre compensaciones en acciones: 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. Los cambios en el valor razonable de los mismos se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias por no considerarse de cobertura contable, tal y como se comenta en la nota 25 sobre ajustes de valor razonable.

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.

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 periodo legal de aprovechamiento. Los activos y pasivos por Impuestos Diferidos no se descuentan, y se clasifican como activo (pasivo) no corriente en el balance de situación. Con ocasión de cada cierre contable, se revisan los Impuestos Diferidos registrados.

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

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.

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 Ferrovial.

- **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 re-

conocer 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.

- **Actividad de autopistas:**

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

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

- **Actividad de aeropuertos:**

Respecto a los ingresos se pueden dividir en 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. 2) Ingresos comerciales, que se producen por la cesión de espacios comerciales a terceros que se reconocen en base a un porcentaje de las ventas generadas por el tercero.

- **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 CNIIF 12.

- **Resultados de explotación:**

El epígrafe de resultados de explotación de la cuenta de pérdidas y ganancias incluye los resultados de las operaciones habituales de las compañías del Grupo excluyendo resultados financieros (nota 28) y participaciones en resultados de Sociedades por Puesta en Equivalencia. Se presenta dentro del resultado de explotación, una línea específica que incluye el resultado de ventas y enajenaciones de activos de inmovilizado, tal y como se comenta en la nota 2.1.a.

2.4 ESTIMACIONES Y JUICIOS CONTABLES

En las cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio 2009 se han utilizado estimaciones 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 relativos a valoración de derivados y flujos previstos relacionados con los mismos en coberturas de flujos de caja.

Estas estimaciones se realizaron en función de la mejor información disponible al 31 de diciembre de 2009 y 2008 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.

3.1 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 deri-

vados 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 deuda del grupo indicando el porcentaje de dicha deuda que se considera cubierta (bien por tipo fijo o por derivados). El 100% de los activos, tales como tesorería y equivalentes y caja restringida a largo plazo vinculada a la deuda, no se encuentra cubierto.

Deudas	2009			
	Total Deuda Bruta	% deuda cubierta	Deuda neta expuesta	Impacto resultado +100 p.b.
Construcción	50	46%	27	0
Servicios	355	15%	301	3
Aeropuertos	0	0%	0	0
Autopistas	0	0%	0	0
Corporación y resto	2.245	53%	1.058	11
Resto de sociedades	2.650	48%	1.386	14
BAA	14.472	74%	3.707	37
Resto de aeropuertos	0	0%	0	0
Autopistas	8.079	83%	1.352	14
Construcción	86	0%	86	1
Servicios	20	98%	0	0
Proyectos de Infraestructuras	22.656	77%	5.146	51
POSICIÓN NETA TOTAL	25.306	74%	6.532	65

Millones de Euros

2008

Deudas	Total Deuda Bruta	% deuda cubierta	Deuda neta expuesta	Impacto resultado +100 p.b.
Construcción	86	26%	64	1
Servicios	398	7%	371	4
Aeropuertos	1.583	100%	0	0
Autopistas	0	0%	0	0
Corporación y resto	1.311	5%	1.252	13
Resto de sociedades	3.379	50%	1.687	17
BAA	13.253	76%	3.235	32
Resto de aeropuertos	0	0%	0	0
Autopistas	7.182	84%	1.170	12
Construcción	90	0%	90	1
Servicios	60	100%	0	0
Proyectos de Infraestructuras	20.586	78%	4.494	45
POSICIÓN NETA TOTAL	23.965	74%	6.181	62

Millones de Euros

Como se desprende del análisis de la tabla anterior, el 74% de la deuda del Grupo está asegurada frente al riesgo de variación del tipo de interés, porcentaje que prácticamente no ha variado respecto al 2008. Respecto de la deuda de proyectos, cubierta en un 77%, aproximadamente el 32% se encuentra indexada a la inflación.

Así pues, una variación lineal de 100 puntos básicos en las curvas de tipo de interés existentes en mercado a 31 de Diciembre de 2009, produciría una pérdida aproximado en cuenta de resultados de 65 millones de Euros, en la línea de resultado financiero de los que 14 millones de euros corresponden a proyectos de infraestructuras y 51 millones a resto de sociedades y de 27 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.

3.2 EXPOSICIÓN A VARIACIONES DE TIPO DE CAMBIO

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

Con carácter general, la 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.

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.

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 2009 y 2008:

2009				
Moneda	Activos	Pasivos	FFPP Soc. Dominante	Socios Externos
Euro	11.109	12.263	-1.299	145
Libra esterlina	23.458	19.646	2.373	1.438
Dólar americano	2.764	2.348	390	26
Dólar canadiense	3.263	2.571	808	-116
Zloty Polaco	982	784	120	78
Peso Chileno	1.663	1.610	66	-13
Franco Suizo	710	220	479	10
Otros	161	111	50	0
Total Grupo	44.110	39.553	2.987	1.570

2008				
Moneda	Activos	Pasivos	FFPP Soc. Dominante	Socios Externos
Euro	12.170	12.138	-208	242
Libra esterlina	23.630	20.529	1.172	1.929
Dólar americano	2.351	2.157	230	-36
Dólar canadiense	2.718	2.766	-12	-36
Zloty Polaco	923	711	127	85
Peso Chileno	1.179	1.115	56	8
Franco Suizo	845	439	392	13
Otros	10	10	0	0
Total Grupo	43.826	39.866	1.757	2.206

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, así como en el capital invertido en los proyectos de Autopistas en Estados Unidos.

Respecto a 2008 ha sufrido un aumento considerable el riesgo en libra debido a la redenominación en euros de un préstamo en libras, tal y como se comenta en la Nota 11. No obstante, se considera altamente probable que en 2010 aproximadamente 750 millones de libras se redenominaran a euros, lo que disminuirá el riesgo a variaciones en tipos de cambio.

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 -385 millones de euros, de los que el 56% correspondería al impacto de la libra. Dicha variación del Euro supondría un impacto en el total de los activos de -2.985 millones de euros de los que el 71% 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 2009 y 2008.

2009	
Moneda	Resultado
Euro	269
Libra esterlina	-434
Dólar americano	-14
Dólar canadiense	16
Zloty Polaco	27
Peso Chileno	14
Franco Suizo	27
Otros	3
Total Grupo	-92

Millones

A este respecto el impacto en la cuenta de resultados de una revaluación del Euro del 10% supondría un impacto de 33 millones de euros.

2008	
Moneda	Resultado
Euro	74
Libra esterlina	-937
Dólar americano	-2
Dólar canadiense	35
Zloty Polaco	25
Peso Chileno	-32
Franco Suizo	19
Otros	5
Total Grupo	-812

Millones

La evolución de éstas se presenta en la siguiente tabla:

	T/C					
	2009		2008		VARIACIÓN 09/08	
	MEDIO	CIERRE	MEDIO	CIERRE	MEDIO %	CIERRE %
Libra esterlina	0,8888	0,8876	0,8019	0,9570	10,84%	-7,25%
Dólar americano	1,3952	1,4331	1,4697	1,3953	-5,07%	2,71%
Dólar canadiense	1,5810	1,4989	1,5641	1,6993	1,08%	-11,79%
Zloty Polaco	4,3448	4,1048	3,5175	4,1478	23,52%	-1,04%
Peso Chileno	771,798	727,630	771,326	890,800	0,06%	-18,32%
Franco Suizo	1,5070	1,4831	1,5789	1,4911	-4,55%	-0,54%

3.3 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 cri-

terios 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 278 millones de euros que representa un 34% sobre el total de la caja restringida que aparece en el balance de Ferrovial a 31 de diciembre de 2009 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.

3.4 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, 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:

- 1.- Gestión pormenorizada del Capital Circulante, buscando el cumplimiento puntual de los compromisos de cobro por parte de clientes.
- 2.- 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.
- 3.- 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 58% 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 previsibles, 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 refinanciaci3n que permitan maximizar la generaci3n 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 operaci3n 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 2.010 ascienden a 1.285 millones de euros. Entre estos destacan principalmente la autopista canadiense 407 ETR, y la autopista Ausol. El detalle de estos vencimientos se desglosa en la nota 20 de la memoria.

En todos los casos en los que existen compromisos para la realizaci3n de nuevas inversiones, estos se intentan cubrir previamente a su ejecuci3n 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 conclusi3n de todos los apartados anteriores, la posici3n de liquidez de los proyectos de infraestructuras para el ejercicio 2009 se basa en los siguientes puntos:

- En global a 31 de diciembre de 2009 se dispone de una tesorería y equivalentes (incluyendo caja restringida a corto plazo) por importe de 1.050 millones de euros.
- Adicionalmente se disponían a dicha fecha de líneas de créditos no dispuestos por importe de 4.905 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 2009 por este tipo de proyecto fue de 1.811 Millones de euros ver nota 32 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 2010 ascienden a 329 millones de euros. 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 2009 se basa en los siguientes puntos:

- En global a 31 de diciembre de 2009 se dispone de una tesorería y equivalentes (incluyendo caja restringida a corto plazo) por importe de 1.430 millones de euros.
- Adicionalmente se disponían a dicha fecha de líneas de crédito no dispuestas por importe de 821 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 2009 fue de 841 millones de euros, (ver nota 32 sobre flujo de caja).
- La capacidad de aumentar el volumen de deuda basado en el volumen moderado de deuda actual y en la capacidad recurrente de generación de caja.

Por último para finalizar respecto a la gestión del riesgo de liquidez es de destacar que, a nivel de grupo, como a nivel de cada área de negocio y proyectos se realizan previsiones de manera sistemática sobre la generación y necesidades de caja previstas que permita determinar y seguir de forma continuada la posición de liquidez del grupo.

3.5 EXPOSICIÓN AL RIESGO DE 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 34 relativa a sistemas retributivos vinculados al precio por acción, Ferrovial tiene firmados contratos de equity swap cuyo objeto es cubrirse ante posibles desembolsos que la compañía tenga que hacer frente para liquidar los diferentes sistemas retributivos vinculados a la evolución de la acción de Ferrovial y de Cintra otorgados a sus directivos.

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 2009 Ferrovial, considerando un precio de cierre de cotización de 8,23 para Ferrovial ha tenido que reconocer por este concepto dentro de la línea de resultados financieros (ver nota 29) un ingreso de 159 millones de euros con un impacto en el resultado neto de 99 millones de euros.

3.6. EXPOSICIÓN RIESGO DE INFLACIÓN

La compañía tiene contratados instrumentos derivados vinculados a la evolución de la inflación tal como se indica en la nota 25 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 -455 millones de euros en el valor razonable de estos y supondría un impacto negativo en el resultado neto de 209 millones de euros.

3.7. GESTIÓN DE CAPITAL

El objetivo del grupo en la gestión del capital es salvaguardar la capacidad de seguir gestionando sus actividades recurrentes así como la capacidad de seguir creciendo en nuevos proyectos, manteniendo una relación óptima entre el capital y la deuda con el objeto final de crear valor para sus accionistas.

Desde que el grupo empezó a cotizar en Bolsa en 1999 ha mantenido el importe de su capital sin variación, no acudiendo por lo tanto al mercado para realizar nuevas emisiones de capital, y financiado su crecimiento en base a tres pilares:

- La generación interna de flujo de caja en los negocios recurrentes del grupo.
- La capacidad de crecer en inversiones en nuevos proyectos de infraestructuras que en gran parte han sido financiados con la garantía de los propios flujos del proyecto y que retroalimentan la capacidad de crecimiento en las actividades recurrentes del grupo.
- Una política de rotación de activos centrada en la venta de proyectos maduros que permiten a su vez seguir financiando inversiones en nuevos proyectos.

En este sentido, el nivel óptimo de endeudamiento del grupo no se fija en base a un ratio global de deuda sobre recursos propios sino que el criterio es diferente según los diferentes niveles en los que la deuda está estructurada:

- En el caso de los proyectos de infraestructuras, cada proyecto tiene su nivel de endeudamiento vinculado a sus variables operativas o a sus perspectivas de flujos futuros. En este sentido el alto nivel de endeudamiento se justifica en la existencia de unos proyectos a largo plazo con unos flujos muy recurrentes y previsibles. En el caso de los aeropuertos regulados, dicho nivel de endeudamiento se fija en base a una relación entre la deuda y el RAB que como se ha indicado anteriormente es la base sobre la que se fijan las tarifas y por lo tanto la clave de la determinación de los flujos futuros.
- Para el resto de sociedades del grupo excluyendo proyectos de infraestructuras donde fundamentalmente se incluye la deuda corporativa, 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 Ferrovial S.A. sociedad cabecera del grupo y otras pequeñas sociedades filiales de la misma; el negocio inmobiliario actual en Polonia, y los ajustes existentes entre segmentos. Se incluyen a continuación los balances de situación de los ejercicios 2009, 2008 y 2007 y cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2009 y 2008 por segmentos:

BALANCE DE SITUACIÓN POR SEGMENTOS DE NEGOCIO

ACTIVO	2009					Total
	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto	
Activos no corrientes	633	10.862	21.429	2.822	331	36.076
Fondo de Comercio de Consolidación	169	1.559	3.813	1.411	0	6.952
Activos Intangibles	7	0	0	38	0	45
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	0	7.914	16.253	141	0	24.309
Inversiones Inmobiliarias	0	0	0	0	77	77
Inmovilizado material	119	1	0	533	18	671
Inversiones soc. puestas en equivalencia	16	62	0	238	0	317
Activos financieros no corrientes	142	562	182	225	107	1.218
Activo por superávit de pensiones	0	0	0	22	0	22
Impuestos diferidos	178	708	398	213	108	1.604
Derivados financieros a valor razonable	2	56	781	0	22	861
Activos clasificados como mantenidos para la venta	1	1.641	116	44	0	1.802
Activos corrientes	4.021	857	957	1.519	-1.123	6.232
Existencias	185	11	7	21	266	490
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.479	389	312	1.244	-162	3.262
Tesorería y equivalentes	2.357	458	638	254	-1.227	2.480
TOTAL ACTIVO	4.655	13.360	22.502	4.385	-792	44.110

Millones de Euros

PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto	Total
Patrimonio Neto	211	1.432	3.207	1.105	-1.398	4.557
Patrimonio Neto atribuible a los accionistas	149	1.385	1.769	1.091	-1.407	2.987
Patrimonio Neto atribuible a los Socios externos	63	47	1.437	14	9	1.570
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	10	418	5	24	-1	457
Pasivos no corrientes	594	8.424	17.909	1.119	1.615	29.661
Provisiones para pensiones	1	-1	313	190	0	503
Otras provisiones	50	489	29	148	30	746
Deuda financiera	459	6.981	14.028	626	1.274	23.368
Otras deudas	9	113	0	10	3	136
Impuestos diferidos	70	138	2.882	132	142	3.364
Derivados Financieros a valor razonable	5	705	656	13	166	1.544
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta	0	1.608	5	34	0	1.647
Pasivos corrientes	3.839	1.478	1.377	2.103	-1.008	7.789
Deuda financiera	38	1.101	538	1.225	-965	1.938
Deuda por operaciones de tráfico	3.375	376	775	849	-43	5.332
Provisiones para operaciones de tráfico	426	0	63	29	1	519
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	4.655	13.360	22.502	4.385	-792	44.110

Millones de Euros

2008

ACTIVO	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto	Total
Activos no corrientes	660	8.689	20.430	2.719	298	32.795
Fondo de Comercio de Consolidación	171	321	3.527	1.382	0	5.400
Activos Intangibles	7	0	0	56	0	63
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	1	7.232	14.966	106	0	22.305
Inversiones Inmobiliarias	0	0	0	0	92	92
Inmovilizado material	138	0	0	495	24	657
Inversiones en soc.puestas en equivalencia	16	40	65	216	0	336
Activos financieros no corrientes	153	261	142	257	54	867
Activo por superávit de pensiones	0	0	76	0	0	76
Impuestos diferidos	175	738	640	206	100	1.859
Derivados financieros a valor razonable	0	98	1.013	0	28	1.139
Activos clasificados como mantenidos para la venta	5	1.708	2.563	2	0	4.278
Activos corrientes	4.390	1.057	1.025	1.469	-1.188	6.753
Existencias	203	4	6	17	270	500
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.929	306	366	1.252	-100	3.751
Tesorería y equivalentes	2.259	748	653	200	-1.357	2.502
TOTAL ACTIVO	5.056	11.454	24.017	4.189	-890	43.826

Millones de Euros

PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto	Total
Patrimonio Neto	372	768	1.182	964	676	3.962
Patrimonio Neto atribuible a los accionistas	306	584	-747	948	665	1.756
Patrimonio Neto atribuible a los Socios externos	66	184	1.929	16	11	2.206
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	13	204	8	28	0	253
Pasivos no corrientes	541	8.497	19.683	1.083	-737	29.068
Provisiones para pensiones	1	-1	0	131	0	131
Otras provisiones	45	371	115	151	27	708
Deuda financiera	331	6.765	15.708	598	-990	22.413
Otras deudas	9	96	-1	13	1	118
Impuestos diferidos	56	250	2.850	126	97	3.379
Derivados Financieros a valor razonable	98	1.016	1.011	64	129	2.319
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta	1	1.484	1.679	0	0	3.163
Pasivos corrientes	4.130	501	1.465	2.114	-829	7.380
Deuda financiera	66	422	626	1.237	-799	1.552
Deuda por operaciones de tráfico	3.745	79	772	811	-31	5.376
Provisiones para operaciones de tráfico	319	0	67	66	0	452
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	5.056	11.454	24.017	4.189	-890	43.826

Millones de Euros

2007

ACTIVO	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto	Total
Activos no corrientes	548	9.793	26.981	2.752	111	40.184
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	8.278	21.012	119	0	29.408
Inversiones Inmobiliarias	0	0	0	0	0	0
Inmovilizado material	143	112	0	480	14	749
Inversiones en soc.puestas en equivalencia	11	125	11	244	0	390
Activos financieros no corrientes	56	285	276	187	-11	793
Activo por superávit de pensiones	0	0	165	62	0	227
Impuestos diferidos	143	569	87	96	71	966
Derivados financieros a valor razonable	9	33	170	0	37	248
Activos clasificados como mantenidos para la venta	8	0	808	0	0	816
Activos corrientes	4.409	1.099	778	1.446	-1.168	6.564
Existencias	184	28	12	18	248	490
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.999	403	459	1.262	-36	4.086
Tesorería y equivalentes	2.226	668	307	166	-1.380	1.988
TOTAL ACTIVO	4.965	10.892	28.566	4.198	-1.056	47.565

Millones de Euros

PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto	Total
Patrimonio Neto	547	1.238	3.345	1.126	640	6.896
Patrimonio Neto atribuible a los accionistas	482	763	986	1.109	621	3.960
Patrimonio Neto atribuible a los Socios externos	66	475	2.359	17	19	2.936
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	0	217	17	32	0	266
Pasivos no corrientes	418	8.746	23.444	1.030	-771	32.867
Provisiones para pensiones	1	-1	0	72	0	72
Otras provisiones	50	7	143	196	16	412
Deuda financiera	301	7.979	20.497	640	-960	28.458
Otras deudas	0	129	16	10	-13	141
Impuestos diferidos	65	226	2.597	112	119	3.119
Derivados Financieros a valor razonable	0	406	190	1	67	664
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta	1	0	82	0	0	83
Pasivos corrientes	3.999	691	1.678	2.010	-925	7.453
Deuda financiera	44	380	507	1.170	-962	1.139
Deuda por operaciones de tráfico	3.601	307	1.042	819	36	5.804
Provisiones para operaciones de tráfico	354	4	129	22	0	510
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	4.965	10.892	28.566	4.198	-1.056	47.565

Millones de Euros

El detalle por segmento de las adquisiciones realizadas tal y como se exige por la NIIF 8 es como sigue:

	Adiciones en proyectos de infraestructuras		Adiciones al inmovilizado material		Adiciones de intangibles y fondo de comercio		Adiciones de asociadas	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008
Construcción	0	0	30	49	0	1	0	6
Aeropuertos	989	1.570	0	0	10		0	0
Autopistas	438	705	4	51	0	110	7	0
Servicios	29	22	144	159	7	11	0	0
Resto	0	0	6	15	0		0	0
TOTAL	1.455	2.297	184	274	17	122	7	6

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

2009

	Construcción			Autopistas			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	4.476	0	4.476	935	0	935	3.070	0	3.070	3.680	0	3.680	-66	0	-66	12.095	0	12.095
Otros Ingresos	19	0	19	1	0	1	0	0	0	11	0	11	0	0	0	30	0	30
Total Ingresos de explotación	4.495	0	4.495	935	0	935	3.070	0	3.070	3.691	0	3.691	-66	0	-66	12.126	0	12.126
Consumos	936	0	936	6	0	6	73	0	73	382	0	382	8	0	8	1.405	0	1.405
Otros gastos externos	1.606	0	1.606	-8	0	-8	6	0	6	149	0	149	-107	0	-107	1.645	0	1.645
Gastos de personal	655	0	655	105	0	105	652	0	652	1.947	0	1.947	50	0	50	3.410	0	3.410
Variación de las provisiones de tráfico	127	0	127	25	0	25	0	0	0	19	0	19	13	1	15	185	1	187
Otros gastos de explotación	946	0	946	192	0	192	1.000	2	1.001	828	0	828	-28	0	-28	2.938	2	2.939
Total Gastos de explotación	4.270	0	4.270	320	0	320	1.731	2	1.733	3.326	0	3.326	-64	1	-63	9.583	3	9.586
Resultado bruto de explotación	225	0	225	615	0	615	1.339	-2	1.337	366	0	366	-2	-1	-4	2.543	-3	2.540
Dotaciones a la amortización del inmovilizado	45	0	45	110	0	110	726	0	726	124	0	124	3	0	3	1.009	0	1.009
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado	180	0	180	505	0	505	613	-2	611	241	0	241	-5	-1	-7	1.534	-3	1.531
Deterioro y enajenación de inmovilizado	0	0	0	95	0	95	-747	-53	-800	1	0	1	31	-37	-6	-620	-90	-710
Resultado de explotación	180	0	180	600	0	600	-134	-55	-189	242	0	242	25	-39	-13	914	-93	820
Ingresos financieros de proyectos de infraestructuras	0	0	0	19	0	19	0	0	0	9	0	9	0	0	0	27	0	27
Gastos financieros de proyectos de infraestructuras	-4	0	-4	-507	0	-507	-894	0	-894	-10	0	-10	1	0	1	-1.415	0	-1.415
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable	0	0	0	0	-47	-47	0	-100	-100	0	-1	-1	0	0	0	0	-148	-148
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-4	0	-4	-489	-47	-535	-894	-100	-994	-2	-1	-3	1	0	1	-1.388	-148	-1.536
Ingresos financieros de resto de sociedades	78	0	78	7	0	7	-2	0	-2	51	0	51	-12	0	-12	122	0	122
Gastos financieros de resto de sociedades	-34	0	-34	-25	0	-25	0	0	0	-103	0	-103	-64	0	-64	-226	0	-226
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable	0	0	0	0	9	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	98	98
Resultado financiero resto de sociedades	44	0	44	-18	9	-9	-2	0	-2	-52	0	-52	-76	89	13	-103	98	-5
Resultado financieros	41	0	41	-507	-38	-545	-896	-100	-996	-54	-1	-55	-75	89	14	-1.491	-50	-1.541
Participación en beneficio de sociedades en equivalencia	0	0	0	16	0	16	14	14	27	40	2	42	0	0	0	70	16	86
Resultado consolidado antes de impuestos	221	0	221	110	-38	72	-1.016	-141	-1.157	228	1	229	-50	51	1	-507	-127	-635
Impuesto sobre beneficios	-65	0	-65	35	13	47	92	43	135	0	0	0	33	-15	18	94	41	135
Resultado consolidado actividades continuadas	156	0	156	144	-25	119	-924	-98	-1.022	227	1	229	-16	35	19	-413	-86	-499
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultado consolidado del ejercicio	156	0	156	144	-25	119	-924	-98	-1.022	227	1	229	-16	35	19	-413	-86	-499
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-13	0	-13	-34	18	-16	402	43	445	-6	0	-6	-2	0	-2	346	61	407
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad	142	0	142	110	-7	103	-522	-55	-577	221	1	223	-19	36	17	-67	-25	-92

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 25)

	Construcción		Autopistas		Aeropuertos		Servicios		Resto		Total										
	Antes de ajustes	Ajustes	Antes de ajustes	Ajustes	Antes de ajustes	Ajustes	Antes de ajustes	Ajustes	Antes de ajustes	Ajustes	Antes de ajustes	Ajustes									
	V.R.	V.R.	V.R.	V.R.	V.R.	V.R.	V.R.	V.R.	V.R.	V.R.	V.R.	V.R.									
Cifra de Ventas	5.139	0	5.139	0	997	0	997	0	3.282	0	3.282	0	3.816	0	3.816	-88	0	-88	13.146	0	13.146
Otros Ingresos	8	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	12	0	0	0	20	0	20
Total Ingresos de explotación	5.147	0	5.147	0	997	0	997	0	3.282	0	3.282	0	3.827	0	3.827	-88	0	-88	13.165	0	13.165
Consumos	1.125	0	1.125	0	23	0	23	0	102	0	102	0	492	0	492	-41	0	-41	1.702	0	1.702
Otros gastos externos	1.865	0	1.865	0	2	0	2	0	4	0	4	0	181	0	181	-65	0	-65	1.987	0	1.987
Gastos de personal	704	0	704	0	126	0	126	0	852	0	852	0	1.950	0	1.950	49	0	49	3.680	0	3.680
Variación de las provisiones de tráfico	55	0	55	0	26	0	26	0	0	0	0	0	14	0	14	18	0	18	112	0	112
Otros gastos de explotación	1.127	0	1.127	0	193	0	193	0	1.012	11	1.012	11	821	0	821	-13	0	-13	3.128	11	3.139
Total Gastos de explotación	4.876	0	4.876	0	370	0	370	0	1.970	11	1.970	11	3.457	0	3.457	-52	0	-52	10.609	11	10.620
Resultado bruto de explotación	272	0	272	0	627	0	627	-11	1.312	-11	1.312	0	371	0	371	-36	0	-36	2.556	-11	2.545
Dotaciones a la amortización del inmovilizado	59	0	59	0	154	0	154	0	792	0	792	0	124	0	124	3	0	3	1.132	0	1.132
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado	213	0	213	0	473	0	473	-11	519	-11	519	0	247	0	247	-39	0	-39	1.425	-11	1.413
Deterioro y enajenación de inmovilizado	0	0	0	0	0	0	0	0	437	0	437	0	0	0	0	0	-17	-17	437	-17	419
Resultado de explotación	213	0	213	0	473	0	473	-11	956	-11	956	0	247	0	247	-39	-17	-57	1.861	-29	1.833
Ingresos financieros de proyectos de infraestructuras	2	0	2	0	38	0	38	0	2	0	2	0	2	0	2	0	0	0	44	0	44
Gastos financieros de proyectos de infraestructuras	-2	0	-2	0	-575	-26	-601	-1.050	0	-1.050	0	-3	0	-3	0	0	0	0	-1.629	-26	-1.655
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable	0	0	0	0	46	46	46	-231	-231	0	-231	0	0	0	0	0	0	0	0	-185	-185
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	0	0	0	0	-537	20	-516	-1.048	-1.279	-1	-1.279	-1	-1	0	0	0	0	0	-1.585	-210	-1.795
Ingresos financieros de resto de sociedades	114	0	114	0	19	0	19	0	81	0	81	0	46	0	46	-34	0	-34	226	0	226
Gastos financieros de resto de sociedades	-37	0	-37	0	-14	0	-14	0	-196	0	-196	0	-102	0	-102	5	0	5	-343	0	-343
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable	0	0	0	0	-14	-14	-14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-208	-208	0	-223	-223
Resultado financiero resto de sociedades	77	0	77	0	5	-14	-9	-115	0	-115	0	-56	0	-56	0	-28	-208	-236	-117	-223	-340
Resultado financieros	77	0	77	0	-532	6	-526	-1.163	-231	-1.394	-56	0	-56	0	-56	-28	-208	-236	-1.702	-433	-2.135
Participación en beneficio de sociedades en equivalencia	0	0	0	0	14	-1	13	-3	-104	-107	47	-1	46	0	0	0	0	0	59	-106	-47
Resultado consolidado antes de impuestos	291	0	290	0	-44	5	-39	-198	-346	-544	237	-1	237	-68	-225	-293	-293	218	-567	-349	
Impuesto sobre beneficios	-83	0	-83	0	63	-3	60	-1.374	68	-1.307	-57	0	-57	57	68	124	124	-1.395	133	-1.263	
Resultado consolidado actividades continuadas	208	0	207	0	19	2	21	-1.573	-278	-1.851	180	-1	179	-11	-158	-168	-168	-1.177	-435	-1.612	
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Resultado consolidado del ejercicio	208	0	207	0	19	2	21	-1.573	-278	-1.851	180	-1	179	-11	-158	-168	-168	-1.177	-435	-1.612	
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-14	0	-14	0	-20	-5	-25	717	121	838	-3	0	-3	2	2	4	4	682	118	800	
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad	194	0	194	0	-1	-3	-4	-856	-158	-1.013	177	-1	176	-9	-155	-164	-164	-495	-317	-812	

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 25)

La distribución de la cifra de ventas por segmentos y su comparación con el ejercicio anterior es la siguiente:

	2009			2008		
	Ventas externas	Ventas entre segmentos	Total	Ventas externas	Ventas entre segmentos	Total
Construcción	4.358	119	4.476	5.008	131	5.139
Aeropuertos	3.069	0	3.070	3.281	0	3.282
BAA	3.067	0	3.067	3.263	0	3.263
Resto de aeropuertos	3	0	3	18	0	18
Autopistas	934	1	935	996	1	997
Servicios	3.671	9	3.680	3.806	10	3.816
Resto y ajustes	-153	86	-66	-162	73	-88
TOTAL	11.879	215	12.095	12.929	216	13.146

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 soc.ptas equivalencia		Ventas	
	2009	2008	2007	2009	2008	2009	2008
España	8.923	8.939	8.033	194	767	4.231	4.925
Reino Unido	23.458	24.315	30.142	1015	1587	4.256	4.423
E.E.U.U.	2.764	2.548	1.935	167	102	519	448
Canadá	3.263	2.817	3.003	49	28	354	349
Polonia	982	953	918	5	9	779	1.035
Chile	1.663	1.282	1.625	0	21	238	224
Portugal	991	931	187	85	61	222	179
Resto de Europa	1.905	1.854	1.557	138	18	1.432	1.488
Resto	161	188	165	11	105	64	76
TOTAL	44.110	43.826	47.565	1.663	2.699	12.095	13.146

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 32 de la presente memoria.

5. Fondo de comercio y adquisiciones

El movimiento de este epígrafe, desglosado por segmentos en 2008 y 2009 ha sido el siguiente:

Movimiento durante 2009	Saldos al 01/01/09	Inversión/Baja	Tipo de cambio	Saldos al 31/12/09
Aeropuertos	3.527	10	276	3.813
BAA	3.527	10	276	3.813
Belfast	0	0	0	0
Servicios	1.381	-4	34	1.411
Amey	395	0	31	426
Cespa	422	-1	0	421
Swissport	545	-3	3	545
Resto Servicios	19	0	0	19
Construcción	171	0	-2	169
Webber	100	0	-3	97
Budimex	71	0	1	72
Autopistas	321	1.227	12	1.559
Total	5.400	1.232	319	6.952

Millones de Euros

Hay que destacar que en los saldos de Fondo de Comercio de BAA no está incorporado el correspondiente al aeropuerto de Gatwick, ya que se encontraba clasificado como mantenido para la venta (nota 12). Este Fondo de Comercio fue objeto de un deterioro de valor en junio debido a las estimaciones sobre el posible precio de venta del aeropuerto de Gatwick, en base al cual se registró una pérdida de 416 millones de euros. Con fecha 3 de diciembre se enajenaron los mencionados activos y pasivos correspondientes al Aeropuerto de Gatwick, generándose una pérdida adicional de 314 millones de euros, lo que supone una pérdida total antes de impuestos de 730 millones de euros, (408 millones de euros en el resultado neto de Ferrovial), según se detalla en las nota 28, por esta operación.

En la división de Autopistas, el impacto principal es la generación del Fondo de Comercio resultante de la Fusión entre Cintra Conces.Inf.de Transporte y Grupo Ferrovial (1.283 millones de euros), que ha dado lugar a la sociedad Ferrovial, nueva sociedad dominante del Grupo. De estos, 54 millones de euros están en el epígrafe de Activos Mantenedos para la Venta, por estar asignados

a las autopistas chilenas que se encuentran en esta situación tal y como se comenta en la nota 12. El detalle de esta operación de adquisición es comentado con más detalle en el apartado 2 de la presente nota.

El principal movimiento que se produce en Aeropuertos (BAA) es debido al efecto del tipo de cambio (+276 millones de euros) provocado por la apreciación de la libra, como se comenta en la nota 3.2 "Exposición a variaciones de tipo de cambio". Por otra parte, se produce un incremento de 10 millones de euros por la inversión adicional en Advanced Transport Systems, sociedad sobre la que ya se ostentaba una participación en diciembre de 2008 del 37,5% y que ha pasado a consolidarse por el método de integración global al obtener la mayoría de los derechos de voto.

En la división de Servicios, el principal movimiento es el producido en Amey por la apreciación de la libra, como se ha comentado anteriormente, lo que supone un incremento en el Fondo de Comercio de 31 millones de euros.

Para el Fondo de Comercio de BAA, a continuación se presenta un detalle por aeropuerto para los ejercicios 2009, 2008 y 2007:

	Saldos al 31/12/09	Saldos al 31/12/08	Saldos al 31/12/07
Heathrow Airport	3.102	2.877	3.744
Gatwick	0	0	665
Stansted Airport	282	261	340
Aeropuertos Regulados	3.384	3.138	4.748
Edinburgh Airport	251	233	304
Aberdeen Airport	58	54	70
Southampton	39	36	46
BAA Italia	73	66	87
NATS	9	0	0
Aeropuertos No Regulados	430	389	507
Total Fondo de comercio BAA	3.813	3.527	5.256

Millones de Euros

El movimiento del Fondo de Comercio durante el ejercicio 2008 fue el siguiente:

Movimiento durante 2008	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	0	0	422
Swissport	534	-34	45	545
Resto Servicios	19	0	0	19
Construcción	178	0	-7	171
Webber	96	0	4	100
Budimex	82	0	-11	71
Autopistas	307	29	-15	321
Total	7.242	-626	-1.216	5.400

Millones de Euros

5.1 PRUEBAS DE DETERIORO

Al cierre del ejercicio 2009, 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. La conclusión de este análisis es que el valor recuperable 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 la 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 valor recuperable de los aeropuertos ha sido calculado como el mayor entre el valor razonable menos los costes estimados de venta o el valor en uso. El citado valor 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 decuento de flujos capture el enorme potencial de crecimiento de esta infraestructura con importantes inversiones y que esta metodología es la que refleja el valor 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. El regulador estableció en sus determinaciones de marzo de 2008 (Heathrow) y 2009 (Stansted) las tarifas aeronáuticas para los siguientes cinco años (quinquenio 5) en base a una rentabilidad sobre activos (antes de impuestos e inflación) de 6,2% para Heathrow y de 7,1% para Stansted. El punto de partida para las proyecciones es el plan de negocio aprobado por el Consejo de BAA hasta 2012, en el que las tarifas crecen de acuerdo a las respectivas decisiones del regulador y las inversiones están en línea con esta decisión. Desde 2013 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 13.500 millones de libras (en precios de 2007/08) para los próximos diez años en Heathrow y Stansted. Todos estos desarrollos son consistentes con el "White Paper 2003 & 2006" del Departamento de Transporte, "Stansted-G2" y "Adding Capacity at Heathrow Airport" Consultation Papers, y los "Master Plans" de los aeropuertos. Para estos dos aeropuertos Regulados, a partir del quinquenio 6 se ha incrementado la rentabilidad sobre activos en línea con las últimas tendencias de sectores regulados en el Reino Unido.

El plan de negocio para los aeropuertos no regulados y otras actividades fue aprobado en diciembre de 2009, y refleja la visión de la gestión a largo plazo de estos activos. El punto de partida para las proyecciones es el plan de negocio aprobado por el Consejo de BAA hasta 2012. El crecimiento de pasajeros es el principal hilo conductor para el desarrollo de un plan de negocio sostenible y rentable. El crecimiento medio de

pasajeros durante el periodo de proyección es ligeramente inferior al 3%. 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.

Las tasas de descuento desapalancadas (K_u) utilizadas para valorar los aeropuertos regulados son coherentes con rentabilidad sobre RAB utilizada para proyectar los flujos, oscilando entre 7,73% y 8,50%. Para los aeropuertos no designados se ha utilizado una tasa de descuento desapalancada (K_u) del 8,20%. Para descontar el escudo fiscal de la deuda se ha utilizado el coste de la deuda.

Se han realizado una serie de sensibilidades a los aeropuertos regulados y no regulados. Las más significativas por su impacto, son las relacionadas con las principales inversiones consideradas (3ª pista en Heathrow y 2ª pista en Stansted -SG2-) para ampliar la capacidad de los aeropuertos con el objetivo de acomodar la demanda prevista de pasajeros. En caso de no acometerse estos proyectos, podría afectar negativamente a los pasajeros proyectados y podría suponer el reconocimiento de un deterioro en el futuro.

En el caso de los aeropuertos no regulados también se realizan análisis de sensibilidad. En los aeropuertos de Glasgow y Southampton el valor contable es muy similar a la valoración. Consecuentemente una variación negativa en las principales hipótesis utilizadas en estos aeropuertos, podría suponer el reconocimiento de un deterioro en el futuro.

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 (WACC) para ese tipo de activos. Ferrovial ha utilizado una prima de mercado del 5,0% basándose en estudios recientes sobre primas exigidas a largo plazo. Por otra parte, para recoger el riesgo de cada compañía, se han seleccionado portfolios de compañías comparables para realizar posteriormente análisis de regresión y obtener unas betas desapalancadas. Las betas resultantes de este análisis se han contrastado con otras fuentes habitualmente utilizadas por analistas y bancos de inversión (Barra Beta, Bloomberg, etc.).

Los flujos proyectados están basados en las últimas estimaciones aprobadas por la compañía, los cuales tienen en cuenta la evolución histórica reciente. El crecimiento medio de las ventas durante el periodo de proyección oscila entre 3,5% y 8,5%.

Las tasas de descuento (WACC antes de impuestos) utilizadas para calcular el test de deterioro oscilan entre 7,3% y 8,1% y las tasas de crecimiento a perpetuidad (g) entre 2,0% y 3,0%.

Para estos fondos de comercio se realizan análisis de sensibilidad, especialmente con relación al margen bruto de explotación, tasa de descuento y crecimiento a perpetuidad, con el objetivo de asegurarse de que posibles cambios en la estimación, no tienen repercusión en la posible recuperación de los fondos de comercio registrados.

En opinión de la compañía no existen cambios razonables en las principales hipótesis que ocasionarían la desaparición del exceso de valor recuperable.

3. Fondos de comercio Construcción (Budimex y Webber):

Dicho saldo corresponde a los fondos de comercio en Budimex por importe de 72 millones de euros y Webber por importe de 97 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. Al cierre del ejercicio 2009 existía un exceso de valor considerable, siendo la valoración en bolsa de la participación de Ferrovial en Budimex (59,1%) de 268,1 ME.

En el caso de Webber se ha seguido una metodología similar a las sociedades de servicios, utilizando una tasa de descuento (WACC Antes de Impuestos) de 9,0% y una tasa de crecimiento a perpetuidad de 2,0%.

Los flujos proyectados están basados en las últimas estimaciones aprobadas por la compañía, los cuales tienen en cuenta la evolución histórica reciente. Para proyectar el crecimiento de las ventas y el resto de variables operativas se han considerado los contratos existentes en la cartera.

Para el fondo de comercio de Webber se realizan análisis de sensibilidad, especialmente con relación al margen bruto de

explotación, tasa de descuento y crecimiento a perpetuidad, con el objetivo de asegurarse de que posibles cambios en la estimación, no tienen repercusión en la posible recuperación de los fondos de comercio registrados.

En opinión de la compañía no existen cambios razonables en las principales hipótesis que ocasionarían la desaparición del exceso de valor recuperable.

4. Fondos de comercio Autopistas:

El valor recuperable de las autopistas ha sido calculado como el mayor entre el valor razonable menos los costes estimados de venta o el valor en uso. Para calcular el valor en uso de sociedades concesionarias con una estructura financiera independiente y una duración limitada, se realiza una valoración descontando los flujos esperados para el accionista hasta el final de la concesión. La compañía cree que para reflejar el valor en uso deben utilizarse modelos que consideren toda la vida concesional al tratarse de activos con fases muy diferenciadas de inversión y crecimiento, y existe visibilidad para utilizar un plan económico financiero específico para cada una de las vidas de la concesión. No se estima en estas valoraciones, por tanto, ningún valor residual. Las proyecciones han sido actualizadas en función de la evolución histórica y peculiaridades de cada activo utilizando sofisticadas herramientas de modelización a largo plazo para estimar tráfico, mantenimiento extraordinario, etc. Estos modelos o herramientas para estimar los tráfico se nutren de variables procedente en gran parte de fuentes públicas (evolución del GDP, inflación, población, motorización, estado vías alternativas, etc.), existiendo igualmente modelos específicos para estimar el mantenimiento extraordinario en función de diferentes variables (estado del firme, tráfico esperado, etc.).

Los flujos esperados para el accionista se descuentan a un coste estimado del capital basado en una tasa libre de riesgo que toma como referencia el bono a 30 años en función de la localización de cada sociedad concesionaria, una beta que considera el nivel de apalancamiento y el nivel de riesgo del activo y una prima estimada de mercado del 5,0%.

En aquellas autopistas donde existen fondos de comercio, principalmente 407 ETR, el posible deterioro 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 en uso obtenido siguiendo el método de valoración de descuento de flujos de caja descrito previamente.

No se han encontrado indicios de deterioro sobre estos fondos de comercio. En opinión de la compañía no existen cambios razonables en las principales hipótesis que ocasionarían la desaparición del exceso de valor recuperable.

5.2 ADQUISICIONES:

Conforme a las políticas contables de la compañía descritas en la nota 2.3.9., en adquisiciones sucesivas de empresas sobre las que existe un control previo la inversión se contabiliza reconociendo como fondo de comercio la diferencia entre el sobrepago pagado y el valor neto contable de la participación adquirida.

Como se ha indicado previamente el movimiento más significativo en 2009 corresponde al fondo de comercio de 1.283 millones de euros generado en la fusión de Ferrovial y Cintra por la adquisición del 31,95% de la participación, que estaba en manos de los accionistas minoritarios, de esta última. Este fondo de comercio surge por la diferencia entre el precio de adquisición (1.508 millones de euros) y el valor en libros de la inversión (225 millones de euros). El precio de la adquisición corresponde al precio por acción de Cintra (8,30 euros) a la fecha de aprobación de la fusión en Junta de Accionistas de 20 de octubre.

Para la asignación del fondo de comercio anterior generado por la fusión se ha realizado una valoración de cada uno de los activos concesionales con el fin de distribuirlo proporcionalmente a cada uno de los activos. En la mayoría de los activos se trata del valor en uso, obtenido conforme al método de valoración de descuento de flujos de caja del accionista descrito anteriormente. En el caso de los activos mantenidos para la venta (autopistas chilenas), se ha utilizado el precio estimado de venta. Por último, el resto de activos y pasivos, principalmente activos no maduros o en construcción, se valoran a su valor neto contable. Una vez obtenida la valoración de todos los activos, se ajustan proporcionalmente a la baja hasta alcanzar el precio de cotización de 8,30.

A continuación se presentan las tasas de descuento utilizadas para valorar los principales activos y la asignación del fondo de comercio a cada uno, destacando la asignación efectuada del 65% a la 407 ETR:

	Ke (tasa descuento flujos libres accionista)	Fondo Comercio Asignado
407 ETR	7,05%	831
Autema	8,55%	158
Chicago Skyway	8,03%	79
Indiana (ITR)	8,27%	79
Ausol	8,04%	65
Algarve	8,13%	12
Trados 45	7,91%	5
Subtotal		1.229
Chile (*)	Precio venta	54
TOTAL		1.283

Millones de Euros

(*) Dentro del epígrafe de Activos Mantenidos para la Venta

6. Activos intangibles

Es importante destacar que dentro de este epígrafe no se recogen 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" (Nota 7). Igualmente, mencionar que los derechos sobre concesiones incluidos en este epígrafe son aquellos sobre los que no existe una deuda específica vinculada a esos proyectos.

El movimiento de los saldos de este epígrafe del balance de situación consolidado durante el ejercicio 2009 y 2008 es el siguiente:

MOVIMIENTOS DURANTE 2009	Derechos sobre concesiones	Otros activos intangibles	TOTAL
Inversión:			
Saldo al 1.01.2009	101	39	140
Altas	4	4	8
Bajas	0	-5	-5
Reclasificación disponibles para la venta	-7	0	-7
Efecto Tipo de Cambio	0	1	1
Saldo al 31.12.2009	98	39	137
Amortización acumulada:			
Saldo al 1.01.2009	-53	-24	-77
Dotaciones	-15	-3	-18
Bajas	0	3	3
Reclasificación disponibles para la venta	1	0	1
Efecto Tipo de Cambio	0	-1	-1
Saldo al 31.12.2009	-67	-25	-92
Valor neto contable 31.12.2009	31	14	45

Millones de Euros

El principal movimiento en el epígrafe se produce por el traspaso de los activos intangibles de Cespa Portugal a la línea de Activos mantenidos para la venta (ver Nota 12), por importe de 7 millones de euros.

El movimiento de los saldos que componen el epígrafe del balance de situación consolidado durante el ejercicio 2008 y 2007 es el siguiente:

MOVIMIENTOS DURANTE 2008	Derechos sobre concesiones	Otros activos intangibles	TOTAL
Inversión:			
Saldo al 1.01.2008	193	50	243
Altas	38	1	39
Bajas	-4	-16	-20
Variaciones de perímetro y traspasos	-7	8	1
Reclasificación disponibles para la venta	-124	-2	-126
Efecto Tipo de Cambio	5	-2	3
Saldo al 31.12.2008	101	39	140
Amortización acumulada:			
Saldo al 1.01.2008	-43	-40	-83
Dotaciones	-17	-6	-23
Bajas	2	9	11
Variaciones de perímetro y traspasos	-9	9	0
Reclasificación disponibles para la venta	18	2	20
Efecto Tipo de Cambio	-4	2	-2
Saldo al 31.12.2008	-53	-24	-77
Valor neto contable 31.12.2008	48	15	63

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 surgió 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 2009 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 de activos intangibles durante el ejercicio 2009.

Los activos intangibles generados internamente provenientes de BAA se detallan de forma separada en la nota 7.

7. Inversiones en proyectos de infraestructuras

7.1 INFORMACIÓN GLOBAL INVERSIONES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

El siguiente cuadro muestra los saldos y movimientos de la inversión en proyectos de infraestructuras con un detalle por proyecto para los ejercicios 2009 y 2008:

MOVIMIENTOS DURANTE 2009	Saldo al 01/01/09	Variación perímetro	Adiciones	Retiros y trasposos	Efecto tipo de cambio	Saldo al 31/12/09
AUTOPISTAS	8.082	0	438	102	299	8.921
407 ETR Internacional	2.545	0	48	0	343	2.936
Autopistas España	2.671	0	34	-5	0	2.700
Autopistas Chile	0	0	0	0	0	0
Autopistas USA	1.521	0	157	0	-44	1.634
Resto Autopistas	1.345	0	199	107	0	1.651
AEROPUERTOS	18.846	8	989	-209	1.457	21.092
BAA	18.841	7	989	-209	1.456	21.084
Resto aeropuertos	6	1	0	0	1	8
SERVICIOS	134	0	29	8	9	179
Tube Lines	0	0	0	0	0	0
Amey	109	0	0	0	9	118
Autovía de Aragón	25	0	29	-2	0	51
Otros Servicios	0	0	0	9	0	9
CONSTRUCCIÓN	0	0	0	0	0	0
Otros proyectos de infraestructuras	0	0	0	0	0	0
Total Inversión	27.062	8	1.455	-99	1.765	30.191
Amortiz. Autopistas	-850	0	-110	43	-90	-1.007
Amortización aeropuertos	-3.880	-1	-725	67	-300	-4.838
Amort. BAA	-3.875	0	-725	67	-298	-4.830
Amort. Resto aeropuertos	-6	-1	0	0	-1	-8
Amortiz. Servicios	-28	0	-8	0	-2	-37
Total Amortización	-4.758	-1	-842	110	-392	-5.883
Total Inversión Neta	22.305	7	613	11	1.373	24.309

Millones de Euros

La evolución en 2009 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 el incremento de los saldos de balance de estos activos, por un importe neto de 1.373 millones de euros, frente a la disminución de 5.210 millones de euros registrada en el ejercicio 2008 por este concepto.

Las variaciones más significativas en 2009 corresponden:

- En la división de Autopistas: en las autopistas en Estados Unidos se han producido incrementos de activos en significativos en la autopista SH 130, actualmente en construcción, por importe de 138 millones de euros. En cuanto al resto de autopistas, las inversiones más significativas se producen en Eurolink Motorway Operation (M3) Ltd., por importe de 119 millones de euros, y Euroscut Azores, por 80 millones de euros, ambas igualmente en construcción.
- En la división de Aeropuertos: las altas más significativas se producen dentro del Grupo BAA, por importe total de 989 millones de euros, de los que 905 millones de euros, corresponden a altas de inmovilizado en curso, según se detalla posteriormente.

El movimiento de estos activos durante 2008 fue el siguiente:

MOVIMIENTOS DURANTE 2008	Saldo al 01/01/08	Variación perímetro	Adiciones	Retiros y trasposos	Efecto tipo de cambio	Saldo al 31/12/08
AUTOPISTAS Y APARCAM.	9.362	0	705	-1.295	-689	8.082
407 ETR International	2.965	0	28	0	-448	2.545
Autopistas España	2.260	0	411	0	0	2.671
Autopistas Chile	1.522	0	21	-1.236	-307	0
Autopistas USA	1.365	0	91	0	66	1.521
Resto Autopistas	1.250	0	154	-59	0	1.345
AEROPUERTOS	25.424	0	1.570	-2.466	-5.682	18.846
BAA	25.352	0	1.570	-2.401	-5.680	18.841
Resto aeropuertos	72	0	0	-65	-1	6
SERVICIOS	146	0	22	0	-33	134
Tube Lines	0	0	0	0	0	0
Amey	142	0	0	0	-33	109
Autovía de Aragón	3	0	22	0	0	25
Otros Servicios	0	0	0	0	0	0
CONSTRUCCIÓN	0	0	0	0	0	0
Otros proyectos de infraestructuras	0	0	0	0	0	0
Total Inversión	34.932	0	2.297	-3.762	-6.404	27.062
Amortiz. Autopistas	-1.084	0	-234	377	91	-850
Amortización aeropuertos	-4.412	0	-794	230	1096	-3.880
Amort. BAA	-4.384	0	-792	206	1.094	-3.875
Amort. Resto aeropuertos	-29	0	-2	24	1	-6
Amortiz. Servicios	-27	0	-8	0	8	-28
Total Amortización	-5.523	0	-1.036	607	1.194	-4.758
Total Inversión Neta	29.408	0	1.260	-3.154	-5.210	22.305

Millones de Euros

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.
- Durante el ejercicio 2009, se han producido pérdidas por deterioros en el valor de determinados elementos con la consideración de propiedades de inversión correspondientes al aeropuerto de Stansted por importe de 53 millones de euros, según se detalla en la Nota 25.
- Los intereses activados en el año aparecen detallados en la Nota 29.

7.2 DETALLE INVERSIÓN EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS BAA

A continuación se adjunta un detalle por naturaleza de activos de los proyectos incluidos en el Grupo BAA:

- **Propiedad planta y equipos**

El movimiento de estos activos durante el ejercicio 2009 ha sido el siguiente:

MOVIMIENTOS DURANTE 2009	Terminales	Pistas y terrenos accesorios	Plantas y equipos	Otros terrenos y construcción	Elementos Ferroviarios	Activos en curso	Total
COSTE							
Saldo a 1 de Enero de 2009	9.903	1.751	248	115	1.453	1.653	15.122
Variaciones de perímetro	0	0	0	0	0	1	1
Adiciones	8	0	11	0	0	905	924
Trasposos de Propiedades de Inversión	3	0	0	21	0	-24	1
Trasposos de activos completos	988	38	113	7	6	-1.151	0
Costes de refinanciación capitalizados	0	0	0	0	0	25	25
Retiros	-101	-3	-6	-11	0	-1	-123
Otros trasposos							0
Diferencias de cambio	770	137	14	8	114	122	1.166
Trasposos a activos mantenidos para la venta	0	0	-20	0	0	-10	-30
Saldo a 31 de Diciembre de 2009	11.571	1.923	360	139	1.572	1.519	17.085
AMORTIZACIÓN							
Saldo a 1 de Enero de 2009	-2.900	-467	-65	-56	-240	28	-3.700
Adiciones	-455	-63	-59	-7	-46	0	-629
Retiros y trasposos	97	3	5	5	0	0	109
Diferencias de cambio	-225	-37	-2	-4	-19	2	-284
Trasposos a activos disponibles para la venta	0	0	8	0	0	0	8
Saldo a 31 de Diciembre de 2009	-3.483	-563	-113	-63	-305	31	-4.496
Valor Neto al 31 de Diciembre de 2009	8.089	1.360	247	77	1.267	1.550	12.589

Millones de Euros

El aumento más significativo del epígrafe se produce por tipo de cambio, por importe neto de 883 millones de euros, debido a la variación del tipo de cambio euro / libra durante el ejercicio, según se comenta en la Nota 3.2. Es de destacar que este mismo impacto supuso a cierre de 2008 una reducción neta de los activos del epígrafe de 3.719 millones de euros.

Por otro lado, se han producido traspasos de activos en curso a sus correspondientes epígrafes de activos completos por importe de 1.151 millones de euros, principalmente por saldos correspondientes a la Terminal 4 de Heathrow (170 millones de euros) y la fase 1 de la Terminal B2 (112 millones de euros), así como en relación a terrenos e instalaciones correspondientes a la nueva Terminal 5 del Heatrow (525 millones de euros). En 2008 estos traspasos fueron de 6.193 millones de euros, debido a la entrada en funcionamiento de la Terminal 5 del Aeropuerto de Heatrow en marzo de 2008.

Por otro lado, se ha registrado altas significativas de activos en curso, por importe de 905 millones de euros. Entre estas altas de activos en curso cabe destacar la inversión realizada para el desarrollo de la segunda pista de Stansted e infraestructuras relacionadas, por importe de 26 millones de euros (23 millones de libras) con un saldo acumulado de 214 millones de euros (190 millones de libras); adicionalmente se incluyen 11 millones de euros destinados a planificación y desarrollo de la tercera pista de Heathrow. Finalmente deben mencionarse las inversiones correspondientes 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), fundamentalmente en relación con la construcción de la segunda terminal satélite de la Terminal 5, por un importe de 301 millones de euros; y el Eastern Campus (en las terminales T1 y T2 del mismo aeropuerto), relativas a la terminal satélite de la T2, por 216 millones de euros.

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 construcción	Elementos Ferroviarios	Activos en curso	Total
COSTE							
Saldo a 1 de Enero de 2008	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	1.054	1.079
Traspasos de Propiedades de Inversión	0	0	0	2	0	-11	-9
Traspasos de activos completos	4.740	435	140	24	854	-6.193	0
Costes de refinanciación capitalizados	0	0	0	0	0	130	130
Retiros	-5	0	-2	0	0	0	-7
Otros traspasos	156	0	-12	-15	0	-128	0
Diferencias de cambio	-2.635	-504	-47	-32	-361	-957	-4.535
Traspasos a activos mantenidos para la venta	-1.225	-170	-64	-31	0	-92	-1.581
Saldo a 31 de Diciembre de 2008	9.903	1.751	248	115	1.453	1.653	15.122
AMORTIZACIÓN							
Saldo a 1 de Enero de 2008	-3.355	-552	-62	-54	-243	37	-4.229
Adiciones	-514	-69	-52	-7	-46	0	-688
Retiros y traspasos	6	0	29	-11	-17	0	6
Diferencias de cambio	830	136	8	14	67	-9	1.046
Traspasos a activos disponibles para la venta	132	17	12	2	0	0	165
Saldo a 31 de Diciembre de 2008	-2.900	-467	-65	-56	-240	28	-3.700
Valor Neto al 31 de Diciembre de 2008	7.003	1.284	183	59	1.213	1.681	11.422

Millones de Euros

- **Propiedades de inversión**

El movimiento de estos activos durante el ejercicio 2009 ha sido el siguiente:

MOVIMIENTOS DURANTE 2009	Aeropuertos	Activos en curso	Total
Saldo a 1 de Enero de 2009	2.781	16	2.796
Adiciones	0	20	20
Trasposos de activos completos	27	-27	0
Retiros	-43	0	-43
Otros trasposos	-1	1	0
Diferencias de cambio	217	0	217
Saldo a 31 de Diciembre de 2009	2.981	10	2.991
AMORTIZACIÓN			
Saldo a 1 de Enero de 2009	-82	0	-82
Adiciones	-50	0	-50
Diferencias de cambio	-6	0	-6
Deterioros valorativos	-53	0	-53
Saldo a 31 de Diciembre de 2009	-190	0	-190
Valor Neto al 31 de Diciembre de 2009	2.790	10	2.800

Millones de Euros

Los principales movimientos en 2009 se producen por las diferencias de cambio, por importe de 211 millones de euros. Adicionalmente, según se describe en la Nota 5, en la línea de "Deterioros y enajenación de inmovilizado" (ver notas 25 y 28) se ha registrado un deterioro del valor de las propiedades de inversión del aeropuerto de Stansted, por importe de 53 millones de euros, (21 millones de euros en el resultado neto de Ferrovial).

Dichos activos, aunque tienen la calificación de propiedades de inversión, forman parte en lo que se refiere a los aeropuertos regulados, de la base de los activos regulados (RAB) con lo que el valor razonable de los mismos está en línea con su valor contable que es a su vez la base de la que se parte para el cálculo del RAB.

El movimiento de estos activos durante el ejercicio 2008 fue el siguiente:

MOVIMIENTOS DURANTE 2008	Aeropuertos	Activos en curso	Total
Saldo a 1 de Enero de 2008	4.091	11	4.102
Adiciones	314	11	327
Diferencias de cambio	-857	-4	-861
Trasposos a activos disponibles para la venta	-767	-4	-771
Saldo a 31 de Diciembre de 2008	2.781	16	2.796
AMORTIZACIÓN			
Saldo a 1 de Enero de 2008	-84	0	-84
Adiciones	-49	0	-49
Diferencias de cambio	23	0	23
Trasposos a activos disponibles para la venta	27	0	27
Saldo a 31 de Diciembre de 2008	-82	0	-82
Valor Neto al 31 de Diciembre de 2008	2.699	16	2.715

Millones de Euros

- **Activos Intangibles**

Los dos principales activos intangibles registrados a Diciembre de 2009, corresponden al derecho a operar determinados aeropuertos no regulados (derecho de carácter indefinido) y los derechos de explotación de espacios comerciales del Grupo BAA, que se amortizan linealmente en función de los años de vigencia del contrato, hasta un máximo de 15 años.

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.

Las variaciones más significativas de este epígrafe se han producido también por las diferencias de tipo de cambio (64 millones de euros).

MOVIMIENTOS DURANTE 2009	Derecho a operar	Programas informáticos	Concesiones	Contratos explotación espacios comerciales	Otros	Total
VALORACIÓN						
Saldo a 1 de Enero de 2009	653	123	0	138	8	922
Adiciones	0	20	0	0	0	20
Retiros	0	-5	0	0	-2	-7
Variaciones de perímetro	0	0	0	0	6	6
Diferencias de cambio	50	11	0	11	0	72
Trasposos a activos disponibles para la venta	0	0	0	0	-6	-6
Saldo a 31 de Diciembre de 2009	703	149	0	149	6	1.007
AMORTIZACIÓN						
Saldo a 1 de Enero de 2009	0	-55	0	-38	0	-93
Adiciones	0	-30	0	-16	0	-46
Retiros	0	3	0	0	0	3
Diferencias de cambio	0	-5	0	-3	0	-8
Trasposos a activos disponibles para la venta	0	0	0	0	0	0
Saldo a 31 de Diciembre de 2009	0	-87	0	-57	0	-143
Valor Neto al 31 de Diciembre de 2009	703	62	0	92	6	864

Millones de Euros

El movimiento de estos activos durante el ejercicio 2008 fue el siguiente:

MOVIMIENTOS DURANTE 2008	Derecho a operar	Programas informáticos	Concesiones	Contratos explotación espacios comerciales	Otros	Total
VALORACIÓN						
Saldo a 1 de Enero de 2008	849	122	0	222	10	1.203
Adiciones	0	35	0	0	0	35
Retiros	0	0	0	0	0	0
Diferencias de cambio	-196	-34	0	-51	-2	-284
Trasposos a activos disponibles para la venta	0	0	0	-32	0	-32
Saldo a 31 de Diciembre de 2008	653	123	0	138	8	922
AMORTIZACIÓN						
Saldo a 1 de Enero de 2008	0	-35	0	-37	0	-72
Adiciones	0	-34	0	-21	0	-55
Retiros	0	0	0	0	0	0
Diferencias de cambio	0	14	0	12	0	26
Trasposos a activos disponibles para la venta	0	0	0	8	0	8
Saldo a 31 de Diciembre de 2008	0	-55	0	-38	0	-93
Valor Neto al 31 de Diciembre de 2008	653	68	0	100	8	829

Millones de Euros

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 2009	Terrenos y Construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalac., utillaje y mobiliario	TOTAL
Inversión:				
Saldo al 1.01.2009	131	747	743	1.621
Altas	4	82	94	180
Bajas	-9	-46	-18	-73
Variaciones de perímetro y traspasos	9	1	-15	-5
Efecto Tipo de Cambio	3	21	4	28
Saldo al 31.12.2009	137	805	809	1.751
Amortización acumulada:				
Saldo al 1.01.2009	-24	-439	-501	-964
Dotaciones	-2	-47	-77	-125
Bajas	5	30	7	42
Variaciones de perímetro y traspasos	-2	-10	13	2
Efecto Tipo de Cambio	-4	-31	1	-34
Saldo al 31.12.2009	-27	-496	-556	-1.080
Valor neto contable 31.12.2009	110	308	253	671

Millones de Euros

Variaciones de perímetro y traspasos

Durante 2009 la principal variación se produce por el traspaso de las sociedades de Grupo Cespa en Portugal como Activos clasificados como mantenidos para la venta por valor de 18 millones de euros.

Adiciones

Las altas corresponden fundamentalmente, al igual que en el ejercicio anterior, a la adquisición de maquinaria específica de obra en Ferrovial Agromán y 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 25 y 32 millones de euros respectivamente correspondientes a salidas de balance de activos totalmente amortizados.

Adicionalmente, con fecha 23 de Diciembre de 2009 Ferrovial S.A. llevó a cabo la enajenación del edificio en el que se ubica la sede social junto con los terrenos e instalaciones permanentes vinculadas al mismo. El valor contable de los elementos enajenados en la fecha de la operación ascendía a 6 millones de euros.

MOVIMIENTOS DURANTE 2008	Terrenos y Construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalac., utillaje y mobiliario	TOTAL
Inversión:				
Saldo al 1.01.2008	369	765	704	1.838
Altas	18	107	149	274
Bajas	-26	-35	-38	-98
Variaciones de perímetro y traspasos	-229	-64	-60	-352
Efecto Tipo de Cambio	-2	-26	-13	-41
Saldo al 31.12.2008	131	747	743	1.621
Amortización acumulada:				
Saldo al 1.01.2008	-100	-432	-500	-1.033
Dotaciones	-10	-104	-70	-184
Bajas	14	39	47	100
Variaciones de perímetro y traspasos	72	37	15	124
Efecto Tipo de Cambio	1	21	8	30
Saldo al 31.12.2008	-24	-439	-501	-964
Valor neto contable 31.12.2008	107	307	242	657

Millones de Euros

- 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 58,8 millones de euros (39,1 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 2009 no existen inmovilizaciones materiales significativas sujetas a restricciones de titularidad o pignorados como garantía de pasivos.

9. Inversiones en sociedades puestas en equivalencia

Como se menciona en la Nota 2.3 en relación a los criterios de consolidación, con efecto 1 de enero de 2009 la sociedad ha modificado el criterio contable de consolidación de los negocios en los que existe control conjunto, pasando a integrarse estas en el consolidado por el método de puesta en equivalencia, frente al método de integración proporcional que se venía aplicando hasta la fecha. Con el objeto de permitir la comparabilidad, se han re-expresado igualmente los saldos de 2008, de modo que al 31 de diciembre de 2009 y 2008 el detalle de las principales inversiones en sociedades puestas en equivalencia es el siguiente:

	2009	2008
Saldo inicial	336	390
Variaciones de perímetro	-8	2
Participación en el resultado	85	-48
Diferencias de cambio	15	0
Dividendos cobrados y devoluciones de fondos propios	-16	-4
Derivados	1	10
Sociedades con patrimonio negativo	0	-83
Trasposos a mantenidos para la venta	-81	62
Otros	-15	7
Saldo final	317	336

Millones de Euros

Las sociedades más significativas afectadas por este cambio de criterio contable son:

- Pertenecientes a la división de Autopistas, las sociedades ITR Concession Company, Nea Odos, Central Greece y Trados 45. El cambio de criterio contable en estas sociedades ha supuesto un impacto en los activos del grupo consolidado de -2.056 millones de euros sobre las cifras expresadas en las cuentas anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2008, -1.848 de los cuales pertenecen a la sociedad ITR Concession Company, según se detalla en la nota 2.
- Pertenecientes a la división de Servicios, las joint ventures de Amey (Tube Lines fundamentalmente), Mantenimiento y explotación M-30 y diversas sociedades integradas en el Grupo Cespa. La puesta en equivalencia de estas sociedades ha tenido un impacto de -2.145 millones de euros sobre las cifras expresadas en las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2008, de los cuales -1.952 millones corresponden a Tube Lines (ver Nota 2).

Las principales participaciones incluidas en este epígrafe son:

- 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 71,8 millones de Euros a 31 de diciembre de 2009 (57,3 millones de Euros a 31 de diciembre de 2008).
- La participación de Grupo Amey sobre sus joint ventures, especialmente Tube Lines, sociedad titular de los contratos de mantenimiento y limpieza de tres líneas del Metro de Londres, por importe de 184 millones de euros al 31 de diciembre de 2009 (172,6 millones de euros al 31 de diciembre de 2008).
- 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. Esta participación se encuentra totalmente provisionada.

Finalmente, el Grupo participa en determinadas sociedades en las aun teniendo menos del 20% de su capital se concluye que existe influencia significativa, y por el contrario en determinadas sociedades en las que la participación excede del 20% no existe influencia significativa.

No existen limitaciones significativas a la capacidad de las asociadas para transferir fondos a la dominante en forma de dividendos o devolución de deuda o anticipos, distintas de las que pueden surgir de los contratos de financiación de dichas sociedades o de la propia situación financiera de las mismas y no existen pasivos contingentes relacionados con dichas sociedades que pudieran resultar asumidos por el Grupo.

En el Anexo I se incluye una relación de las principales participaciones de sociedades puestas en equivalencia, 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 2009 y 2008, así como sus vencimientos:

MOVIMIENTOS DURANTE 2009	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 1.01.2009	4	155	290	418	867
Altas	17	28	71	25	141
Bajas	0	0	-65	-17	-83
Variaciones de perímetro y trasposos	0	-58	271	91	305
Provisión	12	0	0	1	13
Efecto Tipo de Cambio	0	0	-13	-12	-25
Saldo al 31.12.2009	33	125	554	506	1.218

Millones de Euros

- La partida préstamos y cuentas a cobrar proyectos de infraestructuras, corresponde principalmente a las cantidades pendientes de cobro de las administraciones públicas como contrapartida a los servicios prestados o inversiones realizadas en el marco de un contrato de concesión, correspondientes a las sociedades Concesionaria de Prisiones Lledoners, por importe de 85 millones de euros (89 millones de euros en 2008) y Concesionaria de Prisiones Figueras por importe de 40 millones de euros (8 millones de euros en 2008).

El vencimiento de los préstamos y cuentas a cobrar más relevante se detalla a continuación:

	Importes	2010	2011	2012	2013	2014	A + de 5 años
Concesionaria de Prisiones de Lledoners	85	5	5	4	4	4	63
Concesionaria de Prisiones de Figueras	40	-72	1	1	1	2	108
Préstamos y cuentas a cobrar	125	-67	6	5	5	6	171

Millones de Euros

El importe que aparece en negativo para los vencimientos de 2010 en la Concesionaria de Prisiones de Figueras, corresponde al incremento esperado en ese periodo del saldo de la cuenta a cobrar en proyectos de infraestructuras.

- Dentro de la partida de caja restringida y otros activos financieros no corrientes se incluyen los depósitos en garantía de emisiones de bonos, correspondientes principalmente a las sociedades 407 ETR (por importe de 205 millones de euros, 183 millones en 2008) y Chicago Skyway (por 36 millones de euros, 35 millones en 2008). La principal variación en esta línea se produce por la inclusión en el perímetro de los saldos relativos a la sociedad NTE Mobility Partners LLC, sociedad concesionaria de la construcción, mantenimiento y gestión de 21,4 kilómetros (13,3 millas) de la autopista North Tarrant Express, por 271 millones de euros. Por otro lado hay que destacar dentro de este epígrafe el saldo de 68 millones de euros (102 millones de dólares canadienses) después de ajustes de valoración que la sociedad 407 International Inc mantiene en "Asset Backed Commercial Paper" (ABCPs). A diciembre 2009 compañía ha llevado a cabo la valoración de estos activos basándose en

un descuento de flujos de caja futuros, lo que ha supuesto una reversión de la provisión existente sobre los mismos por importe de 18 millones de dólares canadienses, con un impacto en el resultado neto consolidado de 4 millones de euros atribuible a la sociedad dominante. Adicionalmente a esto, hay que destacar que en junio de 2009 la 407ETR ha suscrito dos líneas de crédito con un banco canadiense garantizadas por emisiones de ABCPs. Al vencimiento la compañía puede vender las emisiones y utilizar los fondos para repagar los créditos o colocárselas al banco (put option). A 31 de diciembre de 2009 el valor de la put es de 8,5 millones de CAD.

Por último, la partida de resto de cuentas a cobrar comprende, entre otros, los siguientes conceptos:

1. 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.

2. 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.

3. En los créditos a empresas puestas en equivalencia, mencionar el crédito a largo plazo otorgado por Ferrovial Servicios a su filial Emesa, por un importe de 50 millones de euros (25 millones de euros a diciembre de 2008); así como los créditos otorgados por Amey a sus filiales Tube Lines (67 millones de euros) y Wakefield & Manchester (6 millones de euros).

4. Costes capitalizados relativos a la refinanciación de BAA por importe de 76 millones de euros (65 millones de libras), 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 66 millones de euros (59 millones de libras, 58 millones de libras a diciembre 2008).

Valores razonables de los activos

Se considera que el descuento de flujos de efectivo de los activos utilizando un tipo de interés de mercado se aproxima a su valor en libros. Por ello la diferencia entre el valor contable y el valor razonable de los mismos no es significativa.

Se presenta a continuación a efectos informativos el movimiento de estas partidas para el ejercicio 2008:

MOVIMIENTOS DURANTE 2008	Activos financieros disponibles para la venta	Préstamos y cuentas a cobrar proyectos de infraestructuras	Caja restringida	Resto de cuentas a cobrar	TOTAL
Inversión:					
Saldo al 1.01.2008	67	40	275	411	793
Altas	-16	126	90	66	265
Bajas	-28	0	-31	-69	-128
Variaciones de perímetro y traspasos	1	0	-28	38	10
Provisión	-4	0	0	2	-2
Efecto Tipo de Cambio	-14	-11	-17	-31	-73
Saldo al 31.12.2008	4	155	290	418	867

Millones de Euros

11. Derivados financieros a valor razonable

a) Descripción de las principales coberturas

A continuación se presenta el detalle de derivados contratados y sus correspondientes valores razonables a 31 de diciembre de 2009 y 2008, así como el vencimiento de los nocionales con los que están vinculados (se presentan los vencimientos de nocionales con signo positivo y los aumentos futuros ya contratados con signo negativo):

Tipo de Instrumento	Valor razonable		Vencimientos Nacionales				31/12/2014 y más	TOTAL NOCIONALES
	Saldos al 31/12/09	Saldos al 31/12/08	31/12/10	31/12/11	31/12/12	31/12/13		
SALDOS EN EL ACTIVO	861	1.139						
Index linked Swaps BAA (derivados de variación de inflación) (*)	32	140	0	0	0	447	913	1.359
Interest Rate Swaps BAA (derivados de tipo de interés)	4	72	0	0	0	1.118	0	1.118
Cross Currency Swaps BAA (derivados de tipo de cambio)	734	800	0	0	1.000	0	1.500	2.500
Index linked Swaps Cintra (derivados de variación de inflación)	56	97	2	1	1	3	31	39
Equity Swaps (*)	19	0	21	0	0	12	0	33
Otros derivados	16	31	133	0	0	0	0	133
Cross Currency Swaps Cintra	0	1	0	0	0	0	0	0
Otros derivados	16	28	133	0	0	0	0	133
Cobertura electricidad en BAA	0	2	0	0	0	0	0	0
SALDOS EN EL PASIVO	1.544	2.320	81	227	361	1.579	8.578	10.826
Index linked Swaps BAA (derivados de variación de inflación) (*)	194	329	0	0	0	0	1.126	1.126
Interest Rate Swaps BAA (derivados de tipo de interés)	284	475	0	0	0	1.022	3.592	4.614
Equity swaps	261	407	75	109	67	210	172	632
Interest Rate Swaps Cintra (derivados de tipo de interés)	694	989	-179	-189	1	-4	3.374	3.003
Otros derivados	111	121	185	308	293	351	315	1.451
Cross Currency Swaps Cintra	3	0	35	18	0	0	0	53
Otros derivados	109	121	150	290	293	351	315	1.398
SALDOS NETOS Y NOCIONALES	-683	-1.181	238	229	1.362	3.158	11.021	16.008

Millones de Euros

(*) Los elementos señalados son los principales derivados no considerados cobertura contable dentro de los derivados contratados por el Grupo, según se indica en la presente nota.

Adicionalmente a las anteriores, en diversas sociedades consolidadas por puesta en equivalencia o mantenidas para la venta se han contratado derivados por un valor razonable total de -682 millones de euros a diciembre de 2009 (-931 millones de euros a diciembre de 2008), correspondientes a un nocional total de 2.088 millones de euros.

b) Principales impactos en resultado y patrimonio

Se muestra a continuación el movimiento contable de los principales derivados contratadas en sociedades por integración global, detallando valor razonable a 31 de diciembre de 2009 y 2008 y sus impactos en reservas, resultado y otras partidas de balance.

Tipo de Instrumento	Valor razonable			Desglose de la variación					TOTAL
	Saldo al 31/12/09	Saldo al 31/12/08	Variación	Impacto en reservas (I)	Impacto en resultado por Valor Razonable (II)	Otros impactos en el resultado (III)	Tipo de cambio (IV)	Otros impactos en balance (V)	
Index linked Swaps BAA	-162	-189	27	0	-142	72	-15	111	27
Interest Rate Swaps BAA	-280	-403	123	296	26	-186	-27	14	124
Cross Currency Swaps BAA	734	803	-68	93	-29	17	60	-210	-68
Index linked Swaps Cintra	56	97	-41	-40	0	0	0	0	-40
Interest Rate Swaps Cintra	-694	-989	295	341	1	-38	9	-19	295
Equity swaps	-242	-407	165	0	159	-4	0	9	165
Otras coberturas	-95	-91	-4	8	-19	-14	-17	37	-4
CCS Cintra	-3	1	-4	-3	0	0	0	0	-4
Otros derivados	-93	-93	1	11	-19	-12	-17	37	1
Cobertura electricidad en BAA	0	2	-2	0	0	-2	0	0	-2
Total coberturas financieras	-683	-1.180	496	698	-3	-152	10	-57	497

Millones de Euros

Según se menciona en la nota 2.3.8, los derivados se registran por su valor de mercado a la fecha de contratación, y a valor razonable en fechas posteriores. La variación de valor de estos derivados se registra contablemente de la siguiente manera:

- Para aquellos derivados considerados de cobertura, la variación de este valor razonable durante el ejercicio se registra con contrapartida en reservas (columna I).
- Para aquellos derivados que no tienen carácter de cobertura contable o considerados especulativos, la variación de valor razonable se registra como un ajuste de valor razonable en la cuenta de resultados del grupo (columna II), detallándose separadamente en la cuenta de resultados (ver detalle en Nota 25).
- Por otro lado, se señalan como "otros impactos en el resultado" (columna III) los impactos en el resultado financiero por

financiación resultantes de los flujos de intereses devengados durante el ejercicio.

- También se presenta separadamente el impacto obtenido por diferencia de los tipos de cambio de cierre entre diciembre de 2009 y 2008 (columna IV).
- Finalmente, se muestran los impactos en deuda o caja surgidos de las liquidaciones por cobros y pagos periódicos ordinarios de estos derivados. (flujos de intereses pagados durante el ejercicio). En el caso de los Cross Currency Swaps corresponde a variación de la deuda con respecto al tipo de cambio garantizado (columna V).

Adicionalmente a los impactos anteriores, se ha registrado un impacto en reservas por los derivados contratados en sociedades integradas por el método de puesta en equivalencia o mantenidas para la venta de -8 millones de euros.

Derivados de BAA

Index Linked Swaps BAA

BAA tiene contratados derivados de tipo Index Linked Swaps, ligados a determinados bonos de tipo fijo, de tal modo que, de forma sintética, la sociedad tiene deuda indexada a la inflación. Estos derivados suponen un nocional total de 2.206 millones de libras (2.485 millones de euros) y no tienen carácter de cobertura contable, según se explica en la Nota 25. Su valor razonable ha pasado de -189 millones de euros en diciembre de 2008 a -162 en diciembre de 2009, lo que ha supuesto un impacto de -142 millones de euros en el resultado financiero de Ferrovial como ajuste de valor razonable. Mencionar que en esta valoración se ha excluido el riesgo de crédito, lo que ha supuesto un impacto de 92 millones de euros en la cuenta de resultados de Ferrovial, incluidos ya en el importe del ajuste de valor razonable anteriormente mencionado.

Adicionalmente, las liquidaciones de pagos y cobros han tenido un impacto en balance como disminución de pasivo de 111 millones de euros que tiene su origen fundamentalmente en liquidaciones anticipadas de sus flujos de pago. Por último, se ha producido un ingreso financiero de 72 millones de euros en relación al devengo del ejercicio.

Interest Rate Swaps BAA

Para cubrir el riesgo de tipo de interés, BAA tiene contratados derivados de tipo Interest Rate Swaps por un nocional total de 5.088 millones de libras (5.732 millones de euros). Estos derivados son considerados en su mayor parte cobertura contable de flujos de caja sobre deuda bancaria, según se explica en la Nota 25, registrándose únicamente en el resultado financiero, como ajuste de valor razonable, las puntas de ineficiencia o la variación de valor razonable de aquellos derivados que no sean cobertura contable. El valor razonable de estos derivados ha pasado de -403 millones de euros a diciembre de 2008 a -280 millones de euros en diciembre de 2009, lo que se ha traducido en un impacto en reservas de 296 millones de euros, debido a la evolución al alza de los tipos de interés a largo plazo en Reino Unido durante el ejercicio. La parte de estos derivados no considerada de cobertura ha tenido un impacto de 26 millones de euros registrado como ajuste de valor razonable (ver Nota 25) en el resultado financiero de Ferrovial. Igualmente, las liquidaciones producidas a los tipos cerrados por estos swaps, superiores a los tipos de interés actuales, han supuesto un impacto en el resultado financiero de Ferrovial de -186 millones de euros (-75 millones de euros en el resultado neto atribuido a la sociedad dominante). Adicionalmente, las liquidaciones de cobros y pagos han supuesto una reducción del pasivo de 14 millones de euros.

Cross Currency Swaps BAA

BAA tiene contratada una serie de Cross Currency Swaps destinados a cubrir el riesgo de tipo de cambio libra / euro de los bonos emitidos en euros (ver Nota 20), por un nocional total de 1.703 millones de libras, equivalentes a 2.500 millones de euros, con vencimientos entre 2012 y 2018. La evolución de este tipo de cambio durante el ejercicio frente al tipo cerrado ha supuesto un impacto en balance por la valoración de esos bonos a los tipos cerrados de -210 millones de euros. Adicionalmente, la valoración al tipo de cambio libra / euro a 31 de diciembre de 2009 y 2008 supone un impacto en el balance consolidado de Ferrovial de +60 millones de euros por la conversión a euros del valor razonable en libras.

Otras coberturas en BAA

Mencionar que BAA tiene contratos de Equity Swaps relacionados con los sistemas retributivos vinculados a la acción de Ferrovial que se mencionan en la Nota 34. Estos contratos no tienen carácter de cobertura contable, por lo que la variación del valor razonable de estos instrumentos se registra como ajuste de valor razonable en los ingresos financieros de Ferrovial (ver Nota 25). La valoración a valor de mercado de los Equity Swaps de los que es titular BAA ha supuesto un ingreso financiero de 39 millones (16 millones en el resultado neto), registrado como ajuste de valor razonable (ver nota 25).

Derivados de Autopistas

Index Linked Swaps Cintra

La Sociedad Autema contrató en 2008 un derivado para cubrir la variabilidad de los ingresos mediante un swap de inflación, por el cual se fija un IPC del 2,50% anual. Esta cobertura, considerada eficiente, ha supuesto un impacto en reservas de -40 millones de euros.

Interest Rate Swaps Cintra

En su conjunto, la valoración a valor razonable de estas coberturas ha pasado de -989 millones de euros a diciembre de 2008 a -694 millones de euros (-1.841 a -1.193 respectivamente si se incluyen derivados de sociedades consolidadas por puesta en equivalencia), debido al incremento generalizado de los tipos de interés a largo plazo. Este efecto es marcadamente señalado en los derivados contratados para cubrir deuda de proyectos en USA (fundamentalmente Chicago Skyway y SH-130), donde las valoraciones de los derivados han pasado de -820 millones de euros en diciembre de 2008 a -542 millones de euros en diciembre de 2009. El resto de derivados de este tipo contratados por Cintra ha

registrado una variación en su valor razonable de -169 millones de euros en diciembre de 2009 a -151 millones de euros en diciembre de 2009.

Dado que estos derivados se consideran totalmente eficientes, estas variaciones de su valor razonable ha supuesto un impacto positivo en reservas de 341 millones de euros (320 de los cuales provienen de los derivados contratados en USA), mientras que el movimiento de liquidaciones y devengos ha supuesto un impacto de -38 millones de euros en el resultado financiero.

- Chicago Skyway ha cubierto la totalidad de su deuda mediante contratos de permuta financiera. Para el bono de la serie A por importe de 306 millones de euros (439 millones de USD) existe un contrato de cobertura por un importe nominal 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 nominal cubierto de 670 millones de euros (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 nominal contratado inicialmente de 105 millones de euros (150 millones de USD) que garantizan un tipo fijo del 4,68%.
- SH-130 ha contratado una cobertura frente a variaciones de tipo de interés equivalente al 100% de su deuda, por un nominal máximo de 496 millones de euros (711 millones de dólares americanos), a un tipo fijo de 5,18%.
- Inversora Autopista del Sur posee una cobertura a tipo de interés fijo de 4,18% que cubre el Tramo B por importe de 100 millones de euros.
- En Inversora Autopista de Levante existe una cobertura que asciende a 238 millones de euros a un tipo del 4,39 %.
- En Eurolink M4-M6 existen contratos de cobertura de tipo de interés parciales a diferentes plazos que aseguran un rango de tipos que se sitúa entre el 3,44% y el 5,39%.
- Euroscut Norte mantiene un contrato de cobertura de riesgo de variación de tipo de interés que asegura un 75% del importe de deuda hasta el vencimiento de la misma, a un tipo de interés fijo de 3,69%.

- En Euroscut Azores existe una cobertura de riesgo de variación de tipo de interés que asegura el 100% de la financiación por importe máximo de 333 millones de euros, a un tipo de interés fijo de 4,11%.
- Eurolink 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%.
- Cintra Inversora de Autopistas de Cataluña ha suscrito una cobertura por el equivalente al 98% de su deuda (606 millones de euros) mediante una curva de implícitos equivalente a un tipo fijo de 4,73%.

Equity Swaps

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.

Los mencionados contratos de equity swap no tienen consideración de cobertura contable, reconociendo el resultado de los mismos como ajuste de valor razonable (ver Nota 25) a través del epígrafe de resultados financieros, que a 31 de diciembre de 2009 supone un ingreso de 159 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, relativa a sistemas retributivos mediante entrega de opciones sobre acciones.

Otros derivados

Dentro de la línea "Otros derivados" se han incluido principalmente las siguientes:

- Derivados de riesgo de tipo de cambio de la división de Autopistas: 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).

- Derivados de riesgo de tipo de interés en Ferrovial, con un valor razonable de -88 millones de euros a 31 de diciembre de 2009 (-71 millones a 31 de diciembre de 2008), notional de 1.127 millones de euros (formado por cuatro derivados simétricos de notional 250 millones de libras, hasta un total de 1.000 millones de libras), y tipo de interés fijo del 5,2525%. Estos derivados fueron contratados para cubrir las posibles oscilaciones de los tipos de interés del préstamo sindicado del que era titular Ferrovial Infraestructuras para financiar la adquisición de las participaciones de BAA. Pese a que con la operación de refinanciación de la deuda corporativa descrita en la Nota 20 esta deuda se ha redenominado es su totalidad a euros, la sociedad considera altamente probable una nueva redenominación a libras de parte de su actual deuda en euros, por importe aproximado de 750 millones de libras en los primeros meses de 2010, con objeto de mantener la cobertura natural en la inversión en BAA (ver apartado d de esta Nota). Por tanto, para este importe de deuda esta cobertura se considera eficiente, si bien se ha imputado a resultados como ajuste de valor razonable las reservas acumuladas correspondientes al derivado cuyo notional ha perdido la consideración de cobertura contable, lo que ha supuesto un impacto en las reservas del Grupo de 18 millones de euros y un cargo en la cuenta de resultados de -22 millones de euros (ver nota 25) como ajuste de valor razonable en el resultado financiero del Grupo consolidado. Por otro lado, las liquidaciones y devengos de intereses ordinarios de este derivado han supuesto un gasto financiero de 27 millones de euros y un impacto en caja de -13 millones de euros. A estos derivados se ha de añadir el IRS en euros que se contrató para la sociedad Marjeshvan, que tiene un valor razonable a 31 de diciembre de 2009 de 2 millones de euros (frente a 2 millones de euros a cierre de 2008).
- Coberturas de riesgo de tipo de interés de la división de Servicios, principalmente del contrato relacionado con la Nacional II (Autovía de Aragón). Esta cobertura se contrató en 2008 para hacer frente a variaciones de tipo de interés en la deuda por un notional de 107 millones de euros, con un tipo de interés fijo de 4,7640%.
- Derivados corporativos, durante el año 2009 se ha contratado dos nuevos Interest Rate Swap para proyectos de Cespa:
 - Ayuntamiento de Barcelona: contratado con un notional de 24 millones de euros (equivalentes al 50% de su deuda) a un tipo de interés fijo de 3,2% y vencimiento en 2017.
 - Ecoparc Can Mata: con un notional de 25 millones de euros, un tipo de interés fijo de 3,7475% y 3,62% y vencimiento en 2020.

c) Metodología de valoración de coberturas financieras

Con fecha 1 de Julio de 2009, Ferrovial S.A. ha decidido adoptar la enmienda NIIF 7, en virtud de la cual es necesario detallar la situación de cada uno de los derivados de la compañía respecto a la Jerarquía de Medición de Valor Razonable (Fair Value Measurement Hierarchy).

Esta Jerarquía establece 3 categorías, en función de los elementos en lo que se basan dichos valores razonables:

- **NIVEL 1.-** Precios cotizados (sin ajustes) en mercados activos para idénticos instrumentos de activo o pasivo.
- **NIVEL 2.-** Datos distintos de los precios cotizados, incluidos en el nivel 1, que sean observables para el instrumentos de activo o pasivo, bien de forma directa (es decir, como precio) o indirecta (es decir, que se deriven de precio).
- **NIVEL 3.-** Elementos que no estén basados en datos observables de mercado.

Todos los Derivados Financieros de Ferrovial S.A, así como otros instrumentos financieros cuya valoración se realiza a valor razonable, se encuadran en el NIVEL 2 de la Jerarquía de Medición del Valor Razonable.

Las valoraciones realizadas por la compañía se contrastan en todo caso con aquellas que se reciben de los bancos contrapartida de las operaciones, con carácter mensual.

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.

Equity Swaps (EQS)

Los EQS 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.

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.

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.

Esta referencia suele estar compuesta por un tipo real multiplicado por la revaluación de un cierto índice de precios. No obstante aquí, más incluso que en el caso de los IRS y CCS, hay muy distintas posibilidades, ya que se trata de un instrumento OTC, que normalmente se negocia de modo bilateral entre las partes que lo contratan.

No obstante, nuevamente, el cálculo de su valor a una determinada fecha se basa en la obtención del valor neto de sus flujos futuros actualizados.

La estimación de estos flujos futuros se realizará empleando las curvas forward que el mercado cotice en la fecha de valoración, tanto para las referencias de tipo de interés, como para las referencias de inflación.

Para el descuento, como en los casos anteriormente tratados, se emplearán los tipos cupón cero a cada uno de los plazos de liquidación de flujos, obtenidos 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 ILS a esa fecha.

d) 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.

A diciembre de 2009 no existe ningún caso de inversión neta en el extranjero en el grupo consolidado, habiendo existido esta inversión neta en el extranjero hasta el 4 de diciembre, ya que con dicha fecha se ha procedido a la refinanciación de la deuda corporativa, incluyendo la deuda en libras obtenida para financiar la adquisición de BAA (véase Nota 20). Sin embargo, como se ha mencionado anteriormente, al objeto de mantener la cobertura natural sobre su inversión en BAA, la sociedad prevé como altamente probable la redenominación a libras de parte de su actual deuda en euros, por importe aproximado de 750 millones de libras, durante los primeros meses del ejercicio 2010. A diciembre de 2008, el importe de esta inversión neta, correspondiente íntegramente a la inversión en BAA, ascendía a 977 millones de euros (2.294 millones de libras de inversión frente a una deuda en libras de 1.317 millones).

12. Activos y pasivos no corrientes mantenidos para la venta

Se incluyen como activos y pasivos 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.

A 31 de diciembre de 2009, los activos y pasivos registrados como mantenidos para la venta corresponden fundamentalmente a la división de Autopistas, en concreto a las autopistas chilenas, cuyo proceso de venta se describe posteriormente.

Igualmente, cabe destacar el traspaso a este epígrafe de los activos y pasivos relativos a Cespa Portugal, sociedad dedicada a la prestación de servicios urbanos en Portugal (recogida de residuos, limpieza viaria y tratamiento), cuya venta se prevé finalizar en el primer trimestre de 2010. Los activos de la citada actividad registrados como mantenidos para la venta son, principalmente, Inversiones en activos no corrientes asociados a la prestación del servicio (14 millones de euros), cuentas por cobrar con clientes (26,4 millones de euros), la financiación recibida de entidades de crédito (7,7 millones de euros), y cuentas comerciales a pagar (14,2 millones de euros).

Se presentan a continuación los movimientos de activos y pasivos mantenidos para la venta para los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2009 y 2008:

MOVIMIENTOS 2009	ACTIVOS				PASIVOS					
	Saldo 31/12/08	Bajas por ventas	Traspos de activos no corrientes	Efecto tipo de cambio	Saldo 31/12/09	Saldo 31/12/08	Bajas por ventas/incrementos	Traspos de activos no corrientes	Efecto tipo de cambio	Saldo 31/12/09
Aeropuertos	2.563	-2.759	116	197	116	1.679	-1.808	5	129	5
APP	0	0	81	0	81	0	0	0	0	0
WDF	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gatwick	2.563	-2.759	0	197	0	1.679	-1.808	0	129	0
BAA USA	0	0	35	0	35	0	0	5	0	5
Autopistas y Aparcamientos	1.708	-452	383	1	1.640	1.484	124	0	0	1.608
Aparcamientos	452	-452	0	0	0	275	-275	0	0	0
Autopistas Chile	1.256	0	383	1	1.640	1.209	399	0	0	1.608
Servicios	0	0	44	0	44	0	0	34	0	34
Cespa Portugal	0	0	41	0	41	0	0	34	0	34
Otros	0	0	3	0	3	0	0	0	0	0
Otros	7	-7	0	0	1	1	0	0	0	1
Mantenidos venta	4.278	-3.218	544	198	1.801	3.163	-1.683	39	129	1.647

Millones de Euros

MOVIMIENTOS 2008	ACTIVOS				PASIVOS					
	Saldo 31/12/07	Bajas por ventas	Traspos de activos no corrientes	Efecto tipo de cambio	Saldo 31/12/08	Saldo 31/12/07	Bajas por ventas/incrementos	Traspos de activos no corrientes	Efecto tipo de cambio	Saldo 31/12/08
Aeropuertos	808	-455	2.795	-586	2.563	83	-79	2.003	-329	1.679
APP	312	0	-263	-49	0	0	0	0	0	0
WDF	496	-455	0	-41	0	83	-79	0	-4	0
Gatwick	0	0	3.058	-496	2.563	0	0	2.004	-325	1.679
BAA USA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autopistas y Aparcamientos	0	0	1.709	-1	1.708	0	0	1.484	0	1.484
Aparcamientos	0	0	452	0	452	0	0	275	0	275
Autopistas Chile	0	0	1.257	-1	1.256	0	0	1.209	0	1.209
Servicios	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cespa Portugal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros	8	0	0	-1	7	0	0	1	0	1
Mantenidos venta	816	-455	4.504	-587	4.278	83	-79	3.488	-329	3.163

Millones de Euros

Pertenciente a la división de Aeropuertos, a 30 de junio de 2009, la sociedad realizó un análisis según lo indicado en la NIC 40, identificándose la existencia de una pérdida de valor de los activos asignados a los aeropuertos del Grupo BAA debido a las estimaciones sobre el posible precio de venta del aeropuerto de Gatwick, en base al cual se registró un deterioro de 416 millones de euros. Con fecha 3 de diciembre se enajenaron los mencionados activos y pasivos correspondientes al Aeropuerto de Gatwick, generándose una pérdida adicional de 314 millones de euros, lo que supone una pérdida total antes de impuestos de 730 millones de euros (408 millones de euros en el resultado neto de Ferro-

vial), según se detalla en las notas 5 y 28, por esta operación. El precio de la transacción ascendió a 1.500 millones de libras (equivalentes a 1.646 millones de euros), de los cuales 1.445 se recibirán al contado, mientras que hasta 55 millones de libras se abonarán en función de la consecución de determinados parámetros operativos y financieros.

Por otro lado, con fecha 27 de julio se perfeccionó el acuerdo de venta de la filial Cintra Aparcamientos, S.A. que asciende al 99,92% de su capital, a un consorcio integrado diversas sociedades. El importe de la transacción asciende a 400 millones de

euros, que se descompone en los siguientes conceptos:

- 245 millones de euros como precio de las acciones.
- 155 millones de euros como cancelación de la deuda con Cintra.

Adicionalmente, el comprador asume la deuda de Cintra Aparcamientos con entidades bancarias, por importe de 51 millones de euros. La plusvalía obtenida por esta operación asciende a 95 millones de euros (50 millones de euros en el resultado neto atribuido a la sociedad dominante).

Finalmente, con fecha 29 de diciembre Cintra Infraestructuras S.A.U ha alcanzado un acuerdo para la venta del 60% de su participación en Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte de Chile Limitada (Cintra Chile). El importe de la transacción asciende, aproximadamente, a 209 millones de euros (7.150.000 de Unidades de Fomento). Adicionalmente, el comprador tiene una opción de compra y Cintra una opción de venta a precio fijo durante dos años por el 40% restante del capital. La efectividad de

la operación queda sujeta a la realización de las notificaciones y obtención de las autorizaciones y registros que resulten pertinentes en España, Colombia, Chile y en las demás jurisdicciones en que están presentes las entidades participantes en la operación. El resultado neto consolidado (después de impuestos), se estima, según cálculos preliminares, en aproximadamente 250 millones de euros incluyendo en este importe tanto la venta del 60% de la participación de Cintra en dicha sociedad como el ejercicio de las opciones de compra-venta existentes. Dicho resultado se reconocería en el ejercicio 2010 una vez obtenidas las autorizaciones y registros mencionados anteriormente. Los principales activos y pasivos clasificados como mantenidos para la venta en relación a las autopistas chilenas se corresponden con inmovilizado en proyectos de infraestructuras por 1.249 millones de euros y deuda financiera a largo plazo por 1.263 millones de euros. Adicionalmente, incluyen 54 millones de euros correspondientes a la parte asignable a las autopistas chilenas del fondo de comercio de fusión, según se detalla en la nota 5.4.

13. Existencias

La composición de existencias al 31 de diciembre de 2009 y 2008 y al 31 de diciembre de 2008 y 2007 es la siguiente:

CONCEPTOS	Saldo al 31/12/09	Saldo al 31/12/08	Saldo al 31/12/07	Variación 2009-2008	Variación 2008-2007
Terrenos y solares	145	161	167	-15	-6
Materias Primas y otros aprovisionamientos	136	148	125	-12	24
Promociones en curso y otros	210	193	194	17	-1
Provisiones	-2	-1	3	0	-5
TOTAL	490	500	489	-11	12

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 280 millones de euros (159 millones de euros a 31 de diciembre de 2008), de los que 201 millones están sujetas a restricciones de titularidad o pignorados como garantía de pasivos (138 millones a 31 de diciembre de 2008).

14. Clientes y otras cuentas a cobrar

La composición de los clientes y cuentas a cobrar a 31 de diciembre de 2009 y 2008 es como sigue:

CONCEPTOS	Saldo al 31/12/09	Saldo al 31/12/08	Saldo al 31/12/07	Variación 2009-2008	Variación 2008-2007
Clientes	2.359	2.667	2.966	-308	-300
Retenciones en garantía	148	170	202	-21	-33
Obra ejecutada pendiente de certificar	475	554	446	-79	108
Total clientes por ventas y prestación de servicios	2.982	3.391	3.615	-408	-224
Otros deudores	361	386	312	-25	75
Deudores Administraciones Públicas	186	192	194	-5	-3
Total otros deudores	547	578	505	-31	72
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	22	25	138	-3	-113
Prov. Para clientes de dudoso cobro	-270	-212	-147	-59	-65
Otras provisiones deudores	-19	-31	-27	11	-4
Total Provisiones	-290	-242	-173	-47	-69
TOTAL	3.262	3.751	4.086	-490	-334

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	2009	2008	2007	Variación 2009-2008	Variación 2008-2007
Saldo inicial	-242	-173	-149	-69	-24
Cargos a la cuenta de resultados:	-137	-60	-36	-77	-24
Reducciones/ Aplicaciones	100	-24	13	124	-37
Efecto tipo de cambio	-10	14	-1	-24	15
Traspasos a disponible para venta	0	1	0	-1	1
Saldo final	-290	-242	-173	-47	-69

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, por importe de 93 millones de euros a 31 de diciembre de 2009 (122 millones de euros a 31 de diciembre de 2008).

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:

	Administraciones Públicas		Clientes privados		TOTAL
Saldos 2009					
Construcción	853	65,27%	454	34,73%	1.306
Servicios	801	68,88%	362	31,12%	1.163
Aeropuertos	0	0,00%	307	100,00%	307
Autopistas	25	12,23%	181	87,77%	206
Ajustes	0	0,00%	0	0,00%	0
Saldo Final	1.679	56,38%	1.303	43,70%	2.982

Millones de Euros

Del análisis de la anterior tabla se concluye que el 56.30% de los clientes del grupo son administraciones públicas. Respecto a los clientes privados destacan por su relevancia los saldos relativos a la división de construcción. Para la gestión del riesgo de crédito derivado de dicho tipo de clientes, la división de Construcción tiene establecidas medidas tanto previas a la contratación tales como consultas a registros de morosidad, ratings, estudios de solvencia, etc, como durante la ejecución de las obras (seguimiento de incidencias contractuales, impagos, etc.).

Al 31 de diciembre de 2009 en el epígrafe Clientes se hallan deducidos 217 millones de euros (120 millones de euros al 31 de diciembre de 2008), correspondientes a descuentos 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.

15. Otra información complementaria de contratos de construcción y otros contratos registrados por el método de grado de avance

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 31/12/2009	Servicios 31/12/2009	TOTAL	Construcción 31/12/2008	Servicios 31/12/2008	TOTAL
Ingresos Ordinarios reconocidos en el periodo por el método del grado de avance	4.495	348	4.843	5.147	138	5.285
Contratos en curso a fecha de cierre						
Importe acumulado de costes incurridos	-4.314	-311	-4.625	-4.935	-121	-5.056
Importe acumulado de ganancias reconocidas	181	37	218	212	17	229
Anticipos recibidos	287	0	287	292	0	292
Retenciones	147	2	149	175	1	176
Obra ejecutada pendiente de certificar	378	30	408	465	23	488
Adelanto de certificaciones	682	-7	675	719	-3	717

Millones de Euros

16. Patrimonio neto

Se detallan a continuación los principales impactos netos de impuestos que afectan a la variación en el patrimonio neto durante el ejercicio 2009:

	2009		
	Atribuido a los Accionistas	Atribuido a Socios Externos	Total Patrimonio Neto
Patrimonio Neto a 01.01.09	1.578	2.113	3.691
Cambios en políticas contables	178	93	271
Patrimonio Neto a 01.01.09 reexpresado	1.756	2.206	3.962
Resultado consolidado del ejercicio	-92	-407	-499
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	260	194	453
Impacto en reservas de planes de prestación definida	-246	-144	-390
Diferencias de conversión	124	-182	-58
Ingresos y gastos reconocidos directamente en patrimonio	138	-132	6
Total ingresos y gastos reconocidos	46	-539	-493
Pago de dividendos	-281	-103	-384
Ampliaciones y Reducciones de capital		166	166
Fusión	1.443	-160	1.283
Transacciones con propietarios	1.162	-96	1.065
Otros movimientos	23	-1	23
Patrimonio Neto a 31.12.09	2.987	1.570	4.557

Millones de Euros

Con efectos 1 de enero de 2009 se han producido dos hechos fundamentales en la evolución sufrida por el patrimonio neto:

Por un lado y en base a la alternativa que permite la NIC 31 se ha procedido a aplicar el método de integración por puesta en equivalencia frente al de proporcional para aquellas sociedades en las que existe control conjunto. A tal efecto y conforme lo exigido en la NIC 8, la información comparable ha sido reexpresada para los saldos a 1 de enero de 2008.

En relación a este cambio, ase ha ajustado aquellas sociedades en las que la participación en las pérdidas de éstas excedía el valor de la participación, no existiendo obligación legal de hacer frente, afectando principalmente a la sociedad de Indiana Toll Road a 31 de diciembre de 2008. Este cambio ha supuesto un ajuste positivo de 178 millones de euros para la sociedad dominante y de 93 para los socios externos.

Por otro lado, tal como se indica en la 1.2, las compañías de Cintra y Ferrovial han sido fusionadas, de dicha fusión surge un fondo de comercio que mejora el patrimonio neto en 1.283 millones de euros tal y como se detalla en la Nota 5.1.

Estos impactos unidos a los que, a continuación se detallan, han supuesto un incremento de patrimonio neto total de 595 millones de euros de los que 1.231 millones corresponden a la sociedad dominante.

Resultado consolidado del ejercicio de -499 millones de euros, de los que -92 millones se atribuyen a la sociedad dominante.

Reconocimiento de las diferencias de valor de los instrumentos derivados designados como coberturas, contratados en su parte eficiente, detallados en la Nota 11 y cuyo impacto ha sido de 453 millones de euros netos de impuestos, de los que 260 correspon-

den a la sociedad dominante. Los principales 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 BAA con un impacto positivo de 283 millones de euros de los que 158 corresponden a la sociedad dominante, en la división de autopistas con un impacto en patrimonio neto de 123 millones de euros, 54 atribuido a la sociedad dominante, fundamentalmente en las sociedades de Chicago Skyway y SH-130 Concession Company y la división de servicios con un impacto de 40 millones de euros todos atribuidos a la sociedad dominante.

El impacto en reservas por planes de prestación definida 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 tal y como se detalla en la Nota 18 y cuyo impacto en 2009 ha sido de -390 millones de euros netos de impuestos, de los que -246 corresponden a la sociedad dominante. De dicho impacto -182 corresponde a BAA, -95 a Grupo Amey y 21 a Grupo Swissport.

La mayor parte de las divisas en las que Ferrovial mantiene inversiones, tal y como se detalla en la Nota 3, han revalorizado su valor frente al euro, destacando la libra, moneda en la que el Grupo concentra su mayor exposición en términos de patrimonio neto y cuya variación ha sido del 7%. Para la sociedad dominante ha supuesto un impacto positivo de 124 millones de euros.

Se recoge también el pago de dividendos con un impacto negativo en el patrimonio total del grupo de -384 millones de euros de los que -281 se corresponden con el dividendo de 208 millones acordado en Junta General de Accionistas el 30 de abril y que se hizo efectivo el 20 de mayo y con el dividendo a cuenta del resultado de 2009, acordado en el Consejo de Administración del 23 de diciembre por valor de 73 millones de euros.

El impacto en socios externos recoge un impacto positivo por valor de 166 millones de euros de los que 153 corresponden a la capitalización de un préstamo que los socios concedieron a FGP Topco, sociedad cabecera del grupo BAA.

A efectos informativos se adjunta detalle de los principales impactos netos de impuestos de la variación en patrimonio neto durante el 2008.

2008			
	<i>Atribuido a los Accionistas</i>	<i>Atribuido a Socios Externos</i>	<i>Total Patrimonio Neto</i>
Patrimonio Neto a 01.01.08	3.912	2.936	6.848
Cambios en políticas contables	48	0	48
Patrimonio Neto a 01.01.08 reexpresado	3.960	2.936	6.896
Resultado consolidado del ejercicio	-812	-800	-1.612
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	-453	-370	-823
Impacto en reservas de planes de prestación definida	-153	-24	-178
Diferencias de conversión	-370	-299	-669
Ingresos y gastos reconocidos directamente en patrimonio	-977	-693	-1.670
Total ingresos y gastos reconocidos	-1.789	-1.493	-3.282
Pago de dividendos	-178	-70	-248
Ampliaciones y Reducciones de capital		294	294
Variación autocartera	-92	-27	-119
Transacciones con propietarios	-271	198	-72
Variaciones de perímetro		600	600
Cambio de criterio contable	-108	-48	-156
Otros movimientos	-37	13	-25
Patrimonio Neto a 31.12.08	1.756	2.206	3.962

Millones de Euros

a) Capital Social y prima de emisión

A 31.12.2009 el capital social es de 147 millones de euros y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. Está integrado por 733.510.255 acciones ordinarias, de una única clase y valor nominal de veinte céntimos de euro (0,20€) cada una de ellas.

La prima de emisión alcanza la cifra de 3.022 millones de euros de las que 1.820 millones de euros se corresponden con la prima de emisión de fusión como la diferencia entre el valor neto contable del patrimonio de Grupo Ferrovial S.A., minorado en el valor contable por el que tenía registrada la participación en Cintra, S.A. y el valor nominal de las nuevas acciones emitidas por Cintra y el resto hasta alcanzar el saldo a 2009, se corresponde con la prima de emisión que Cintra tenía antes de la fusión. Dicho aumento en la prima de emisión se ve compensado con una variación en el resto de reservas en sentido contrario.

A 31 de diciembre de 2009, el accionista que posee más de un 10% del capital social de Grupo Ferrovial, S.A. es Portman Baela, S.L. con un 44,607% (58,315 % en 2008). Las acciones de la Sociedad Dominante están admitidas a cotización en el Mercado Continuo de las bolsas españolas, gozando todas ellas de iguales derechos políticos y económicos.

b) Acciones propias

A 31 de diciembre de 2009 no se dispone de acciones propias. La variación producida con respecto a 2008 ha sido debida, tal y como se detalla en la Nota 2.1, al proceso de fusión entre las sociedades de Cintra y Grupo Ferrovial, por el cual dichas acciones han minorado el número de acciones a emitir por la nueva sociedad para atender el canje.

c) Otras reservas

El movimiento del epígrafe de otras reservas para 2009 y 2008 es el siguiente:

Movimiento durante 2009	Diferencias de conversión	Operaciones de cobertura	Planes de prestación definida	Otros conceptos	Otras reservas
Saldo a 01.01.2009	-525	-866	112	-63	-1.342
Cambios en políticas contables	10	249	0	-107	152
Saldo a 01.01.2009 reexpresado	-514	-617	112	-170	-1.190
Altas	158	263		23	444
Bajas	-34	-3	-246		-283
Saldo al 31.12.2009	-391	-357	-134	-147	-1.028

Millones de Euros

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
Cambios en políticas contables			48		48
Saldo a 01.01.2008 reexpresado	-144	-164	265	-21	-64
Altas	72				72
Bajas	-443	-453	-153	-149	-1.198
Saldo a 31.12.2008	-514	-617	112	-170	-1.190

Millones de Euros

d) Resultados acumulados

El desglose de los resultados acumulados del ejercicio 2009 y 2008 es el siguiente:

Resultados acumulados	Saldo al 31/12/09	Saldo al 31/12/08	Variación
Pérdidas y ganancias atribuibles a la Sociedad dominante	-92	-812	719
Reservas de libre disposición	913	3.463	-2.550
Reservas no distribuibles	25	33	-8
TOTAL	846	2.684	-1.838

Millones de Euros

El detalle de reservas no distribuibles es el siguiente:

Reservas no distribuibles	Saldo al 31/12/09	Saldo al 31/12/08	Variación
Reserva legal	23	28	-5
Reserva para acciones propias	3	3	-1
Reserva de revalorización	0	2	-2
Reservas no distribuibles de la sociedad dominante	25	33	-8

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 2009 y 2008 es el siguiente:

	2009			2008		
	Atribuido a Accionistas	Atribuido a Socios Externos	Total Patrimonio Neto	Atribuido a Accionistas	Atribuido a Socios Externos	Total Patrimonio Neto
Ganancias y Pérdidas						
Instrumentos de cobertura	260	194	453	-453	-370	-823
Planes de prestación definida	-246	-144	-390	-153	-24	-178
Diferencias de conversión	124	-182	-58	-370	-299	-669
Ingresos y gastos reconocidos	138	-132	6	-977	-693	-1.670
Resultado consolidado del ejercicio	-92	-407	-499	-812	-800	-1.612
Total ingresos y gastos reconocidos	46	-539	-493	-1.789	-1.493	-3.282

Millones de Euros

f) Sociedades ajenas al Grupo con participaciones significativas en filiales

A 31 de diciembre de 2009, 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.	30% - 16,77%	Macquarie Infrastructure (Toll Route) S.A. - SNC Lavalin
Autopista del Sol	20%	Unicaja
Autopista Terrassa-Manresa	23,73%	Acesa (Autopista Concesionaria Española, S.A.)
Autopista Trados (M-45)	50%	Abertis - Iberpistas
Eurolink N4/N6	34%	SIAC
Inversora de Autopistas de Levante	40%	Europistas
Inversora de Autopistas del Sur S.L.	25% - 10% - 10%	Europistas - ENA - Caja Castilla-La Mancha
LBJ Infrastructure Group Holding LLC	42,4% - 6,6%	Meridiam - Dallas Police and Fire Pension System
NTE Mobility Partners Holdig LLC	32,75% - 10%	Meridiam - Dallas Police and Fire Pension System
NTE Mobility Partners Segments 2-4 LLC	25%	Meridiam
Ruta de los Ríos Sociedad Concesionaria S.A.	25%	Fondo Las Américas
Serranopark	30% - 20%	Iridium Concesiones de Infraestructuras - Iridium Aparcamientos
SH 130 CC, Llc	35%	Zachry Toll Road 56 LLP
Skyway Concession Company Holding	45%	MIG Chicago Holdings LLC
Statewide Mobility Partners LLC	50%	MIG Indiana Holdings LLC
Talca Chillán S.A.	23,57%	Sodeia
Aeropuertos		
FGP Topco Ltd	17,65% - 26,48%	Britannia Airport Partners L.P. - Baker Street Investment Pte Ltd
Servicios		
Ecocat S.L.	50%	Teris S.A. (Grupo Suez)
Gesmat, S.A.	40%	Consorcio de Servicios Públicos Medioambientales Toledo
Tratamientos, Residuos y Energías Valencianas S.A.	22,5% - 22,50%	Lubasa Concesiones S.L. - Naucratis S.L.
Jubilee Rail Limited	50%	Secretariat Services Limited
Tube Lines (Holding) Limited	33,33%	UIC Transport (JNP) Limited
Empresa de Mantenimiento y Explotación M-30	33% - 17%	Dragados - API Conservación, S.A.

g) 1. Propuesta de distribución de resultados:

Proponer a la Junta General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad que se convoque oportunamente, la siguiente aplicación de resultado de FERROVIAL, S.A., sociedad individual:

Resultado de FERROVIAL, S.A., sociedad individual (euros)	140.020.180,11
Aplicación (euros)	
A Reserva Legal (*) (euros)	6.599.277,84
A Reservas Voluntarias (euros)	60.069.876,77
A Dividendo (euros)	73.351.025,5

(*) Importe necesario para que la reserva legal alcance el 20% del capital social.

Se propondrá a la Junta General Ordinaria de Accionistas aplicar el importe del resultado del ejercicio de FERROVIAL, S.A., sociedad individual destinado a dividendos al pago del dividendo a cuenta que se hizo efectivo el pasado 31 de diciembre de 2009, por importe bruto de 0,10 euros por acción.

2. Estado de liquidez y dividendo a cuenta:

El Consejo de Administración acordó en su reunión de 23 de Diciembre de 2009:

- Distribuir entre los accionistas, a cuenta del dividendo correspondiente al ejercicio social de 2009, la cantidad de 0,10 euros por acción, lo que equivale a un total de 73 millones de euros.
- Formular, a efectos de lo dispuesto en el artículo 216 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas. Dicho estado justificativo de la liquidez estimada de la Sociedad, ponía de manifiesto la existencia de liquidez suficiente (disponible y pólizas de crédito) por importe de 641 millones de euros a dicha fecha.

El día 31 de diciembre de 2009 se procedió al pago de dicho dividendo a cuenta suponiendo el pago de un importe neto de 66 millones de euros.

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 del 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 2009 y 2008 ha sido:

Movimiento 2009	Saldo a 01/01/09	Trasposos y Otros	Adiciones	Retiros	Efecto tipo de cambio	Saldo al 31/12/09
Subvenciones	191	111	114	-12	0	404
Otros ingresos a distribuir	62		2	-12	1	53
TOTAL	253		116	-24	1	457

Millones de Euros

Movimiento 2008	Saldo a 01/01/08	Trasposos y Otros	Adiciones	Retiros	Efecto tipo de cambio	Saldo al 31/12/08
Subvenciones	182		19	-10	0	191
Otros ingresos a distribuir	85		15	-34	-5	62
TOTAL	267		35	-43	-5	253

Millones de Euros

- Las subvenciones se reconocen por su valor razonable cuando hay una seguridad razonable de que la subvención se cobrara, según se detalla en la nota 2.3.14.
- Las principales variaciones durante 2009 se producen en el segmento de autopistas, en la concesionaria Irlandesa Eurolink M3 por importe de 225 millones de euros, de los cuales 111 millones de euros estaban neteando el importe de la inversión en proyectos de Infraestructuras, y 114 corresponden al movimiento del ejercicio.

18. Provisiones y superávit por pensiones

En este epígrafe se encuentran las provisiones y/o superávit por planes de pensiones y otros premios de jubilación a empleados, e incluye tanto los planes de prestación definida, como los de aportación definida. El resumen de la provisión y/o activo por superávit reconocidos en balance por estos conceptos es el siguiente:

	2009			2008			Variación		
	Provisión	Superávit	Saldo Neto	Provisión	Superávit	Saldo Neto	Provisión	Superávit	Saldo Neto
Planes prest.def.	-476	22	-454	-105	76	-29	-371	-54	-425
BAA	-313	0	-313	0	76	76	-313	-76	-389
Amey	-162	0	-162	-101	0	-101	-61	0	-61
Swissport	-1	22	21	-4	0	-4	3	22	25
Otros planes	-27	0	-27	-26	0	-26	-1	0	-1
Swissport	-27	0	-27	-26	0	-26	-1	0	-1
TOTAL	-503	22	-481	-131	76	-55	-372	-54	-426

Millones de Euros

A continuación se comentan las principales variaciones, impactos en los Estados Financieros e hipótesis actuariales asumidas de los distintos tipos de planes de pensiones:

a) Planes de prestación definida

El hecho más significativo, es el paso en Grupo BAA de un superávit por pensiones en 2008 de 76 millones de euros, a un déficit en 2009 de 313 millones de euros. Este efecto se ha producido principalmente por el aumento de la tasa de inflación esperada que ha pasado de un 2,9% en 2008 a un 3,7% en 2009, unido a una menor tasa de descuento utilizada, que pasa de un 6,0% en 2008 a un 5,7% en 2009. Esto se ha visto compensado en parte por un incremento en la rentabilidad esperada de algunos tipos de activos, pasando de un intervalo del 2% - 7,6% en 2008 a una

rentabilidad ponderada del 5,7% en 2009.

En el Grupo Amey, se ha pasado de un déficit en 2008 de 101 millones de euros a 162 millones en 2009. Esta variación se ha producido principalmente por el paso de una tasa de descuento del 6,3% en 2008 a un 5,7% en 2009, así como un incremento de la tasa de inflación esperada del 3,0% en 2008 al 3,5% en 2009. En el Grupo Swissport, se ha pasado de una provisión por déficit en 2008 de 4 millones de euros a un superávit neto de 21 millones de euros. Esta variación se ha producido principalmente por una disminución en el incremento salarial esperado, que pasa de un intervalo del 1,5%-7% en 2008 a 1,0%-5,0% en 2009.

A continuación se presenta tabla resumen con las principales hipótesis actuariales asumidas en el cálculo de las obligaciones por planes de pensiones de prestación definida:

PLANES DE PRESTACIÓN DEFINIDA	31/12/09			31/12/08		
	Grupo Swissport	Amey Ltd Group	BAA	Grupo Swissport	Amey Ltd Group	BAA
Principales hipótesis						
Incremento salarial	1,0%-5,0%	4,01%	5,20%	1,5% - 7,0%	3,5%-4,5%	4,40%
Tasa de descuento	3,5%-9,0%	5,70%	5,70%	3,5%-10,0%	6,30%	6,00%
Tasa de inflación esperada	1,30%	3,50%	3,70%	0,25%	3,00%	2,90%
Rentabilidad esperada de activos	2,8%-6,8%	4,5%-8,5%	5,70%	4,8%-5,0%	2%-8%	2%-7,6%

Las hipótesis de mortalidad utilizadas para el Grupo BAA en 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 84,5 y 87,9 años, y para el Grupo Swissport es de 83,1 y 87 años.

La variación por concepto de los movimientos en las obligaciones por planes de pensiones así como de los activos afectos a los mismos durante el ejercicio 2009 y 2008, son los siguientes:

PLANES DE PRESTACIÓN DEFINIDA	31/12/09			31/12/08		
	Grupo Swissport	Amey Ltd Group	BAA	Grupo Swissport	Amey Ltd Group	BAA
Movimiento de la obligación						
Obligación al inicio del ejercicio	362	407	2.097	306	565	2.918
Diferencias de tipo de cambio	1	-11	165	35	-138	-619
Pasivos Adquiridos	0	0	0	0	9	0
Coste de los servicios del ejercicio	15	9	60	13	15	71
Coste de los servicios pasados	0	0	14	0	0	9
Coste por intereses	13	28	136	11	30	131
Ganancias / pérdidas actuariales	-2	106	204	-5	-47	-355
Beneficios pagados y otros	-15	32	-77	1	-27	-58
Obligación al cierre del ejercicio	374	571	2.599	361	407	2.097
Movimiento Activos afectos al plan						
Valor razonable al inicio del ejercicio	357	305	2.177	367	498	3.083
Diferencias de tipo de cambio	2	24	168	38	-100	-643
Rendimiento de los activos afectos y activos adquiridos	17	23	163	19	35	150
Ganancias / pérdidas actuariales	20	38	-251	-78	-138	-428
Contribuciones de los empleados	9	4	17	8	4	17
Contribuciones de la empresa	0	27	107	0	24	73
Beneficios pagados y otros	-10	-14	-97	3	-18	-75
Valor razonable al final del ejercicio	395	406	2.286	357	305	2.177
Pasivo/activo reconocido en balance						
Obligación al cierre del ejercicio	-374	-571	-2.599	-361	-407	-2.097
Valor razonable de activos afectos al final del ejercicio	395	406	2.286	357	305	2.177
Subtotal	21	-165	-313	-5	-102	80
Otros	0	3	0	1	1	-4
TOTAL	21	-162	-313	-4	-101	76

Millones de Euros

En cuanto a los activos afectos a los planes de pensiones de prestación definida, se presenta a continuación una tabla resumen de su composición por tipos de activos para los ejercicios 2009 y 2008:

Activos afectos al plan (valor razonable)	31/12/09			31/12/08		
	Grupo Swissport	Amey Ltd Group	BAA	Grupo Swissport	Amey Ltd Group	BAA
Instrumentos de Capital	111	263	715	98	189	988
Activos financieros	0	98	0	0	72	0
Deuda financiera	117	0	1274	123	0	1.163
Inmuebles	91	13	0	71	17	0
Efectivo y otros	77	32	297	65	26	26
Total activos afectos al plan	395	406	2.286	357	305	2.177

Millones de Euros

El análisis de los impactos incluidos en el Estado Consolidado de Resultado Global directamente en Patrimonio provocado por los planes de pensiones de prestación definida se presentan resumidos en la siguiente tabla:

	2009				2008			
	Grupo Swissport	Amey Ltd Group	BAA	Total	Grupo Swissport	Amey Ltd Group	BAA	Total
Ganancias/pérdidas actuariales en obligaciones	2	-106	-204	-309	5	47	355	406
Ganancias/pérdidas actuariales en activos	20	38	-251	-193	-78	-138	-428	-644
Ganancias/pérdidas actuariales sociedades PEE	0	-43	0	-43	0	19	0	19
Ganancias/pérdidas (*) actuariales reconocidas	21	-111	-455	-544	-73	-72	-73	-218

Millones de Euros

(*) Impactos reconocidos directamente en Patrimonio antes de impuestos.

El detalle del impacto que los planes de prestación definida tienen en la cuenta de resultados, se presenta a continuación:

PLANES DE PRESTACIÓN DEFINIDA	31/12/09			31/12/08		
	Grupo Swissport	Amey Ltd Group	BAA	Grupo Swissport	Amey Ltd Group	BAA
Impacto en resultados antes impuestos						
Coste de los servicios ejercicio corriente (gasto personal)	15	9	60	13	15	71
Coste por intereses (gasto financiero)	13	28	136	11	30	131
Rendimiento activos afectos (ingreso financiero)	-17	-23	-163	-19	-35	-150
Otros	0	0	17	0	-5	-8
Total incluido en cuenta de resultados	11	14	50	6	5	44

Millones de Euros

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.	-11	-8	-139	-100
- 50 p.b.	13	9	161	116

Millones de Euros

Planes de aportación definida

El Grupo mantiene en Grupo BAA, 1 plan de aportación definida, con un impacto en la cuenta de resultados de 1,9 millones de euros, mientras que Grupo Swissport mantiene 11 planes de aportación definida con un impacto de 3,5 millones de euros.

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 2009 de 0,7 millones de euros, 0,6 millones para 2008.

19. Otras provisiones

A continuación se detalla el saldo de otras provisiones a largo y corto plazo para 2009 y 2008:

Movimientos	Provisión Vertederos	Provisión por responsabilidades	Otras provisiones	Total
Al 1 de enero de 2009	60	648	452	1.161
Cargo/(abono) a la cuenta de resultados:				
– Dotaciones	7	146	155	309
– Reversiones		-143	-40	-183
Trasposos y otros		49	-46	3
Aplicado durante el ejercicio	-1	-30	-13	-44
Diferencias de cambio		10	10	20
Al 31 de Diciembre de 2009	66	680	519	1.265

Millones de Euros

Análisis del total de provisiones por clasificación:	31/12/09	1/01/09
– No corriente	746	708
– Corriente	519	452
	1.265	1.161

Movimientos	Provisión Vertederos	Provisión por responsabilidades	Otras provisiones	Total
Al 1 de enero de 2008	55	362	505	923
Cargo/(abono) a la cuenta de resultados:				
– Dotaciones	5	418	113	536
– Reversiones		-28	-82	-110
Trasposos y otros		-37	59	22
Aplicado durante el ejercicio	-1	-28	-115	-144
Diferencias de cambio		-39	-27	-66
Al 31 de Diciembre de 2008	60	648	452	1.161

Millones de Euros

Análisis del total de provisiones por clasificación:	31/12/08	1/01/08
– No corriente	708	418
– Corriente	452	505
	1.161	923

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 2009 se ha producido una dotación por importe de 7 millones de euros por este concepto, 4 millones a 31 de diciembre de 2008.

Provisión por responsabilidades

Los principales saldos dentro de este epígrafe se encuentran dentro de la División de Autopistas, donde a 31 de Diciembre de 2009 la mayor dotación es debida fundamentalmente a una provisión por actas de inspección y expropiaciones por un total de 98 millones de euros. Dicha provisión tenía un saldo acumulado a Diciembre de 2008 de 371 millones de euros. 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, 43 millones de euros para 2008. En la División de Servicios dentro del Grupo Swissport existen provisiones por importe de 43 millones de euros, 48 millones de euros a Diciembre de 2008 correspondientes fundamentalmente a provisiones por seguros, compensaciones a trabajadores de los aeropuertos de Estados Unidos y contratos onerosos de determinados almacenes.

Otras Provisiones

Los principales saldos dentro de este epígrafe se encuentran dentro de la División de Construcción por provisiones para terminación, retirada y perdidas de obra por importe de 384 millones de euros, 296 millones a Diciembre de 2008. En la división de Aeropuertos, dentro del Grupo BAA el saldo más significativo corresponde a la provisión que cubre los pagos futuros compensatorios por la adquisición de los terrenos de la terminal 5 del aeropuerto de Heathrow por importe de 42 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 31/12/2009	Saldo 31/12/2008	Saldo 31/12/2007	Variación 2009-2008	Variación 2008-2007
Construcción	1.955	1.948	1.881	7	67
Servicios	-1.212	-1.228	-1.302	16	73
Aeropuertos	-75	-1.916	-2.182	1.841	266
Autopistas	30	390	173	-360	217
Corporación y resto	-1.870	-740	-478	-1.129	-262
Posición neta de tesorería excluidos proyectos de infraestructuras	-1.172	-1.547	-1.908	374	361
BAA	-13.856	-12.905	-17.807	-951	4.901
Resto de aeropuertos	3	8	-28	-5	36
Autopistas	-7.104	-6.574	-7.589	-529	1.015
Construcción	-96	-86	0	-9	-86
Servicios	-47	-68	-3	21	-65
Posición neta de tesorería de proyectos de infraestructuras	-21.099	-19.626	-25.427	-1.473	5.801
POSICIÓN NETA TOTAL	-22.271	-21.172	-27.334	-1.099	6.162

Millones de Euros

20.1. PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

A) Desglose de la posición neta de tesorería de proyectos de infraestructuras

El detalle de la posición neta de tesorería para el ejercicio 2009 de proyectos de infraestructuras es como sigue:

	2009						
	Caja Restringida Largo Plazo	Inversión a largo plazo	Caja Restringida Corto Plazo	Resto de Tesorería y Equivalentes	Deuda Financiera	Operaciones Intragruppo	Posición Neta Total
BAA	0	0	204	412	14.472	0	-13.856
Resto de aeropuertos	0	0	0	3	0	0	3
Autopistas	473	77	146	279	8.079	0	-7.104
Construcción	0	0	0	5	86	-15	-96
Servicios	0	0	0	1	20	-28	-47
Posición Neta de tesorería de proyectos de infraestructuras	473	77	351	699	22.656	-43	-21.099

Millones de Euros

B) 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 74 millones de euros (111 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 31/12/2009	Saldo 31/12/2008	Saldo 31/12/2007
NTE Mobility Partners	264	0	0
407 ETR	132	128	206
Chicago Skyway	36	36	40
EuroScut Algarve	18	19	0
EuroScut Norte	23	14	0
Autopistas Chilenas	0	0	29
Resto	1	1	0
Caja restringida a largo plazo	473	198	275
BAA	204	85	0
407 ETR	146	110	95
Chicago Skyway	0	0	8
Autopistas Chilenas	0	0	101
Servicios	0	9	0
Caja restringida a corto plazo	351	204	204
Total Caja Restringida	824	401	479

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.

C) Desglose de la deuda de proyectos de infraestructuras

- C.1) Detalle de los saldos a corto y a largo plazo por proyecto

	2009			2008			Variación 2009-2008		
	Bonos	Deuda bancaria	Total	Bonos	Deuda bancaria	Total	Bonos	Deuda bancaria	Total
LARGO PLAZO	10.523	10.592	21.115	8.828	10.913	19.741	1.695	-321	1.374
BAA	6.485	7.543	14.028	5.242	7.583	12.825	1.243	-40	1.203
Resto de Aeropuertos	0	0	0	0	0	0	0	0	0
407 ETR	2.738	0	2.738	2.520	0	2.520	218	0	218
Skyway Concession Co. LLC	930	103	1.033	955	106	1.062	-25	-3	-28
NTE Mobility Partners	272	0	272	0	0	0	272	0	272
Autopistas Españolas	0	1.661	1.661	0	2.046	2.046	0	-385	-385
Autopistas Chile	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Resto de Autopistas	98	1.179	1.277	110	1.028	1.138	-12	151	139
Construcción	0	86	86	0	90	90	0	-4	-4
Servicios	0	20	20	0	60	60	0	-40	-40
CORTO PLAZO	591	950	1.541	295	550	845	297	399	696
BAA	0	444	444	0	428	428	0	15	15
Resto de Aeropuertos	0	0	0	0	0	0	0	0	0
407 ETR	582	0	582	281	0	281	301	0	301
Skyway Concession Co. LLC	0	4	4	6	4	10	-6	0	-6
NTE Mobility Partners	0	1	1	0	0	0	0	1	1
Autopistas Españolas	0	486	486	0	101	101	0	385	385
Autopistas Chile	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Resto de Autopistas	9	14	24	8	17	25	2	-3	-1
Construcción	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Servicios	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	11.114	11.542	22.656	9.122	11.464	20.586	1.992	78	2.070

Miliones de Euros

	2008			2007			Variación 2008-2007		
	Bonos	Deuda bancaria	Total	Bonos	Deuda bancaria	Total	Bonos	Deuda bancaria	Total
LARGO PLAZO	8.828	10.913	19.741	12.056	13.474	25.529	-3.228	-2.560	-5.788
BAA	5.242	7.583	12.825	6.774	10.759	17.533	-1.532	-3.176	-4.708
Resto de Aeropuertos	0	0	0	0	51	51	0	-51	-51
407 ETR	2.520	0	2.520	3.179	0	3.179	-659	0	-659
Skyway Concession Co. LLC	955	106	1.062	933	100	1.033	22	6	29
NTE Mobility Partners	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autopistas Españolas	0	2.046	2.046	0	1.551	1.551	0	495	495
Autopistas Chile	0	0	0	1.053	152	1.205	-1.053	-152	-1.205
Resto de Autopistas	110	1.028	1.138	117	856	973	-7	172	165
Construcción	0	90	90	0	0	0	0	90	90
Servicios	0	60	60	0	4	4	0	56	56
CORTO PLAZO	295	550	845	79	764	843	216	-214	1
BAA	0	428	428	0	465	465	0	-37	-37
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
NTE Mobility Partners	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autopistas Españolas	0	101	101	0	269	269	0	-168	-168
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
Servicios	0	0	0	0	0	0	0	1	1
TOTAL	9.122	11.464	20.586	12.135	14.238	26.372	-3.012	-2.774	-5.787

Millones de Euros

La variación por tipo de cambio entre 2009 y 2008 implica mayor endeudamiento y asciende a un total de 1.660 millones de euros. Si suponemos un tipo de cambio homogéneo la variación neta es de 410 millones de euros.

• C.2) Vencimientos por divisa y valor razonable de la deuda de proyectos de infraestructuras

Deuda financiera	Divisa	Valor razonable			Saldo Contable 2009	Vencimientos						Total Vencimientos
		2009	2008	2007		2010	2011	2012	2013	2014	2015 ó +	
Obligaciones proyectos infraestructuras		11.704	7.266	10.716	11.114	541	372	972	454	718	7.710	10.767
BAA		6.687	3.596	5.784	6.485	0	0	766	447	578	4.335	6.126
	GBP	4.281	2.284	3.724	4.051	0	0	766	0	578	575	1.919
	EUR	2.406	1.312	2.060	2.433	0	0	0	447	0	3.760	4.207
Autopistas		5.017	3.670	4.932	4.629	541	372	206	7	140	3.374	4.640
	CAD	3.685	2.591	3.557	3.320	532	372	206	7	140	2.017	3.274
	USD	1.202	961	1.221	1.203	0	0	0	0	0	1.256	1.256
	EUR	130	118	154	107	9	0	0	0	0	101	110
Deudas con entidades de crédito proyectos infraestructuras		11.748	11.830	14.258	11.542	744	2.642	1.697	2.056	73	4.217	11.913
Aeropuertos		8.167	8.375	11.275	7.987	218	2.055	1.171	2.032	44	2.347	7.867
	GBP	8.158	8.361	11.275	7.977	217	2.055	1.171	2.032	44	2.339	7.858
	EUR	9	14	0	9	1	0	0	0	0	8	9
Autopistas		3.476	3.305	2.979	3.450	516	586	523	22	27	1.856	4.014
	USD	331	223	104	332	0	0	0	0	0	355	355
	EUR	3.145	3.082	2.875	3.117	516	586	523	22	27	1.501	3.659
Construcción	EUR	86	90	0	86	10	0	0	0	0	0	10
Servicios		20	60	4	20	0	1	3	2	2	14	22
	GBP	0	60	4	0	0	0	0	0	0	0	0
	EUR	20	0	0	20	0	1	3	2	2	14	22
Total deuda financiera proyectos de infraestructuras		23.452	19.095	24.974	22.656	1.770	3.014	2.669	2.509	790	11.927	22.679

Millones de Euros

Las diferencias existentes entre el total de vencimientos de la deuda bancaria y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2009 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. Los vencimientos de las obligaciones de BAA incluyen los vencimientos de los Cross Currency Swaps que cubren las variaciones de tipo de cambio que afectan a dicha deuda (véase nota 11 sobre derivados financieros). Los vencimientos de la deuda no

incluyen intereses. El valor razonable recogido en la tabla anterior es calculado como sigue:

1. Bonos cotizados en mercado activo: valoración en dicho mercado.
2. Para la deuda bancaria contratada a tipo de interés fijo: como descuento de los flujos futuros de la misma a una tasa de interés de mercado equivalente.
3. Por último, para la deuda bancaria 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.

Los vencimientos de 2010 corresponden fundamentalmente a:

- Vencimientos bonos de la autopista 407 ETR por importe de 532 millones de euros (797 millones de dólares canadienses). Ver detalle en C.6.a).
- Amortización de deudas en BAA correspondiente a Refinancing facility y REPO Facility por importe de 60 y 170 millones de euros respectivamente (53 y 151 millones de libras respectivamente). Ver detalle en C.5).

- Vencimiento préstamo Autopista del Sol denominado en euros y que asciende a un importe total de 485 millones de euros. Ver detalle C.6.e).

- C.3) Exposiciones al riesgo de tipos de interés de la deuda de proyectos de infraestructuras

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 31/12/09	%	Saldo 31/12/08	%	Saldo 31/12/07	%
Aeropuertos	14.472		13.253		18.049	
Fijo	3.955	27%	2.938	22%	6.628	37%
Fija indexada inflación	2.725	19%	2.316	17%	0	0%
Cubierto (IRS)	4.085	28%	4.765	36%	7.381	41%
Variable	3.707	26%	3.235	24%	4.040	22%
Autopistas	8.079		7.182		8.319	
Fijo	2.837	35%	1.892	26%	3.220	39%
Fija indexada inflación	1.071	13%	850	12%	1.007	12%
Cubierto (IRS)	2.819	36%	3.270	46%	3.790	46%
Variable	1.352	17%	1.170	16%	302	4%
Construcción	86		90		0	
Variable	86	100%	90	100%	0	0%
Servicios	20		60		4	
Fijo	0	0%	21	35%	0	0%
Cubierto (IRS)	19	98%	39	65%	0	0%
Variable	0	2%	0	0%	4	100%
Total deuda financiera proyectos de infraestructuras	22.656		20.586		26.372	
Fijo	6.792	30%	4.851	24%	9.849	37%
Fija indexada inflación	3.796	17%	3.167	15%	1.007	4%
Cubierto (IRS)	6.923	31%	8.074	39%	11.171	42%
Variable	5.146	23%	4.494	22%	4.346	16%

Millones de Euros

Los saldos de la deuda cubierta por IRS (Interest rate swaps) son derivados que intervienen convirtiendo la deuda bancaria con interés variable a tipo de interés fijo y cuyo detalle puede consultarse tal y como se describe en la nota 11.

- C.4) Información sobre límites y disponible de proyectos de infraestructuras

A continuación se desglosa un cuadro comparativo que permite analizar el importe de deuda no dispuesta al cierre del ejercicio:

Saldos a 31/12/2009

	Límite de deuda	Deuda dispuesta	Disponible	Deuda Contable
Aeropuertos	17.834	14.604	3.230	14.472
BAA	17.834	14.604	3.230	14.472
Resto de aeropuertos	0	0	0	0
Autopistas	9.581	8.169	1.412	8.079
407 ETR	3.274	3.274	0	3.320
Autopistas Estados Unidos	2.639	1.611	1.029	1.535
Autopistas Españolas	2.273	2.178	95	2.147
Autopistas Chile	0	0	0	0
Resto de autopistas	1.395	1.107	288	1.077
Construcción	10	10	0	86
Servicios	194	22	172	20
Total deuda financiera proyectos de infraestructuras	27.619	22.804	4.814	22.656

Millones de Euros

Saldos a 31/12/2008

	Límite de deuda	Deuda dispuesta	Disponible	Deuda Contable
Aeropuertos	16.012	13.188	2.824	13.253
BAA	16.007	13.188	2.819	13.253
Resto de aeropuertos	5	0	5	0
Autopistas	8.474	7.299	1.174	7.182
407 ETR	2.761	2.761	0	2.801
Autopistas Estados Unidos	1.958	1.245	713	1.184
Autopistas Españolas	2.342	2.224	118	2.147
Autopistas Chile	0	0	0	0
Resto de autopistas	1.412	1.069	343	1.050
Construcción	14	8	6	90
Servicios	304	62	242	60
Total deuda financiera proyectos de infraestructuras	24.803	20.557	4.246	20.586

Millones de Euros

Saldos a 31/12/2007

	Límite de deuda	Deuda dispuesta	Disponible	Deuda Contable
Aeropuertos	19.777	17.094	1.727	18.050
BAA	19.726	17.043	1.728	17.998
Resto de aeropuertos	51	51	0	51
Autopistas	9.003	8.582	681	8.320
407 ETR	3.227	3.188	0	3.227
Autopistas Estados Unidos	1.040	1.037	3	1.038
Autopistas Españolas	1.877	1.880	180	1.819
Autopistas Chile	1.428	1.485	58	1.245
Resto de autopistas	1.431	991	440	991
Construcción	0	0	0	0
Servicios	2.644	1.683	701	4
Total deuda financiera proyectos de infraestructuras	31.424	27.359	3.109	26.372

Millones de Euros

Las diferencias existentes entre el total de la deuda bancaria y de la deuda contable a 31 de diciembre de 2009 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 4.873 millones disponibles (4.916 millones a 31 de diciembre de 2008), 3.230 millones corresponden a BAA (3.495 millones a 31 de diciembre de 2008) fundamentalmente por líneas de crédito para la financiación de necesidades de inversión. En el caso de Autopistas, el principal importe igualmente corresponde a deudas no dispuestas para financiar autopistas en construcción.

A continuación se presenta una descripción más detallada de las condiciones de tipo de interés, vencimiento y covenants de los principales componentes de la deuda de proyectos de infraestructuras.

• C.5) Deuda de BAA: Variación 2009 y 2008 y principales condiciones de tipo de interés y covenants

A continuación se presenta el detalle de la deuda existente en Grupo BAA para los ejercicios de 2009, 2008 y 2007 y sus variaciones más significativas.

	2.009	2.008	2.007
Bonos	6.485	5.242	6.716
Refinancing Facility	2.539	3.437	0
Senior capex facility	735	268	0
Banco Europeo de Inversión	419	434	0
Aeropuertos Regulados	10.178	9.381	6.716
Deuda Subordinada	1.752	1.618	2.648
Aeropuertos No Regulados	1.155	1.022	0
Deuda Toggle	941	780	893
Líneas de crédito	0	0	1.333
REPO Facility	170	0	0
Deuda de adquisición	0	0	5.383
Otras deudas	275	452	1.025
TOTAL	14.472	13.253	17.998

Millones de Euros

Durante 2009, la evolución positiva de la libra frente al euro, ha supuesto un impacto por tipo de cambio de 883 millones de euros en la deuda de BAA (1 libra = 0,957 euros a 31 de diciembre de 2008; frente a 1 libra = 0,887 euros a 31 de diciembre de 2009). Suponiendo un tipo de cambio homogéneo, las variaciones en la deuda supondrían un aumento de 138 millones de euros (123 millones de libras).

En la siguiente tabla se presenta de forma resumida las principales variaciones de la deuda de BAA:

Deuda financiera 2008	13.253
Variaciones:	
Tipo de cambio	883
Emisión de nuevos bonos	1.033
Nueva deuda	170
Ampliación deuda existente	319
Cancelación de deuda	-1.220
Otros	33
Deuda financiera 2009	14.472

Millones de Euros

a) Aeropuertos Regulados

Bonos

El valor contable de los bonos asciende a 6.485 millones de euros (5.756 millones de libras) e incluye costes de transacción y amortización, primas y descuentos. La diferencia entre el valor nominal en dichos bonos y el valor contable tiene su origen en el registro a valor razonable de los mismos. Del total de los bonos, 3.724 millones de euros se encuentran emitidos en libras y 2.060 millones de euros están emitidos en euros, lo cuales han sido cubiertos de los riesgos derivados del tipo de cambio, como se refleja en la nota 11 Derivados financieros a valor razonable. Los vencimientos de los bonos van desde 2012 a 2039. Las variaciones se producen por:

1. Evolución de la libra frente al euro que supone un mayor endeudamiento por importe de 214 millones de euros.
2. Emisión de nuevos de nuevos bonos por importe contable de 1.033 millones de euros (917 millones de libras):

- Bonos de clase senior por importe nominal de 700 millones de libras emitidos en noviembre de 2009 con cupón fijo pagadero anualmente y vencimiento en 2026.
- Bonos indexados a la inflación por importe nominal de 235 millones de libras de importe nominal emitidos en diciembre de 2009 con cupón fijo pagadero semestralmente y vencimiento en 2039.

Refinancing Facility

Tipo de deuda concedido a BAA como parte del proceso de refinanciación de 2008 cuyo valor contable es de 2.539 millones de euros (2.254 millones de libras). Dicha deuda tiene unos vencimientos comprendidos entre 2010 y 2013 y unos intereses referenciados al LIBOR más un margen tipo de deuda de clase A y el tipo B.

Las principales variaciones se producen por:

1. Evolución de la libra frente al euro que supone un mayor endeudamiento por importe de 267 millones de euros.
2. En el ejercicio 2009 se ha repagado deuda por un importe nominal de 1.776 millones de libras (2.000 millones de euros) correspondientes a deuda clase A y 341 millones de libras (385 millones de euros) de deuda clase B. Dentro de este importe, se incluye la deuda correspondiente al aeropuerto de Gatwick, por importe de 1.034 millones de libras, se encontraba clasificada como mantenida para la venta. Los fondos proceden de tres transacciones: (1) Emisión de 700 millones de libras de bonos convencionales, clase senior, con vencimiento 2026; (2) Desinversión en el aeropuerto de Gatwick; (3) Emisión de 235 millones de euros de bonos indexados a la inflación, clase Senior, con vencimiento 2039. La tabla mostrada a continuación resume el prepago por tramos:

Millones de libras (importes nominales)	Vencimiento	31-dic-2008	Prepago con fondos procedentes de Emisiones y Venta de Gatwick	31-dic-2009
Tramo A1	31 mar 2010	800,0	(800,0)	0,0
Tramo A2	31 mar 2011	750,0	(640,6)	109,4
Tramo A3	31 mar 2012	750,0	0,0	750,0
Tramo A4	31 mar 2013	1.100,0	(335,3)	764,7
Total Clase A		3.400,0	(1.776,0)	1.624,0
Tramo B1	31 mar 2010	200,0	(200,0)	0,0
Tramo B2	31 mar 2011	250,0	(140,6)	109,4
Tramo B3	31 mar 2012	250,0	0,0	250,0
Tramo B4	31 mar 2013	300,0	0,0	300,0
Total Clase B		1.000,0	(340,6)	659,4
TOTAL REFINANCING FACILITY		4.400,0	(2.116,6)	2.283,4

Millones de Euros

Senior Capex Facility

Deuda contratada para financiar el programa de capex del grupo por importe 735 millones de euros (653 millones de libras) con vencimiento en 2013 y tipo de interés referenciado al LIBOR más un margen.

Las variaciones fundamentales se explican por la evolución de la libra frente al euro que supone un mayor endeudamiento por importe de 22 millones de euros y un incremento de las disposiciones por importe de 319 millones de euros (283 millones de libras) para financiar los capex del año.

Préstamo Banco Europeo de Inversión

La deuda con el Banco Europeo de Inversión (BEI) asciende a un importe contable de 419 millones de euros (372 millones de libras) excluyendo coste de la deuda capitalizado. La deuda BEI se amortiza hasta 2022 y se registra conforme a coste amortizado.

Las variaciones se producen por:

- Evolución del tipo de cambio que supone un aumento de la deuda por importe de 34 millones de euros.
- Amortización por importe nominal de 49 millones de euros (43 millones de libras).

b) Deuda subordinada

Dentro de la adquisición inicial por parte de FGP Topco de Grupo BAA se concede una deuda subordinada (Subordinated Adquisition Facility) cuyo importe contable asciende a 1.752 millones de euros a 31 de diciembre de 2009 (1.555 millones de libras). La variación fundamental se produce por tipo de cambio que asciende a 134 millones de euros. Vencimiento en 2011 y tipo de interés referenciado al LIBOR más un margen.

c) Aeropuertos no regulados

Deuda asignada a los aeropuertos no regulados (véase nota 2) por importe de 1.155 millones de euros (1.025 millones de libras) con vencimiento en 2015. La evolución del tipo de cambio supone un aumento de la deuda por importe de 80 millones de euros.

d) 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 de 941 millones de euros (835 millones de libras) con vencimiento perpetuo y un tipo de interés de LIBOR más un margen. El saldo total de la deuda se ha incrementado por los intereses devengados no pagados durante el ejercicio 2009 y por un movimiento por tipo de cambio de 61 millones de euros.

f) REPO Facility

Nuevo préstamo garantizado con los bonos de BAA en posesión de FGP Topco Ltd. (bonos con vencimiento 2031 y valor nominal

de 225 millones de libras) cuyo importe asciende a 170 millones de euros. Vencimiento en 2010 y tipo de interés variable referenciado al LIBOR más un margen.

g) Otras deudas

En el ejercicio 2009, esta deuda se corresponde principalmente a intereses devengados pendientes de pago.

En el ejercicio 2008, se incluía un préstamo otorgado por los accionistas a FGP Topco. Con fecha 31 de Julio de 2009, los accionistas últimos de BAA aprobaron la conversión del préstamo existente (incluyendo no solo principal, sino también intereses devengados no pagados) por importe 295 millones de libras, en capital social y prima de emisión.

La participación de cada accionista se incrementó replicando su porcentaje de participación a la fecha de conversión. La tabla a continuación muestra el número de nuevas acciones ordinarias emitidas (valor nominal: 0,0024 libras por acción) así como la prima de emisión.

	No. Acciones	Valor nominal	Capital Social	Prima de Emisión	TOTAL INCREMENTO FFPP
	306.332.828		£735.199	£305.597.629	£306.332.828
Principal					£294.800.306
Intereses devengados no pagados					£11.532.522
Ferrovial S.A.	171.160.139	£0,0024	£410.784	£170.749.355	£171.160.139
Caisse de Dépôt et placement du Québec	81.103.613	£0,0024	£194.649	£80.908.964	£81.103.613
GIC Special Investments	54.069.076	£0,0024	£129.766	£53.939.310	£54.069.076

h) Covenants de la deuda de BAA

La mayoría de los contratos de financiación incluyen una serie de condiciones establecidas cuyo incumplimiento genera obligaciones en el prestatario y que son utilizados por las entidades de crédito para asegurarse que las sociedades concesionarias cumplan los compromisos adquiridos de deuda, denominados covenants.

- Bonos y Refinancing facility: requieren cumplir una serie de covenants bajo los términos comunes del acuerdo (Common Terms Agreement, CTA).
- Deuda subordinada: 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.
- Aeropuertos no regulados: es necesario mantener un mínimo en el ratio de cobertura de deuda de servicio.
- La compañía está sujeta al cumplimiento de ciertos ratios como el de apalancamiento (Deuda Neta/RAB) que para la deuda senior es de 0,70x y para la junior es de 0,85x. A 31 de diciembre de 2009 no se ha producido ningún incumplimiento de los ratios vigentes.

i) Seguridad y garantías

Los activos pertenecientes a los aeropuertos de Heathrow y Stansted, garantizan de forma conjunta las deudas Refinancing 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.

• C.6) Deuda de Autopistas

A continuación se presenta un desglose de la deuda de autopistas por proyecto y sus principales características y variaciones:

Deuda financiera	2.009	2.008	2.007
407 ETR – Canadá	3.320	2.801	3.227
Autopistas Estados Unidos	1.535	1.184	1.038
Chicago Skyway	1.038	1.071	1.038
North Tarrant Express Managed Lanes - NTE	274	0	0
SH -130	223	113	0
Autopistas España	2.147	2.147	1.819
Ausol I y II	485	490	487
Cinca	627	620	305
Inversora A. Sur / A. R-4 Madrid Sur	547	559	555
Inversora A. Levante / A. Madrid Levante	488	478	472
Autopistas Irlanda	393	396	352
Eurolink M4-M6	138	143	147
Eurolink M3	255	253	205
Autopistas Portugal	685	654	638
Euroscut Algarve	233	245	249
Euroscut Azores	147	93	68
Euroscut Norte Litoral	304	316	322
Autopistas Chile	0	0	1.245
Total Autopistas	8.079	7.182	8.320

Millones de Euros

A continuación se describen las principales variaciones de la deuda de autopistas:

	407 ETR – Canadá	Autopistas Estados Unidos	Auto- pistas Portugal	Resto	Total Auto- pistas
Deuda 2008	2.801	1.184	654	2.543	7.182
Variaciones:					
Tipo de cambio	382	-42	0	0	340
Emisión de nuevos bonos	332	280	0	0	612
Cancelación bonos	-266	0	0	0	-266
Nueva deuda	0	0	45	0	45
Ampliación deuda existente	0	117	0	0	117
Cancelación de deuda	0	0	0	0	0
Valoración a fair value	63	0	0	0	63
Otros	7	-4	-15	-3	-14
Deuda 2009	3.320	1.535	685	2.540	8.079

Millones de Euros

a) 407 ETR – Canadá

La autopista 407 posee una Deuda de 4.910 millones de dólares canadienses, representando un 21,6 % del total de la deuda de Grupo. Esta deuda está estructurada en diferentes tramos de Bonos Senior, por importe de 3.970 millones de dólares canadienses y con diversos vencimientos entre los años 2010 y 2039. Adicionalmente existen otros tramos de naturaleza Junior y Subordinada, por importes de 164 millones de dólares canadienses y 776 millones de dólares canadienses respectivamente, con vencimiento en el año 2010 en el caso de los primeros y vencimientos 2011 y 2036 en el caso del tramo subordinado.

La sociedad 407 ETR, tiene registrado una emisión de 185 millones de dólares canadienses instrumentada en un producto denominado SIPS (Synthetic Inflation Protected Securities), un bono cuyo cupón está vinculado únicamente a la evolución de la inflación en Canadá. Este instrumento se construye como un híbrido entre un bono nominal y un bono de cupón real ligado a la inflación (Real Return Bond), por tanto su valor en libros se ajusta por su valor de mercado como si fuera un derivado.

La variación mas significativa proviene de dos nuevas emisiones de bonos:

- 300 millones de dólares canadienses, con vencimiento en enero de 2012 y cupón fijo.
- 200 millones de dólares canadienses, con vencimiento en enero de 2014 y cupón fijo.

La evolución del tipo de cambio del dólar canadiense frente al euro supone un aumento del endeudamiento por importe de 573 millones de dólares canadienses (382 millones de euros).

b) 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.

c) SH -130

Financiación bancaria sindicada en dos tramos: Tramo A para financiar parte de la construcción por importe de 686 millones de dólares americanos, de los que se han dispuesto 209 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. 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, de los que se han dispuesto 146 millones. Además cuenta con líneas de crédito por importe de 29 millones de dólares americanos no dispuestas para cubrir necesidades operativas.

d) North Tarrant Express Managed Lanes - NTE

Durante el ejercicio 2009, la variación se produce por la emisión de bonos por importe de 272 millones de euros. La financiación del proyecto se realiza a través de una emisión de bonos PAB (Private Activity Bonds) por 400 millones de dólares a 30 años y un préstamo TIFIA otorgado por el Gobierno federal de EEUU por valor de 650 millones de dólares con un perfil de repago a 35 años desde la puesta en operación. Por último posee un subsidio del departamento de Transporte de Texas (TxDOT) por 573 millones de dólares. Parte de dicha deuda se encuentra pignorada en otros activos financieros no corrientes por importe de 271 millones de euros, tal y como se describe en la nota 10.

e) 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, representando un 6% sobre el total del Grupo y con vencimiento final en el año 2010. Actualmente esta deuda está en proceso de refinanciación y la sociedad estima que se cerrará

satisfactoriamente en los próximos meses.

f) Inversora Autopistas de Cataluña / A. Terrasa Manresa

Tras la operación de refinanciación de Autema en 2008 la sociedad está financiada mediante un préstamo que se compone de un Tramo A y un Tramo B con un límite que asciende a 300 y 316 millones de euros, respectivamente. Ambos tramos están dispuestos en su totalidad con una duración de 27 años, lo que elimina el riesgo de financiación futura ya que la deuda es a término. Adicionalmente, la sociedad tiene concedida una línea de liquidez de 92 millones de euros, dispuesta en 23 millones.

g) Inversora A. Sur / A. R-4 Madrid Sur

La autopista Radial 4 mantiene deuda proveniente de una operación Sindicada, por importe vivo a 31/12/2009 de 557 millones de euros, cuya estructuración consta de un Tramo A cuyo importe asciende a 97 millones de euros y vencimiento en el año 2011, 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 2033 pero con vencimiento de garantía en 2011.

h) Inversora A. Levante / A. Madrid Levante

La autopista Ocaña - La Roda tiene financiación bancaria con estructuración sindicada cuyo límite es de 522 millones de euros y con un importe de deuda viva de 496 millones de euros y vencimiento en el año 2012. Operación estructurada bajo modalidad mini-perm y cuyo objeto será la refinanciación a largo plazo.

i) Eurolink M4-M6

Su financiación se estructura en un préstamo del BEI por importe vigente de 96 millones de euros y vencimiento final en el año 2028 así como, una financiación bancaria por importe de 50 millones de euros con vencimiento final en el año 2027, dispuestos en su totalidad. Tiene otorgadas diversas líneas para afrontar pagos de IVA, costes operativos y pago de intereses, no dispuestas en la actualidad, 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.

j) Eurolink M3

Préstamo suscrito con un sindicado bancario con un importe dispuesto a 31/12/2009 es de 262 millones de euros y cuya estructura financiera está basada en un préstamo puente por un importe vivo de 15 millones de euros, una financiación a término de 247 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 cuenta con deuda subordinada por importe de 43 millones de euros.

k) Euroscut Algarve

Operación estructurada en dos tramos garantizados; bonos por importe de 110 millones de euros con vencimiento en 2027 y tramo de deuda BEI por importe de 130 millones de euros y vencimiento en 2025, totalmente dispuesto.

l) Euroscut Azores

Financiación bancaria sindicada con un límite de 358 millones de euros y con un importe vivo a 31.12.2009 de 154 millones de euros hasta el año 2033.

m) Euroscut Norte Litoral

Estructura financiera basada en un préstamo sindicado dispuesto en su totalidad de 305 millones de euros, con vencimiento final en el año 2026.

n) Garantías y covenants de la deuda de autopistas

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 pignoración de los activos de la Sociedad Concesionaria (derechos de créditos sobre contratos de seguro, cuentas corrientes, derechos de crédito derivados del contrato de concesión, etc...). En algunos casos se incluye como garantía, la prenda sobre las acciones de la Sociedad Concesionaria.

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 (Threshold 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 2009 no se ha producido ningún incumplimiento de los covenants vigentes.

• C.7) Deuda de Servicios:

La deuda bancaria de servicios en proyectos de infraestructuras corresponde a Grupo Cespa y a 31 de diciembre de 2009 asciende a un importe de 20 millones de euros. Dicha deuda fue contratada a lo largo de 2009 para financiar el proyecto de concesión Ecoparc Can Mata.

20.2. POSICIÓN NETA DE TESORERÍA EXCLUIDOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

A) Desglose de la posición neta de tesorería excluidos proyectos de infraestructuras

El detalle de la posición neta de tesorería para el ejercicio 2009 excluidos proyectos de infraestructuras 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	984	50	1.020	1.955
Servicios	0	4	247	355	-1.108	-1.212
Aeropuertos	0	0	18	0	-93	-75
Autopistas y aparcamientos	0	0	27	0	3	30
Corporación y resto	4	0	150	2.245	221	-1.870
Posición neta de tesorería excluidos proyectos de infraestructuras	4	4	1.426	2.650	43	-1.172

Millones de Euros

Las principales variaciones que se producen en la posición neta de tesorería excluidos proyectos de infraestructuras 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" corresponde fundamentalmente a préstamos otorgados en el presente ejercicio por Ferrovial Agromán (Construcción) a Autovía de Aragón (Servicios) y a Concesión de Prisiones Figueras (Construcción) por importe de 28 y de 14 millones de euros respectivamente.

B) Desglose de la deuda excluidos proyectos de infraestructuras

- B.1) Detalle de los saldos a corto y a largo plazo por división de negocio

El siguiente cuadro muestra la distribución de las deudas con entidades de crédito:

	2009			2008			2007			Var. 2009-2008	Var. 2008-2007
	Largo plazo	Corto plazo	TOTAL	Largo plazo	Corto plazo	TOTAL	Largo plazo	Corto plazo	TOTAL		
Construcción		32	50	21	65	86	37	46	83		
Servicios	266	89	355	198	200	398	297	108	405	-43	-7
Aeropuertos	0	0	0	1.583	0	1.583	1.921	34	1.955	-1.583	-371
Autopistas	0	0	0	0	0	0	37	3	40	0	-40
Corporación y resto	1.970	275	2.245	870	441	1.311	636	105	741	934	570
Total deudas financiera excluidos proyectos de infraestructuras	2.253	397	2.650	2.672	707	3.379	2.929	295	3.224	-729	155

Millones de Euros

- B.2) Vencimientos por divisa y valor razonable de la deuda excluidos proyectos de infraestructuras

	Divisa	Valor razonable 2009	Saldo contable	Vencimientos						Total vencimientos
				2010	2011	2012	2013	2014	2015 o más	
Construcción	2009	50	50	4	2	3	0	0	14	23
	EUR	44	44	3	0	0	0	0	14	17
	PLZ	6	6	1	2	3	0	0	0	6
Servicios		355	355	65	38	143	15	6	43	311
	EUR	128	128	26	10	5	12	6	24	84
	GBP	73	73	0	0	73	0	0	0	73
	USD	71	71	35	17	16	3	0	0	71
	CHF	59	59	0	9	50	0	0	0	59
	OTRAS	24	24	4	1	0	0	0	19	24
Aeropuertos		0	0	0	0	0	0	0	0	0
	GBP	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	EUR	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autopistas		0	0	0	0	0	0	0	0	0
	EUR	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Corporación y resto		2.245	2.245	260	5	1.980	0	0	0	2.245
	EUR	2.058	2.058	250	0	1.808	0	0	0	2.058
	CHF	123	123	0	0	123	0	0	0	123
	PLZ	64	64	10	5	49	0	0	0	64
Total deuda financiera excluidos proyectos de infraestructuras		2.650	2.650	329	45	2.126	15	6	57	2.579

Millones de Euros

Las diferencias existentes entre el total de vencimientos de la deuda bancaria y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2009 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. Los vencimientos de la deuda no incluyen intereses.

El total del valor razonable de las deudas bancarias excluidos proyectos de infraestructuras a 31 de diciembre de 2008 ascendía a 3.385 millones de euros (3.572 millones de euros a 31 de diciembre de 2007).

Los vencimientos de 2010 ascienden a 329 millones de euros y se deben fundamentalmente a:

- Vencimiento por importe de 250 millones de euros correspondiente al tramo B2 de la deuda de refinanciación de Ferrovial S.A. (ver detalle C.5).

- Vencimientos en la división de servicios por importe de 65 millones de euros correspondiente a: (1) préstamo sindicado del Grupo Swissport denominado en dólares americanos por importe 35 millones de euros; (2) Vencimientos por 26 millones de euros de préstamos contratados principalmente en Grupo Cespa.

- B.3) Exposiciones al riesgo de tipos de interés excluidos proyectos de infraestructuras

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 31/12/09	%	Saldo 31/12/08	%	Saldo 31/12/07	%
Construcción		50		86		83	
	Fijo	0	0%	22	26%	0	0%
	Cubierto (IRS)	23	46%	0	0%	18	22%
	Variable	27	54%	64	74%	65	78%
Servicios		355		398		405	
	Fijo	3	1%	7	2%	0	0%
	Fija indexada inflación	23	6%	20	5%		
	Cubierto (IRS)	27	8%	0	0%	80	20%
	Variable	301	85%	371	93%	325	80%
Aeropuertos		0		1.583		1.955	
	Fijo	0	0%	0	0%	0	0%
	Cubierto (IRS)	0	0%	1.583	100%	1.359	70%
	Variable	0	0%	0	0%	596	30%
Autopistas		0		0		40	
	Fijo	0	0%	0	0%	4	10%
	Cubierto (IRS)	0	0%	0	0%	3	8%
	Variable	0	0%	0	0%	33	83%
Corporación y resto		2.245		1.311		741	
	Cubierto (IRS)	1.187	53%	60	5%	0	0%
	Variable	1.058	47%	1.252	95%	741	100%
Total deuda financiera excluidos proyectos de infraestructuras		2.650		3.379		3.224	
	Fijo	3	0%	29	1%	4	0%
	Fija indexada inflación	23	1%	20	1%	0	0%
	Cubierto (IRS)	1.237	47%	1.643	48%	1.460	45%
	Variable	1.386	52%	1.686	50%	1.760	55%

Millones de Euros

Los saldos de la deuda cubierta por IRS (Interest rate swaps) son derivados que intervienen convirtiendo la deuda bancaria con interés variable a tipo de interés fijo y cuyo detalle puede consultarse tal y como se describe en la nota 11.

- B.4) Información sobre límites y disponible

A continuación se presenta un cuadro comparativo que permite analizar el importe de deuda financiera no dispuesta al cierre del ejercicio:

Saldos a 31/12/2009

Deudas	Límite de deuda	Deuda dispuesta	Disponible	Deuda Consolidada
Construcción	99	23	76	50
Servicios	459	311	148	355
Aeropuertos	0	0	0	0
Autopistas	0	0	0	0
Corporación y resto	2.889	2.245	644	2.245
Total deuda financiera excluidos proyectos de infraestructuras	3.447	2.579	869	2.650

Millones de Euros

Saldos a 31/12/2008

Deudas	Límite de deuda	Deuda dispuesta	Disponible	Deuda Consolidada
Construcción	333	50	282	86
Servicios	540	354	186	398
Aeropuertos	1.582	1.552	30	1.583
Autopistas	105	0	105	0
Corporación y resto	1.611	1.315	296	1.311
Total deuda financiera excluidos proyectos de infraestructuras	4.171	3.271	900	3.379

Millones de Euros

Saldos a 31/12/2007

Deudas	Límite de deuda	Deuda dispuesta	Disponible	Deuda Consolidada
Construcción	387	65	302	83
Servicios	647	385	132	405
Aeropuertos	2.082	1.920	127	1.955
Autopistas	400	40	360	40
Corporación y resto	1.114	739	373	741
Total deuda financiera excluidos proyectos de infraestructuras	4.630	3.149	1.294	3.224

Millones de Euros

Las diferencias existentes entre el total de la deuda bancaria y de la deuda contable a 31 de diciembre de 2009 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 excluidos proyectos de infraestructuras:

- B.5) Corporación: Deuda de Ferrovial S.A.

La evolución de la deuda de Corporación y Resto ha tenido la siguiente variación durante el ejercicio 2009:

	Saldo al 01/01/09	Incorporación deuda Ferrovial Infraestructuras	Cancelaciones	Otros movimientos	Saldo al 31/12/09
Deuda a largo plazo	870	1.654	-711	157	1.970
Deuda a corto plazo	441	0	0	-167	274
Total	1.311	1.654	-711	-10	2.244

Millones de Euros

Durante el ejercicio 2009 y con motivo de la fusión, se ha incorporado dentro de la deuda corporativa la deuda que tenía Ferrovial Infraestructuras, S.A., para financiar la inversión en el capital de FGP Topco. El conjunto procedente tanto de la deuda de Grupo Ferrovial, S.A. como de Ferrovial Infraestructuras, S.A. ha sido reordenada en un único préstamo sindicado, produciéndose posteriormente una amortización por valor de 711 millones de euros.

La deuda existente a 31 de diciembre, tras la operación de reordenación, se estructura en tres tramos:

	Principal	Intereses (i)	Total
Vencimiento a largo	1.904.351	6.291	1.910.641
Tramo A1	1.781.635	5.964	1.787.599
Tramo A2	122.716	326	123.042
Vencimiento a corto	250.000	524	250.524
Tramo B	250.000	524	250.524
Total Deudas con Entidades de Crédito	2.154.351	6.815	2.161.165

Millones de Euros

(i) Contabilizados de acuerdo al método del coste amortizado.

El tramo A, consistente en un préstamo a largo plazo, con una duración máxima de tres años, se divide a su vez en dos subtramos, únicamente en función de la divisa en que se dispone del mismo:

- Tramo A1, disponible en euros.
- Tramo A2, disponible en francos suizos. El importe dispuesto de este tramo podrá ser objeto de conversión a euros a la fecha de finalización de cualquier periodo de Interés, siempre y cuando esta conversión se realice una única vez durante la vida del tramo y por la totalidad del importe dispuesto en francos suizos.

El tramo B, consistente en un crédito puente, con una duración hasta el 15 de diciembre de 2010.

Existe además un tercer tramo, el tramo C, consistente en una línea de circulante por importe de 541 millones de euros, de carácter renovable ("revolving"), tiene una duración máxima de tres años y de la que, a fecha de cierre del ejercicio, todavía no se ha dispuesto.

a. Tipos de interés aplicables y límites existentes

El tipo de interés aplicable al principal de la financiación será EU-RIBOR (para las disposiciones en euros) / LIBOR (para las disposiciones en francos suizos) más un margen.

A los efectos de devengo y liquidación de intereses relativos a las disposiciones de los tramos A y B, cada una de dichas disposiciones se dividirá en periodos de interés que tendrán una duración de tres o seis meses (a elección de Ferrovial).

A los mismos efectos, cada una de las disposiciones del tramo C tendrá una duración de quince días, uno, dos, tres o seis meses (a elección de Ferrovial).

Con el objeto de informar sobre la exposición al riesgo de tipo de interés, 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 al 31/12/09	%	Saldo al 31/12/08	%
Ferrovial S.A.	Fijo	0	0%		0%
	Cubierto	905.213	42%		0%
	Variable	1.268.069	58%	146	100%
Total		2.173.282		146	

Las diferencias entre el saldo recogido en la tabla anterior y el importe correspondiente al principal del tramo A1, se debe al ajuste contable correspondiente a las comisiones de la operación realizado de acuerdo al método del coste amortizado.

En cuanto a la deuda expuesta de Ferrovial, S.A., una variación de 100 puntos básicos en el tipo de interés, supondría un impacto en la cuenta de pérdidas y ganancias por importe de 21.130 miles de euros (14.791 miles de euros en resultado neto).

b. Vencimientos

El detalle del importe de los vencimientos nominales de las deudas bancarias es el siguiente:

	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
Tramo A1	0	0	1.800.566	0	0	1.800.566
Tramo A2	0	0	122.716	0	0	122.716
Tramo B	250.000	0	0	0	0	250.000
TOTAL	250.000	0	1.923.282	0	0	2.173.282

Millones de Euros

Las diferencias entre el nominal recogido en la tabla anterior y el importe correspondiente al principal del tramo A1, se debe, al igual que en caso anterior, al ajuste contable correspondiente a las comisiones de la operación realizado de acuerdo al método del coste amortizado, mencionado con anterioridad.

c. Obligaciones financieras y garantías

Ferrovial S.A. se compromete, a cumplir con las siguientes obligaciones financieras durante la vigencia de la financiación, que serán medidas semestralmente:

- Que el ratio de Deuda Financiera Neta /EBITDA del grupo no supere determinados niveles preestablecidos.
- Que el Ratio EBITDA/Gastos Financieros Netos del grupo no sea inferior a determinados niveles preestablecidos.

Al efecto del cumplimiento de los citados ratios se entiende por grupo, las sociedades que forman parte del grupo consolidado excluidos los proyectos de infraestructuras así como otras sociedades principalmente, Amey, Swissport, Budimex, Webber, BAA y BNI.

A 31 de Diciembre de 2009, la sociedad cumple con ambos ratios.

Ferrovial S.A. ha pignorado la totalidad de las acciones representativas del cien por cien del capital social de Cintra Infraestructuras. La prenda de las acciones de Cintra Infraestructuras se cancelará automáticamente al cumplimiento de ciertas condiciones establecidas en el contrato.

• B.6) Servicios

La deuda bancaria corresponde a:

- Préstamos y deuda a largo plazo con entidades de crédito (266 millones de euros). Las principales características de esta deuda, clasificándola por la sociedad en que figura, son:
- Swissport (137 millones de euros). Crédito bancario con vencimiento en 2012. Tipo de interés variable referenciado al LIBOR.
- Cespa (46 millones de euros). Crédito bancario cubierto con un derivado de tipo de interés (swap) tal y como se describe en la nota 11 relativa a derivados financieros.
- Amey (73 millones de euros). Crédito bancario con tipo de interés variable referenciado al LIBOR.
- Préstamos y deudas con entidades de crédito a corto plazo (89 millones de euros):
- Cespa (40 millones de euros). Préstamos con entidades de crédito valorados a coste amortizado.
- Swissport (33 millones de euros). Créditos bancarios denominados en diferentes monedas, todo ellos con tipo de interés variable.
- Leasing financiero a corto plazo (7 millones de euros). Cuotas e interés con vencimiento inferior a un año de los contratos a largo plazo.

• B.7) Construcción

La deuda se compone fundamentalmente por préstamos concedidos a la filial Cadagua por importe de 13 millones de euros (16 millones de euros a 31 de diciembre de 2008) los cuales devengan un tipo de interés de entre el 4 y 5,5% y cuentas corrientes por importe de 28 millones de euros (65 millones de euros).

21. Otras deudas a largo plazo

El detalle de otras deudas a largo plazo no financieras es el siguiente:

Conceptos	Saldo al 31/12/09	Saldo al 31/12/08	Saldo al 31/12/07	Variación 2009-2008	Variación 2009-2007
Otros acreedores a Largo Plazo	120	106	140	15	-20
Otras deudas no financieras	15	12	1	3	14
Total	136	118	141	18	-6

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 9 millones de euros a 31 de diciembre de 2009 (12 millones de euros a 31 de diciembre de 2008). 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 90 millones de euros a 31 de diciembre de 2009 (84 millones de euros a 31 de diciembre de 2008).

22. Deudas por operaciones de tráfico

A continuación se presenta el desglose del resto de deudas a corto plazo de carácter no financiero a 31 de diciembre de 2009, 2008 y 2007:

Conceptos	Saldo al 31/12/09	Saldo al 31/12/08	Saldo al 31/12/07	Variación 2009-2008	Variación 2009-2007
Acreedores comerciales	4.229	4.417	4.585	-188	-168
Pasivos por impuestos sobre ganancias corrientes	216	167	304	49	-137
Otras deudas no comerciales	888	792	916	95	-124
Total	5.332	5.376	5.804	-44	-428

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 2009 de 216 millones de euros (167 millones de euros en 2008 y 304 millones de euros en 2007).

Por otro lado, en el epígrafe "Acreedores comerciales" se incluyen los anticipos recibidos por pedidos, por importe de 881 millones de euros a diciembre de 2009 (828 millones de euros a diciembre de 2008), de los cuales 797 millones provienen de la división de Construcción (766 millones a diciembre de 2008).

23. Situación fiscal

A. Grupo fiscal consolidado

Ferrovial, S.A. está acogida al régimen de consolidación fiscal desde el ejercicio 2002. Las sociedades que integran el grupo consolidado fiscal junto con Ferrovial, S.A. para el ejercicio 2009 son las que se indican en el Anexo I. Por otro lado, también tributan en régimen de declaración consolidada 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.

Para el periodo impositivo comprendido entre el 1 de enero y el 3 de diciembre de 2009, fecha en la que se produce la inscripción de la fusión entre Ferrovial, S.A., anteriormente denominada Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A., (absorbente) y Grupo Ferrovial, S.A. (sociedad absorbida) en el Registro Mercantil, la sociedad absorbida Grupo Ferrovial, S.A. tributa en régimen de declaración consolidada junto con todas sus dependientes. A partir de esa fecha, todas las sociedades que venían tributando con la sociedad absorbida Grupo Ferrovial, S.A. se incorporan al grupo consolidado fiscal junto con Ferrovial, S.A.

B. Explicación de la tasa efectiva de gravamen

Tipos de gravamen

El gasto por Impuesto de Sociedades se calcula a los tipos de gravamen vigente en cada uno de los países: España 30%, Portugal 26,5%, Canadá 33%, Estados Unidos 39,75%, Chile 17%, Polonia 19%, Irlanda 12,5%, Italia 31,40% y Reino Unido 28%. De acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera y la práctica habitual en España también se registra el impuesto derivado de la repatriación de los resultados generados en el exterior, en la medida en que exista previsión de efectuar dicha repatriación en un futuro razonable.

Tasa efectiva de gravamen

El Impuesto sobre Sociedades registrado por el Grupo Ferrovial en los ejercicios 2009 y 2008 representa un ingreso de 135 y 296 millones de euros respectivamente.

La tasa efectiva resulta diferente al tipo de gravamen vigente en el conjunto de los países en los que el Grupo opera como consecuencia de las siguientes circunstancias:

- No deducibilidad de la pérdida registrada en BAA por el deterioro y la posterior venta con pérdidas en Gatwick por importe de 204 millones de euros.
- Regularización de activos por impuestos diferidos por los siguientes conceptos:
 - Activación de la deducción por actividades exportadoras correspondientes al ejercicio 2005 por importe de 54 millones de euros por la inversión en Cintra US Corp.
 - Activación de las bases imponibles negativas del grupo BAA y de la entidad 407 International Inc por importe de 45 y de 16 millones de euros respectivamente, que no se encontraban previamente activadas, al considerarse que en este ejercicio concurren las circunstancias que permiten preveer su recuperabilidad futura.
- Regularización de pasivos por impuestos diferidos por la diferencia entre el valor contable y fiscal del fondo de comercio de Amey como consecuencia de las diferencias de conversión por importe de 29 millones de libras (33 millones de euros).

Considerando todos los impactos significativos anteriores, la conciliación entre el beneficio antes de impuestos y el ingreso por Impuesto sobre Sociedades registrado en 2009, sería la siguiente:

Beneficio antes de impuestos (Perdidas)	-635
Tasa impositiva media	28,86%
Ingreso por impuesto a la tasa media	-183
Diferencias permanentes correspondientes al deterioro de BAA y venta de Gatwick	204
Regularización de activos por impuestos diferidos	-115
Regularización de pasivos por impuestos diferidos	-29
Otros impactos	-12
Gasto por impuesto ejercicio (ingreso)	-135

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 2009 por países:

2009					
	España	Reino Unido	EEUU	Resto Países	Total
Tipo impositivo del país (a)	30%	28%	40,97%	25,49%	28,86%
Beneficio antes de impuestos	233	-1.028	-40	200	-635
Impuesto calculado al tipo impositivo del país	70	-288	-16	51	-183
Ajustes de consolidación (b)	-7	-29	0	-5	-41
Diferencias permanentes (c)	4	229	4	0	236
Créditos fiscales	0	-6	0	-3	-8
Otros	-1	-11	0	-2	-14
Gasto por impuesto (ingreso)	66	-104	-13	41	-10
Regularización de impuesto ej. anteriores (d)	-73	-46	24	-30	-126
Gasto por impuesto total (ingreso)	-7	-150	11	11	-135
Porcentaje gasto IS sobre resultado contable					21,33%

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) Los ajustes de consolidación corresponden principalmente a la diferencia de valor contable y fiscal del fondo de comercio de Amey.

(c) Las diferencias permanentes son generadas fundamentalmente por la no deducibilidad de la pérdida registrada en BAA por el deterioro y la posterior venta con pérdidas en Gatwick.

(d) Corresponde a la regularización de activos por activación de créditos por deducciones no reconocidas previamente por la entidad Laertida, S.L.; y por activación de bases imponibles negativas generadas por el grupo BAA y 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 2008 por países fue el siguiente:

2008					
	España	Reino Unido	EEUU	Resto Países	Total
Tipo impositivo del país (a)	30%	28,50%	40,66%	27,98%	29,91%
Beneficio antes de impuestos	-37	-408	-31	126	-349
Impuesto calculado al tipo impositivo del país	-11	-116	-12	35	-104
Ajustes de consolidación (b)	-35	0	0	28	-7
Diferencias permanentes (c)	-33	-70	-7	4	-106
Créditos fiscales (d)	-2	0	0	-37	-39
Otros	-6	-7	0	-3	-16
Gasto por impuesto (ingreso)	-86	-194	-19	27	-272
Regularización de impuesto ej. anteriores	-11	0	-1	-13	-24
Gasto por impuesto total (ingreso)	-97	-194	-20	14	-296
Porcentaje gasto IS sobre resultado contable antes IBA					84,91%
IBA (Industrial Building Allowance)					1.559
Total gasto por IS					1.263

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 generadas 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.

El desglose del ingreso por impuestos del ejercicio es como sigue:

Desglose del gasto por impuesto	2009	2008
	Total	Total
Gasto corriente ejercicio	52	-119
Gasto impuesto diferido ejercicio	-62	-153
Gasto ejercicios anteriores	-126	-24
Gasto por impuesto ejercicio (ingreso)	-135	-296
IBA (Industrial Building Allowance)	0	1.559
Total gasto por IS	-135	1.263

Millones de Euros

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.

	2009			2008		
	Aumento	Disminución	TOTAL	Aumento	Disminución	TOTAL
Resultado contable consolidado del ejercicio antes de impuestos			-635			-349
Diferencias permanentes:						
De las sociedades individuales (España)	53	-34	19	28	-150	-122
De las sociedades individuales (Extranjero)	855	-34	821	99	-344	-244
De los Ajustes Consolidación Netos			-191			-83
Diferencias Temporales:						
Con origen en el ejercicio	900	-628	272	1.971	-1.240	731
Con origen en el ejercicio diferido BAA por abolición IBA					-5.197	-5.197
Con origen en ejercicios anteriores	420	-486	-67	156	-376	-220
Compensación bases imponibles negativas de ejercicios anteriores			-71			-88
Base imponible (resultado fiscal)			149			-5.571

Millones de Euros

D. Movimiento de impuestos diferidos

Saldo según balance	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008
Impuestos diferidos de activo	1.604	1.859
Impuestos diferidos de pasivo	3.364	3.379

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 (586 millones en el 2009 y 560 millones en 2008). Sin considerar esta simplificación los saldos de impuestos diferidos de pasivo y activo serían los siguientes:

Saldo	Ejercicio 2009	Ejercicio 2008
Impuestos diferidos de activo	2.190	2.419
Impuestos diferidos de pasivo	3.950	3.939

Millones de Euros

El movimiento de los impuestos diferidos de activo y de pasivo en el ejercicio 2009 y 2008 es el siguiente:

Ejercicio 2009	Activo	Pasivo
Saldo 31.12.08	2.419	3.939
Trasposos y otros	-23	-265
Creación	270	188
Recuperación	-146	-126
Impacto patrimonio neto	-388	-39
Diferencias tipo de cambio	58	254
Saldo 31.12.09	2.190	3.950

Millones de Euros

Ejercicio 2008	Activo	Pasivo
Saldo 31.12.07	1.413	3.517
Trasposos y otros	9	-185
Cambios en perímetro de consolidación	-67	-34
Creación diferido BAA por abolición IBA		1.559
Creación	591	372
Recuperación	-113	-47
Impacto patrimonio neto	837	-11
Operaciones discontinuadas	-143	-509
Diferencias tipo de cambio	-107	-724
Saldo 31.12.08	2.419	3.939

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 2009:

	Saldo 01/01/09	Trasposos	Regularizaciones y otros	Cargo/ abono cuentas	Cargo/ abono patrimonio	Efecto tipo de cambio	Saldo 31/12/09
Impuestos diferidos de activo							
Amortización de concesiones	45	4	0	19	0	2	69
Derivados (a)	518	-22	12	29	-244	12	305
Créditos fiscales (b) (*)	815	-42	111	65	0	23	972
Provisiones	203	-13	4	1	0	3	197
Planes de pensiones	29	0	-13	-4	119	2	133
Valoración a mercado (c)	183	0	-64	0	0	14	133
Otros conceptos (d)	626	9	-8	14	-263	2	380
Total	2.419	-65	42	124	-388	58	2.190
Impuestos diferidos de pasivo							
Fondo de comercio	102	11	-37	35	0	2	113
Derivados	52	-14	-14	-1	-6	0	17
Amortizaciones aceleradas (e)	957	-30	-268	7	0	75	742
Plusvalías (f)	880	-21	45	8	0	62	974
Planes de pensiones	20	0	3	17	-35	2	6
Industrial Building Allowance (IBA) (g)	1.427	0	0	0	0	112	1.539
Otros conceptos (h)	501	4	56	-4	2	1	560
Total	3.939	-50	-216	62	-39	254	3.950

Millones de Euros

(*) 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 (219 millones).

El Grupo ha registrado el correspondiente impuesto diferido de pasivo derivado de la amortización de fondos de comercio generados por las combinaciones de negocio realizadas.

Los impuestos diferidos de activo existentes a 31 de diciembre de 2009 provienen fundamentalmente de:

- (a) La valoración de los instrumentos derivados (305 millones)
- (b) • Reconocimiento de créditos fiscales por la generación de bases imponible negativas (874 millones), siendo los más relevantes los existentes en el negocio de Aeropuertos (285 millones), Grupo BAA (260 millones) y en la división de autopistas (255 millones).
 - Reconocimiento de créditos fiscales por deducciones por inversión y otros conceptos (98 millones).
- (c) Reconocimiento a valor razonable de la deuda financiera existente en el Grupo BAA como consecuencia del proceso de combinación de negocios (133 millones)
- (d) Diferencias de conversión (161 millones)

Los impuestos diferidos de pasivo existentes a 31 de diciembre de 2009 provienen fundamentalmente del Grupo BAA (3.199 millones), y los principales responden a los siguientes conceptos:

- (e) Amortización acelerada de activos (682 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.
- (f) • 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 (530 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 (221 y 151 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.

(g) 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 (1.539 millones).

(h) Provisión fiscal de cartera por la participación en el grupo BAA por importe de 281 millones de euros incluido dentro de otros conceptos.

E. Creditos fiscales

Al 31 de diciembre de 2009, las sociedades del Grupo Ferrovial tienen bases imponibles negativas susceptibles de compensación con resultados futuros por un importe de 3.839 millones de euros, lo que supone un crédito fiscal calculado a la tasa impositiva aplicable en cada uno de los países de 1.093 millones de euros.

Al 31 de diciembre de 2009, 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	Período de prescripción	Crédito fiscal
España	1.653	2016-2027	493
Estados Unidos	842	2025-2029	230
UK	968	No prescriben	264
Canada	197	2010-2028	61
Suiza	141	No prescriben	40
Irlanda	18	No prescriben	2
Portugal	11	2008-2015	0
Polonia	6	2008-2014	1
Chile construcción	5	No prescriben	1
Total	3.839		1.093
Efecto neteo sociedades concesionarias de autopistas			-219
Total crédito fiscal en balance			874

Millones de Euros

Además, el Grupo tiene acreditadas deducciones por inversión y otros conceptos pendientes de aplicar al 31 de diciembre de 2009 por importe de 206 millones de euros (208 en 2008).

F. Resultado de las actuaciones de comprobación fiscal

Las actuaciones inspectoras iniciadas en julio de 2007 frente a la sociedad absorbida Grupo Ferrovial, S.A., como sociedad dominante del grupo fiscal y relativas al Impuesto sobre Sociedades, IVA e IRPF, ejercicios 2002-2005, han concluido en junio de 2009, con la suscripción de actas de conformidad y actas en disconformidad.

Como resultado de esta comprobación, se ha exigido al Grupo una deuda tributaria por importe de 86 millones de euros, de las cuales 74 millones corresponden al Impuesto sobre Sociedades (7 en conformidad y 67 millones en disconformidad), fundamentalmente por la regularización de las amortizaciones de los fondos de comercio y por provisiones de gastos cuya deducibilidad se produce en ejercicios posteriores; 11,2 por el IVA (0,5 en conformidad y 10,7 millones en disconformidad); y 0,5 millones por el IRPF (en conformidad). La sociedad ha registrado unas provisiones para cubrir el riesgo de los procedimientos iniciados frente a la regularización propuesta por la inspección por importe de 60 millones de euros, con un impacto negativo en la cuenta de resultados del ejercicio por importe de 8 millones de euros.

También han concluido en 2009 las actuaciones inspectoras iniciadas en enero de 2008 frente a la sociedad Cintra (actualmente Ferrovial, S.A.), como sociedad dominante de su grupo fiscal y relativas al Impuesto sobre Sociedades, IVA e IRPF ejercicios 2003-2005, con la suscripción de actas en disconformidad.

Como resultado de esta comprobación, se ha exigido al Grupo una deuda tributaria por importe de 73 millones de euros, de las cuales 68 millones corresponden al Impuesto sobre Sociedades, fundamentalmente por la regularización de las provisiones de cartera consideradas deducibles por el Grupo; y 5 millones de euros por el IVA. Además la Inspección ha validado unas deducciones por actividades exportadoras acreditadas en ejercicios anteriores y pendientes de utilización por un importe de 55 millones de euros, que han sido registrados como crédito fiscal en este ejercicio. El Grupo ha registrado unas provisiones que cubren al cien por cien el riesgo de los procedimientos iniciados frente a la regularización propuesta por la inspección. La liberación de provisiones constituidas en ejercicios anteriores y el reconocimiento del citado crédito fiscal han provocado que el impacto neto de esta comprobación en la cuenta de resultados del ejercicio haya sido positivo, por importe de 19 millones de euros.

G. Ejercicios sujetos a comprobación fiscal

Permanecen abiertos a inspección fiscal los últimos cuatro ejercicios para todos los impuestos que le son de aplicación. 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) Pasivos Contingentes

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:

Litigios y riesgo en relación a autopistas españolas

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 Ferrovial correspondiente a autopistas.

- En relación a la **autopistas R4, M-45 y la ejecución de la M-50 de Madrid**, el Tribunal Supremo considera que el suelo debe valorarse en función de su clasificación y, en consecuencia, 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 respecto al inicialmente previsto. En La Ley de Presupuestos Generales del Estado de 2010, recientemente aprobada, se considera que las sociedades concesionarias tendrían derecho a obtener el reequilibrio económico-financiero, además se establece la posibilidad de otorgamiento de préstamo participativo como medida para tal reequilibrio.

- Respecto a la **autopista M-203**, el día 2 de junio de 2009 la sociedad presentó ante la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid la solicitud de resolución del contrato concesional, fundada en una modificación del presupuesto de las obras superior al 20% del presupuesto original, como consecuencia de modificaciones en el proyecto introducidas por orden de la Administración concedente.

Actualmente el expediente de resolución permanece en suspenso, habiéndose alcanzado recientemente un principio de acuerdo entre la sociedad y la Comunidad de Madrid para continuar la ejecución del contrato. En estos momentos se ultimán con la Comunidad de Madrid aspectos técnicos relativos a la necesaria modificación del proyecto.

En el caso de no alcanzar acuerdo, el grupo considera que la sociedad concesionaria mantendría el derecho a la recuperación de la totalidad de la inversión además de los costes asociados incurridos.

- Por otra parte, **otras sociedades** del grupo Cintra son parte demandada en diversos litigios. El efecto en los estados financieros adjuntos de dichos litigios no debería ser significativo.

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 recibieron 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 a determinadas contingencias fiscales. Durante el ejercicio 2009 dichas reclamaciones siguen procedimientos judiciales, se han producido varias sentencias favorables y otras se encuentran pendientes de resolución. A la fecha, se encuentran provisionadas en los estados financieros el importe total de las reclamaciones presentadas pendientes de resolución.

Revisión 2º periodo Tube Lines

Tube Lines Ltd es una sociedad titular de un contrato con London Underground para el mantenimiento de tres líneas del metro de

Londres. El contrato fue concedido en 2002 con una duración de 30 años, si bien sujeto a revisiones cada siete años y medio de determinados aspectos del mismo, principalmente relativos al alcance y costes del proyecto durante cada período que determinan la remuneración a recibir por Tube Lines (ISC o Infraestructura Service Charge).

El primer período de revisión finaliza el 30 de junio de 2010. Como parte del proceso de revisión formalmente establecido en el contrato, London Underground remitió sus requerimientos en diciembre de 2008, y en base a esto Tube Lines presentó su oferta en Junio de 2009, en la que evaluaba el coste de los trabajos requeridos por London Underground para los próximos 7 años y medios.

Siguiendo el procedimiento formalmente establecido en el contrato de concesión inicial, London Underground requirió la intervención de un tercero (Árbitro) para la determinación del coste del segundo período de Revisión siguiendo criterios de eficiencia económica. El 17 diciembre de 2009 el Árbitro emitió una primera indicación del coste del contrato para los próximos siete años y medio. El coste fijado por el árbitro en esta decisión inicial fue de 4.400 millones de libras (frente a 4.000 millones estimados por London Underground y 5.700 estimados por Tube Lines Ltd).

Dentro de los plazos y mecanismos previstos por el contrato de concesión, Tube Lines y London Underground han presentado al Árbitro sus respectivas respuestas a la decisión preliminar de coste adoptada. En base a estas alegaciones, el Árbitro hará pública su decisión final sobre el coste de los trabajos el 4 de marzo de 2010, y el 29 de abril su decisión final sobre la retribución que percibirá Tube Lines en el segundo período de Revisión (ISC), así como su decisión final sobre la necesidad y quién debe conseguir financiación adicional (Tube Lines Ltd o London Underground) en el caso de que fuera necesaria, al no cubrir la retribución fijada los costes estimados.

Dado que actualmente Tube Lines se encuentra inmerso en el proceso de negociación del segundo período de revisión del contrato, la decisión final sobre las condiciones económicas del contrato para los próximos siete años y medio podrían afectar a la rentabilidad esperada de la compañía.

BAA, ruido y competencia

El Gobierno solicitó una oferta de medidas de mitigación de ruidos relativo a las actividades en los aeropuertos. BAA se comprometió

a revisar dichas medidas en 2010. Durante este año el Gobierno decidirá las necesidades para los años siguientes al 2012 relativas a la disminución de ruidos en las áreas locales para vuelos nocturnos.

Durante el 2009 y en relación a la ampliación del aeropuerto de Heathrow, el Gobierno requirió la revisión de las medidas de insonorización y la extensión de estas a todos los edificios del Grupo. Actualmente, se está analizando el alcance de implementar dichas obligaciones.

Por otro lado el Grupo persigue el desarrollo de la segunda pista en Stansted de acuerdo a los planes de desarrollo de inversiones del Gobierno en UK. Dicho proyecto, ha sido retrasado debido al informe de la Comisión de la Competencia en la que se obliga a BAA a la venta de determinados aeropuertos por considerar que el Grupo mantiene una posición de monopolio en el sector. Entre dichos aeropuertos se encuentra Stansted y uno de Escocia. Por su parte, BAA ha presentado recurso que se encuentra pendiente de decisión final por parte de dicha Comisión.

Otros litigios

Además de los litigios indicados anteriormente, las diferentes sociedades del grupo tienen abiertos diferentes litigios relacionados con el curso normal de los negocios y que responden fundamentalmente a las siguientes naturalezas:

- Reclamaciones relativas a defectos en la construcción de obras realizadas o en la prestación de servicios.
- Reclamaciones por responsabilidad Civil en relación con el uso de los activos del grupo o de la actuación de personal del grupo, destacando las reclamaciones relacionadas con accidentes de tráfico en las autopistas gestionadas por el grupo.
- Reclamaciones de carácter laboral.
- Reclamaciones de carácter medioambiental.
- Reclamaciones de carácter fiscal.

Parte de los riesgos mencionados anteriormente están cubiertos mediante contratos de seguro (responsabilidad civil, vicios de construcción etc.).

• b) Aavales

A 31 de diciembre de 2009 las sociedades del grupo tenían prestados aavales por un importe total de 4.503 millones de euros (4.676 millones de euros en 2008).

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 3.452 millones de euros que corresponde fundamentalmente a aavales relativos a la responsabilidad de las empresas constructoras por la ejecución y terminación de sus contratos de obras requeridos en los procesos de adjudicación.

	2009	2008
Construcción	3.452	3.592
Autopistas y aparcamientos	210	298
Servicios	503	521
Aeropuertos	247	239
Resto	91	27
TOTAL	4.503	4.676

Millones de Euros

• c) Otros pasivos contingentes

Garantías sobre Financiación

A este respecto es de destacar las garantías que Grupo Ferovial 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, financieros y de 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:** Limitada a 27 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):** Garantía para el servicio de la deuda durante la vida de esta.
- **Azores:** Garantía limitada a 11 millones de euros hasta 2017 como consecuencia del cumplimiento del art 35 de la Ley de Sociedades Comerciales portuguesa.
- **SH130:** Garantía limitada a 35 millones de USD por el sobrecoste de expropiaciones durante el periodo de expropiación y garantía limitada a 30 millones de USD por el pago del servicio de la deuda durante los primeros cinco años de operación.
- **Triconitex S.A.:** Garantía solidaria por el pago del arrendamiento financiero de esta sociedad limitada al principal, al cierre de 2009 de 7 millones de euros.
- **Ecoparc del Mediterrani S.A.:** Garantía mancomunada de los socios por el porcentaje de participación limitada al importe de la línea de crédito de esta sociedad, al cierre de 2009 de 7 millones de euros.
- **Gesmat:** Garantías solidaria y mancomunada por porcentaje de participación, limitadas al importe máximo a disponer de líneas de crédito, al cierre de 2009 de 4 millones de euros.

Asimismo la compañía garantiza el pago de laudos arbitrales relacionados con la venta de Ferrovial Inmobiliaria por valor de 5 millones de euros.

En el curso ordinario de las actividades del grupo existen otorgadas otra serie de garantías de índole técnica en línea con la práctica estándar en el mercado.

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 millones de euros por la inversión y deuda subordinada comprometida en proyectos de infraestructuras desarrollados por dicha sociedad.

Con motivo de la reorganización societaria del grupo, tal y como se comenta en la Nota 20, se ha procedido a la reorganización de la deuda de las sociedades implicadas, garantizada con la totalidad de las acciones representativas del cien por cien del capital social de Cintra Infraestructuras.

Igualmente respecto a garantías de los contratos de financiación, es de destacar 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. FGP Topco garantiza al grupo securitizado BAA hasta un importe de 300 millones de libras las posibles contingencias de los Planes de pensiones existentes en dicho grupo.

Activos contingentes

No existen avales significativos recibidos de terceros a 31 de diciembre 2009 y 2008.

Compromisos de inversión

El compromiso de inversión contratado en la fecha del balance pero no reconocido en las cuentas anuales consolidadas asciende a 4.345 millones de euros destacando los importes comprometidos siguientes:

	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Total
Inversiones en proyectos de infraestructuras	1.819	1.358	110	3.287
Inversiones en proyectos de infraestructuras en sociedades ppe	820		239	1.059
TOTAL	2.639	1.358	348	4.345

Millones de Euros

Dentro de la división de Autopistas, destacar los proyectos de: North Tarrant 1.013 millones de euros, SH130 528 millones, Central Greece 439 millones, Nea Odos 323 millones y Euroescut Azores 163 millones.

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 pendientes de ejecución. Adicionalmente y en el marco de la regulación para el quinquenio que va de los ejercicios 2009 al 2014, BAA ha presentado a la Autoridad reguladora de aeropuertos británica (CAA) un plan de inversiones para el aeropuerto de Heathrow por importe de 5.117 millones de euros. 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 152 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 hasta la finalización del primer período de revisión del contrato que mantiene esta para el mantenimiento de determinadas líneas del metro de Londres. Se incluyen también 76 millones de euros correspondientes a joint ventures de Amey.

Al mismo tiempo, dentro de la división de servicios destaca la inversión comprometida en Autovía de Aragón 87 millones de euros, así como la inversión comprometida en Grupo Cespa correspondiente al proyecto de construcción de Ecoparque IV que asciende a 34 millones de euros

Compromisos por arrendamiento operativo y financiero

El gasto reconocido en la cuenta de resultados durante el ejercicio 2009 correspondiente a arrendamientos operativos asciende a 244 millones de euros.

Los pagos mínimos totales futuros por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

	2009	2008
Menos de un año	351	386
Entre uno y cinco años	514	626
Más de cinco años (*)	1.985	2.926
TOTAL	2.850	3.938

Millones de Euros

Con fecha 23 de Diciembre de 2009 Ferrovial S.A. se llevó a cabo, tal y como se comenta en la Nota 8 de Inmovilizados Inmateriales, la enajenación del edificio en el que se ubica la sede social por un valor contable de 6 millones de euros, a un precio de venta de 40 millones de euros y a su vez, se firmó un contrato de arrendamiento con una duración inicial de doce 12 años, a contar desde el 1 de Enero de 2010, prorrogable, a decisión de la Sociedad, hasta dos veces, por periodos de cinco 5 años, lo que supone un plazo máximo de arrendamiento de 22 años.

La renta anual inicial fijada en el contrato asciende a 2,4 millones de euros y se actualizará anualmente de conformidad con la variación que experimente en España el Índice de Precios al Consumo (IPC).

Compromisos medioambientales

Se considera actividad medioambiental cualquier operación cuyo propósito principal sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medio ambiente.

Las inversiones derivadas de actividades medioambientales son valoradas a su coste de adquisición y activadas como mayor coste del inmovilizado en el ejercicio en el que se incurren siguiendo los criterios descritos en la nota 2 sobre Normas contables aplicadas.

Los gastos derivados de la protección y mejora del medio ambiente se imputan a resultados en el ejercicio en que se incurren, con independencia del momento en el que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada de naturaleza medioambiental, no cubiertas por las pólizas de seguros suscritas, se constituyen en el momento del nacimiento de la responsabilidad o de la obligación que determina la indemnización o pago.

25. Ajustes de valor razonable

Como en el ejercicio 2008, la cuenta de resultados de Ferrovial se ha visto afectada por el impacto que supone la valoración a valor razonable de determinadas operaciones de cobertura económica que no tienen la consideración de "cobertura contable" y que por lo tanto, en aplicación de la normativa contable, su variación de valor razonable se reconoce a través de la cuenta de pérdidas y ganancias. Igualmente, el deterioro de valor determinados activos calificados como propiedades de inversión ha supuesto también un impacto en el resultado consolidado de Ferrovial. En ningún caso estos ajustes han tenido efecto en caja en el ejercicio. Por este motivo, se presenta separadamente en los estados financieros el impacto de estos ajustes de valor razonable, que se presentan detallados por conceptos y líneas a continuación:

Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2009	Equity Swaps	SIPS	Index Linked Swaps BAA	Interest Rate Swaps BAA	Interest Rate Swap Ferrovial	Deterioros Valor Prop. Inversión	Otros	Total
RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN	0,0	0,0	0,0	0	0	0	-3	-3
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN ANTES DE DETERIORO Y ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO	0,0	0,0	0,0	0	0	0	-3	-3
Deterioro y enajenación de inmovilizado						-90	0	-90
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	0,0	0,0	0,0	0	0	-90	-3	-93
RESULTADO FINANCIERO	159	-64	-142	26	-22	0	-8	-50
Participación en beneficios de sociedades asociadas						14	2	16
RESULTADO CONSOLIDADO ANTES DE IMPUESTOS	159	-64	-142	26	-22	-76	-8	-127
Impuesto sobre beneficios	-47	21	40	-7	7	26	1	41
RESULTADO PROCEDENTE DE ACTIVIDADES CONTINUADAS	112	-43	-102	19	-15	-50	-8	-86
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	0	0	0	0	0	0
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO	112	-43	-102	19	-15	-50	-7	-86
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-14	26	45	-8	0	11	1	61
RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUÍDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE	99	-16	-57	11	-15	-40	-7	-25

Millones de Euros

a) Equity Swaps

Las cuentas consolidadas de Ferrovial recogen un ingreso por este concepto de 159 millones de euros en el resultado financiero y 99 millones de euros en el resultado atribuido a la sociedad dominante.

Estos instrumentos son contratados por Ferrovial con el objeto de cubrirse ante posibles desembolsos a los que la compañía deba hacer frente para liquidar los diferentes sistemas retributivos vinculados al valor de la acción de Ferrovial, según se menciona en la nota 34 de la presente memoria.

La valoración de estos instrumentos se realiza en función de las cotizaciones de cierre de las acciones de Ferrovial, que ha pasado de 19,58 euros por acción para Grupo Ferrovial y 5,32 euros por acción para Cintra a 31 de diciembre de 2008, a 8,23 euros por acción para Ferrovial (sociedad resultante de la fusión entre las sociedades anteriormente mencionadas, con una ecuación de canje de 4 acciones de Cintra por una de Grupo Ferrovial S.A., según se explica en la nota 1.2).

b) Synthetic Inflation Protected Securities (SIPS)

Se trata de un bono (ver Nota 20 Posición Neta de Tesorería) 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. Este ajuste ha supuesto un impacto de -64 millones de euros en el resultado financiero (-16 millones de euros en el resultado neto atribuido a la sociedad dominante).

c) Index Linked Swaps BAA

BAA tiene contratados swaps vinculados a la evolución del índice británico de inflación RPI (Retail Price Index) por un nominal de 2.206 millones de libras (2.485 millones de euros). La variación en el valor razonable de estos instrumentos durante el ejercicio 2009 ha supuesto un impacto de -142 millones de euros en el resultado financiero (-57 millones de euros en el resultado neto atribuido a la sociedad dominante). (Ver Nota 11 Derivados financieros a valor razonable). En esta valoración no se incluye el riesgo de crédito, lo que ha supuesto un impacto de 92 millones de euros en la cuenta de resultados de Ferrovial, incluidos ya en el importe del ajuste de valor razonable anteriormente mencionado.

d) Interest Rate Swaps BAA

Igualmente BAA tiene contratados swaps de tipo de interés por un nominal total de 5.088 millones de libras (5.732 millones de euros). Como consecuencia de variación de valor razonable de estos instrumentos, detallada en la Nota 11 Derivados Financieros, se ha registrado un ingreso de 26 millones de euros en el resultado financiero de Ferrovial (11 millones de euros en el resultado neto atribuido a la sociedad dominante). (Ver Nota 11 Derivados financieros a valor razonable).

e) Ajustes por valoración a valor razonable de determinadas propiedades de inversión

Como resultado de la valoración a valor de mercado por un experto independiente, se han registrado un ajuste en el valor contable de determinados terrenos propiedad del grupo a través de su división de Inmobiliaria (-37 millones de euros en la línea de Pérdidas y Ganancias, -26 millones de euros en el resultado neto atribuido a la sociedad dominante). (Ver Nota 28 Deterioros y enajenación de inmovilizado).

Igualmente, según se detalla en la nota 5, Grupo BAA revisa al menos anualmente el valor razonable de determinados activos, entre los que se incluyen las propiedades de inversión (vease Nota 7.2), por lo que se ha registrado en la cuenta de pérdidas y ganancias como ajuste de valor razonable un deterioro en el valor de determinadas propiedades de inversión localizadas en el Aeropuerto de Stansted por importe de -53 millones de euros (-21,3 millones de euros en el resultado neto atribuido a la sociedad dominante). Adicionalmente, se ha revertido parte del deterioro registrado en 2008 por este mismo concepto en las propiedades de inversión de la sociedad APP Lynton, por importe de 14 millones de euros (que se presenta separadamente como ajuste de valor razonable en la línea de Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia en la cuenta de pérdidas y ganancias del grupo consolidado).

f) Interest Rate Swap Ferrovial

Como parte de la operación de refinanciación de la deuda corporativa mencionada en la nota 20, la totalidad del préstamo sindicado obtenido para la adquisición de BAA fue redenominado a euros. Este préstamo, denominado en libras al objeto mantener una cobertura natural sobre la inversión en BAA, estaba cubierto de oscilaciones en los tipos de interés mediante cuatro derivados de tipo interest rate swap, por nominal de 250 millones de libras (nominal total 1.000 millones de libras), eficientes al 100% y referenciados al Libor.

No obstante, al objeto de mantener la mencionada cobertura natural sobre la inversión en BAA, la sociedad estima como altamente probable la nueva redenominación de parte de esta deuda a libras, por importe estimado de 750 millones de libras. Por tanto, se ha traspasado de reservas a resultado el importe correspondiente al derivado cuyo nocional no se espera redenominar, al perder el carácter de cobertura contable, lo que ha supuesto un impacto en la cuenta de resultados de Ferrovial de -22 millones de euros (-15 millones de euros en el resultado neto atribuido a la sociedad dominante) (Ver Nota 11).

g) Otros ajustes de valor razonable

Corresponde a la valoración a valor razonable del resto de derivados del Grupo (Ver Nota 11 Derivados financieros a valor razonable).

A efectos informativos, se muestran a continuación los principales ajustes de valor razonable que tuvieron impacto en la cuenta de pérdidas y ganancias de Ferrovial a 31 de diciembre de 2008.

Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2008	Equity Swaps	Index Linked Swaps BAA - variación V.R. ejercicio	IRS BAA	Otros derivados	Otros impactos en el financiero	Deterioro Valor Prop. Inversión	TOTAL
RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN	0	0	0	-11	0	0	-11
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN ANTES DE DETERIORO Y ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO	0	0	0	-11	0	0	-11
Deterioro y enajenación de inmovilizado						-17	-17
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	0	0	0	-11	0	-17	-29
RESULTADO FINANCIERO	-279	-104	-53	-72	75	0	-433
Participación en beneficios de sociedades asociadas	0	0	0	0	0	-106	-106
RESULTADO CONSOLIDADO ANTES DE IMPUESTOS	-279	-104	-53	-83	75	-123	-567
Impuesto sobre beneficios	82	29	15	20	-19	5	133
RESULTADO PROCEDENTE DE ACTIVIDADES CONTINUADAS	-197	-75	-38	-63	56	-118	-435
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	0	0	0	0	0
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO	-197	-75	-38	-63	56	-118	-435
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	26	27	17	23	-21	46	118
RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUÍDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE	-171	-48	-21	-40	35	-72	-317

Millones de Euros

26. Ingresos de explotación

El detalle de los ingresos de explotación del grupo se desglosa a continuación:

	2009	2008
Cifra de ventas	12.095	13.146
Ventas	11.942	12.989
Otros ingresos	154	156
Otros ingresos de explotación	30	20
Total ingresos de explotación	12.126	13.165

Millones de Euros

27. Gastos de Personal

La composición de los gastos de personal es la siguiente:

	2009	2008
Sueldos y salarios	2.869	3.080
Seguridad Social	436	450
Aportaciones a planes de pensiones	60	100
Pagos basados en entrega de opciones sobre acciones	13	17
Otros gastos sociales	32	33
Total	3.410	3.680

Millones de Euros

La evolución del número de trabajadores a 31 de diciembre de 2009 por categoría profesional y separando entre hombres y mujeres es la siguiente:

	2009			2008			Variación
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	
Consejeros	11	1	12	10	1	11	9,09%
Alta dirección	14	0	14	13	0	13	7,69%
Directivos	1.305	313	1.618	1.464	357	1.821	-11,15%
Titulados Sup. y de grado medio	6.820	2.501	9.321	6.977	2.571	9.548	-2,38%
Administrativos	3.282	4.099	7.381	3.691	4.271	7.962	-7,30%
Operarios y técnicos no titulados	55.836	25.877	81.713	59.720	28.300	88.020	-7,17%
TOTAL	67.268	32.791	100.059	71.875	35.500	107.375	-6,81%

La plantilla media por divisiones de negocio es la siguiente:

	2009			2008		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Construcción	12.292	1.578	13.870	13.534	1.613	15.147
Corporación	208	144	353	177	128	305
Inmobiliaria	39	79	119	50	90	140
Servicios	49.358	27.030	76.388	47.811	25.330	73.141
Concesiones	2.488	1.967	4.456	2.482	1.978	4.460
Aeropuertos	7.851	5.081	12.932	8.114	5.290	13.404
Total	72.237	35.880	108.117	72.168	34.429	106.597

28. Deterioros y enajenaciones de inmovilizado

Resultados reconocidos en 2009

A continuación se presenta el desglose de los principales resultados relativos a ventas y deterioros de activos significativos reconocidos en 2009, así como su impacto en el resultado neto reconocido:

2009	Impacto en el bruto			Impacto en el neto
	Antes de ajustes valor razonable	Ajustes valor razonable	Total 2009	
Minusvalía por venta aeropuerto Gatwick	-730	0	-730	-408
Deterioro activos aeropuerto Stansted	0	-53	-53	-21
Total BAA	-730	-53	-783	-429
Plusvalía Cintra Aparcamientos	95	0	95	50
Provisión deterioro terrenos Valdebebas	0	-37	-37	-26
Plusvalía venta contratos Amey	5	0	5	5
Otros	10	0	10	9
Deterioro y resultado por enajenación inmovilizado	-620	-90	-710	-392

Millones de Euros

El principal impacto en la línea de deterioros y enajenación de inmovilizado es la pérdida registrada por el deterioro y posterior venta con pérdidas en Gatwick, cerrada con fecha 3 de diciembre. El precio de la transacción ascendió a 1.500 millones de libras (equivalentes a 1.646 millones de euros), de los cuales 1.445 se recibirán al contado, mientras que hasta 55 millones de libras se abonarán en función de la consecución de determinados parámetros operativos y financieros. Como resultado de esta transacción se ha generado una pérdida de 730 millones de euros en el resultado antes de impuestos (408 millones de euros en el resultado neto atribuido a la sociedad dominante).

Adicionalmente, con fecha 27 de julio se concluyó el proceso de venta de Cintra Aparcamientos, según se menciona en la nota 12, Activos y pasivos mantenidos para la venta, por la que se ha obtenido una plusvalía de 95 millones de euros (50 millones de euros en el resultado neto atribuido a Ferrovial).

Resultados reconocidos en 2008

2008	Impacto en el bruto			Impacto en el neto
	Antes de ajustes valor razonable	Ajustes valor razonable	Total 2008	
Plusvalía venta World Duty Free	295	0	295	180
Plusvalía capitalización PIK	33	0	33	33
Total BAA	328	0	328	213
Plusvalía venta Aeropuerto de Belfast	109	0	109	109
Otros	0	-17	-17	-12
Deterioro y resultado por enajenación inmovilizado	437	-17	419	310

Millones de Euros

La principal operación en la línea de deterioros y enajenación de inmovilizado fue 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 generó 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 obtuvo 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 supuso una plusvalía de 109 millones de euros.

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 2009	Año 2008	Variación %
Gasto financiero por financiación	-1.445	-1.451	0%
Ingreso financiero por financiación	26	27	-3%
Resultado financiero por derivados y otros ajustes a valor razonable	-148	-210	-30%
Otros	32	-161	-120%
Total resultado financiero proyectos de infraestructuras	-1.536	-1.795	-14%
Gasto financiero por financiación	-93	-222	-58%
Ingreso financiero por financiación	38	81	-54%
Resultado financiero por derivados y otros ajustes a valor razonable	98	-223	-144%
Otros	-48	24	-303%
Total resultado financiero resto de sociedades	-5	-340	-98%
Resultado financiero	-1.541	-2.135	-28%

Millones de Euros

Como se indica en la nota 25, 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 considerados no eficientes, la imputación a resultados de la parte eficiente de dicho valor se registra con la materialización de la partida cubierta con la misma naturaleza que esta es registrada según el detalle que aparece en la nota 11 relativa a Derivados financieros a valor razonable. 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 25.

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.

Resultado de financiación proyectos de infraestructuras	2009			2008		
	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
BAA	-25	-894	-919	-107	-1.045	-1.151
Resto de aeropuertos	0	0	0	0	-3	-3
407 ETR Internacional	0	-218	-218	0	-163	-163
Skyway Concession	0	-70	-70	0	-58	-58
Autopistas Españolas	0	-60	-60	0	-99	-99
Autopistas Chile	-3	-141	-144	0	-24	-24
Resto de autopistas	-39	-25	-64	-24	-30	-54
Servicios	-4	-6	-10	0	-2	-2
Construcción	0	-5	-5	0	-1	-1
TOTAL	-71	-1.420	-1.490	-131	-1.424	-1.555

Millones de Euros

30. Resultado neto de actividades discontinuadas

Durante el ejercicio 2009 no ha habido ni resultados ni flujos derivados de actividades discontinuadas.

31. Resultado por acción

A) Resultado básico por acción

El resultado básico por acción se determina dividiendo el resultado neto atribuible 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 atribuible a la sociedad dominante.

Resultado básico del ejercicio atribuible a la sociedad dominante:

	2009	2008
Resultado neto atribuible a la sociedad dominante (*)	-92	-812
Número medio ponderado de acciones en circulación (miles acciones)	589.802	561.060
Menos número medio acciones propias (miles de acciones)	0	-6.066
Número medio de acciones para determinar el beneficio básico por acción	589.802	554.994
Resultado básico por acción (euros)	-0,16	-1,46

(*) Reexpresado en 2008 conforme a los nuevos criterios contables.

Según se explica en la Nota 1.2, durante el ejercicio 2009 se produjo la fusión por absorción de Grupo Ferrovial (sociedad absorbida) por Cintra (sociedad absorbente). Como consecuencia de la fusión, los accionistas de Grupo Ferrovial recibieron acciones de Cintra, con una relación de canje de cuatro acciones de Cintra por una de Grupo Ferrovial. La sociedad resultante de la fusión, denominada Ferrovial S.A., mantenía el capital social de Cintra, ampliado en lo necesario para atender al canje de las acciones de Grupo Ferrovial, alcanzando un capital social total de 147 millones

de euros (véase nota 16). Por ello, a efectos de comparabilidad de la información, se ha procedido a reexpresar el número medio de acciones correspondiente a 2008 como el capital social de Grupo Ferrovial S.A (cabecera del Grupo a dicha fecha) atendiendo al canje de acciones mencionado anteriormente. Análogamente, para el ejercicio 2009, dado que a efectos consolidados la fusión tiene fecha efectiva 31 de octubre, se ha procedido a ponderar las acciones en circulación correspondientes a diez meses del capital social de Grupo Ferrovial S.A y dos meses del capital social de Ferrovial S.A. (entidad resultante de la fusión entre Grupo Ferrovial S.A. y Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A., según se detalla en la Nota 1.2).

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 2009 y a 31 de diciembre de 2008, 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.

32. 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 2009 (*)			Flujo de caja consolidado
	Flujo de caja excluidos proyectos Infraestructuras	Flujo de caja proyectos Infraestructuras	Eliminaciones	
Resultado bruto de explotación	558	1.981		2.540
Cobro dividendos	129	0	-119	10
Pago de impuestos	-38	-11		-49
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros	191	-160		32
Flujo de operaciones	840	1.810	-119	2.533
Inversión	-504	-1.901	285	-2.120
Desinversión	534	1.582	-11	2.106
Flujo de inversión	30	-319	274	-14
Flujo antes de financiación	872	1.493	155	2.520
Flujo de intereses	-142	-1.215		-1.357
Flujo de capital y socios externos	1	448	-271	178
Pago de dividendos accionista sociedad matriz	-284	0		-284
Pago de dividendos minoritarios sociedades participadas	-20	-204	119	-105
Variación tipo de cambio	-5	-1.131		-1.136
Posición neta de tesorería mantenidos para la venta	-51	-993		-1.044
Otros movimientos de deuda (no flujo)	3	126		129
Variación posición neta de tesorería	374	-1.476	3	-1.099
Posición neta al inicio del periodo	-1.547	-19.634	8	-21.172
Posición neta al final del periodo	-1.172	-21.110	11	-22.271

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				
Flujo de inversiones (1)	147	-14	161	
Flujo antes de financiación	2.681	2.520	161	
Flujo de capital y socios externos	178	178	0	
Pago de dividendos accionista sociedad matriz	-284	-284	0	
Pago de dividendos minoritarios sociedades participadas	-105	-105	0	
Flujo financiación propia	-211	-211	0	
Intereses pagados (1)	-1.518	-1.357	-161	
Aumento endeudamiento bancario (2)	5.434	n.a	n.a	
Disminución endeudamiento bancario (2)	-6.463	n.a	n.a	
Variación tipo de cambio (no caja) (2)	n.a	-1.136	n.a	
Posición neta tesorería mantenidos para la venta (2)	n.a	-1.044		
Otros movimientos de deuda (no caja) (2)	n.a	129	n.a	
Variación tesorería y equivalentes/ posición neta de tesorería (2)	-76	-1.099	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 se explica la variación de la posición neta de tesorería contable que se desprende del balance consolidado del Grupo. Al explicar la variación de la posición neta de tesorería contable, es necesario ajustar aquellas partidas que, si bien generan movimiento en dicha posición contable, no implican movimiento de efectivo tal y como lo define la NIC 7. Dichas partidas se incluyen en el análisis interno en las líneas de "variación tipo de cambio", "posición neta de tesorería mantenidos para la venta" y "otros movimientos de deuda (no flujo)". De esta forma, se puede comprobar que la suma de la variación de la posición neta de tesorería y los ajustes a la misma (+1.099 - 1.136 - 1.044 + 129 = -952), es exactamente igual a la suma del aumento y disminución de endeudamiento bancario y la variación de tesorería y equivalentes del estado financiero (5.434 - 6.463 + 76 = -952).

	Ejercicio 2008 (*)			Flujo de caja consolidado
	Flujo de caja excluidos proyectos Infraestructuras	Flujo de caja proyectos Infraestructuras	Eliminaciones	
Resultado bruto de explotación	609	1.936		2.545
Cobro dividendos	406		-378	28
Pago de impuestos	26	-53		-26
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros	53	-117		-64
Flujo de operaciones	1.094	1.766	-378	2.483
Inversión	-959	-2.106	410	-2.545
Desinversión	215	932		1.036
Flujo de inversión	-744	-1.174	410	-1.508
Flujo antes de financiación	351	592	32	975
Flujo de intereses	-142	-2.261		-2.403
Flujo de capital y socios externos	-107	776	-402	267
Pago de dividendos accionista sociedad matriz	-179			-179
Pago de dividendos minoritarios sociedades participadas	-19	-416	378	-57
Variación tipo de cambio	389	4.439		4.828
Posición neta de tesorería mantenidos para la venta	39	2.355		2.394
Otros movimientos de deuda (no flujo)	-1	344		343
Variación posición neta de tesorería	331	5.829	8	6.168
Posición neta al inicio del periodo	-1.878	-25.463	0	-27.341
Posición neta al final del periodo	-1.547	-19.634	8	-21.172

Millones de Euros

FLUJO DE OPERACIONES	2009	2008
Construcción	406	464
Servicios	343	276
Autopistas	134	420
Aeropuertos	-18	-25
Resto	14	-67
Total Flujo de Operaciones sin Impuesto	879	1.068
Flujo Impuesto de Sociedades	-38	26
Total Grupo	841	1.094

Millones de Euros

En **Construcción**, el flujo de operaciones empeora respecto al del 2008, fundamentalmente por la peor evolución de la actividad nacional, compensado parcialmente por la mejora de Budimex.

FLUJO DE OPERACIONES CONSTRUCCIÓN 2009	C. Interior	C. Internacional	C. Industrial	CONSTRUCCIÓN
Resultado bruto de explotación	115	97	13	225
Dividendos y otras devoluciones	0	0	0	0
Variación Fondo Maniobra	-13	204	-11	181
Flujo de Operaciones sin Impuesto	102	301	2	406

Millones de Euros

En **Servicios**, el flujo de operaciones mejora en todas las actividades excepto en Urbanos y Residuos, destacando principalmente Mantenimiento y Conservación.

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

FLUJO DE OPERACIONES SERVICIOS 2009	Urbanos y Residuos	Amey	Swissport	Resto Servicios	SERVICIOS
Resultado bruto de explotación	162	87	81	33	363
Dividendos y otras devoluciones	1	7	1	0	10
Variación Fondo Maniobra	-21	-59	11	39	-30
Flujo de Operaciones sin Impuesto	142	35	93	72	343

Millones de Euros

En Autopistas, y tal y como se ha indicado al inicio de esta nota, se incluye dentro del flujo de operaciones un importe de 119 millones de euros procedentes de dividendos y devoluciones de fondos propios de las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras de autopistas, cuyo detalle queda reflejado en la tabla adjunta. El resto del flujo corresponde principalmente a otros cobros y pagos correspondientes a las sociedades matrices de la División.

Dividendos y Devoluciones de Capital Autopistas

	2009	2008
ETR-407	63	47
Autema	5	317
M-45	0	2
Ausol	9	5
Autopistas españolas	14	325
Eurolink N4-N6	13	
Algarve	6	4
Norte Litoral	3	
Autopistas portuguesas	8	4
Cintra Chile	0	5,7
Aparcamientos (Smasa, Eulsa)	0	1
Total dividendos	98	383
Euroscut Algarve	15	0
Autopistas portuguesas	15	0
Chicago	4	3
Indiana	0	11
Total devoluciones de fondos propios	19	14
Total	119	397

Millones de Euros

En la partida "resto" se incluye el flujo correspondiente a Corporación y de Inmobiliaria. En Inmobiliaria, destaca la mejora del flujo de operaciones debido a la devolución del IVA pagado por la compra del suelo de Valdebebas en 2008 (+32 millones de euros) y los menores pagos derivados de la construcción en Polonia (+40 millones de euros).

b) Flujo de inversión

La siguiente tabla muestra un detalle por segmentos de negocio del flujo de inversión sin incluir proyectos de Infraestructuras, separando en cada una los desembolsos por inversiones acometidas y los cobros por desinversiones producidas.

FLUJO DE INVERSIÓN 2009	Inversión	Desinversión	Flujo de Inversión
Construcción	-36	6	-29
Servicios	-163	37	-126
Autopistas	-104	451	347
Aeropuertos	-201	0	-201
Resto	0	40	40
TOTAL	-504	534	31

Millones de Euros

FLUJO DE INVERSIÓN 2008	Inversión	Desinversión	Flujo de Inversión
Construcción	-47	0	-47
Servicios	-191	82	-109
Autopistas	-144	0	-144
Aeropuertos	-352	133	-219
Resto	-225	0	-225
TOTAL	-959	215	-744

Millones de Euros

Las inversiones más significativas se producen en **Aeropuertos, Servicios y en Autopistas**. Respecto a la División de Aeropuertos, cabe destacar la cancelación de unos préstamos otorgados por los socios de BAA para la compra de determinados bonos en el momento de la refinanciación (201 millones de euros), mientras que en Autopistas, las inversiones citadas corresponden en su mayor parte a ampliaciones de capital en las sociedades concesionarias, cuyo detalle se muestra en la tabla adjunta. El resto de la inversión corresponde a inversión en inmovilizado de la División de Servicios, principalmente inmovilizado material.

INVERSIÓN INMOVILIZADO FINANCIERO	2009
PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS	77,6
Inversora OLR	1,9
Ionian Odos	9,0
Inversora R4	8,1
Nuevas inversiones EEUU	6,1
Azores	12,9
Autostrade Poludnie	39,6
APARCAMIENTOS	0,2
Serrano Park	0,2
Total CINTRA	77,8

Millones de Euros

Dentro del capítulo de desinversiones, hay que destacar el flujo positivo derivado del cobro por la venta de la actividad de Aparcamientos (451 millones de euros), llevada a cabo en el mes de agosto, así como la venta de la sede Corporativa (40 millones de euros), realizada en el mes de diciembre. En el área de Servicios se incluye la venta del 50% de las participaciones de Amey en proyectos PFI's en el Reino Unido (19 millones de euros), así como la entrada de fondos por el cierre de la financiación sin recurso del Ecomarque IV (10 millones de euros)

c) Flujo de financiación

Dentro del flujo de financiación, se consignan como flujo de dividendos los pagos por este concepto tanto aquellos dividendos pagados a los accionistas de Grupo Ferrovial, S.A., que en 2009 han ascendido a 284 millones de euros, como los correspondientes a los accionistas minoritarios de Cintra anteriores a la fusión (18 millones de euros), Budimex (13 millones de euros) y Swissport (3 millones de euros).

Adicionalmente, se incluye en el flujo de financiación el pago de los intereses del año (142 millones de euros), correspondiendo 19 millones de euros al pago de comisiones asociadas al refinanciación de la deuda Corporativa, y otras comisiones por importe de 24 millones de euros.

32.2 FLUJO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

a) Flujo de Operaciones

En cuanto al flujo de operaciones de las sociedades titulares de proyectos de Infraestructuras concesionarias, 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 2009	BAA	Autopistas	Resto (*)	TOTAL
Resultado bruto de explotación	1.355	622	5	1.981
Cobro dividendos	0	0	0	0
Pago de impuestos	-4	-7	0	-11
Variación Fondo Maniobra	-180	-9	30	-160
Flujo de Operaciones	1.171	606	35	1.811

Millones de Euros

(*) El flujo de caja de las sociedades titulares de proyectos en Resto se compone principalmente del flujo de caja de los proyectos de infraestructuras de Servicios y Construcción.

FLUJO DE OPERACIONES 2008	BAA	Autopistas	Resto	TOTAL
Resultado bruto de explotación	1.324	609	2	1.936
Cobro dividendos	0	0	0	0
Pago de impuestos	-7	-45	0	-53
Variación Fondo Maniobra	-135	6	13	-117
Flujo de Operaciones	1.182	570	15	1.766

Millones de Euros

b) Flujo de Inversiones

La siguiente tabla muestra un desglose del flujo de inversión de los proyectos de infraestructuras, separando entre los desembolsos realizados, en su mayor parte correspondientes a inversión en capex y en inmovilizado financiero (caja restringida a largo plazo), y los cobros derivados de las desinversiones llevadas a cabo en el ejercicio.

FLUJO DE INVERSIÓN 2009	Inversión	Desinversión	Flujo de Inversión
North Tarrant Express	-264		-264
SH-130	-96		-96
M3 Clonee to Keels	21	0	21
Autoestrade Poludnie	-43		-43
Autopistas Portuguesas	-60	2	-58
ETR 407	-50	19	-30
Resto Autopistas	-48		-48
Total Autopistas	-540	21	-519
BAA	-1.236	1.561	325
Resto	-126	0	-126
TOTAL	-1.902	1.582	-319

Millones de Euros

En cuanto al flujo de inversión, destaca el la realizada en North Tarrant, que tiene su origen en la caja generada por la emisión de bonos realizada a final de año y que se ha inmovilizado en una cuenta de caja restringida destinada a las obras de construcción.

En cuanto a las desinversiones, destaca fundamentalmente BAA, derivado del efecto en caja por la venta de Gatwick en diciembre 2009 (1.561 ME).

c) Flujo de Financiación

En el flujo de financiación se recogen los pagos de dividendos y devoluciones de fondos propios (-204 millones de euros) realizados por las sociedades concesionarias a sus accionistas, así como los desembolsos de ampliaciones de capital recibidos por estas sociedades. En el caso de las ampliaciones de capital, destaca la conversión en equity de la deuda (359 millones de euros) asociada a la capitalización en el mes de junio de 2009 de los préstamos otorgados por los socios de BAA para la compra de determinados bonos en el momento de la refinanciación.

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 (-1.215 millones de euros) 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.

En BAA, destaca el prepago de intereses (-178 millones de euros) correspondientes a ejercicios posteriores asociados a los derivados indexados a la inflación (Index Linked Swaps) y de tipo de interés como consecuencia de las emisiones de bonos en 2009.

Se muestra a continuación una tabla con un mayor desglose:

FLUJO DE INTERESES	2009
ETR 407	-158
Autopistas EE.UU	-49
Autopistas España	-95
Autopistas Chile	-51
Resto Autopistas	-57
Total Autopistas	-409
BAA (comisiones y prepago intereses Swaps)	-178
BAA (resto intereses)	-612
Total BAA	-790
Resto	-15
TOTAL	-1.215

Millones de Euros

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 2009 ha sido negativo por 1.131 millones de euros, derivado de la apreciación de la libra y el dólar canadiense respecto al euro, lo que ha tenido un impacto significativo en la deuda neta de BAA y la canadiense 407-ETR, así como el efecto negativo de la reclasificación de los activos y pasivos correspondientes a Gatwick en 2008 a las partidas de activos y pasivos mantenidos para la venta, que anticipó el efecto de la salida de la deuda por la venta a 2008.

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 la salida de la deuda por el cambio a puesta en equivalencia de determinadas concesionarias de Servicios, intereses devengados no pagados y la amortización de comisiones y valor razonable de la deuda.

33. Retribuciones al consejo de administración

La Junta General de Accionistas de GRUPO FERROVIAL S.A. celebrada el 30 de abril de 2009 aprobó un nuevo régimen retributivo del Consejo de Administración, sustituyendo al que se encontraba vigente, sin modificaciones en sus términos principales, desde 2004.

Por otro lado, el 3 de diciembre de 2009 quedó inscrita en el Registro Mercantil de Madrid la escritura de fusión entre CINTRA CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE S.A. (CINTRA) y GRUPO FERROVIAL S.A. (GRUPO FERROVIAL). Esta operación tuvo lugar mediante la absorción de GRUPO FERROVIAL (sociedad absorbida) por CINTRA (sociedad absorbente), con extinción, vía disolución sin liquidación, de la absorbida y transmisión en bloque de todo el patrimonio de la primera a la segunda, que adquirió, por sucesión universal, sus derechos y obligaciones. La sociedad absorbente resultante de la fusión dejó de llamarse CINTRA y pasó a denominarse "FERROVIAL, S.A." (FERROVIAL).

La nueva FERROVIAL ha asumido también íntegramente la política de la extinta GRUPO FERROVIAL en materia de Gobierno Corporativo y, de entre ella, la relativa a las retribuciones de su Consejo de Administración. Adicionalmente, la sociedad resultante de la fusión adoptó los acuerdos necesarios para instaurar en FERROVIAL el régimen, la normativa y las políticas vigentes hasta entonces en GRUPO FERROVIAL en esta materia.

La información del ejercicio 2009 de FERROVIAL que se presenta corresponde a la consolidada de GRUPO FERROVIAL y FERROVIAL.

(A) INFORME DE RETRIBUCIONES DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

En relación con el ejercicio 2009, el Consejo de Administración de Ferrovial S.A. tiene previsto formular y poner a disposición de los accionistas, tal como hizo Grupo Ferrovial S.A. en relación con el ejercicio 2008, 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 2009.
- Las novedades en la política respecto a ejercicios precedentes.
- La política prevista para el ejercicio 2010 y siguientes.
- Otra información de interés.
- Y un capítulo específico sobre la información de la sociedad cuando operaba bajo la denominación de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A., con su propio régimen en materia de retribuciones.

(B) RÉGIMEN RETRIBUTIVO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN PARA EL EJERCICIO 2009

El actual régimen retributivo de la Sociedad, regulado en el artículo 57 de sus Estatutos Sociales, consiste en la fijación por la propia Junta de una cantidad fija anual y total como retribución del conjunto de los miembros del Consejo de Administración. Esta cantidad se desglosa en una serie de conceptos que se explican en los apartados siguientes.

1. Importe anual total y conjunto de la retribución.

Conforme al régimen retributivo aprobado e implantado en 2009, la Junta General de Accionistas estableció el importe anual total y conjunto de la retribución estatutaria del Consejo de Administración para el periodo del 1 de enero de 2009 al 31 de diciembre de 2009. Siempre según los términos del acuerdo de la Junta General, dicho importe se fijó en consideración al número de componentes del Consejo de Administración en el momento de su aprobación, de manera que si su número se incrementase o disminuyese, debería ajustarse en consecuencia y en función del tiempo de permanencia en el cargo de los Consejeros entrantes o salientes.

El importe inicialmente fijado por la Junta General de Accionistas, tras los ajustes efectuados por las entradas y salidas de miembros del Consejo de Administración en proporción al tiempo de ejercicio del cargo, ha quedado establecido, en 1.636.364 euros brutos anuales para los doce miembros existentes al cierre del ejercicio, a prorrata del tiempo de permanencia en el cargo.

2. Conceptos de la retribución del Consejo de Administración.

Según lo dispuesto en el artículo 57 de los Estatutos Sociales, corresponde al Consejo de Administración determinar, en cada ejercicio, la distribución entre sus miembros del importe conjunto anual determinado por la Junta General de Accionistas, que se compone de los siguientes conceptos:

- Una asignación fija que tras sucesivas revisiones a lo largo del ejercicio en atención al número de consejeros, ha quedado establecida en 420.000 euros brutos anuales para los doce componentes del Consejo de Administración existentes al cierre del ejercicio.

La distribución de dicho importe se realiza en proporción al tiempo de ejercicio del cargo, de manera que la cantidad efectivamente devengada por este concepto a lo largo del 2009 ha sido de 393.246,58 euros brutos anuales para el conjunto de los integrantes del Consejo.

- Dietas por asistencia efectiva a las reuniones del Consejo de Administración y de sus Comisiones Delegadas o asesoras.

La cantidad total devengada correspondiente a 2009 en concepto de dietas ha sido de 719.000 euros.

- Y la menor de las siguientes cantidades: (a) el remanente que, después de la deducción de los dos conceptos anteriores, reste para alcanzar el importe total y conjunto fijado por la Junta General, o (b) una cantidad equivalente al 0,5% de los resultados consolidados del ejercicio atribuibles a la Sociedad.

Para el ejercicio 2009, y a la vista del resultado consolidado del ejercicio atribuible a Ferrovial S.A., no se producen devengos por este tercer concepto.

¹ La Junta General de Accionistas de GRUPO FERROVIAL S.A. celebrada el 30 de abril de 2009 fijó este importe en 1.500.000 euros brutos anuales para sus once (11) miembros. Posteriormente, la Junta General de Accionistas de FERROVIAL S.A. (antes CINTRA CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE S.A.) de 22 de octubre de 2009, la estableció en 1.772.727 euros brutos anuales para los trece (13) componentes del Consejo de Administración existentes a dicha fecha. El 18 de diciembre de 2009, fecha en la que el Consejo quedó integrado por doce (12) miembros, este importe quedó fijado en 1.636.364 euros, siempre en bases anuales.

3. Retribución estatutaria individualizada de los miembros del Consejo de Administración.

El cuadro siguiente muestra, de manera individualizada, la retribución estatutaria de los miembros del Consejo de Administración devengada () durante el ejercicio 2009. Según se indicó al inicio de este Informe, se presenta el resultado consolidado de las retribuciones correspondientes a los miembros del Consejo de Administración de GRUPO FERROVIAL SA y FERROVIAL SA:

CONSEJERO (a)	2009			2008 (b)
	Asignación Fija	Dietas (c)	Total (€)	Total (€)
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	35.000,00	114.000,00	149.000,00	-
Santiago Bergareche Busquet	35.000,00	71.500,00	106.500,00	-
Joaquín Ayuso García	35.000,00	55.000,00	90.000,00	-
Iñigo Meirás Amusco (72 días)	6.904,11	14.000,00	20.904,11	-
Jaime Carvajal Urquijo	35.000,00	83.000,00	118.000,00	-
Portman Baela, S.L.	35.000,00	49.000,00	84.000,00	-
Juan Arena de la Mora	35.000,00	42.000,00	77.000,00	-
Santiago Eguidazu Mayor	35.000,00	52.000,00	87.000,00	-
Gabriele Burgio	35.000,00	58.500,00	93.500,00	-
María del Pino y Calvo-Sotelo	35.000,00	57.000,00	92.000,00	-
Santiago Fernández Valbuena	35.000,00	63.000,00	98.000,00	-
José Fernando Sánchez-Junco Mans (28 días)	2.684,93	3.000,00	5.684,93	-
José María Pérez Tremps (351 días)	33.657,53	57.000,00	90.657,53	-
TOTAL	393.246,58	719.000,00	1.112.246,58	

a) Permanencia en el cargo. A falta de indicación, el ejercicio completo.

b) El Consejo de Administración de Grupo Ferrovial SA no devengó retribuciones en 2008. Las cantidades percibidas en dicho ejercicio se consideraron anticipos a cuenta de la retribución de 2009 y siguientes. En consecuencia, la retribución de 2009 se ha compensado parcialmente con estos anticipos. .

c) Consejo de Administración: 3.000 €/reunión; Comisión Ejecutiva: 2.000 €/reunión; Comisión de Auditoría y Control: 2.000 €/reunión; Comisión de Nombramientos y Retribuciones: 1.500 €/reunión. El importe de las dietas devengadas por los Presidentes de todos estos órganos duplican los importes indicados.

4.- Retribución de los Consejeros Ejecutivos

Los Consejeros Ejecutivos, en número de tres durante diez meses del ejercicio y de cuatro durante los otros dos meses, han devengado en 2009 la siguiente retribución, independiente de las dietas y atenciones estatutarias que les corresponden en su calidad de Consejeros:

	2009	2008
Retribución fija	2.540,5	2.342
Retribución variable	2.708,2	2.779
Ejercicio de planes de opciones sobre acciones y/o otros instrumentos financieros [ver descripción]	(-)	(-)

Miles de Euros

5.- Retribución de los miembros del Consejo de Administración por pertenencia a otros órganos de administración del grupo, multigrupo o asociadas

Los Consejeros de 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, han percibido en 2009 por este concepto 2,6 miles de euros (en 2008 no se devengó ninguna cantidad por este concepto).

6.- Fondos y Planes de Pensiones o primas de seguros de vida

Al igual que en 2008, durante el ejercicio 2009, 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 2009 el pago de 12,7 miles de euros, de las que resultan beneficiarios los Consejeros Ejecutivos (10,4 miles € en 2008).

Por la pertenencia de los Consejeros de 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 2008.

7.- Anticipos y créditos

A 31 de diciembre de 2009 no existían anticipos 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.

Los anticipos existentes al comienzo del ejercicio, derivados de dietas abonadas a cuenta en 2008, han quedado compensados con la retribución devengada en el transcurso del ejercicio 2009, tal y como estableció el Consejo de Administración.

(C)RETRIBUCIONES DE LA ALTA DIRECCIÓN

Los miembros de la Alta Dirección de la Sociedad han devengado conjuntamente durante el ejercicio 2009 la siguiente retribución:

	2009	2008
Retribución fija	4.206	3.738
Retribución variable	3.943,2	2.393
Ejercicio de planes retributivos de planes de opciones sobre acciones y/o otros instrumentos financieros [ver descripción]]	(-)	315
Retribución en tanto que miembros de órganos de administración de otras sociedades del grupo, multigrupo o asociadas	33,5	46
Aportaciones a fondos o planes de pensiones u obligaciones contraídas por estos conceptos.	(-)	0
Primas de seguro	18,4	16

Miles de Euros

No se han concedido ni se han producido amortizaciones de créditos a favor de la Alta Dirección. Sin embargo, a 31 de diciembre de 2009, existía un saldo de 143 miles de euros correspondiente a préstamos a favor de directivos que con posterioridad a la concesión de los mismos han accedido a la Alta Dirección. En 2008 no se concedieron préstamos.

Las retribuciones expresadas corresponden a los titulares de los cargos siguientes:

- Director General (de mayo a octubre de 2009).
- Director General Económico-Financiero (cuyo titular cambió en 2009).
- Director General de Recursos Humanos.
- Director General de Construcción.
- Director General de Inmobiliaria.
- Director General de Servicios.
- Director General de Aeropuertos (cuyo titular cambió en 2009).
- Director General de Autopistas.
- Director General de Sistemas de Información.
- Director de Auditoría Interna.
- Director de Riesgos (hasta octubre de 2009).
- Director de Calidad y Medio Ambiente.
- Director de Comunicación y Responsabilidad Corporativa (cuyo titular cambió en 2009).
- Director de Estudios y Análisis de Mercados.
- Secretario General (desde el 17 de diciembre de 2009).

No se incluye la retribución de los miembros de la Alta Dirección que han sido al tiempo Consejeros Ejecutivos por haber quedado indicada con anterioridad.

(D) 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.

- **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
- **Asunción por FERROVIAL S.A. de los Planes de Opciones vigentes en GRUPO FERROVIAL S.A.**
En virtud de la fusión entre GRUPO FERROVIAL y CINTRA y conforme a los términos del Proyecto de Fusión, la sociedad resultante de la fusión, hoy denominada FERROVIAL S.A. ha pasado a suceder a la extinta GRUPO FERROVIAL S.A. como entidad obligada en relación con dichos planes. Los derechos de opción sobre acciones han quedado automáticamente convertidos en derechos de opción sobre las acciones de FERROVIAL S.A., en los términos resultantes de la relación de canje establecida en dicho Proyecto.

(E) PLAN DE ENTREGA DE ACCIONES 2010 VINCULADO A OBJETIVOS

En Enero de 2010 el Consejo de Administración ha aprobado un nuevo plan retributivo consistente en la entrega de acciones de Ferrovial, S.A. El número total de acciones que podrá concederse anualmente al amparo de este Plan no podrá exceder de 2.420.000, representativas del 0,33% del capital social de Ferrovial, S.A.

La entrega dependerá de la permanencia en la compañía durante un plazo de tres años (salvo circunstancias especiales) y de la obtención durante este periodo de maduración de unas tasas calculadas en función, por un lado, del flujo de actividad y, por otro, de la relación entre el resultado bruto de explotación y los activos netos productivos.

El Plan se dirige tanto a Directivos como a miembros del Consejo de Administración de Ferrovial, S.A. que desempeñen funciones ejecutivas y quienes ejercen funciones de alta dirección bajo la dependencia directa del Consejo de Administración o de sus órganos delegados. La aplicación de este programa a la Alta Dirección queda supeditada a la aprobación por parte de la Junta General de Accionistas de la Sociedad, de conformidad con lo establecido en el artículo 130 y en la Disposición Adicional Cuarta de la Ley de Sociedades Anónimas, por lo que el Consejo de Administración propondrá su aprobación a la próxima Junta General de Accionistas en relación con este colectivo.

(F) 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 once 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 cuantía de las aportaciones realizadas durante el ejercicio 2009 ha ascendido a 2.537,4 miles de € (2.190 miles € en 2008) y en 2009 se han satisfecho por este concepto retributivo 964,5 miles de euros (en 2008 no se abonó cantidad alguna).

- Como complemento a esta información, se hace constar que ocasionalmente se producen contrataciones en ámbitos directivos no pertenecientes a la Alta Dirección, principalmente extranjeros, en las que se han utilizado cláusulas que contemplan indemnizaciones para casos de despido improcedente. En 2009, un directivo cuyo contrato incluye de manera temporal pactos de este tipo ha accedido a la condición de Alto Directivo.
- Finalmente, se indica que los contratos de dos miembros de la Alta Dirección establecen derechos adicionales a su favor, entre los que figuran obligaciones de preaviso por parte de la Sociedad en caso de despido improcedente.

34. Sistema retributivo mediante entrega de opciones sobre acciones

De acuerdo al proceso de fusión de Grupo Ferrovial S.A. y Cintra S.A. comentados en la nota 1.2 de las presentes Cuentas consolidadas, Ferrovial, S.A. sucede a la primera como entidad obligada en relación con los planes de opciones sobre acciones existentes, de manera que los derechos de opción sobre acciones de Grupo Ferrovial S.A. quedan automáticamente convertidos en derechos de opción sobre acciones de Ferrovial S.A., en los términos resultantes de la ecuación de canje establecida en el indicado Proyecto, esto es, cuatro (4) acciones de Cintra por cada acción de Grupo Ferrovial S.A.. Todas las menciones a Grupo Ferrovial S.A. realizadas en los referidos planes de opciones se entenderán hechas a Ferrovial S.A. a partir de fecha de inscripción de la fusión. Dicha modificación no tiene efectos relevantes en la valoración contable de los planes concedidos.

Como consecuencia de todo lo anterior, las características de los planes de opciones sobre acciones de Ferrovial después del mencionado Canje se detallan a continuación:

Plan de Opciones sobre acciones (Participes /Fecha Otorgamiento)	Numero de opciones concedidas	Precio de Ejercicio (Euros)
Personal Directivo Ferrovial / Julio 2003	7.200.000	6,058
Alta Dirección Ferrovial / Abril 2004	6.332.000	8,413
Personal Directivo Amey-Cespa / Junio 2004	520.000	8,51
Personal Directivo Ferrovial / Octubre 2005	6.425.440	15,885
Personal Directivo Cintra / Octubre 2005	355.680	15,885
Personal Directivo Cintra / Octubre 2005	940.625	8,98
Alta Dirección Ferrovial / Mayo 2006	3.592.000	16,48
Alta Dirección Cintra /Noviembre 2006	67.720	10,54
Personal Directivo BAA /Febrero 2007	5.104.012	18,298-19,635
Alta Dirección Cintra / Julio 2007	94.178	10,900-11,900
Personal Directivo BAA/ Julio-Noviembre 2007	4.848.248	15,28-18,45
Personal Directivo Ferrovial/Noviembre 2007	8.000.000	14,99
Personal Directivo Cintra / Noviembre 2007	871.175	10,72
Alta Dirección Ferrovial / Abril 2008	6.091.200	12,125
Alta Dirección Cintra / Abril 2008	256.562	9,09
Personal Directivo BAA/ Noviembre 2008	6.507.520	10,825
Ampliaciones Planes Personal Directivo Ferrovial	1.207.200	7,240-18,383

Todos los planes de opciones sobre acciones tienen un plazo para obtener el derecho a su ejercicio de 3 años desde la fecha de concesión de las mismas y un periodo de ejercicio propiamente dicho durante un plazo de 3 a 5 años siempre que se cumplan unas tasas mínimas de rentabilidad sobre fondos propios consolidados de Grupo Ferrovial.

El precio de ejercicio se calculó 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 al que se le aplicado la ecuación de canje resultante de la fusión explicada con anterioridad.

El resumen del movimiento de los planes de opciones sobre acciones de la sociedad de 2009 y 2008, considerando en el mismo el efecto del mencionado canje en ambos ejercicios, se detalla a continuación:

	Número de opciones	
	2009	2008
Número de opciones al inicio del ejercicio	48.940.272	38.697.536
Planes concedidos	--	12.855.282
Renuncias y Otros	-3.447.801	-2.110.146
Opciones ejercitadas	-229.888	-502.400
Número de opciones al final del ejercicio	45.262.583	48.940.272

Las principales hipótesis contempladas para la valoración de los planes concedidos en 2008 son las siguientes, no existiendo concesión de nuevos planes durante el ejercicio 2009:

Hipótesis contempladas y valoración de las opciones	2008
Hipótesis de valoración:	
Tiempo estimado para el ejercicio	6,4 años
Tasa de bajas antes y después de periodo de ejercicio	7%
Tasa libre de riesgo	4,28%
Dividendo Esperado	1,81%
Volatilidad esperada	28,24%

Con el objeto de cubrir el posible quebranto patrimonial que para la sociedad puede significar el ejercicio de estos sistemas retributivos, Ferrovial contrató en el momento de su otorgamiento contratos de Permuta Financiera. Mediante dichos contratos 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 Ferrovial de cantidades equivalentes al rendimiento de acciones de Ferrovial, y 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.
- 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 Ferrovial el equivalente a todos los dividendos generados por dichas acciones.

Ferrovial puede decidir rescindir parcial o totalmente el contrato y en ese caso:

- a. Si la cotización de la acción está por debajo del Precio de ejercicio por el que se otorgó el contrato, Ferrovial deberá de abonar a la entidad financiera concedente dicha diferencia.
- b. En el caso de que el precio de cotización en dicho momento esté por encima del de Ejercicio, 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 11.

Durante el ejercicio 2009 se ha registrado un beneficio en relación con dichos contratos según se explica en la nota 25 de la presente memoria.

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 ascienden a un importe neto de 16 millones de euros (15 millones de euros en 2008) y a 7 millones de euros (25 millones de euros en 2008) respectivamente.

Los gastos de personal existentes en Ferrovial relativos a estos sistemas retributivos ascienden durante el ejercicio a 14 millones de euros (17 millones de euros en 2008).

35. Información sobre operaciones con vinculadas

Aprobación de transacciones

Conforme al Reglamento del Consejo de Administración, toda transacción profesional o comercial con 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:

- 1º Que se realicen en virtud de contratos cuyas condiciones estén estandarizadas y se apliquen en masa a muchos clientes.
- 2º Que se realicen a precios o tarifas establecidos con carácter general por quien actúe como suministrador del bien o servicio de que se trate.
- 3º Que su cuantía no supere el 1% de los ingresos anuales de la Sociedad.

A este régimen se encuentran sometidos:

- Los Consejeros de Ferrovial S.A. El solicitante de la autorización deberá ausentarse de la sala de reuniones mientras el Consejo delibera y vota sobre ella y no podrá ejercer ni delegar su derecho de voto.
- Los accionistas de control.
- Las personas físicas que representen a aquellos Consejeros que sean personas jurídicas.
- Los integrantes de la Alta Dirección.
- Otros directivos que el Consejo de Administración pueda designar individualmente.
- Y las Personas Vinculadas a todas las personas encuadradas en las categorías antes enunciadas, conforme éstas se definen en el propio Reglamento.

Operaciones Vinculadas

A continuación se detallan las operaciones más relevantes que, dentro del tráfico o giro de la Sociedad y de su grupo y en condiciones de mercado, se han efectuado en 2009 con las distintas partes vinculadas.

La Sociedad proporciona en este documento la información sobre estas operaciones de conformidad con las definiciones y los criterios de la Orden EHA/3050/2004, de 15 de Septiembre, del Ministerio de Economía y Hacienda y la Circular 1/2005, de 1 de abril, de la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

En aquellos casos en que no es posible indicar el beneficio o pérdida de la transacción, por corresponder a la entidad o persona prestadora, se ha indicado esta circunstancia con un asterisco (*).

Accionistas significativos

Se señalan, de forma individualizada, las transacciones que se han efectuado en el ejercicio 2009 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	2009		2008	
				Importe	Beneficio o pérdida	Importe	Beneficio o pérdida
	Ferrovial Agroman S.A. /filiales	Comercial	Ejecución de obras de construcción	7.656	665	1.811	36
	Ferrovial Servicios S.A. / filiales	Comercial	Prestación de la gestión integral de servicios en oficinas de Madrid	417	125	405	104
Miembros del "grupo familiar de control"/ entidades vinculadas a ellos	Ferrovial Conservación S.A.	Comercial	Arrendamiento a Ferrovial de locales de oficinas en Madrid propiedad de accionistas	151	(*)	186	(*)
	Ferrovial Agromán S.A. / Filiales	Comercial	Ejecución de obras de reforma	29		1.716	103
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de la gestión integral de servicios en oficinas de Madrid	220	22	341	58

Miles de Euros

(1) Según comunicación remitida a la CNMV y a la sociedad el 10 de diciembre de 2009, el "grupo familiar concertado" formado por D^a María, D. Rafael, D. Leopoldo, D. Fernando y D. Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo controla, a través de la Sociedad KARLOVY, S.L. la mayoría del capital social de PORTMAN BAELA, S.L, sociedad que ostenta el 44,607% del capital social de Ferrovial S.A.

(*) No se indica beneficio o pérdida por corresponder a la entidad o persona prestadora.

Operaciones con Consejeros y Alta Dirección

En 2009 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 Boveri, Cepsa, Aviva, Telefónica, Sol Meliá, Maxam y Bimarán 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 2009 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	2009		2008	
				Importe	Beneficio o pérdida	Nombre/ denominación	Entidad del Grupo Ferroviario
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Ferroviario Agromán S.A. / Filiales	Comercial	Obras de reforma (1)	25		44	2
Santiago Eguidazu Mayor	Grupo Ferroviario / Filiales	Comercial	Compras de inmuebles	-	-	655	202
Ericsson	Ferroviario Servicios S.A. / Filiales	"	Prestación de gestión integral de servicios	47	14	80	5
Aviva	Sociedades del Grupo Ferroviario	"	Contratación de pólizas de seguros	2.537	(*)	2.057	(*)
Maxam Europe	Ferroviario Agromán / Filiales	Comercial	Recepción de suministros de explosivos y detonantes	178	(*)	-	-
Banesto	Sociedades del grupo Ferroviario	"	Cobro de comisiones por negocio y liquidaciones de operaciones de derivados cobradas	589	589(*)	7.074	7.074(*)
		"	Pago de comisiones por operaciones de derivados	3.193	(*)	17.479	(*)
		"	Intereses abonados	4.967	4.967(*)	5.328	5.328
		"	Pago de Intereses	16.233	(*)	32.347	(*)
		"	Saldo dispuesto de líneas de aval	261.500	(*)	298.400	(*)
		"	Saldo dispuesto de líneas de confirming y crédito documentario	52.800	(*)	30.300	(*)
		"	Saldo dispuesto de líneas de crédito	348.700	(*)	308.800	(*)

Miles de Euros

Nombre/ Denominación	Entidad del Grupo Ferroviario	Naturaleza de la operación	Tipo de la operación	Miles de Euros			
				2009		2008	
				Importe	Beneficio o pérdida	Nombre/ denominación	Entidad del Grupo Ferroviario
	Ferroviario Servicios S.A. / Filiales	"	Prestación de servicios de mantenimiento y limpieza	3.290	108	3.656	47
NH Hoteles y sociedades de su grupo	Sociedades del grupo Ferroviario	Comercial [#]	Servicios de Hostelería proporcionados por NH Hoteles y sociedades de su grupo	40	(*)	78	(*)
Cepsa	Ferroviario Agromán / Filiales	Comercial	Ejecución de obras de construcción	3.626	145	1.651	74
	Ferroviario Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Recepción de suministros de carburantes	4.710	(*)	6.031	(*)
Asea Brown Boverly	Ferroviario Agromán S.A. / Filiales	Comercial	Recepción de servicios de reparación y conservación de equipos	87	(*)	880	(*)
	Ferroviario Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de recogida de residuos	15	1	19	2
Telefónica	Sociedades del grupo Ferroviario	Comercial	Recepción de servicios de telecomunicaciones	7.359	(*)	8.233	(*)
Sol Meliá	Sociedades del grupo Ferroviario	Comercial	Recepción de servicios de hostelería	22	(*)	-	-
Bimarán	Ferroviario Agromán SA / Filiales	Comercial	Ejecución de obras de construcción	2.619	105	-	-

(1) El tipo de operación en 2008 fue "Asesoramiento en Gestión de obras".

(#) 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.

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 Ferroviario. Dichas operaciones se concertaron con la compañía que mediante su arrendamiento a Ferroviario opera la aeronave de forma habitual.
- Don Rafael del Pino y Calvo-Sotelo: 12 miles de € (42 miles de € en 2008).
- Por último, además de las operaciones anteriores se registraron en 2009 quince operaciones con miembros del grupo fa-

miliar 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 109 miles de euros (186 miles € en 2008) 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 de Ferroviario actuaron como prestadoras de los servicios, el beneficio total obtenido fue de 9 miles de euros (21 miles € en 2008).

La información sobre remuneraciones y operaciones de préstamos con Consejeros y Alta Dirección puede consultarse en el epígrafe sobre "Retribución del Consejo de Administración y de la Alta Dirección".

Operaciones entre compañías del grupo

Se mencionan a continuación operaciones efectuadas entre sociedades de 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 2009, el área de construcción de Ferrovial ha facturado a dichas sociedades, por las obras realizadas y por anticipos relacionados con las mismas, la suma de 247.230 miles de euros (408.417 miles de euros en 2008), reconociendo como ventas por dichas obras un importe de 299.260 miles de euros (317.538 miles de euros en 2008).

El beneficio no eliminado en el proceso de consolidación derivado de estas operaciones asignables al porcentaje que Ferrovial ostenta en las sociedades concesionarias receptoras de las obras y neto de impuestos y de intereses de minoritarios ha sido, en 2009 de 18.799 miles de euros. En 2008 supuso 7.578 miles de euros.

36. Participaciones de los miembros del consejo de administración en sociedades con el mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituye el objeto social de 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 2009 ocupaban cargos en el Consejo de Administración de Ferrovial S.A.:

Participaciones en el capital

No se ha recibido información al respecto.

Cargos o funciones

- D. Joaquín Ayuso García: Presidente de Ferrovial Agromán S.A., Autopista Alcalá O'Donell, S.A., Autopista del Sol S.A., Autopista Madrid Levante Concesionaria Española S.A., e Inversora de Autopistas de Levante, S.L. y Consejero de Inversora De Autopistas del Sur S.L. y de Autopista Madrid Sur Concesionaria Española S.A.
- D. Iñigo Meirás Amusco: Presidente de Ferrovial Aeropuertos S.A., Cintra Infraestructuras S.A.U., Ferrovial Servicios SA y Ferrovial FISA SL, Vicepresidente de BAA Ltd. y Consejero de Ferrovial Agromán S.A.

Ejercicio por cuenta propia o ajena

No se ha recibido información al respecto.

37. Honorarios auditores

En cumplimiento de lo establecido en la Disposición adicional decimocuarta de la Ley 44/2002 de 22 de noviembre, de Medidas de Reforma del Sistema financiero, se informa del total de honorarios relativos a la auditoría de los estados financieros de los ejercicios 2009 y 2008 por los auditores correspondientes a 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 Ferrovial por otros servicios distintos al de auditoría:

	Año 2009	Año 2008
Honorarios por servicio de Auditoría	6,3	5,9
Auditor Principal	4,0	3,8
Otros auditores	2,3	2,1
Honorarios por otros servicios	5,0	3,8
Auditor Principal	1,4	0,7
Otros auditores	3,6	3,1

Millones de Euros

38. Acontecimientos posteriores al cierre

Durante el mes de enero de 2010 se ha realizado una ampliación de capital en la sociedad participada FGP Topco por importe de 129 millones de libras (suscrita por la filial de Ferrovial, S.A., Fincofer, S.L. en el porcentaje de su participación en la filial 55,87 % por un importe de 72 millones de libras) dentro de la estrategia existente de fortalecimiento de la estructura financiera de la mencionada sociedad.

39. Comentarios a los anexos

Anexo I

En el Anexo I se presenta una relación de las sociedades del grupo distinguiendo aquellas consolidadas por integración global, proporcional y las sociedades 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.

EMPRESAS DEPENDIENTES (sociedades consolidadas por integración global y proporcional)
Información Individual

CORPORACIÓN					
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio
ESPAÑA					
Ferrovial, S.A.(a)	Price Waterhouse Coopers				Madrid
Can-Am, S.A, Sociedad Unipersonal (a)		Ferrovial,S.A.	100%	0	Madrid
Ferrovial Inversiones, S.A. (a)		Ferrovial,S.A.(i)	100%	0	Madrid
Betonial, S.A.(a)		Ferrovial,S.A.(i)	99%	31	Madrid
Burety, S.L. (a)		Ferrovial,S.A.(i)	99%	0	Madrid
Frin Gold, S.A.(a)		Ferrovial,S.A.(i)	99%	0	Madrid
Inversiones Trenza, S.A. (a)		Ferrovial,S.A.(i)	99%	0	Madrid
Promotora Ibérica de Negocios, S.A.(a)		Ferrovial,S.A.(i)	99%	0	Madrid
Alkes Reinsurance Limited	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial,S.A.	100%	3	Irlanda
Remteclex, S.A.(a)		Ferrovial,S.A.(i)	99%	0	Madrid
Sotaverd, S.A.(L)		Ferrovial,S.A. (ii)	49%	2	Barcelona
Triconitex, S.L. (a)		Ferrovial,S.A.(i)	99%	0	Madrid
Ferrocop Uk	BDO	Ferrovial,S.A.	100%	1	Reino Unido
Fincofer (a)		Ferrovial,S.A.(i)	99%	3.026	Madrid
Ferrovial Emisiones (anteriormente denominada Baroslia, S.A. (a)		Ferrovial,S.A.(i)	99%	0	Madrid

CONSTRUCCIÓN

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio
ESPAÑA					
Ferrovial Agromán, S.A. (a)	Price Waterhouse Coopers	Finecofer, S.L.	100%	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)	100%	79	Bilbao
Compañía de Obras Castillejos (a)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	100%	3	Madrid
COCSA Puerto Rico	Price Waterhouse Coopers	Compañía de Obras Castillejos	100%	0	Puerto Rico
Encofrados Deslizantes y Técnicas Especiales, S.A. (a)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	99%	2	Madrid
Ditepresa, S.A.(a)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	100%	1	Madrid
Ferrovial Conservación, S.A.(a)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	99%	3	Madrid
Urbaoeste, S.A. (a)	N/A	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	100%	1	Cartagena
Ferrovial Medio Ambiente y Energía, S.A (a)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	100%	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)	56%	265	Madrid
Técnicas del Pretensado y Servicios Auxiliares, S.L (a)	Price Waterhouse Coopers	Edytesa, S.A.(i) (a)	100%	3	Madrid
Sociedad Concesionaria de Prisiones Lledoners, S.A. (a)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.	100%	16	Cataluña
Concesionaria de Prisiones Figueres (a)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	100%	11	Cataluña
Cadagua Ferr. Indust. México	N/A	Ferrovial Medio Ambiente, S.A.	25%	0	México
Cadagua Ferr. Indust. México	N/A	Cadagua, S.A. (a)	75%	0	México
Cadagua Ferrovial India Pr Ltd.	N/A	Ferrovial Medio Ambiente, S.A.	5%	0	India
Cadagua Ferrovial India Pr Ltd.	N/A	Cadagua, S.A. (a)	95%	0	India
POLONIA					
Budimex, S.A.	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Valivala Holdings B.V.	59%	97	Varsovia
Budimex Danwood, Sp. Zoo	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Budimex, S.A.	100%	0	Varsovia
Budimex Dromex Sygnity s.j.	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Budimex, S.A.	67%	0	Varsovia
Mostostal Kraków S.A.	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Budimex, S.A.	100%	3	Cracovia
Sprzet Transport Sp. z o.o.	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Budimex, S.A.	100%	6	Cracovia
Centrum Konferencyjne Budimex Sp. z o.o.	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Budimex, S.A.	100%	0	Lichen
Budimex Autopark Sp. z.o.o.	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Budimex, S.A.	100%	3	Bydgoszcz
Budimex Nieruchomosci Sp. z o.o. (IP)	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Budimex, S.A.	100%	39	Varsovia
A1 Spolka Jawna	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Budimex, S.A.	50%	0	Varsovia
A1 Spolka Jawna	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Ferrovial Agromán, S.A.	50%	0	Varsovia
CHILE					
Ferrovial Agromán Chile, S.A.	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.	13%	4	Chile
Ferrovial Agromán Chile, S.A.	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán Empresa Constructora Ltda.	87%		Chile
Ferrovial Agromán Empresa Constructora Ltda.	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.	99%	0	Chile
Ferrovial Agromán Empresa Constructora Ltda.	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán Chile, S.A.	1%		Chile
Constructora Agromán Ferrovial Limitada	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.	57%	0	Chile
Constructora Agromán Ferrovial Limitada	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán Chile, S.A.	3%		Chile
Constructora Agromán Ferrovial Limitada	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán Empresa Constructora Ltda.	40%		Chile
Ferrovial Agromán Compañía Constructora Ltda.	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.	100%	0	Chile
Ferrovial Agromán Compañía Constructora Ltda.	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán Chile, S.A.	0%		Chile
Ferrovial Agromán Latinoamérica, Ltda.	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán Empresa Constructora Ltda.	50%		Chile
Ferrovial Agromán Latinoamérica, Ltda.	Price Waterhouse Coopers	Constructora Agromán Ferrovial Limitada	50%	0	Chile

CONSTRUCCIÓN

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio
CANADA					
Ferrovial Agromán Canadá, Inc		Ferrovial Agromán, S.A.	100%	0	Canada
HOLANDA					
Valivala Holdings B.V.		Discota XXI, S.L., S.Unipersonal (a)	100%	98	Holanda
ESTADOS UNIDOS					
Ferrovial Agromán US Corp.		Ferrovial Agromán, S.A.	100%	1	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
Central Texas Highway Constructors, 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 Concrete, INC	BDO	Norvarem	100%	88	EEUU
Webber Barrier Services, LLC	BDO	Norvarem	100%	0	EEUU
Bluebonnet Constructors, LLC	BDO	Ferrovial Agromán Texas, LLC	60%	0	EEUU
Bluebonnet Constructors, LLC	BDO	DBW Construction, LLC	40%	0	EEUU
DBW Construction, LLC	BDO	W.W.Webber, LLC	100%	0	EEUU
IRLANDA					
Ferrovial Agromán Ireland Ltda.	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.	100%	0	Irlanda
IRLANDA DEL NORTE					
Ferrovial Agromán Irlanda del Norte, Ltda.	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán Ireland Ltda.	100%		Irlanda del Norte
REINO UNIDO					
Ferrovial Agromán UK, Ltda	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.	100%	20	Reino Unido
Ferrovial Agromán Airports UK, Ltda	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.	100%		Reino Unido
ALEMANIA					
PKZ Budimex		Budimex, S.A.	50%	0	Colonia
Budimex Bau		Budimex, S.A.	100%	0	Walluf

(i) Resto a través de Can-Am, S.A.

(ii) 3,181% Ferrovial Servicios, 4,241% Ferrovial, 36,384% Ferrovial Aeropuertos, Ferrovial FISA 0,007%

AEROPUERTOS

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio
REINO UNIDO					
FGP Topco Limited	Price Waterhouse Coopers	Fincofer, S.L.	56%	2.694	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

AEROPUERTOS

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio
ESPAÑA					
Ferrovial Aeropuertos, S.A. (a)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial, S.A.	100%	166	Madrid
CHILE					
Aeropuerto Cerro Moreno Sociedad Concesionaria, S.A	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Aeropuertos, S.A.	99%	2	Chile

(*) Al final del Anexo se incluye una relación de las sociedades de BAA

AUTOPISTAS Y APARCAMIENTOS

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio
ESPAÑA					
Cintra Infraestructuras, S.A.U. (a)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial, S.A.	100%	1.779	Madrid
Autopista del Sol, C.E.S.A (a)	Price Waterhouse Coopers	Cintra Infraestructuras, S.A.U.	80%	187	Madrid
Autopista Terrasa Manresa, S.A (a)	Price Waterhouse Coopers	Inversora Autopistas de Cataluña, S.A.	76%	444	Barcelona
Autopista de Toronto S.L (a)	Price Waterhouse Coopers	Cintra Infraestructuras, S.A.U.	100%	9	Madrid
Inversora de Autopistas del Sur, S.L	Price Waterhouse Coopers	Cintra Infraestructuras, S.A.U.	55%	182	Madrid
Autopista Madrid Sur C.E.S.A	Price Waterhouse Coopers	Inversora de Autopistas del Sur, S.L	100%	663	Madrid
Inversora de Autopistas del Levante, S.L	Price Waterhouse Coopers	Cintra Infraestructuras, S.A.U.	52%	50	Madrid
Autopista Madrid Levante, C.E.S.A.	Price Waterhouse Coopers	Inversora de Autopistas del Levante, S.L	100%	510	Madrid
Laertida, S.L. (a)	Price Waterhouse Coopers	Cintra Infraestructuras, S.A.U.	100%	7	Madrid
Cintra Autopistas Integradas, S.A. (a)	Price Waterhouse Coopers	Cintra Infraestructuras, S.A.U.	100%	0	Madrid
M-203 Alcalá-O'Donnell (a)	Price Waterhouse Coopers	Cintra Autopistas Integradas, S.A.	100%	65	Madrid
Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.A. (a)	Price Waterhouse Coopers	Cintra Infraestructuras, S.A.U.	100%	0	Barcelona
Inversora Autopistas de Cataluña, S.A. (a)	Price Waterhouse Coopers	Cintra Inversora Autopistas de Cataluña,S.A.	100%	0	Barcelona
PORTUGAL					
Euroscut Norte Litoral, S.A	Price Waterhouse Coopers	Cintra Infraestructuras, S.A.U.	76%	76	Portugal
Euroscut -Sociedade Concessionaria da Scut do Algarve, S.A	Price Waterhouse Coopers	Cintra Infraestructuras, S.A.U.	77%	20	Portugal
Cintra sucursal Portugal	Price Waterhouse Coopers	Cintra Infraestructuras, S.A.U.	100%	0	Portugal
Euroscut Azores S.A.	Price Waterhouse Coopers	Cintra Infraestructuras, S.A.U.	89%	37	Portugal
HOLANDA					
Algarve International B.V.	Price Waterhouse Coopers	Cintra Infraestructuras, S.A.U.	77%	0	Holanda
407 Toronto Highway B.V.		Cintra Infraestructuras, S.A.U.	100%	369	Holanda
CHILE					
Cintra Chile Limitada	Price Waterhouse Coopers	Cintra Infraestructuras, S.A.U.	100%	305	Chile
Cintra Inversiones Chile Ltda.		Cintra Chile Limitada	100%	0	Chile
Ruta de la Araucania, Sociedad Concesionaria, S.A.	Price Waterhouse Coopers	Cintra Chile Limitada	100%	61	Chile
Ruta de los Rios, Sociedad Concesionaria, S.A.	Price Waterhouse Coopers	Cintra Chile Limitada	75%	5	Chile
Talca-Chillán, Sociedad Concesionaria S.A.	Price Waterhouse Coopers	Cintra Chile Limitada	68%	11	Chile
Ruta del Bosque, Sociedad Concesionaria, S.A.	Price Waterhouse Coopers	Cintra Chile Limitada	100%	7	Chile
Autopista del Maipo, Sociedad Concesionaria, S.A	Price Waterhouse Coopers	Cintra Chile Limitada	100%	98	Chile
POLONIA					
Autostrada Poludnie, S.A.	Price Waterhouse Coopers	Cintra Infraestructuras, S.A.U.	94%	39	Polonia

AUTOPISTAS Y APARCAMIENTOS

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio
CANADÁ					
407 International Inc. (a y b)	Price Waterhouse Coopers/ Deloitte	Cintra Canada Inc.	53%	275	Canadá
Cintra Canada Inc. (a y b)	Price Waterhouse Coopers/ Deloitte	407 Toronto Highway B.V.	100%	0	Canadá
IRLANDA					
Eurolink Motorway Operation (M4-M6), Ltd.	Price Waterhouse Coopers	Cintra Infraestructuras, S.A.U.	66%	3	Irlanda
Financinfraestructures	Price Waterhouse Coopers	Cintra Infraestructuras, S.A.U.	100%	65	Irlanda
Cinsac, Ltd	Price Waterhouse Coopers	Cintra Infraestructuras, S.A.U.	100%	0	Irlanda
Eurolink Motorway Operation (M3), Ltd.	Price Waterhouse Coopers	Cinsac, Ltd	95%	0	Irlanda
ESTADOS UNIDOS					
Cintra Zachry, LP (i)		Cintra Texas Corp	84%	2	EE.UU.
Cintra Zachry, GP		Cintra Texas Corp	85%	0	EE.UU.
Cintra Texas Corp.		Cintra US Corp	100%	2	EE.UU.
Cintra Developments, LLC		Cintra Texas Corp	100%	0	EE.UU.
Cintra Skyway LLC		Cintra US Corp	100%	179	EE.UU.
Cintra US Corp.	Price Waterhouse Coopers	Laertida	100%	542	EE.UU.
SCC Holdings LLC	Price Waterhouse Coopers	Cintra Skyway LLC	55%	179	EE.UU.
Skyway Concession Co.LLC	Price Waterhouse Coopers	SCC Holding LLC	100%	401	EE.UU.
Cintra ITR LLC		Cintra US Corp	100%	245	EE.UU.
Cintra Texas 56, LLC		Cintra US Corp	100%	53	EE.UU.
SH-130 Concession Company, LLC	Price Waterhouse Coopers	Cintra Texas 56, LLC	65%	53	EE.UU.
Cintra NTE, LLC (c)		Cintra US Corp	100%	5	EE.UU.
LBJ Infraestructure Group Holding (c)		Cintra US Corp	51%	1	EE.UU.
LBJ Infraestructure Group (c)		LBJ Infraestructure Group Holding	100%	1	EE.UU.
NTE Mobility Partners Holding (a) (c)	Price Waterhouse Coopers	Cintra NTE, LLC	57%	5	EE.UU.
NTE Mobility Partners (a) (c)	Price Waterhouse Coopers	NTE Mobility Partners Holding	100%	8	EE.UU.

(i) Resto 1% Cintra Zachry, GP

(a) Sociedad auditada por Price Waterhouse Coopers

(b) Sociedad auditada por Deloitte

(c) Entradas en el perímetro de consolidación

SERVICIOS

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio
ESPAÑA					
FERROVIAL SERVICIOS S.A. (a)	BDO	Ferrovial S.A.	100%	572	Madrid
EUROLIMP S.A. (a)	BDO	Ferrovial Servicios S.A.	99%	0	Madrid
Ferroser Infraestructuras S.A. (a)	BDO	Ferrovial Servicios S.A.	100%	0	Madrid
Viales de Castilla y León S.A. (a)	BDO	Ferroser Infraestructuras S.A.	100%	0	Ávila
Andaluza de Señalizaciones S.A. (a)	BDO	Ferroser Infraestructuras S.A.	100%	1	Málaga
Autovía de Aragón, Sociedad Concesionaria, S.A. (a)	Price Waterhouse Coopers	Ferroser Infraestructuras S.A.	60%	8	Calatayud
Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares, S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial Servicios S.A.	100%	553	Barcelona
Cespa Conten S.A	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	100%	13	Bilbao
Oñeder S.A	Deloitte	Cespa Conten S.A	52%	1	Guipúzcoa
Cespa Gestion Residuos S.A (a)	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	100%	86	Barcelona

SERVICIOS

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio
ESPAÑA					
Contenedores Reus S.A (a)	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	76%	1	Reus
Cespa Gestión Tratamientos de Residuos, S.A.(a)	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	100%	2	Madrid
Econenergia Can Mata AIE	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	70%	0	Barcelona
Tratamiento de Residuos y Energias Valencianas S.A		Cespa Gestion Residuos S.A (a)	55%	3	Valencia
CTR Fogars		Cespa Gestion Residuos S.A (a)	55%	0	Barcelona
Albaida Residuos, S.L.	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	100%	2	Almería
Técnicas Medioambientales Avanzadas, S.L.		Albaida Residuos SL	55%	0	Almería
Tratamiento de Residuos Medioambientales, S.L.	Deloitte	Albaida Residuos SL	55%	1	Almería
Econenergia Can Mata AIE	Deloitte	Cespa S.A.	30%	0	Barcelona
Cespa Inversiones Ambientales S.A		Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A (ii)	60%	4	Bilbao
Cespa Jardinería S.A.	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	100%	8	Bilbao
Sitkol, S.A.(a)		Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A (i)	99%	5	Madrid
Emp.Mixta Almendralejo, S.A.		Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	51%	0	Badajoz
Ingenieria 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
Ayora Gestión Biogas, S.L	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	100%	0	Albacete
Ecoparc de Can Mata, S.L	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	80%	0	Barcelona
Ferrovial Financiera S.A.		Ferrovial Servicios S.A.	5%	15	Madrid
Swissport Menzies Hanling (IP)	BDO	Ferrovial Servicios S.A.	40%	0	Madrid
Swissport Handling S.A.	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100%	0	Espana
Swissport Menzies Handling Alicante	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	11%	0	Espana
Swissport Menzies Handling	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	21%	0	Espana
				0	
MARRUECOS					
Cespa Nadafa	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A (iii)	99%	0	Tanger
Cespa Nadafa	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	1%	0	Tanger
				0	
PORTUGAL					
Cespa Portugal S.A				0	
Citrup Lda				0	
Ferrovial Construcoes Gestao e Manutencao, S.A.	BDO	Ferrovial Servicios S.A.	98%	0	Portugal
Novipav Investimentos SGEs, S.A.	BDO	Ferroses Infraestructuras S.A.	100%	25	Portugal
Sopovico Soc. Port. Vías de Com- Cons. Infraestructuras	BDO	Novipav Investimentos SGEs, S.A.	100%	19	Portugal
				0	
SUIZA					
Swissport International AG	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Servicios SA		492	
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
Careport Schweiz AG	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	67%	0	Suiza
Swissport Group Services GmbH	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100%	0	Suiza
GVAAssistance		Swissport International AG	70%	0	Suiza

SERVICIOS

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio
REINO UNIDO				0	
Amey 1321 Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Airports Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Birmingham Highways Holdings Ltd	BDO	Amey Ventures Ltd	100%	0	Oxford
Amey Birmingham Highways Ltd	BDO	Amey Birmingham Highways Holdings Ltd	100%	0	Birmingham
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 Group Information Services Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Group Services Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Highways Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Holdings 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 Investments Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey IT Services Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey LG Ltd	BDO	Amey plc	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 Property 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	N/A Dormant	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Rail Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Railtech Ltd	N/A Dormant	Amey OW Ltd	100%	0	Oxford
Amey Railways Holding Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Roads (North Lanarkshire) Ltd	BDO	Amey LG Ltd	67%	0	Oxford
Amey Services Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
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 UK Plc (a)	BDO	Ferrovial Servicios, S.A. (iv)	100%	311	Oxford
Amey Ventures Asset Holdings Ltd	BDO	Amey Investments Ltd	100%	0	Oxford
Amey Ventures Investments Ltd	BDO	Amey Investments Ltd	50%	0	Oxford
Amey Ventures Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Ventures Management Services Ltd	BDO	Amey Investments Ltd	100%	0	Oxford
Amey Wye Valley Ltd	BDO	Amey LG Ltd	80%	0	Oxford
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
EduAction (Waltham Forest) Ltd (IP)	PKF (UK)	Amey plc	50%	0	London

SERVICIOS					
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio
REINO UNIDO				0	
JNP Ventures 2 Ltd	BDO	Amey Tube Ltd	100%	0	Oxford
JNP Ventures Ltd	BDO	Amey Ventures 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
Sherard Secretariat Services Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Treasurepark Ltd	BDO	Amey Technology Services Ltd	100%	0	Oxford
Unity City Academy Trust	None required	Company Limited by guarantee	0%	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
ESTADOS UNIDOS				0	
Swissport North America Inc.	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100%	72	EEUU
Swissport Cargo Holdings Inc.	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100%	incl. In SP North America Inc.	EEUU
Swissport Cargo Services LP Inc.	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100%	incl. In SP North America Inc.	EEUU
Swissport Fueling of Nevada Inc.	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100%	incl. In SP North America Inc.	EEUU
Swissport Holdings Inc.	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100%	incl. In SP North America Inc.	EEUU
Dapsco Inc.	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100%	incl. In SP North America Inc.	EEUU
Swissport USA Inc.	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100%	incl. In SP North America Inc.	EEUU
Swissport CFE Inc.	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100%	incl. In SP North America Inc.	EEUU
Swissport Cargo Services Inc.	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100%	incl. In SP North America Inc.	EEUU
Swissport Fueling Inc.	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100%	incl. In SP North America Inc.	EEUU
Hallmark Aviation Services Inc.	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	51%	incl. In SP North America Inc.	EEUU
New Age Aviation Security US, Inc.	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	51%	0	EEUU
				0	
REINO UNIDO				0	
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.	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100%	incl.in Swissport Ltd.	Reino Unido
Swissport Fueling UK	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100%	incl.in Swissport Ltd.	Reino Unido
				0	
ALEMANIA				0	
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
Swissport München GmbH		Swissport International AG	100%	0	Alemania
				0	
ANTILLAS HOLANDEASAS				0	
Aerocargo N.V.	BDO	Swissport International AG	100%	0	Antillas Holandesas
Cargo Services Center International N.V.	BDO	Swissport International AG	100%	0	Antillas Holandesas
Swissport Curacao	BDO	Swissport International AG	100%	0	Antillas Holandesas
				0	
FRANCIA				0	
Swissport France	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100%	0	Francia
Swissport Services CDG	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	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100%	0	Francia

SERVICIOS						
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio	
KENIA				0		
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	
				0		
TANZANIA				0		
Swissport Tanzania Ltd.	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	51%	2	Tanzania	
				0		
CAMERUN				0		
Camport S.A.		Swissport International AG	47%	0	Camerun	
				0		
REPUBLICA DOMINICANA				0		
Carribbean Jets		Swissport International AG	34%	incl. In SP Dominicana	República Dominicana	
Swissport Dominicana	Audited by Ernst & Young	Swissport International AG	34%	0	República Dominicana	
				0		
NIGERIA				0		
Checkpoint Security Nigeria Ltd	Audited by MOJ & Co (chartered accountants)	Swissport International AG	43%	0	Nigeria	
				0		
SUDAFRICA				0		
Checkpoint South Africa Ltd.	Audited by JFO & Co	Swissport International AG	43%	0	Sudafrica	
Swissport South Africa (PTY) Ltd.	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	51%	0	Sudafrica	
				0		
LUXEMBURGO				0		
Swissport Cargo Services Lux Sarl	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	75%	0	Luxemburgo	
				0		
ARGENTINA				0		
Swissport Argentina S.A.	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100%	0	Argentina	
				0		
AUSTRIA				0		
Swissport Austria GmbH		Swissport International AG	100%	0	Austria	
Swissport Cargo Services GmbH		Swissport International AG	100%	0	Austria	
				0		
MEJICO				0		
Swissport Aviation Services de Mexico S.A. de C.V.	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100%	7	Mejico	
Swissport Cargo Services de Mexico S.A. de C.V.	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100%	3	Mejico	
				0		
BRASIL				0		
Swissport Brasil Ltda.	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100%	25	Brasil	
Swissport Cargo Services Brazil Logistica Ltda.	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	51%	0	Brasil	
				0		
CANADA				0		
Swissport Canada Handling Inc.		Swissport International AG	100%	0	Canada	
				0		
HOLANDA				0		
Swissport Cargo Service Holding B.V.		Swissport International AG	100%	35	Holanda	
Swissport Nederland B.V.		Swissport International AG	100%	5	Holanda	
Swissport Cargo Services The Netherlands B.V.		Swissport International AG	100%	2	Holanda	
				0		
BELGICA				0		
Swissport Cargo Services Belgium N.V.		Swissport International AG	100%	0	Belgica	
				0		

SERVICIOS						
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio	
ISRAEL				0		
Swissport Cargo Services Israel Ltd.	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	51%	0	Israel	
				0		
ITALIA				0		
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				0		
Swissport Cargo Services Magyarország Kft.	Audited by Greenstarkft	Swissport International AG	100%	0	Hungria	
				0		
RUSSIA				0		
Swissport Cargo Services St. Petersburg		Swissport International AG	51%	0	Hungria	
				0		
VENEZUELA				0		
Swissport Cargo Services Venezuela S.A.	Santo Orlando + Asociados, contadores publicos	Swissport International AG	88%	0	Venezuela	
Tramitaven C.A,	Santo Orlando + Asociados, contadores publicos	Swissport International AG	60%	0	Venezuela	
				0		
CHIPRE				0		
Swissport G.A.P. Vassilopoulos	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	51%	0	Chipre	
Swissport Cyprus Ltd.	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	38%	0	Chipre	
				0		
GRECIA				0		
Swissport Hellas Cargo S.A.		Swissport International AG	41%	1	Grecia	
Swissport Hellas S.A.		Swissport International AG	51%	3	Grecia	
				0		
KOREA				0		
Swissport Korea Ltd.	Dongnam Accounting Corporation	Swissport International AG	51%	4	Korea	
				0		
POLONIA				0		
Swissport Poland Ltd.		Swissport International AG	100%	0	Polonia	
				0		
SINGAPUR				0		
Swissport Singapore Pte Ltd.	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100%	6	Singapur	
Peruvian Investments 2008 PTE. Ltd.	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100%	3	Singapur	
				0		
UCRANIA				0		
Swissport Ukraine	Guarantee audit	Swissport International AG	71%	1	Ucrania	
				0		
BULGARIA				0		
Swissport Bulgaria	Antera OOD	Swissport International AG	66%	0	Bulgaria	
				0		
IRLANDA				0		
Landmille, Ltd.	BDO	Ferrovial Servicios S.A.	100%	167	Irlanda	
				0		
CHILE				0		
Grupisa, S.A.		Ferrosier Infraestructuras, S.A.	69%	0	Chile	

(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 Ferrovial, S.A.
(v) 9,23% a través de Ferrovial Servicios, S.A.

INMOVILIARIA

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio
HOLANDA					
Grimaldi Investment BV		Ferrovial, S.A. (i)	100%	13	Amsterdam
ESPAÑA					
Ferrovial FISA, S.L. (a)		Ferrovial, S.A. (i)	99%	0	Madrid

(i) Resto participación a través de Can-am, S.A. S.U.

RESTO

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio
Ferrovial Telecomunicaciones, S.A.(a)	N/A	Ferrovial, S.A.(i)	99%	0	Madrid

(a) Forman parte del Perímetro Fiscal de Ferrovial, S.A.y sociedades dependientes.

(IP) Integración proporcional

ANEXO I (CONTINUACIÓN)

(*) Detalle de la relación de las sociedades del Grupo BAA

Empresa	Auditor	% participación	Domicilio
FGP Topco Ltd	Price Waterhouse Coopers		Reino Unido
ADI Finance 1 Ltd	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
ADI Finance 2 Ltd	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
BAA Limited	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
BAA (Non Des Topco) Limited	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
BAA Airports Holdco Limited	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
BAA (NDH2) Limited	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
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 Maryland		100%	Estados Unidos
BAA Pittsburgh		100%	Estados Unidos
BAA Boston Inc		100%	Estados Unidos
BAA USA Inc		100%	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
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) LTd	Price Waterhouse Coopers	74%	Reino Unido
BMG Swindon (Phase III) Trustco Ltd		100%	Reino Unido

Empresa	Auditor	% participación	Domicilio
The BMG (Swindon) (Phases II&III) Limited Partnership		78%	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
BAA International Ltd	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
Airport Industrial Ltd Partnership		50%	Reino Unido
Airport Property Partnership		50%	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
Lynton Unlimited		100%	Reino Unido
BAA Insurance Services Ltd		100%	Reino Unido
BAA Pension Trust Co Ltd	Price Waterhouse Coopers	100%	Reino Unido
Airport Express Rail Ltd		100%	Reino Unido
BAA Lynton Holdings 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 (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
Precis (2207) Orbital Park Ltd		100%	Reino Unido
Precis (2206) Ltd		100%	Reino Unido
Sanfield Lynton Ltd		50%	Reino Unido
World Duty Free Inflight (Europe) Ltd		100%	Reino Unido
Advance Transport Systems		52%	Reino Unido
Unitair Limited Partnership		50%	Reino Unido
Colnbrook Industrial LP		50%	Reino Unido
Unitair GP Ltd		50%	Reino Unido
Colnbrook GP Ltd		50%	Reino Unido
Conbrook Nominee Ltd		100%	Reino Unido

CONSTRUCCIÓN

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado	Millones de euros	
										Activo	Pasivo
ESPAÑA											
Urbs Iudex et Causidicus, S.A.		Ferrovial Agrómán, S.A.	22%	6	Cataluña	387	414	82	0		
Clean Cent A.I.E		Ferrovial Agrómán, S.A.	13,39%	0	Madrid	3	3	1	0		
Boremer, S.A.	Price Waterhouse Coopers	Cadagua, S.A.	50,00%	2	Madrid	22	18	16	0		
Dirigerfin, S.L.		Aplicación Recursos Naturales, S.A. (a)	20,00%	0	Madrid	56	56	0	-1		
Tecnológica Lena, S.L.	Attest Consulting	Ferrovial Agrómán, S.A.	50,00%	0	Asturias	2	2	1	0		
Concesionaria Baio	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agrómán, S.A.	50,00%	9	Galicia	4	0	0	0		
POLONIA											
Elektromontaz Poznan S.A.	Deloitte & Touche	Budimex, S.A.	30,78%	4	Poznan	27	10	34	1		
PPHU PROMOS Sp. z o.o.		Budimex, S.A.(i)	25,53%	0	Cracovia	2	1	3	0		

(i) 4,25% a través de Sprzgt Transport Sp z.o.o.

SERVICIOS

ESPAÑA											
Empresa de Mantenimiento y Explotación M-30 S.A.	Deloitte	Ferrovial Servicios S.A.	50,00%	0	Madrid	319	314	27	1		
Concesionaria Madrid Calle 30 S.A.	KPMG	Empresa de Mantenimiento y Explotación M-30 S.A.	10,00%	0	Madrid	3.290	2.630	223	34		
Aetec, S.A.	No tiene obligación de auditar	Grupisa Infraestructuras, S.A.	9,23%	0	Madrid	1	0	0	0		
Necrópolis de Valladolid	BDO Auditoría	Sitkol S.A.	49,00%	3	Valladolid	14	7	3	0		
Valdedominguez 2000, S.A.	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A.	20,00%	1	Madrid	8	4	6	-1		
Ingeniería Urbana S.A.	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A.	35,00%	4	Alicante	51	38	44	2		
Recollida de Residuos D'Osona S.L.	No tiene obligación de auditar	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A.	45,00%	0	Barcelona	3	2	4	0		
Reciclados y Compostaje Piedra Negra, S.A.	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A.	48,99%	2	Alicante	16	5	6	0		
Compañía Especial de Recuperación y Recondicionamientos. S.L.	No tiene obligación de auditar	Cespa Gestion Residuos S.A. (a)	42,11%	1	Barcelona	1	3	0	0		
Ecoact S.L.	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A.	50,00%	31	Barcelona	36	22	30	-2		
Sogarisa S.A.	Deloitte	Ecoact S.L.	50,00%	2	La Coruña	19	15	16	0		
Ecoem S.A.	No tiene obligación de auditar	Ecoact S.L.	51,00%	0	Barcelona	1	1	2	0		
Gestó de Residuos Especiales de Catalunya S.A.	Deloitte	Ecoact S.L.	33,33%	2	Barcelona	26	26	20	-3		
Novalis Medioambiente S.A.	No tiene obligación de auditar	Cespa Gestion Residuos S.A.	50,00%	0	Alicante	4	4	0	0		
MOVITEC	No tiene obligación de auditar	Ecoact S.L.	50,00%	0	Martorell	0	0	0	0		
Ecoparc del Mediterrani, S.A.	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A. (a)	48,00%	3	Barcelona	16	13	1	-1		
RCD'S ALBACETE	No tiene obligación de auditar	Cespa Gestion Residuos S.A.	49,99%	0	Albacete	0	0	0	0		
Nora, S.A.	No tiene obligación de auditar	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A.	45,00%	0	Santa Coloma Farners	0	0	0	0		
PORTUGAL											
Valorhospital S.A.	No tiene obligación de auditar	Cespa Portugal, S.A.	35,13%	0	Oporto	0	0	0	0		
Ecoberiao	Martins Pereira & Asociados	Cespa Portugal, S.A.	20,00%	0	Oporto	0	0	0	0		
Valor-Rib Industrial Residuos	No tiene obligación de auditar	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A.	45,00%	1		0	0	0	0		
Cespa Portugal - Ecoambiente ACE	Deloitte	Cespa Portugal S.A.	50,00%	0	Matorinhos	0	0	0	0		

SERVICIOS

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado
ANDORRA				0		0	0	0	0
Centre de Tractament de Residus d'Andorra	Gault, S.I.	Cespa Geston Residuos S.A (a)	29,00%	2	Andorra la Vella	0	0	0	0
REINO UNIDO				0		0	0	0	0
AHL Holdings (Manchester) Ltd	Deloitte and Touche	Aney Ventures Investments Ltd	25%	0	London	10	-10	2	0
Aney Highways Lighting (Manchester) Ltd	Deloitte and Touche	AHL Holdings (Manchester) Ltd	100%	0	London	0	0	0	0
AHL Holdings (Wakefield) Ltd	Deloitte and Touche	Aney Ventures Investments Ltd	25%	0	London	6	-6	2	0
Aney Highways Lighting (Wakefield) Ltd	Deloitte and Touche	AHL Holdings (Wakefield) Ltd	100%	0	London	0	0	0	0
ALC (Superholdco) Ltd	KPMG	Aney Ventures Investments Ltd	25%	0	Oxford	47	-43	24	6
ALC (FMC) Ltd	KPMG	ALC (Superholdco) Ltd	100%	0	Oxford	0	0	0	0
ALC (Holdco) Ltd	KPMG	ALC (Superholdco) Ltd	100%	0	Oxford	0	0	0	0
ALC (SPC) Ltd	KPMG	ALC (Holdco) Ltd	100%	0	Oxford	0	0	0	0
Ancroft Ltd	BDO	Aney plc	33%	0	Oxford	0	0	0	0
Aney Belfast Schools Partnership Holdco Ltd	BDO	Aney Ventures Investments Ltd	50%	0	Oxford	59	-61	47	0
Aney Belfast Schools Partnership PFI Co Ltd	BDO	Aney Belfast Schools Partnership HoldCo Ltd	50%	0	Oxford	0	0	0	0
Aney FMP Belfast Schools Partnership Holdco Ltd	BDO	Aney Ventures Management Services Ltd	70%	0	Oxford	0	0	1	0
Aney FMP Belfast Strategic Partnership SP Co Ltd	BDO	Aney FMP Belfast Schools Partnership Holdco Ltd	100%	0	Oxford	0	0	0	0
Aney Lagan Roads Holdings Ltd	BDO	Aney Ventures Investments Ltd	25%	0	Belfast	68	-68	40	0
Aney Lagan Roads Financial plc	BDO	Aney Lagan Roads Holdings Ltd	100%	0	Belfast	0	0	0	0
Aney Lagan Roads Ltd	BDO	Aney Lagan Roads Holdings Ltd	100%	0	Belfast	0	0	0	0
Aney Lighting (Norfolk) Holdings Ltd	BDO	Aney Ventures Investments Ltd	50%	0	Oxford	9	-9	10	0
Aney Lighting (Norfolk) Ltd	BDO	Aney Lighting (Norfolk) Holdings Ltd	100%	0	Oxford	0	0	0	0
BCN Data Systems Ltd (IP)	Price Waterhouse Coopers	Aney Information Services Ltd	50%	0	London	0	0	0	0
BCN Data Systems LLC	Price Waterhouse Coopers	BCN Holdings Inc	100%	0	London	0	0	0	0
BCN Holdings Inc	Price Waterhouse Coopers	BCN Data Systems Ltd (IP)	100%	0	London	0	0	0	0
E4D & G HOLDCO Ltd	BDO	Aney Ventures Investments Ltd	43%	0	Oxford	54	-56	46	0
E4D & G Project Co Ltd	BDO	E4D & G Holdco Ltd	100%	0	Oxford	0	0	0	0
Integrated Bradford Hold Co One Ltd	KPMG	Aney Ventures Investments Ltd	25%	0	Oxford	18	-19	1	0
Integrated Bradford Hold Co One Ltd (IP)	KPMG	Integrated Bradford LEP Ltd	10%	0	Oxford	0	0	0	0
Integrated Bradford PSP Ltd (IP)	KPMG	Aney Ventures Asset Holdings Ltd	50%	0	Oxford	1	-1	3	0
Integrated Bradford Hold Co Two Ltd	KPMG	Aney Ventures Asset Holdings Ltd	2%	0	Oxford	6	-6	6	0
Integrated Bradford Hold Co Two Ltd (IP)	KPMG	Integrated Bradford LEP Ltd	10%	0	Oxford	0	0	0	0
Integrated Bradford LEP Ltd	KPMG	Integrated Bradford PSP Ltd	80%	0	Oxford	0	0	0	0
Integrated Bradford LEP Fin Co One Ltd	KPMG	Integrated Bradford LEP Ltd	100%	0	Oxford	0	0	0	0
Integrated Bradford SPV One Ltd	KPMG	Integrated Bradford Hold Co One Ltd	100%	0	Oxford	0	0	0	0
Integrated Bradford SPV Two Ltd	KPMG	Integrated Bradford Hold Co Two Ltd	100%	0	Oxford	0	0	0	0
RSP (Holdings) Ltd	KPMG	Aney Ventures Investments Ltd	18%	0	Glasgow	22	-24	2	0
The Renfrewshire Schools Partnership Ltd	KPMG	RSP (Holdings) Ltd	100%	0	Glasgow	0	0	0	0
Services Support (Avon & Somerset) Holdings Ltd	Deloitte and Touche	Aney Ventures Investments Ltd	10%	0	London	7	-7	0	0
Services Support (Avon & Somerset) Ltd	Deloitte and Touche	Services Support (Avon & Somerset) Holdings Ltd	100%	0	London	0	0	0	0
Tube Lines (Holdings) Ltd (IP)	Deloitte and Touche	JNP Ventures 2 Ltd	67%	0	London	1.692	-1.576	518	27
Tube Lines (Finance) plc	Deloitte and Touche	Tube Lines (Holdings) Ltd	100%	0	London	0	0	0	0
Tube Lines Ltd	Deloitte and Touche	Tube Lines (Holdings) Ltd	100%	0	London	0	0	0	0
Tube Lines Pension Scheme Trustees Ltd	Deloitte and Touche	Tube Lines Ltd	100%	0	London	0	0	0	0

SERVICIOS									
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% participación	Coste Neto Participación (millones de euros)	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado
PERU				0	0	0	0	0	0
Swissport GBH Peru S.A.	Ernst & Young	Swissport International AG	41,00%	0	Peru	0	0	0	0
GRECIA				0					
WSW Hellas Services S.A.,	not audited	Swissport International AG	21,25%	0	Grecia	0	0	0	0
FRANCIA				0					
Swissport Executive	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	50,01%	0	Francia	0	0	0	0
ISRAEL				0					
Quality Airport Services Israel Ltd.	not audited	Swissport International AG	50,00%	0	Israel	0	0	0	0
JAPÓN				0					
Swissport Japan Ltd.	not audited	Swissport International AG	51,00%	0	Japón	0	0	0	0
CHINA				0					
Swissport HNA Ground Handling Co., Ltd.	Audited by Nexia International, Certified public accountants	Swissport International AG	49,00%	0	China	0	0	0	0
CHIPRE				0					
S&L Airport Services Ltd	not audited in 2008	Swissport International AG	19,00%	0	Chipre	0	0	0	0
AUTOPISTAS Y APARCAMIENTOS									
ESPAÑA									
Serrano Park, S.A. (b)	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.U.	50%	1	Madrid	77	59	38	0
Autopista Trados N-45, S.A	Price Waterhouse Coopers	Cintra Infraestructuras, S.A.U.	50%	13	Madrid	210	142	27	12
ESTADOS UNIDOS									
Statewide Mobility Partners LLC (IP)	Price Waterhouse Coopers	Cintra ITR LLC	50%	245	Estados Unidos	490	0	0	0
ITR Concession Company Holdings (IP)	Price Waterhouse Coopers	Statewide Mobility Partners LLC	100%	490	Estados Unidos	490	0	0	0
ITR Concession Company (IP)	Price Waterhouse Coopers	ITR Concession Company Holdings	100%	490	Estados Unidos	2.965	3.364	114	0
GRECIA									
Nea Odos, S.A.	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial, S.A.	33%	25	Grecia	268	54	67	0
Central Greece Motorway (E65)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial, S.A.	33%	13	Grecia	327	214	0	0
INMOVILIARIA									
ESPAÑA									
Promociones Hábitat (i)		Ferrovial FISA	20,00%	0	Barcelona	-	-	-	-

(i) Sin información de los interventores

Informe de auditoría



Paseo de la Castellana, 43
28046 Madrid
Tel. +34 902 021 111
Fax +34 913 083 566

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

A los Accionistas de Ferrovial, S.A.

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de Ferrovial, S.A. (la Sociedad dominante) y sociedades dependientes (el Grupo) que comprenden el estado de situación financiera consolidado al 31 de diciembre de 2009, la cuenta pérdidas y ganancias consolidada, el estado del resultado global consolidado, el estado de cambios en el patrimonio neto consolidado, el estado de flujos de caja consolidado y la memoria consolidada correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2009, 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 las 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 2009 de algunas sociedades del Grupo, cuyos activos y resultados netos representan, respectivamente, un 11% y 19% 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 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 estado de situación financiera consolidado, de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, del estado del resultado global consolidado, del estado de cambios en el patrimonio neto consolidado, del estado de flujos de caja consolidado y de la memoria consolidada, además de las cifras del ejercicio 2009, las correspondientes al ejercicio anterior, que difieren de las contenidas en las cuentas anuales consolidadas aprobadas de dicho ejercicio, detallándose en la nota 2.1.a) de la memoria consolidada adjunta las diferencias existentes y las razones de las mismas. Asimismo, con motivo de alguno de estos cambios y de acuerdo con lo establecido en la NIC 1 "Presentación de Estados Financieros", los Administradores presentan el estado de situación financiera consolidado al 1 de enero de 2008. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2009. Con fecha 26 de febrero de 2009 emitimos nuestro informe de auditoría acerca de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2008 en el que expresamos una opinión favorable.

Durante el ejercicio 2009 se ha realizado la fusión de Grupo Ferrovial, S.A. y de su filial Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A., detallándose los aspectos de la misma en la nota 1.2 de la memoria consolidada adjunta. A efectos consolidados, tal como se menciona en dicha nota, esta operación supone una continuidad económica del grupo consolidado y, en consecuencia, las cifras comparativas que se incluyen en las presentes cuentas anuales consolidadas corresponden a las de Grupo Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes del ejercicio 2008, reexpresadas según lo indicado en el párrafo anterior.

En nuestra opinión, basada en nuestra auditoría y en el informe de otros auditores, las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2009 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada de Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes al 31 de diciembre de 2009 y de los resultados consolidados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto consolidado y de sus flujos de caja consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuada, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea que guardan uniformidad con las aplicadas en la preparación de las cifras e información correspondientes al ejercicio anterior que se han incorporado a las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2009 a efectos comparativos.

El informe de gestión consolidado adjunto del ejercicio 2009 contiene las explicaciones que los Administradores de la Sociedad dominante consideran oportunas sobre la situación de 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 consolidado concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2009. 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 Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes.

PriceWaterhouseCoopers Auditores, S.L.



Gonzalo Sanjurjo Pose
Socio – Auditor de Cuentas

22 de febrero de 2010

Responsabilidad Corporativa

- 236 - Política de Responsabilidad Corporativa
- 244 - Integridad ética
- 250 - Diálogo con los grupos de interés
- 260 - Medio Ambiente
- 288 - Capital humano
- 300 - Salud y seguridad
- 306 - Calidad e innovación
- 316 - Cadena de suministro
- 322 - Derechos humanos
- 330 - Inversión en la comunidad
- 338 - Verificación independiente



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 en Ferrovial depende de su Consejo de Administración, entre cuyas funciones se encuentra la de velar por la observancia de los principios y compromisos de responsabilidad social que voluntariamente se hubieran 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, Ferrovial ha asumido estos principios como el estándar de Responsabilidad Corporativa para las actuaciones de sus empresas en todo el mundo. La compañía 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 "Verificación Independiente" 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) y las aportaciones de los principales observatorios de la sostenibilidad internacionales.

El total de deducciones y bonificaciones acreditadas en la declaración del Impuesto de Sociedades 2008 de Ferrovial asciende a 9,1 millones de euros. Además, las distintas filiales de Ferrovial han recibido subvenciones por importe de 404 millones de euros.

Desde 2004, las líneas de actuación para cada uno de los asuntos relevantes se han ido actualizando con planes específicos, como la 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 de Ferrovial)

Asunto	Compromiso	Líneas de actuación
Integridad ética	La ética y profesionalidad de las actuaciones	<ul style="list-style-type: none"> • Seguir y fomentar los principios del Pacto Mundial en aras de combatir la corrupción en todas sus formas, la extorsión y el soborno.
Gobierno corporativo (1)	La aplicación de las mejores prácticas de gobierno corporativo	<ul style="list-style-type: none"> • Difundir y promover las mejores prácticas en materia de gobierno corporativo.
Derechos humanos	El respeto, la protección y la promoción de los Derechos Humanos	<ul style="list-style-type: none"> • Procurar la protección de los derechos humanos fundamentales en todas las prácticas y actividades. (Pacto Mundial). • Velar por la salvaguarda de los derechos humanos en todas las empresas del grupo y evitar su vulneración. (Pacto Mundial). • Como empresa global, confrontar los problemas del planeta y comprometerse en la lucha contra la pobreza. (Objetivos de Desarrollo del Milenio).
Diálogo con los grupos de interés	La transparencia informativa	<ul style="list-style-type: none"> • Contribuir a la mejora de cauces de comunicación con todas las instancias interesadas. Proporcionar información corporativa transparente en todos los ámbitos incluidos el financiero, medioambiental y social. • Comunicar a todos stakeholders los principios del desarrollo sostenible y la responsabilidad social y fomentar la participación de los empleados en proyectos sociales.
Impacto medioambiental	La reducción del impacto ambiental de las actividades	<ul style="list-style-type: none"> • Promover la implantación de sistemas de medición y 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).
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 empleados en Ferrovial, como base para mejorar la eficiencia en el trabajo. • Mejorar las condiciones laborales, garantizar la igualdad de oportunidades y la no discriminación entre los empleados (2).
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 Ferrovial desarrolla su actividad.
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 los clientes, procurando superar sus expectativas para mejorar la calidad en 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.
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.
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 comunidades 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.

(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.

Indicadores

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.

1 Integridad ética

	2009	2008	2007	Var 09-08	Perímetro
01. Comportamiento ético (percepción)*	63,1	64,7	63,6	-2%	36%
02. Uso responsable del poder en el mercado (percepción)*	64,1	65,9	65,1	-3%	36%
03. Investigaciones por comunicaciones sobre el Código Ético	260	145	110	79%	67%
04. Formación impartida sobre el Código Ético (horas)	224	638	400	-65%	100%

2 Diálogo con los grupos de interés

05. Transparencia (percepción)*	61,8	64,4	61,9	-4%	36%
06. Reuniones con inversores	168	494	333	-66%	100%
07. Reuniones con proveedores y subcontratistas	6.270	5.523	ND	14%	100%
08. Encuestas realizadas a proveedores	2.748	1.129	ND	143%	100%
09. Presentaciones a medios de comunicación	4	4	4	0%	100%
10. Visitas a la sala de prensa de la web	105.007	177.986	169.510	-41%	100%
11. Encuestas de opinión pública	1.698	1.352	1.002	26%	36%

3 Medio ambiente

12. Emisiones de gases con efecto invernadero directas e indirectas (T CO2eq) (Scope 1+ Scope 2)	1.963.752	NA	NA	-	89%
13. Emisiones de gases con efecto invernadero indirectas (T CO2eq) (Scope 3)	2.433.171	NA	NA	-	34%
14. Emisiones de gases con efecto invernadero directas evitadas por captación de biogás (T CO2eq)	514.221	526.267	519.604	-2%	65%
15. Emisiones de gases de efecto invernadero evitadas por la actividad de triaje (T CO2eq)	328.099	361.105	342.061	-9%	65%
16. Cantidad de electricidad producida por recuperación de biogás (GJ)	279.841	321.464	308.959	-13%	65%
17. Cantidad de energía térmica producida por valorización de biogás (GJ)	175.134	118.168	146.666	48%	65%
18. Cantidad de electricidad producida mediante cogeneración en incineración de residuos peligrosos (Gj)	61.045	66.082	66.290	-8%	65%
19. Reducción de material destinado a vertedero (m3)	30.582.938	13.108.962	10.080.769	133%	100%
20. Recuperación en plantas de triaje (Tn)	857.626	880.427	859.392	-3%	100%
21. Protege el medioambiente (percepción)*	59,6	62,3	57,6	-4%	36%

4 Capital humano

	NA2009	2008	2007	Var 09-08	Perímetro
22. Plantilla media	108.117	106.596	102.425	1%	100%
23. Plantilla internacional (%)	61	60,33	59,82	1%	100%
24. Plantilla con contrato fijo (%)	82	81,98	78,56	0%	100%
25. Plantilla con reducción de jornada (%)	18	15,44	11,63	17%	100%
26. Tiene buenos empleados (percepción)*	71,8	72,7	70,9	-1%	36%
27. Antigüedad de plantilla (años)	5,8	6,44	6,26	-10%	100%
28. Edad media de empleados (años)	38,8	40	39	-3%	100%
29. Se preocupa por el bienestar de los empleados (percepción)**	63,5	65,78	62,53	-3%	36%
30. Índice de rotación (%)	6,35	10,87	10,25	-42%	100%
31. Inversión en formación / facturación	0,17	0,20	0,22	-15%	100%
32. Empleados evaluados en desempeño (%)***	94	68,27	37	38%	36%
33. Empleados con retribución variable (%)***	24,82	17,45	20,26	42%	36%
34. Buen lugar para trabajar (percepción)*	69,3	70,45	67,9	-2%	36%

5 Salud y seguridad

35. Índice de Incidencia	79,75	87,2	104,43	-9%	36%
36. Índice de Frecuencia	46,7	49,76	63,78	-6%	36%
37. Índice de Gravedad	0,87	0,97	1,38	-10%	36%
38. Estudios de prevención de riesgos laborales	2,846	6.594	ND	-100%	100%
39. Planes de emergencia	1.170	668	486	75%	100%
40. Formación en prácticas laborales seguras (horas)	500.991	423.843	452.729	18%	100%
41. Preocupación por la salud y la seguridad (percepción)*	63,5	65,78	62,53	-3%	36%

6 Calidad e innovación

42. Actividad certificada en ISO 9001 (%)	64	67	65	-4%	100%
43. Calidad de productos y servicios (percepción)*	69,4	70,7	69,3	-2%	36%
44. Satisfacción de clientes (0 a 5)	3,9	3,9	ND	0%	100%
45. Gestión satisfactoria de las reclamaciones (percepción)*	60,7	63	60,7	-4%	36%
46. Adaptación al cambio (percepción)*	67,9	68,9	67,6	-1%	36%
47. Presupuesto en I+D+i (M€)	6,9	18,47	35,8	-63%	100%
48. Subvenciones para proyectos de innovación (M€)	3	1,17	0,99	156%	100%

7 Cadena de suministro

49. Número proveedores	86.020	89.567	83.981	-4%	100%
50. RBE generado por compras homologadas con criterios medioambientales y de calidad (€)	366,7	291,05	ND	26%	100%
51. Proveedores evaluados	7.456	1.596	ND	367%	36%
52. Proveedores rechazados	131	104	ND	26%	36%
53. Proveedores certificados en Calidad, MA y DDHH	14,44	10,63	7,64	36%	36%
54. Incidencias con proveedores	457	159	388	187%	36%

8 Derechos humanos

55. Inversiones en países OCDE (%)	100	100	100	0%	100%
56. Empleados cubiertos por convenios colectivos (%)	74,53	72,2	73,6	3%	100%
57. Igualdad de oportunidades (percepción)*	63,1	64,9	61,1	-3%	36%
58. Paga a los empleados de forma justa (percepción)*	63,4	65,3	62,5	-3%	36%
59. Mujeres en plantilla (%)	32,8	35,4	30	-7%	100%
60. Formación sobre derechos humanos (horas)	10.673	9.645	ND	11%	100%
61. Proveedores calificados de bajo riesgo de DDHH (%)	86	90	100	-4%	36%

9 Inversión en la Comunidad

62. Inversión socialmente responsable (DJSI) (percepción)*	78	72	72	8%	36%
63. Contribuye de forma positiva a la sociedad (percepción)*	66,5	68,7	66,8	-3%	36%
64. Creación neta de empleo (%)	1,43	4,07	15,21	-65%	100%
65. Proyectos de apoyo a la Comunidad	642	459	463	40%	100%
66. Inversión social en la Comunidad (mill.€)	17,98	18,17	16,7	-1%	100%
67. Inversión social sobre el Ebitda (%)	0,72	0,66	0,55	9%	100%
68. Apoya a causas sociales (percepción)*	60,9	63,2	59,2	-4%	36%
69. Beneficiarios en proyectos sociales	565.679	491.001	330.000	15%	100%

* Fuente: RepTrak

** Para más detalle sobre las emisiones de CO₂ referirse al capítulo de Medio Ambiente.

*** Sobre plantilla de Estructura España exclusivamente.

Progreso en 2009

En el desarrollo de los compromisos de responsabilidad corporativa asumidos durante 2009 se pueden destacar los siguientes avances.

POLÍTICAS Y PROCEDIMIENTOS

- **Implantación de una intranet global en todo el Grupo Ferrovial.** Uno de los hitos más importantes ha sido abrir las puertas de Ferronet en los portales internos de Amey y BAA. Durante todo el ejercicio 2009 se ha trabajado para dar acceso a todos los usuarios de estas filiales y poder incorporar una zona específica de la intranet corporativa en las páginas de inicio de las intranets locales. Asimismo, todo el personal de Budimex con acceso a Budinet puede también acceder a una intranet completa adaptada al polaco.
- **Retribución Flexible para todo el personal de estructura en España.** En el mes de Mayo, Ferrovial pone a disposición de todos los empleados de estructura en España, un programa de retribución flexible. Bajo el nombre de Flexibility Plan, este programa proporciona la posibilidad de modificar de forma voluntaria el paquete retributivo actual de acuerdo a las necesidades personales, sustituyendo parte de la retribución fija actual por determinados productos.
- **Lanzamiento de los itinerarios formativos de las áreas de soporte estratégicas en la Universidad Ferrovial.** En el mes de marzo se dió comienzo a los Itinerarios de recursos Humanos con el Programa de Gestión de RRHH (PGRH), cuyo objetivo principal es proporcionar una formación integral en la función de Recursos Humanos. El programa diseñado desde una perspectiva global y eminentemente práctica de las áreas de la función, se basa en las políticas y procedimientos de Ferrovial, además de entrenar habilidades consideradas críticas para el profesional de RRHH. El programa consta de 9 módulos completando un total de 150 horas y

se otorgará el título de Experto a todos los participantes. En el segundo semestre del 2009 ha arrancado el Itinerario de Finanzas, con acciones formativas dirigidas a los profesionales que conforman las áreas financieras de Ferrovial acto Mundial.

- **Implantación del modelo global de competencias directivas.** Este año se ha diseñado e implantado un Modelo Global de Competencias Directivas que recoge las habilidades profesionales clave para que cualquier directivo logre alcanzar de forma eficiente las metas organizativas con un desempeño excelente.
- **Política de seguridad.** Se ha establecido un decálogo de seguridad para todos los empleados de Ferrovial, para mantener la confidencialidad de la información.
- **Actualización de los indicadores del cuadro de mando a nivel corporativo** en el área de medioambiente y calidad.

SISTEMAS DE EVALUACIÓN Y GESTIÓN

- **Huella de carbono.** Durante el 2008 se comenzó a trabajar para identificar todas las fuentes de emisión de los negocios de la compañía y en el 2009 se ha terminado de elaborar el procedimiento de cálculo de la huella de carbono global que ha servido para unificar los criterios a la hora de establecer la metodología para la obtención de datos y cálculo de emisiones. Se ha alcanzado la medición de las emisiones correspondientes al 89% de la facturación. La medición corresponde principalmente a los sectores relevantes en esta materia: aeropuertos, autopistas y aparcamientos y gestión de residuos.
- **Certificación OHSAS.** La actividad de mantenimiento y conservación de infraestructuras (Ferroser) de la división de servicios ha obtenido la certificación internacional de prevención de riesgos laborales OSHAS.
- **Gestión Integral de Riesgos corporativos (FRM).** La Dirección Corporativa de Riesgos, ha extendido y puesta en marcha el proceso de gestión integral de riesgos, denominado

Ferrovial Risk Management (FRM). El FRM permite la priorización de los riesgos mediante la utilización de una escala de valoración homogénea en todas las áreas de actividad del Grupo, así como la adopción de acciones correctoras e implantación de medidas de control en todos los ámbitos corporativos y de negocio.

PLANES DE ACTUACIÓN

- **Plan de igualdad.** En 2009 se han firmado planes de igualdad con los sindicatos CCOO y UGT para todas las empresas de Ferrovial en España, en el sector de construcción y servicios, alcanzando a más de 40.000 personas de su plantilla. De esta forma se potencia el compromiso de responsabilidad social corporativa y se establecen actuaciones en los procesos claves en la gestión de personas. En el Plan se contemplan y desarrollan las medidas acordadas con los sindicatos, que garantizan el principio de igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres, promoviendo la formación y promoción profesional en igualdad de condiciones.
- **Encuesta de Clima Laboral.** Durante el año 2009 se ha llevado a cabo el plan de acción de la última encuesta de Clima Laboral realizada en 2008, alineados con los resultados de dichas encuestas. Se ha constituido un Comité de Clima, integrado por miembros de todas las unidades de negocio, con el objetivo de realizar el seguimiento del cumplimiento de las acciones comprometidas.
- **Diálogo con los Stakeholders.** Se ha recabado la opinión de los grupos de interés con el objetivo de recabar información 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 para conocer sus expectativas y sus áreas de interés en lo que respecta a las actividades llevadas a cabo por Ferrovial.
- **Inversión en la comunidad.** Ferrovial ha aumentado en 2009 un 15,6% su inversión voluntaria en la comunidad. Se han llevado a cabo 642 pro-

yectos de acción social que han beneficiado a más de 565.000 personas.

- **Plan de voluntariado** En el año 2009, se ha retomado la iniciativa del Día del Voluntariado de Ferrovial y se han planteado nuevas actividades con las que implicar a los empleados más allá de este día. Además, se ha vuelto a apostar por el voluntariado internacional dentro del proyecto de cooperación (Maji ni Uhai) que la compañía gestiona junto Amref Flying Doctors en Tanzania. En esta ocasión, un experto en gestión de obras y calidad de Ferrovial viajó al Serengeti durante dos semanas para supervisar las obras de construcción de las infraestructuras de agua

Premios y reconocimientos

- **Ferrovial, medalla de oro en sostenibilidad (29/01/2009)** - Ferrovial se encuentra entre las veinte empresas españolas más sostenibles del mundo, según el Anuario de Sostenibilidad 2009 elaborado por PricewaterhouseCoopers y Sustainable Asset Management (SAM).
- **Ferrovial entra a formar parte del prestigioso índice bursátil "Eco 10" (02/03/2009)** - Éste índice, elaborado por el periódico El Economista, selecciona a diez compañías con el consenso de 52 firmas de inversión que gestiona Dow Jones Stoxx.
- **Aeropuerto de Southampton. Premio por el "servicio a los pasajeros" (13/03/2009)** - El aeropuerto de Southampton ha sido reconocido como el aeropuerto "con mejor servicio a los pasajeros" de Europa. El premio es otorgado por la ACI (Airports Council International), una vez realizada la encuesta a más de 200.000 pasajeros de todo el mundo.
- **Cespa es galardonada por sus políticas de responsabilidad so-**

cial (17/03/2009) - Cespa ha sido galardonada por al Cámara de Comercio de Burgos por sus políticas de responsabilidad social y actuaciones que aportan valor a la sociedad y a la propia empresa, a partir de conceptos tales como la solidaridad, la integración social y laboral, la lucha contra la exclusión social o la igualdad de oportunidades.

- **Budimex, entre las 10 empresas más responsables de Polonia, según Braun & Partners (15/04/2009)** - Budimex, filial de construcción de Ferrovial en Polonia, se encuentra entre las diez mejores empresas en materia de responsabilidad social, según el estudio CSR 24/7 de la empresa Braun & Partners Polska.
- **Swissport, mejor compañía global de servicios de handling aeroportuario por noveno año consecutivo (30/04/2009)** M€- Swissport International, filial de servicios de handling de Ferrovial, ha sido galardonada, por noveno año consecutivo, con el premio "Best Global Ground Handling Services Company". El galardón es concedido por el Instituto de Gestión del Transporte británico (Institute of Transport Management, ITM).
- **Ferrovial recibe el reconocimiento "Golden Award", concedido por la Cámara de Comercio de España en el Reino Unido (20/05/2009)** - El Vicepresidente de Ferrovial, Joaquín Ayuso, recogió en mayo el premio "Golden Award" de manos del embajador de España en el Reino Unido, Carles Casajuana. El galardón es concedido por la Cámara de Comercio de España en el Reino Unido.
- **Ferrovial, entre las empresas favoritas de los alumnos españoles de ingeniería (15/06/2009)** - Ferrovial se sitúa entre las empresas más valoradas para los estudiantes españoles de ingeniería, según el European Student Barometer, informe

elaborado por el Instituto Trendence entre alumnos de carreras relacionadas con la gestión de empresas y las ingenierías de 22 países europeos.

- **Ferrovial, entre los mejores valores según la City (17/06/2009)** Ferrovial se encuentra entre las tres firmas españolas mejor valoradas por los 7.500 inversores internacionales sondeados por Thomson Reuters para los galardones Extel. Del total de encuestados, alrededor de un 45% son inversores de Europa continental, un 30% de Reino Unido, un 20% de Estados Unidos, y un 5% de otras regiones.
- **Cintra, reconocida por la accesibilidad de su web (06/07/2009)** La página web de Cintra, filial de gestión de autopistas de Ferrovial, ha sido reconocida como una de una de las más accesibles de las empresas cotizadas del Ibex 35, según un estudio realizado por Adesis. La evaluación se basa en la adaptación a los criterios mínimos que establece la Ley de Medidas de Impulso a la Sociedad de la Información (LISI).
- **Amey logra el "Investors in People Award" (03/08/2009)** - Amey, filial británica de servicios de Ferrovial, ha conseguido el "Investors in People silver award", el segundo premio en reconocimiento a la buena gestión de sus recursos humanos, entregado por la prestigiosa asociación que lleva el mismo nombre.
- **El aeropuerto de Southampton galardonado con el "Best Volunteering Team Award" (05/08/2009)** - Los voluntarios del aeropuerto de Southampton han reunido 10.000 libras para realizar tareas en su comunidad local. Por este motivo, han sido galardonados con el "Best Volunteering Team Award" en el

marco de los premios I-Volunteer que entrega BAA anualmente.

- **La autopista ETR 407, reconocida por su calidad en el servicio (15/09/2009)** - La autopista canadiense ETR 407 ha sido galardonada con dos premios, el primero en la categoría de President Award for Excellence; y el segundo, en la categoría de Tecnología. Ambos premios han sido otorgados por la asociación norteamericana IBTTA (Annual International Bridge, Tunnel and Turnpike Association). El premio President Award for Excellence es considerado el galardón más importante que se otorga en el sector concesional.
- **Cespa recibe la "Medalla de Honor al Mérito" de Barcelona en la categoría de plata (29/09/2009)**- Cespa ha recibido la "Medalla de Honor al Mérito" en la categoría de plata concedida por el Ayuntamiento de Barcelona en reconocimiento a la contribución destacada en su relación y colaboración tanto con el Ayuntamiento como con la ciudad.
- **Ferrovial Agroman recibe una distinción del Colegio de Arquitectos de Madrid (06/10/2009)**- Ferrovial Agroman ha obtenido la distinción por la construcción del edificio de 126 viviendas de protección pública (VPP) en Sanchinarro, trabajo del arquitecto Ramón Andrada González-Parrado. El reconocimiento fue otorgado por el Colegio de Arquitectos de Madrid (COAM).
- **Amey obtiene el reconocimiento a mejor Administrador de Servicios Públicos del año (09/10/2009)** - Amey, filial de servicios de Ferrovial, obtuvo el reconocimiento en la categoría de mejor Administrador de Servicios Públicos del año, en el marco de los premios "FM (facility management) Excellence Awards 2009", concedido

por el Instituto Británico de Gestión de Instalaciones (British Institute of Facilities Management, BIFM).

- **Amey recibe dos premios por su eficiencia energética (04/12/2009)** - Amey, ha sido galardonada con dos premios Fleet Hero Awards por la eficiencia energética de su parque móvil, organizados por el Energy Saving Trust. Estos premios distinguen los esfuerzos de las empresas por la reducción en la huella de carbono.
- **BAA, reconocida por el Business in the Community's 2009 Awards for Excellence** - BAA ha sido reconocida por el Business in the Community's 2009 Awards for Excellence, una prestigiosa institución que identifica los mejores programas de Responsabilidad Corporativa de Reino Unido. Este año ha logrado mantener su galardón 'Platino' por segundo año consecutivo gracias a la estrategia que ha emprendido para reducir la huella de carbono que genera su actividad.
- **Amey, reconocida por el 'Business in the Community's 2009 Awards for Excellence'** - Amey ha sido reconocida por el Business in the Community's 2009 Awards for Excellence. Amey ha recibido una distinción de plata por su compromiso con los grupos de interés y por haber instaurado los procesos adecuados para identificar y gestionar riesgos y oportunidades.
- **Swissport, galardonada con el premio "Air Cargo Handling Agent of the Year"** - Swissport, filial de handling de Ferrovial, ha obtenido el premio "Air Cargo Handling Agent of the Year" concedido por la publicación ACW (Air Cargo Week). Estos premios reconocen la excelencia en la industria de los servicios de carga aérea.

Índices de inversión responsable

Ferrovial es miembro de los siguientes índices de inversión socialmente responsable:

- **Índice Dow Jones de Sostenibilidad.** Ferrovial forma parte de la Silver Class del sector de la Construcción. La compañía pertenece a este índice desde hace ocho años de forma ininterrumpida.
- **FTSE4Good.** Ferrovial ha superado la última 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 revisión, FTSE4Good ha realizado un análisis más profundo de los impactos relacionados con el cambio climático y del alcance de la huella de carbono.
- **Ethibel.** Ferrovial es evaluada según su información pública mediante 37 criterios en seis áreas: derechos humanos, medio ambiente, desarrollo de personas, desempeño del mercado, gobierno corporativo y compromiso con la comunidad.
- **ASPI Eurozone.** (Advanced Sustainable Performance Indices). El índice mide el comportamiento en responsabilidad social corporativa de Ferrovial. Su puesto en el índice está relacionado con su capitalización bursátil. ■



Integridad Ética



Las actividades empresariales y profesionales de Ferrovial y de 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.

El Código Ético de Ferrovial prohíbe los sobornos a autoridades y funcionarios públicos, así como también prohíbe a sus empleados dar 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 competencia aplicables en los países donde realiza sus actividades.

El control del fraude es una función asignada a la Dirección de Auditoría Interna. En 2009 se ha creado un nuevo canal de denuncias relacionadas con el Código Ético (whistleblowing). Durante este año no se han producido investigaciones por corrupción como consecuencia de denuncias a través de este canal.

De la información disponible correspondiente al ejercicio 2009 no resulta la imposición de sanciones significativas, monetarias o de otro tipo, derivadas del incumplimiento de leyes, regulaciones o de normativa aplicable a la ejecución de las actividades que desarrolla la Sociedad.

En enero de 2009, FTSE4Good renovó la inclusión de Ferrovial en sus índices tras evaluar las políticas y procedimientos relacionados con la anticorrupción.

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).
- Fomentar el conocimiento del Código Ético entre todos los empleados.

Hitos en 2009

- Garantizar la transmisión de los principios del Código Ético a toda la organización.
- Extender el uso del canal ético entre los empleados.
- Implantación del Procedimiento de prevención del fraude interno.

Objetivos 2010

- Lanzamiento del curso de formación on-line sobre ética empresarial.
- Extender el uso del canal ético a otros stakeholders.

Integridad Ética	2009	2008	2007	Var 09-08
Comportamiento ético (percepción)*	63,1	64,7	63,6	-2%
Uso responsable del poder en el mercado (percepción)*	64,1	65,9	65,1	-3%
Investigaciones por comunicaciones en el Canal Ético	260	145	110	79%
Formación impartida sobre el Código Ético (horas)	224	638	400	-65%

*Fuente: RepTrak

Código de Ética Empresarial

Ferrovial dispone de un Código de Ética Empresarial desde el año 2002, que se actualizó en 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 de la compañía a las principales iniciativas intergubernamentales e internacionales, como la Declaración Tripartita de la OIT (Organización Internacional del Trabajo), las Líneas Directrices de la OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico), o los Principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, con los que Ferrovial está completamente comprometida.

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.

De la información disponible correspondiente al ejercicio 2009 no resulta la imposición de sanciones significativas, monetarias o de otro tipo, derivadas del incumplimiento de leyes, regulaciones o de normativa aplicable a la ejecución de las actividades que desarrolla la Sociedad.

Actualmente, el Código está vigente en los 47 países en los que opera Ferrovial y aplica a los 108.117 empleados de la plantilla media total. Adicionalmente, algunas empresas adquiridas por Ferrovial, particularmente BAA, disponen de sus propios Códigos de Ética vigentes, que se complementan con el código corporativo.

La versión completa del Código de Ética está disponible en la página web de Ferrovial en versión española e inglesa.

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, se puede acceder directamente a un folleto en formato .pdf del Código a través de la Intranet corporativa.

Durante el ejercicio 2009, se han diseñado tres cursos vinculados al Código de Ética empresarial. El primero es obligatorio para todos los empleados y en una primera fase se desarrolla en España. El objetivo de este curso es dar a conocer los principios básicos sobre los que versa el comportamiento de los profesionales de Ferrovial y mostrar los procedimientos que la compañía pone a disposición de todos los empleados:

- Protocolo de prevención del acoso.
- Plan de Igualdad de Oportunidades.
- Plan Concilia.
- Procedimiento prevención del fraude.
- Política de seguridad y salud.

- Política de seguridad de la información.
- Política de calidad y medio ambiente.

Estas acciones se comenzarán a difundir durante el ejercicio 2010.

Como complemento a esta formación genérica, se han desarrollado otras dos acciones formativas vinculadas a la prevención de riesgos laborales (como se detalla en el capítulo correspondiente), así como a la formación en materia de seguridad de la información.

La información, entendida como conjunto de datos creados por o para Ferrovial en cualquier soporte o forma, constituye uno de los activos más importantes de nuestra organización y esencial para su estrategia y para el desempeño de sus actividades. Consecuentemente, la protección de la información frente a cualquier posible daño o uso no autorizado debe ser una de las prioridades de la gestión de Ferrovial.

Con este fin, en 2009 se ha aprobado el Marco General Corporativo de Seguridad de la Información, así como un procedimiento que desarrolla este Marco en lo relativo a los roles y responsabilidades en materia de seguridad de la información.

El Marco General establece los principios fundamentales, responsabilidades y directrices generales en el uso y tratamiento de la información y protege tanto la información como los sistemas que la soportan de la destrucción, indisponibilidad, manipulación o revelación no autorizada.

Este Marco se aplica con carácter obligatorio a todos los empleados y colaboradores de Ferrovial, así como a cualquier tipo de información generada, con independencia de su naturaleza y de los medios y formas de almacenamiento y transmisión (escrita, en papel, CD, memorias USB, DVD, etc).

Ferrovial siempre ha trabajado en el campo de la seguridad de la información: el compromiso de la organización con este activo estratégico se recoge de partida en el Código de Ética Empresarial de la compañía: "Protegemos la información para proteger a nuestro negocio y a nuestros profesionales".

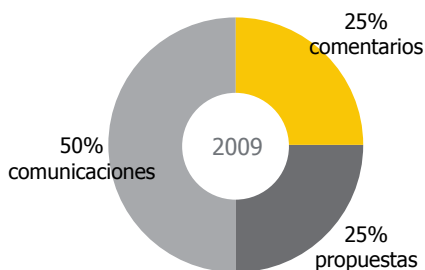
En el marco habitual de relación con los proveedores y subcontratistas, Ferrovial promueve diversas iniciativas de formación sobre la implantación de los principios del Código Ético en la cadena de suministro.

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.

BUZÓN DE SUGERENCIAS

Ferrovial cuenta desde 2004 con un "Buzón de Sugerencias" para los empleados. Este buzón está alojado en la Intranet corporativa.

En 2009 se han recibido 260 comunicaciones, de las cuales el 45% han sido procedentes. Las comunicaciones recibidas se desglosan de la siguiente manera:



Al cierre de esta memoria, un 32% de las comunicaciones están cerradas. A partir de 2009, las denuncias se canalizan a través del Canal Ético de Denuncias (Buzón de Denuncias) puesto en funcionamiento a principios de año.

CANAL ÉTICO DE DENUNCIAS (BUZÓN DE DENUNCIAS)

A finales de 2008 Ferrovial implantó 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 denunciarlo de forma 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 (18,5% de la plantilla de Estructura).

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, puede proponer su convocatoria de manera urgente. Este Comité es el responsable de adoptar medidas de mejora en el cumplimiento y de 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.

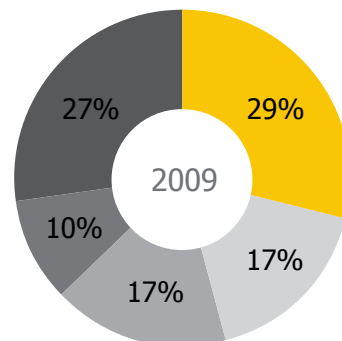
El canal proporciona a todos los empleados de Ferrovial (y de sus filiales) una comunicación directa con la Dirección y los Órganos de Gobierno para transmitir cualquier denuncia que estimen conveniente: irregularidades, incumplimientos y comportamientos contrarios a la ética y la legalidad. Se garantiza 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 la empresa.

Durante 2009, se han producido 30 notificaciones de denuncia (casi el doble que en 2008): 27 a través del Buzón de Denuncias y tres a través del apartado de correos. De todas ellas, el 46% han sido nominativas mientras que el 54% fueron anónimas, frente al 17% de notificaciones nominativas y al 83% de anónimas en 2008.

Haciendo un desglose por categoría de las denuncias, los asuntos son los siguientes:

El procedimiento del Buzón de Denuncias está a disposición de los empleados dentro de la sección de Procedimientos Corporativos de Presidencia de la Intranet.

- Referente a las condiciones laborales
- Referente al puesto de trabajo
- Referente a consultas
- Referente a acoso
- Referente a otros temas



Gestión de riesgos

En el ejercicio 2009, la Dirección Corporativa de Riesgos ha implantado en todo el grupo el nuevo proceso de gestión integral del riesgo, denominado Ferrovial Risk Management (FRM). Con este proceso se identifican y valoran los riesgos que amenazan la consecución de los objetivos empresariales establecidos por la Dirección, tanto los financieros como los derivados de la política de sostenibilidad de la compañía.

El FRM permite priorizar los riesgos mediante la utilización de un escala de valoración homogénea en todas las áreas de actividad del grupo, así como la adopción de acciones correctoras e implantación de medidas de control en todos los ámbitos corporativos y de negocio.

Prevención del fraude y la corrupción

Ferrovial cuenta desde 2004 con un procedimiento de prevención del fraude interno. En 2009, 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 asociadas 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.

Por fraude interno se entiende "toda acción u omisión dolosa que, protagonizada por empleados de Ferrovial, persiga o provoque un perjuicio en el patrimonio de Ferrovial, entendiéndose por perjuicio la generación de un coste o gasto sin contraprestación equivalente, la producción de un quebranto patrimonial o la no obtención de un beneficio legítimo".

Se establece que cualquier persona sujeta a este procedimiento que tenga conocimiento de actuaciones susceptibles de perjudicar el patrimonio empresarial tiene el derecho y la obligación de informar a Ferrovial.

La notificación se efectuará al superior o a través del Buzón de Denuncias de forma personalizada o anónima. El empleado procurará facilitar la información y/o documentación necesaria que permita al superior o al Comité Gestor del Buzón de Denuncias contar con elementos de juicio suficientes para el correcto análisis y valoración de los hechos. Durante 2009, no ha existido ningún caso de corrupción en la organización.

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 y 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. Cuando el importe de la petición en curso más los anticipos concedidos aún no justificados supere los 1.200 euros, se requerirá la autorización del inmediato superior.



» Foto: Alumno de Summa Universitas

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 la responsable de establecer medidas para verificar que Ferrovial no contrate como empleados ni como 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. ■

Diálogo con los grupos de interés



Ferrovial asume como principio directriz de su comportamiento empresarial la transmisión de una información veraz, completa y transparente, que exprese la imagen fiel de la sociedad y de sus actividades y estrategias empresariales.

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) considerados por Ferrovial socios en el desarrollo de los negocios; como a los llamados stakeholders externos: la Administración, 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 2009 se han realizado encuestas a:

- **100** periodistas de prensa, radio, televisión, Internet. (dos oleadas)
- **50** políticos de los distintos niveles administrativos: Congreso, Senado, alcaldías, Gobierno de España y Comunidades Autónomas. (dos oleadas)
- **50** directivos y empresarios. (dos oleadas)
- **25** analistas financieros. (dos oleadas)
- **25** líderes de opinión. (dos oleadas)
- **1.004** personas con conocimiento de Ferrovial.
- **198** stakeholders para el estudio Global de Ferrovial.

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, además de los aspectos financieros, tenga en cuenta las variables de comportamiento medioambiental y social.
- Comunicar a todos los stakeholders los principios del desarrollo sostenible y la responsabilidad social y facilitar la participación de los empleados en proyectos solidarios.

Hitos en 2009

- Profundizar en las encuestas de percepción.
- Dinamizar los canales de comunicación con los distintos grupos de interés.

Objetivos 2010

- Lanzar el programa Main Ferrovial Stakeholders (MFS).

Diálogo con los grupos de interés	2009	2008	2007	Var 09-08
Transparencia (percepción)*	61,8	64,4	61,9	-4%
Reuniones con inversores	168	494	333	-66%
Presentaciones a analistas	36	4	2	800%
Empleados con acceso a Intranet (%)**	5.907	5.858	7.025	0,8%
Reuniones con proveedores y subcontratistas	6.270	5.523	ND	14%
Encuestas realizadas a proveedores	2.748	1.129	ND	143%
Encuentros de directivos con periodistas	15	100	94	-85%
Presentaciones a medios de comunicación	4	4	4	0%
Visitas a la sala de prensa de la web	105.007	177.986	169.510	-41%
Encuestas de opinión pública	1698	1.352	1.002	26%

Política de transparencia y diálogo

Ferrovial asume como principio directriz de su comportamiento con sus accionistas, inversores, analistas y mercado en general, transmitir una información veraz, completa y que exprese la imagen fiel de la sociedad y de la compañía, de sus actividades empresariales y de sus estrategias de negocio.

La transparencia se ejerce dentro de los límites legales (conforme a las normas y en plazos establecidos) 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 la 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 ha iniciado un procedimiento de Comunicación de Crisis, partiendo de Corporación y que posteriormente se extenderá al resto de divisiones. Este sistema pretende 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).

La profesionalización de las relaciones entre la compañía y sus grupos de interés ha significado el establecimiento del diálogo a través de áreas, en su mayoría dependientes del Consejo de Administración, y que están específicamente dotadas para atender a cada grupo.

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/

- Las máximas prioridades de Ferrovial hacia los accionistas e inversores son: transparencia en su gestión, adopción de las mejores prácticas de Gobierno Corporativo en sus empresas y observancia estricta de las normas que en esta materia estén vigentes en cada momento.
- El Informe de Gobierno Corporativo, disponible como archivo adjunto al Informe Anual 2009, 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 mismos.
- A través de la página web, los accionistas pueden acceder a toda la documentación sobre la sociedad, a los procedimientos para la obtención

de la tarjeta de asistencia a la Junta General y a todas las instrucciones para ejercer o delegar el voto a distancia. Desde 2005, los accionistas pueden participar de forma virtual en las Juntas Generales y emitir su voto por correo electrónico.

- Ferrovial cuenta con un servicio de Atención al Accionista permanente 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.
- El servicio de Atención al Accionista tiene el objetivo de establecer una comunicación transparente y fluida con accionistas particulares y facilitar su acceso a la información y estrategia de la compañía.

Empleados

*Recursos Humanos
Apartado de Correos 2160
28080 Madrid*

» www.ferrovial.es

- La política de comunicación con los empleados está basada 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 situa-



» Foto: Trabajos de mantenimiento. Ferrosier

ción que pueda considerarse un conflicto de intereses.

- En el año 2009 se han puesto en marcha los Planes de Acción derivados de los resultados de la encuesta de clima laboral realizada en 2008, que tiene carácter bienal. Con este objetivo, cada unidad de negocio ha definido planes de acción concretos, para los ejercicios 2009 y 2010, alineados con sus resultados. Así mismo, se ha constituido el Comité de Clima, integrado por miembros de todas las unidades de negocio, con el objetivo de realizar el seguimiento del cumplimiento de las acciones comprometidas.
- Se han puesto en marcha tres iniciativas, entre la que destaca el plan Conoce, que engloba todas las acciones relacionadas con las prácticas de comunicación interna. Tiene como objetivo M€ trasladar los mensajes institucionales de la Dirección tanto a través de los canales actuales (Intranet) como a través de encuentros periódicos planificados de la dirección con sus correspondientes áreas de influencia.
- Ferrovial cuenta con dos canales formales de comunicación interna:

- **Intranet:** el principal canal para la comunicación interna con los empleados, tanto en corporación como en las distintas divisiones. Actualmente, 5.907 empleados tienen acceso a la Intranet corporativa, o a las intranets de las áreas de negocio.

- **Revistas internas:** Inforvial, la revista interna de Ferrovial, cuenta con una tirada de más de 10.000 ejemplares. Durante 2009 se publicaron tres números, 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, etc. En 2009 se publicó una edición especial bilingüe de Inforvial con motivo de la fusión de Cintra y Ferrovial.

Por su parte, Amey y BAA tienen publicaciones internas propias llamadas, respectivamente, The Hub y Airwaves.

- Anualmente, desde la Dirección de Recursos de Humanos, se organizan diversos eventos para promover y dinamizar la relación entre los empleados de las distintas divisiones.

Entre estos eventos destacan:

- **Convención Anual de Directivos:** en 2009 se ha modificado el formato de reunión, con la asistencia presencial de sus primeros 100 ejecutivos y una asistencia virtual de 300 directivos y mandos de la compañía con conexiones con cinco países. En la edición del año pasado, con el objetivo de generar debate y dar respuesta a las inquietudes de los empleados, se abrió una cuenta de correo durante el mes previo a la celebración de la Convención para que cualquier empleado pudiera trasladar a la cúpula de la compañía sus inquietudes y preguntas. Todas las cuestiones fueron respondidas por el Consejero Delegado, de manera verbal en la propia convención o posteriormente por escrito.

- **Conocer +:** es una iniciativa que permite dar a conocer las distintas actividades de la compañía a través de una sesión monográfica dirigida por expertos del negocio.

- **Olimpiadas Ferrovial:** se han celebrado por cuarto año consecutivo. Este evento deportivo ha logrado convocar a 800 trabajadores de las principales oficinas centrales de España.

- **Día Ferrovial:** el objetivo de este evento es crear un espacio de convivencia, en el que los empleados de Ferrovial y sus familias puedan conocer a otros compañeros con una temática común, en función de los proyectos emprendidos en el ejercicio. Este año, con motivo de la puesta en marcha de los Planes de Igualdad de Oportunidades, se invitaba a los niños a descubrir su profesión de futuro.

Cliente y usuarios

Calidad y Medio Ambiente
dca@ferrovial.es

» www.ferrovial.es

- Ferrovial cuenta con más de 1.000 millones de usuarios y clientes que utilizan las infraestructuras y servicios que la compañía pone en el mercado. La política de la compañía 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.
- 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: Ley Orgánica de Protección de Datos Personales en España; Data Protection Act en Reino Unido; y Personal Information and Electronic Act en 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.
- 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.

Analistas

Relación con Inversores

Tel.: +34 91 586 27 30

Tel.: +34 91 586 27 60

Tel.: +34 91 586 27 81

Fax: +34 91 586 26 89

ir@ferrovial.es

» www.ferrovial.es

- El departamento de Relación con los Inversores, integrado en la Dirección General Económico-Financiera de Ferrovial, es el responsable de las relaciones con los accionistas, inversores y analistas. La principal demanda de estos grupos de interés es la transparencia y fiabilidad de la información financiera.
- La actividad con los inversores y analistas se realiza principalmente a través de roadshows, seminarios y reuniones informativas sobre la estrategia y acontecimientos de la compañía. Trimestralmente, se realiza un encuentro con los analistas para presentar los resultados de la compañía. También se realizan presentaciones específicas sobre acontecimientos relevantes en la actividad de la empresa.
- En 2009, se han realizado 342 reuniones con inversores o analistas, 69 de las cuales han sido con inversores extranjeros. También se han organizado 14 roadshows que han supuesto 168 reuniones. La presentación de resultados ha sido retransmitida a través de la web de Ferrovial.



» Foto: Alumno de Summa.

- Durante el año se han contestado 1.487 correos electrónicos con peticiones, información o documentación financiera y se han atendido 1.224 llamadas, realizadas por inversores minoristas y empresas solicitando información financiera sobre el dividendo y la fusión. Todas las solicitudes de información han sido tratadas de forma individualizada.
- En 2009, se han comunicado 48 hechos relevantes a la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV). Cada vez que se realiza un envío a la CNMV o cualquier comunicación que se identifique como de interés para el analista o inversor, se lleva a cabo una comunicación personalizada por correo electrónico.
- Existe un apartado dentro de la página web de Ferrovial (Relación con Inversores) en el que aparece toda la información de la compañía. En 2009, esta sección ha tenido 1.663.659 visitas, de las cuales el 94% se han producido en la versión inglesa.



Proveedores y subcontratistas

Dirección de Aprovisionamiento

Tel.: +34 902 52 50 52

informacion@obralia.com

» www.obralia.com

- 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, por ello la compañía busca 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 2009 con 86.020 proveedores.
- La Dirección de Aprovisionamiento de la división de Construcción 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 y el desarrollo sostenible. En 2008, se introdujo una cláusula específica de responsabilidad social corporativa en este tipo de acuerdos. Todos los firmados en 2009 incorporan ya estas cláusulas.
- 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.
- El diálogo con los proveedores se ha materializado en 2009 de la siguiente manera: se han realizado 2.748 encuestas, 6.270 encuentros y 52 foros. Además, cabe destacar los programas de formación para proveedores y subcontratistas en materias como calidad, medioambiente, técnica, prevención y salud o temas relacionados con el Código Ético.

Gobiernos y Administración

Relaciones Institucionales

Tel.: +34 91 586 28 93

Fax: +34 91 586 26 59

comunicacion@ferrovial.es

» www.ferrovial.es

- Ferrovial mantiene, de forma permanente, un diálogo con los gobiernos

y administraciones públicas en todos los países en los que opera, ya sea en el ámbito nacional, regional o local.

- Como miembro de la comunidad en la que opera, Ferrovial se compromete en algunas de las iniciativas sociales promovidas por los gobiernos o entes locales, y organiza encuentros con distintos grupos, como diplomáticos o senadores. En 2009, se mantuvo un encuentro con 15 diplomáticos a los que se les mostró distintas obras en ejecución de Ferrovial.
- En las relaciones con las autoridades y los funcionarios públicos, y según el Código Ético de la compañía, Ferrovial prohíbe a sus empleados cualquier tipo de soborno, dar a terceros o recibir de terceros pagos indebidos de cualquier tipo, 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.
- Por las mismas razones, Ferrovial tampoco contribuye a la financiación de los Partidos Políticos en España 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 2009, Ferrovial ha ganado el recurso por el que se obligaba a vender algunos de los aeropuertos en Reino Unido. Tanto BAA como Ferrovial han manifestado su posición con transparencia en cada una de las fases de este proceso.

Sector empresarial

Relaciones Institucionales
Tel.: +34 91 586 28 93
Fax: +34 91 586 26 59
comunicacion@ferrovial.es

» www.ferrovial.es

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 2009, Ferrovial ha sido miembro de las siguientes organizaciones:

AUTOPISTAS

Canadá:

- International Bridge, Tunnel and Turnpike Association (IBTTA).
- Canadian Council for 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).

EEUU:

- 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.

España:

- Asociación de Sociedades Españolas Concesionarias de Autopistas, Túneles, Puentes y Vías de Peaje (ASETA).

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.

AEROPUERTOS

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.

SERVICIOS

Reino Unido:

- The Association of Consulting and Engineering.
- British Institute of Facilities Management.

- Confederation of British Industry.
- New Local Government Network and Institution of Highways and Transportation.

España:

- ACITRE (Asociación Catalana de Instalaciones de Tratamiento de Residuos Especiales).
- ACLIMA (Asociación Cluster de Industrias de Medio Ambiente de Euskadi).
- AEA (Asociación Española de Arboricultura).
- AERCE (Asociación Española de Responsables de Compras o Existencias).
- APVEC (Asociación de los Profesionales de los Espacios Verdes de Cataluña).
- Área de Medio Ambiente de la Cámara de Comercio de Barcelona.
- ASETRAVI (Asociación Empresarial de Transportes de Vizcaya).
- ASEGRE (Asociación Española de Gestores de Residuos).
- ASEJA (Asociación Española de Empresas de Jardinería).
- AEPJP (Asociación Española de Parques y Jardines Públicos).
- ASELIME (Asociación de Empresas de Limpieza Técnica Industrial Mecanizada).
- ASELIP (Asociación Empresarial de Limpieza Pública).
- ATEGRUS (Asociación Técnica para la Gestión de Residuos y Medio Ambiente).
- CEPTA (Confederación Empresarial de la Provincia de Tarragona).
- ECOEMBES (Ecoembalajes España).
- FEAT (Federación Empresarial de Auto-transporte).
- FIDA (Fundación para la Investigación y Desarrollo Ambiental).
- Fundació Fòrum Ambiental.
- Gestora de Runes.
- ISR (Club Español de los Residuos).
- IZAITE (Asociación de Empresas Vascas por la Sostenibilidad).
- SIGFITO (Sistema Integrado de Gestión de Residuos de Productos Fitosanitarios).

Portugal:

- AEP (Associação das Empresas Portuguesas do Sector do Ambiente).
- APERLU (Associação Portuguesa dos Empregadores do Sector dos Resíduos e Limpeza Urbana).
- AEP (Associação Empresarial de Portugal).

Europa:

- The Sustainable Landfill Foundation.

CONSTRUCCIÓN**Europa:**

- SEOPAN Export Group.
- EIC (European International Contractors).
- FIEC (European Construction Industry Federation).
- ENCORD (European Network of Construction Companies for Research and Development).
- ECTP (European Construction Technology Platform).
- E2B (Energy Efficient Buildings).
- ILP (MIT's Industrial Liaison Program).
- EBC (European Builders Confederation).
- Internet Association for Bridge and Structural Engineering (IABSE).
- Internacional Erosion Central Association (IECA).
- The International Association for Shele Spatial Structures.

España:

- SEOPAN (Asociación de Empresas Constructoras de Ámbito Nacional).
- CNC (Confederación Nacional de la Construcción).
- CEOE (a través de SEOPAN y CNC).
- Cámara de Comercio de Madrid (IDETRA).
- PTEC (Plataforma Tecnológica Española de la Construcción).
- PTFE (Plataforma Tecnológica Ferroviaria Española).

- Cámara de Contratistas de Andalucía (*)
* A través de ésta y sin cuota, con FADDECO, UPECO, FOE, ...

- CIAC (Centro de Innovación Andaluz de la Construcción).

- Asociación Empresarial Sevillana de Constructores y Promotores de Obras (GAESCO).

- Cámara de Contratistas de Extremadura Asociación Empresarios de Vizcaya (ECO-VA).

- Asociación de Empresas de la Construcción de Madrid (AECOM).

- Asociación de Empresarios de la Construcción en Palencia (AECOPA).

- Asociación vallisoletana de Empresarios de la Construcción (AVECO).

- Cámara de Contratistas de Castilla y León Confederación Asturiana de la Construcción.

- CACONSER (pertenece a la Confederación Asturiana de la Construcción).

- Agrupación de Empresarios de la Construcción de Toledo.

- Asociación Provincial de Empresarios de la Construcción de la Coruña.

- Asociación Provincial de Empresarios de la Construcción de Lugo.

- Asociación Provincial de Empresarios de la Construcción de Orense.

- Asociación Provincial de Empresarios de la Construcción de Pontevedra.

- Circulo de Economía (Barcelona).

- Cámara Oficial de Contratistas de Cataluña.

- Gremio de Constructores de Obras de Cataluña.

- Asociación Provincial de Empresarios de la Construcción y Obra Pública (APECOP).

- Asociación Provincial de Empresas de la Construcción de Castellón (APECC).

- Asociación Valenciana de Empresas de la Construcción y Obras Públicas (ASVE-COP).

- Cámara de Contratistas de la Comunidad Valenciana.

- Asociación de Constructores de Baleares.

- Federación Provincial de Entidades de la Construcción de Sta. Cruz de Tenerife (FEPECO).

- Asociación de Empresarios de la Construcción de la Provincia de Las Palmas (AEC).

- Federación de Empresas de la Construcción de Zaragoza (FECZA).

- Federación Regional de Empresarios de la Construcción de Murcia.

- Centro Tecnológico de la Construcción de la Región de Murcia.

- Asociación Científica Hormigón Estructural (ACHE).

- Asociación Española de la Carretera (AEC).

- Asociación Técnica de la Carretera (ATC).

- Comité Nacional Español Grandes Presas (CNEGP).

- Sociedad Española de Presas y Embalses (SEPREM).

- Asociación Española de Ingeniería Sísmica.

- Asociación Técnica Española de Climatización Refrigeración (ATECYR).

- Asociación Técnica de Puertos y Costas Sociedad Española de Mecánica del Suelo y Cimentaciones (SEMSC).

- Puertos del Estado.

- Asociación Española de Túneles y Obras Subterráneas (AETOS).

- Sociedad Española de Mecánica de Rocas (SEMR).

Sindicatos

Recursos Humanos
Tel.: +34 91 586 25 00

» www.ferrovial.es

- Más allá del diálogo social, los sindicatos reclaman su papel como parte interesada en la aplicación de las políticas de Responsabilidad Corporativa de Ferrovial.
- La empresa 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, el Observatorio de la Responsabilidad Corporativa o el proyecto BRC (Building Responsible Competitiveness project) que coordina Forética en España.
- En este contacto continuo con los sindicatos, Ferrovial ha firmado en 2009 con UGT y CCOO el Plan de Igualdad de la compañía. El Plan de Igualdad de Ferrovial, potencia el compromiso de responsabilidad social corporativa, establece actuaciones en los procesos clave en la gestión de personas, y se compromete a poner en marcha todos los canales de comunicación y mecanismos internos que permitan la máxima difusión y sensibilización en la materia. En el Plan se contemplan y desarrollan las medidas acordadas con los sindicatos, que garantizan el principio de igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres, promoviendo la formación y promoción profesional en igualdad de condiciones.

Medios

Comunicación corporativa
Tel.: +34 91 586 25 15
Fax: +34 91 586 26 59
comunicacion@ferrovial.es

- Ferrovial mantiene un contacto personal, directo y continuo con alrededor de 26 medios de comunicación nacionales e internacionales, basado en la transparencia y estrecha colaboración con los profesionales de la información. Las relaciones con estos medios se coordinan a través de la Gerencia de Medios de Comunicación de la Dirección de Comunicación y Responsabilidad Corporativa. En 2009 se han enviado 64 notas de prensa en español e inglés, se han organizado 15 encuentros de directivos de Ferrovial con periodistas y se han atendido más de 1.100 llamadas.
- 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 que realiza Ferrovial es continua, visible y consistente, según reflejan los resultados del RepTrak a partir de 1.004 encuestas a grupos de interés durante 2009. La gráfica muestra los principales atributos de la comunicación de Ferrovial con respecto a la media del sector, según la percepción de los grupos de interés.
- 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 desarrollan la compañía y sus filiales.



» Foto: Junta de accionistas.



- Durante 2009, el número de entradas a las salas de prensa de las webs corporativas ha alcanzado 105.007 visitas.
- En 2009, la Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas ha reconocido, un año más, a Ferrovial por la calidad de la información que difunde en Internet.

Tercer Sector

Responsabilidad Corporativa
Tel.: +34 91 586 02 75
Fax: +34 91 586 26 59
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 de componente multi-stakeholder y multisectorial. Entre ellas, cabe destacar la Asociación Española del Pacto Mundial (Asepam) de la que Ferrovial es socio fundador, el Foro de Reputación Corporativa, cuya presidencia ha ostentado en 2009, la Fundación SERES, Forética y LBG (London Benchmarking Group) España. Asimismo, Ferrovial está participando activamente en los comités de Responsabilidad Corporativa que se han creado tanto en Seopan como en la CNC de cara a establecer unas bases comunes en esta materia. A través de varias asociaciones profesionales y del Tercer Sector, Ferrovial está presente en el Consejo Estatal Superior de RSE (CERSE).

- 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 Acción contra el Hambre, 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 varios encuentros institucionales y reuniones con entidades del Tercer Sector. Destacar la utilización de la sede de Ferrovial para talleres como el WorkShop de Reputation Institute, o el proyecto BRC (Building Responsible Competitiveness project).
- 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.
- Relación a través de los canales formales de comunicación. A través del correo electrónico rsc@ferrovial.es se han recibido 170 correos, de los cuales 85 son peticiones de información, 20 son solicitudes de ayuda y el resto son peticiones para asistir a cursos o presentaciones relacionadas con la Responsabilidad Corporativa. ■

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.

Los objetivos de Ferrovial respecto a su gestión del medio ambiente a largo plazo (2008- 2012) son los siguientes:

- Estrategia contra el cambio climático. El objetivo principal relacionado con esta 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, para 2010, un 15% las emisiones respecto al valor de referencia del año 1990. En una segunda fase, alcanzar para 2020 un 30% de reducción.
- Implantación paulatina del Plan de Movilidad Personal en las oficinas centrales del grupo a partir de 2010.
- Reducción del material depositado en vertederos en un volumen de 56 millones de metros cúbicos durante el periodo 2005 -2012 en la División de Construcción. Durante 2009, la División de Construcción dejó de verter un volumen de 10,8 millones de metros cúbicos. La suma de material evitado en vertedero desde 2005 supone el 92% del objetivo total.

Compromiso

- Reducción del impacto ambiental de nuestras actividades.
- Mantener un enfoque preventivo que favorezca el medio ambiente.
- Reducción de la huella de carbono global del grupo.

Líneas de actuación

- Promover la implantación de sistemas de gestión medioambiental normalizados en las diferentes líneas de negocio de Ferrovial, enfocados principalmente hacia la gestión del riesgo ambiental de las actividades.
- Investigación y desarrollo de modelos para la rehabilitación de viviendas a gran escala y la renovación urbana.
- Investigación y desarrollo de modelos de movilidad más sostenibles.
- Anticipación y adaptación temprana a los cambios regulatorios en el ámbito del medio ambiente.

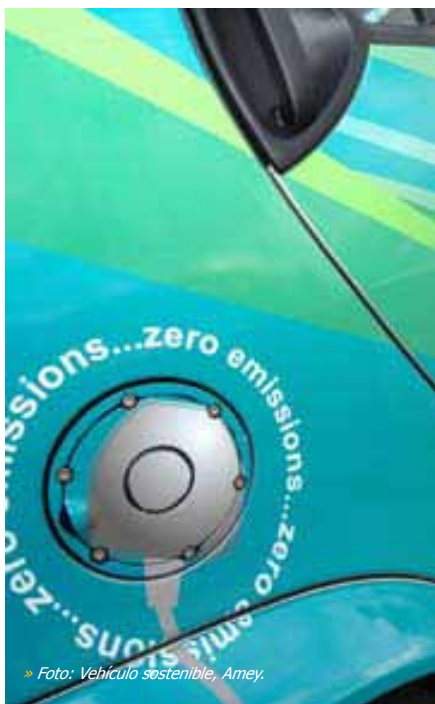
Hitos 2009

- Lanzamiento del procedimiento para el cálculo de la huella de carbono a escala global y su verificación por una entidad independiente.
- Actualización de los indicadores del cuadro de mando corporativo.

Objetivos 2010-2011

- Implantación del Plan de Movilidad Personal en las oficinas centrales.
- Puesta en marcha de la estrategia de reducción de la huella de carbono de Ferrovial.
- Reducción para 2010 de un 15% de las emisiones de CO₂ en Aeropuertos respecto a los valores de 1990.

Medio Ambiente	2009	2008	2007	Var 09-08
Emisiones de gases con efecto invernadero directas evitadas por captación de biogás (T CO ₂ eq)	514.221	526.267	519.604	-2%
Emisiones de gases de efecto invernadero evitadas por la actividad de triaje (T CO ₂ eq)	328.099	361.105	342.061	-9%
Emisiones de CO ₂ (T CO ₂ eq)	1.963.752	n.s	n.s	
Cantidad de electricidad producida por recuperación de biogás (GJ)	279.841	321.464	308.959	-13%
Cantidad de energía térmica producida por valorización de biogás (GJ)	175.134	118.168	146.666	48%
Cantidad de electricidad producida mediante cogeneración en incineración de residuos peligrosos (GJ)	61.045	66.082	66.290	-8%
Reducción de material destinado a vertedero (m ³)	30.582.938	13.108.962	10.080.769	133%
Recuperación en plantas de triaje (t)	857.626	880.427	859.392	-3%



» Foto: Vehículo sostenible, Amey.

Política de Medio ambiente

La política de medio ambiente de Ferrovial emana de la Política de Sostenibilidad de aplicación a todo el grupo, 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.

La política de Calidad y Medio Ambiente de Ferrovial fue actualizada durante 2008 buscando una mejor adaptación al nuevo perfil de la compañía y a los nuevos riesgos corporativos derivados de la adquisición de BAA.

En esta actualización se incorporaron 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 ONGs, administraciones y organismos reguladores se considera también un punto clave.

Índice de comportamiento ambiental

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, consultar la página web de Ferrovial.

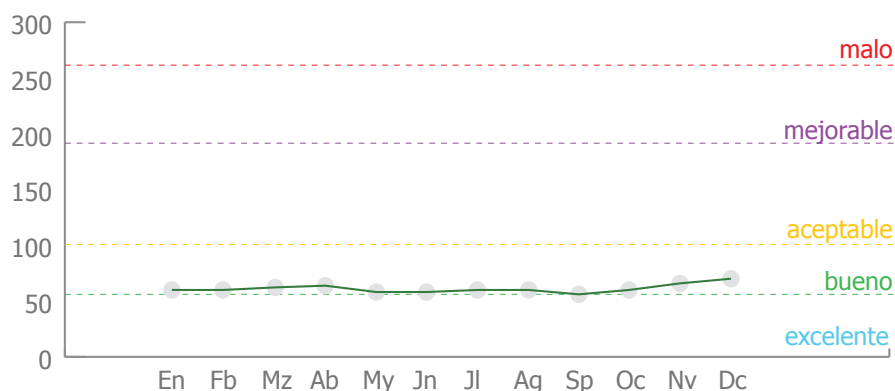
ICM EN SERVICIOS

Durante el año 2009, tras la validación del algoritmo matemático por parte de la Cátedra UNESCO de la Universidad Rey Juan Carlos, se ha terminado el desarrollo de pruebas funcionales de la aplicación informática que le da soporte, tanto a nivel de campo como apoyo para la realización de evaluaciones ambientales y estimaciones de riesgos ambientales, como a nivel de consulta mediante la habilitación de accesos remotos para la obtención de informes y listados con múltiples posibilidades de filtros.

Se pueden calcular valores de ICM tanto en las distintas empresas (Cespa, Eurolimp, Grupisa y Ferrosfer), como de forma agrupada y ponderada para obtener un valor global de Ferrovial Servicios.

La aplicación está ya en producción para la carga de evaluaciones de riesgos y estimaciones de riesgo ambiental. Queda pendiente la revisión final de las fórmulas tras la carga definitiva de datos y el establecimiento de los umbrales, como paso previo a la puesta en producción completa y en abierto de la misma.

Índice de comportamiento ambiental 2009



Impactos y objetivos medioambientales

El análisis de la evolución de los impactos significativos es una herramienta fundamental a la hora del establecimiento de objetivos.

La evaluación de los impactos ambientales de obra integrados arroja una mejora global respecto a 2008 en los aspectos ligados a la gestión de residuos. Muestra avances importantes en la gestión de residuos peligrosos en obras de edificación y en la gestión de RCD en obra civil. En cuanto a los impactos que han empeorado en 2009, destacan los relacionados con la calidad del agua, incluyendo las escorrentías de obra, que han derivado en situaciones de turbidez del agua en cauce, consecuencia en gran medida de la intensidad de algunos periodos de lluvias. El resto de impactos se mantienen dentro de los parámetros de años anteriores, con leves mejorías en aquellos relacionados con la generación de polvo.

Los centros de producción establecen anualmente sus objetivos medioambientales con el fin de 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 globales. 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, singularmente, reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Durante 2009, se han generado nuevos tipos de objetivos relacionados con la gestión de residuos peligrosos y disminución de polvo y ruido.

OBJETIVOS DE CONSTRUCCIÓN

- El porcentaje de obras con objetivos ambientales pasa del 80% en 2008 al 90,4% en 2009.
- El porcentaje de obras vivas con objetivos se mantiene por segundo año en un nivel de máximos, siendo difícil superar los valores actuales.
- El número de objetivos por obra se estabiliza, siendo un 2,62 en 2009 frente a un promedio de 2,7 objetivos/obra en 2008.
- Se mantiene la importancia de objetivos de obra relacionados con la reutilización de tierras y aumenta aquellos relacionados con la gestión de residuos peligrosos, ruido y polvo.

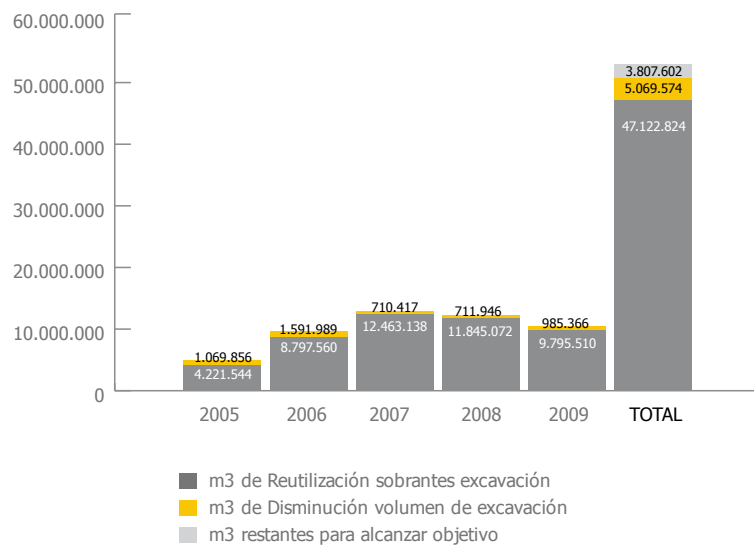
La División de Construcción tiene un importante objetivo de reducción de vertido de material a vertedero de en un volumen de 56.000.000 m³ durante el periodo 2005 - 2012.

Durante 2009, se dejó de verter un volumen de 10,8 millones de m³ a vertedero. La suma de material evitado en vertedero desde 2005 hasta hoy supone el 92% del objetivo total.

La generación de tierras sobrantes de excavación es un impacto característico de las obras civiles. Estas tierras son destinadas a vertederos específicos para este fin con los consiguientes impactos asociados. Con el fin de minimizar el volumen de tierra destinada a vertederos se establecen una serie de objetivos.

La disminución sustancial relativa en los volúmenes gestionados durante el año 2009 son debidos a la finalización de grandes obras públicas y túneles.

Evolución del cumplimiento del objetivo de reducción de vertido de material inerte a vertedero 2005 - 2009



Clasificación de los objetivos establecidos en centros de producción en función del objetivo a evitar.

Impacto a evitar	Objetivo asociado	Unidades
Afección a hábitats faunísticos	• Mes de adaptación del plan de trabajo para reducir afecciones a la fauna	Mes
Afección a riberas y márgenes fluviales	• m ² de reducción de afección sobre superficie de ribera	m ²
Afección al patrimonio histórico-artístico	• m ² de prospección arqueológica	m ²
Afección directa a la cubierta vegetal	• Ud. de protección de arbolado colindante a la obra	Ud.
	• Ud. de reducción de árboles a talar	Ud.
	• Ud. de trasplante árboles y arbustos	Ud.
	• m ² de reducción de afección sobre superficie con cubierta vegetal de interés	m ²
Afección directa al suelo	• m de uso de pistas y viales existentes como caminos de acceso	m.l.
	• m ² de reducción de superficie afectada por la obra	m ²
Alteración de la calidad del agua	• m ³ de agua tratada con corrección de pH mejorando límites legales	m ³
Alteración de niveles sonoros	• Ud. focos de ruido apantallados	Ud.
	• Ud. de maquinaria de baja emisión sonora	Ud.
Consumo de agua	• Utilizar sistema de riego por aspersión	m ² -m ³
	• m ³ de reutilización de agua	m ³
Contaminación atmosférica (Partículas)	• Ud. de incremento de riegos para estabilización de accesos a obra	Ud.
	• m de camino con limitación de velocidad	m.l.
	• m ² de área de acopios regada por aspersión	m ²
	• m ² de apantallamiento contra dispersión de polvo	m ²
Contaminación por RCD	• m ³ de reutilización/reciclaje de madera con diversos fines	m ³
	• m ² de reutilización/reciclado de plástico	m ²
	• m ³ de utilización de material de construcción reciclado	m ³
	• kg de reutilización/reciclaje de metal con diversos fines	kg
	• m ³ de disminución de volumen de excavación	m ³
	• m ³ de sustitución de hormigón "in situ" por prefabricados	m ³
	• m ³ de RCD reciclados fuera de la obra	m ³
	• Ud. de reciclaje de bovedillas o casetones como separadores	m ³
	• m ³ de valorización de RCD en la propia obra	m ³
Contaminación por RP	• Ud. de seguimiento y control de subcontratas que generan RP	nº
	• m ³ de RP reducidos por minimización de la generación	m ³
	• Ud. de reutilización de luminarias en obra	Ud.
Ocupación de la vía pública	• m ² de reducción de afección sobre vía pública	m ²

Objetivos relacionados con la utilización de materiales de origen valorizado.

Objetivos asociados al uso de materiales de origen valorizado (Construcción)	2009	Unidades
m ³ de reutilización de agua	46.754	m ³
m ³ de reutilización/reciclaje de madera con diversos fines	72.882	m ³
m ² de reutilización/reciclado de plástico	6.376	m ²
m ³ de utilización de material de construcción reciclado	390.591	m ³
kg de reutilización/reciclaje de metal con diversos fines	4.819.512	kg
Ud. de reciclaje de bovedillas o casetones como separadores	61	Ud.
Ud. de reutilización de luminarias en obra	295	Ud.
kg de papel reutilizado y/o entregado a reciclador	13.945	kg
m ³ de reutilización de tierra vegetal	285.259	m ³
m ³ de reutilización de sobrantes de excavación	6.673.999	m ³

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, ha puesto en marcha un proyecto de reducción de emisiones que empieza por una primera fase para caracterizarlas. Durante el 2008, se comenzó a trabajar para identificar todas las fuentes de emisión de los negocios de la compañía y en el 2009, se terminó de elaborar el procedimiento de cálculo de la huella de carbono global, que ha servido para unificar los criterios a la hora de establecer la metodología para la obtención de datos y cálculo de emisiones.

Para el cálculo se ha considerado la parte accionarial de aquellos contratos sobre los que tenemos control operacional. El procedimiento permite así mismo, la identificación de emisiones por fuentes, países y empresas, lo cual es un punto clave a la hora del establecimiento de objetivos.

El ámbito de reporte se ha establecido en Scope 1 y Scope 2, aunque hay empresas que ya poseen datos de Scope 3.

El nuevo procedimiento toma como año de partida las emisiones producidas en el 2009 y, al utilizar el mismo enfoque, metodología de reporte y cálculo, nos permitirá comparar negocios y la evolución de sus emisiones, tanto en valores absolutos como relativos a su facturación evitando así las dificultades encontradas en años anteriores.

A lo largo del 2010, se podrá encontrar más información detallada sobre la huella de carbono en el apartado de Medio Ambiente de la página web de Ferrovial. Una vez unificado el reporte, será posible seguir la evolución de nuestras emisiones y así poder asegurar la efectividad de las medidas establecidas.

** Los datos publicados son los disponibles a fecha de febrero de 2010.*

** Los datos no incluyen a Tube Lines y Budimex. Se estima que las emisiones de Tube Lines son inferiores al 2% por sus peculiares condiciones de operación, donde el consumo energético corresponde a la municipalidad. El objetivo es reportar las emisiones en próximos informes.*

** Las emisiones de BAA no incluyen a Gatwick, como consecuencia del proceso de desinversión llevado a cabo en 2009.*

EMISIONES DE CO₂

Emisiones totales de CO₂ de Ferrovial por empresa (Scope 1 y 2)

	Tneq de CO ₂
CORPORACION	989
CESPA	1.173.611
SWISSPORT	40.644
BAA	450.346
AMEY	40.708
CADAGUA	99.810
CINTRA	30.517
FASA	110.234
FERROSER	16.893
TOTAL	1.963.752

El Scope 1 incluye las emisiones directas producidas en fuentes que son propiedad de o están controladas por la empresa. Principalmente proceden de:

- Combustión de combustibles en equipos estacionarios (calderas, hornos, turbinas,...).
- Combustión de combustibles en vehículos que son propiedad o están controlados por la empresa.
- Emisiones difusas. Emisiones no asociadas a un foco emisor determinado, tales como las emisiones de biogás procedentes de vertedero.

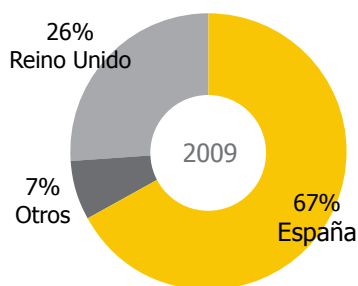
El Scope 2 incluye las emisiones consecuencia del consumo de electricidad comprada a otras empresas que la producen o controlan.

El 87,2% de las emisiones de Cespa corresponden a las emisiones difusas (biogás) producidas en vertederos. Del total de las emisiones difusas, el 25,68% se generan en vertederos propiedad de Cespa y el resto en vertederos que son gestionados por la empresa pero no están en propiedad.

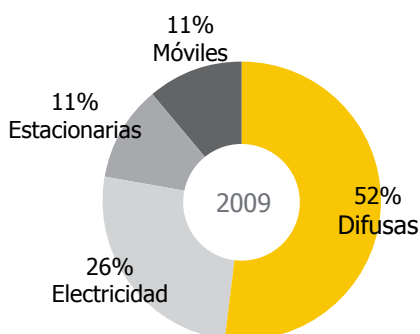
En 2009, además de verificar, por una entidad externa, el procedimiento y la metodología de cálculo de la huella de carbono conforme a la norma UNE ISO 14064-1:2006 "Gases de Efecto Invernadero. Especificación con orientación, a nivel de las organizaciones, para la cuantificación y el informe de las emisiones y remociones de gases de efecto invernadero". Se han verificado los resultados de la Huella de Carbono y otras emisiones significativas de las empresas que constituyen Ferrovial a nivel mundial.

Emisiones totales de CO₂ de Ferrovial por País (Scope 1 y 2)

	Tneq de CO ₂
ESPAÑA	1.312.233
REINO UNIDO	513.278
OTROS	138.241
TOTAL	1.963.752



Emisiones totales de CO₂ de Ferrovial por fuente (Scope 1 y 2)



Otras emisiones indirectas (Scope 3)

El reporte de esta categoría es opcional e incluye el resto de emisiones indirectas. Estas emisiones son consecuencias de las actividades de la empresa pero que ocurren en fuentes que no son propiedad ni están controladas por la misma.

Amey, para el cálculo, ha considerado las emisiones procedentes del transporte de mercancías, viajes de empresa y commuting.

BAA ha considerado, para el cálculo del Scope 3, las emisiones procedentes de las aeronaves en el aterrizaje, despegue y circulación por pista, los viajes de negocio, los vehículos que operan en pista, el acceso al aeropuerto de los pasajeros y la gestión del agua y las basuras.

	Tneq de CO ₂
AMEY	9.102
BAA	2.424.069

NO, SO Y OTRAS EMISIONES SIGNIFICATIVAS

A partir de los consumos combustibles se calculan las emisiones en otros contaminantes gaseosos:

- Emisiones procedentes de Calderas.**

Nox (Tn)	CO (Tn)	COVNM (Tn)	SOx (Tn)	Partículas (Tn)
188	271	43	29	34

Estas emisiones proceden de la combustión de gas natural, gasóleo, fuel, biomasa y propano principalmente.

- Vehículos de automoción**

CO (Tn)	COVNM (Tn)	NOx (Tn)	Partículas (Tn)
1.349	185	823	108

Estas emisiones proceden del uso de gasoil, gasolina y LPG en vehículos de automoción.



Foto: Centro de Recursos Ambientales de Valladolid, España.



» Foto: Detalle de la fachada. Centro de Recursos Ambientales de Castilla-León. Valladolid, España.

- **Maquinaria móvil utilizada en obras de construcción**

CO (g/Kg)	COVNM (g/Kg)	NOx (g/Kg)	Partículas (g/Kg)
56	18	172	11

Estas emisiones proceden del uso de gasoil en la maquinaria móvil utilizada en obras de construcción.

- **Electricidad**

Fuente primaria	Emisiones				
	NOx	CO	COVNM	SOx	Partículas
Total	561,04	226,94	4,35	1.035,53	43,16

Para el cálculo se ha considerado el mix eléctrico de cada país.

Consumo indirecto de energía desglosado por fuentes primarias*

Fuente primaria de energía	Total (GJ)
Carbón	1.194.621
Gasoil	113.030
Gas	1.395.978
Biomasa	63.566
Residuos	26.542
Nuclear	608.597
Hidráulica	213.427
Geotérmica	374
Solar FV	1.848
Solar térmica	39
Eólica	134.010
Maremotriz	1
Otras	1.160
Total producción	3.753.193

Combustibles utilizados en fuentes estacionarias y móviles

Todas las empresas	Consumo (GJ)
Biomasa	41.112
Diésel	3.009.858
Fuel	86.182
Gasolina	317.898
GN	2.367.974
LPG	2.813
Propano	69.141
TOTAL	5.894.979

Para el cálculo se ha considerado el mix eléctrico de cada país.

* Para el cálculo se ha considerado el mix eléctrico de cada país.

Gases destructores de la capa de ozono (refrigerantes)

Tipo de Refrigerante

Empresa		R22	R407C	HFC 134a	R404A	R417a
BAA	Heathrow	120,8	211	240,8		
	Aberdeen		8			
	Glasgow	25			2	
	Stansted	1	2,7			18
	Subtotal (Kg)	146,8	221,7	240,8	2	18

Empresa	R22
Corporación	71,1
Subtotal (Kg)	71,1

	R22	R407C	HFC 134a	R404A	R417a
TOTAL (Kg)	217,9	221,7	240,8	2	18

REDUCCIÓN DE EMISIONES EN BAA

El objetivo principal relacionado de BAA está enfocado a mejorar la eficiencia energética y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero vinculadas a las instalaciones fijas de los aeropuertos y Scope 3.

En concreto, la accesibilidad al aeropuerto, las emisiones de los aviones en su tráfico en superficie y, por último, las emisiones en vuelo. Para éste último caso se ha trabajado de forma muy cercana a las compañías aéreas para publicar la hoja de ruta de la huella de carbono de la aviación sostenible. Asimismo, BAA forma parte del grupo Aviation Global Deal, que trabajó para obtener un acuerdo referente al sector de la aviación en Copenhague.

Objetivos a largo plazo (2008- 2012)

- 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.

Objetivos 2010 en Heathrow

- Publicar la huella de carbono de Heathrow correspondiente a 2009 y establecer un programa de reducción de emisiones.
- Reducción de las emisiones en un 1,4% respecto a las de 2009.

REDUCCIÓN DE EMISIONES EN AMEY

Amey calculó su huella de carbono a comienzos de 2008 y estableció un objetivo de reducción del 10% de emisiones para finales de 2010. Los esfuerzos realizados dieron como resultado que alcanzasen ese objetivo a finales de 2009, por lo tanto han ampliado su objetivo a disminuir su huella de carbono global mas de un 10% para finales de 2010 en unidades de toneladas de CO₂ emitidas / millones de libras de facturación.

- 10:10** - Es una iniciativa nacional de Reino Unido, a través de la cual se persigue la reducción de las emisiones de este país en un 10% para 2010.

Amey ya hizo público su objetivo de reducción del 10% en 2008, pero un número creciente de empresas y administraciones se fueron uniendo a la campaña nacional, por lo cual la compañía se unirá también a esta campaña 10:10.

- Carbon Disclosure Project** - Amey formará parte del CDP en el primer cuatrimestre de 2010.

Este proyecto nació en el año 2000 con el objetivo de reunir y distribuir información de alta calidad que sirviese a los diversos grupos de interés para tomar medidas para prevenir el cambio climático.

Actualmente, 2.500 organizaciones en 60 países en todo el mundo miden y muestran sus datos y estrategias referentes a emisiones a través del CDP. Sirven como medio para proporcionar datos que sean útiles para toma de decisiones a inversores, empresas, políticos, organismos públicos, gobernantes, académicos y público en general.

El CDP es un medio utilizado por gobiernos locales y nacionales para comprometer a sus proveedores en la puesta en marcha de estrategias que contemplen la gestión de su gasto energético y emisiones de gases de efecto invernadero, adaptándose a los riesgos asociados a ellos incluso a través de su cadena de suministro, de forma que puedan tomar a tiempo medidas efectivas.

Varias de las administraciones públicas británicas se unieron al CDP y dieron por supuesta la participación de Amey como miembro de su cadena de suministro, y contando con su participación a la hora de tomar medidas siendo miembros del mismo proyecto y en su responsabilidad como prestadores de un servicio público.

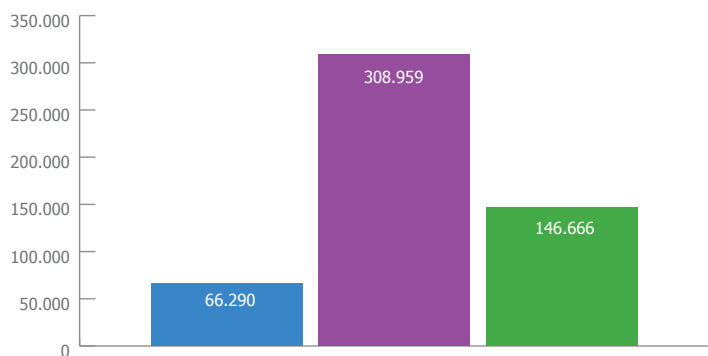
TUBE LINES

Tube Lines recibió el certificado de Platino de los Premios Green 500 por su compromiso y lucha constante en la disminución de sus emisiones de gases de efecto invernadero. Estos premios reconocen la labor de aquellas organizaciones que han implementado con éxito métodos de reducción de emisiones.

En este caso, se valoró especialmente la transparencia de su metodología de cálculo, así como la constancia a la hora de ir desarrollando iniciativas que reducen su huella de carbono y que abarcan distintos ámbitos de acción, desde el ahorro de recursos, medidas en el ámbito de la movilidad o pequeñas mejoras, como pueden ser la renovación de maquinaria para tareas de jardinería, sustituyendo las máquinas tradicionales de gasoil por eléctricas.

EMISIONES EVITADAS POR LA GENERACIÓN DE ENERGÍA

Aprovechamiento energético de la gestión de residuos 2009



- Cantidad de electricidad producida (mediante cogeneración) en incineración de residuos peligrosos.
- Cantidad de electricidad producida por recuperación de biogás.
- Cantidad de electricidad térmica producida por valorización de biogás.



	2009	2008	2007
• Cantidad de electricidad producida (mediante cogeneración) en incineración de residuos peligrosos	66.290	66.082	61.045
• Cantidad de electricidad producida por recuperación de biogás	308.959	321.646	279.841
• Cantidad de energía térmica producida por valorización de biogás	146.666	118.168	175.134

REDUCCIÓN DE EMISIONES EN CESPA

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. 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 entra en depósito, mediante la automatización y optimización de las instalaciones de selección o triaje, aumentando en lo posible el grado de valorización.

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.

- Campaña "Yo Creo, Sí Creo en el Reciclaje. La Exposición".
- Primer Premio Periodístico Medioambiental CESPA-APIA.
- Boletín Informativo "Murcia Recicla".
- Manual Buenas Prácticas en las Oficinas.

Objetivos 2010

En términos generales, se mantendrán los objetivos que tienen carácter continuado en el tiempo y se finalizarán las acciones incluidas en el Programa 2009 que no se han podido ejecutar totalmente durante el año.

**(Algunas de las acciones de mejora propuestas para 2010 están a falta de ser aprobadas por el Comité de Dirección de Cespa a fecha de cierre de este informe).*

De forma particular, en el Programa 2010 se van a incluir acciones encaminadas a la reducción de gases de efecto invernadero:

- Incremento en un 2%, respecto a 2009, de las emisiones de gases de efecto invernadero, evitadas como consecuencia de la captación de biogás en vertederos.
- Aumentar en un 2%, respecto a 2009, la generación de energía eléctrica a través del biogás generado en los vertederos.
- Continuar con el desarrollo del Proyecto Probiogás-Emisión para buscar materiales residuales que sirvan de absorbentes alternativos en los filtros de depuración de biogás.

- Reducción en un 10%, respecto a 2009, de las emisiones de CO₂ asociadas a los desplazamientos del Departamento de Calidad y Medio Ambiente a través de medidas relacionadas con la movilidad vinculada a los viajes de negocio (sustitución de viajes por videoconferencias o tutorías telefónicas, viajes en medios de transporte menos contaminantes, etc.).
- Incremento de la flota de vehículos que funcionan con combustibles alternativos.
- En los centros de trabajo que han tenido durante 2009 un consumo de combustible superior en más de un 10% al consumo realizado en 2008, impartir una acción formativa para fomentar la conducción eficiente y/o realizar una campaña de sensibilización encaminadas a disminuir el consumo.
- Cumplir los compromisos derivados de la adhesión a la Iniciativa STOP CO₂ Euskadi, que está promovida por el Gobierno vasco y que, entre otros, incluye los compromisos de realizar un Inventario y desarrollar un Plan Anual de Gestión de CO₂ en actividades significativas de la empresa.

	2005	2006	2007	2008	2009	UNIDADES
GEI evitados por la actividad de triaje (Teq CO ₂)	260.061,00	240.208,00	328.099,00	361.105,00	342.061,00	Teq CO ₂
GEI evitados por la captación de biogás (Teq CO ₂)	510.595,00	483.291,00	514.090,00	526.267,00	519.604,00	Teq CO ₂

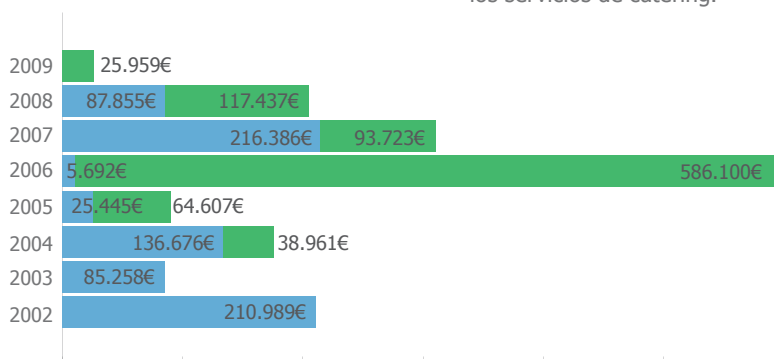
* Datos correspondientes a España

Sanciones medioambientales

En 2009, se pagaron 25.959 euros en sanciones medioambientales correspondientes a ese año. Ferrovial reporta las sanciones efectivas correspondientes no sólo a 2009, sino a años anteriores, ya que los procesos legales pueden alargarse en el tiempo durante más de un año, por lo que no se hace referencia a los importes propuestos, sino a los que han sido efectivos.

Cabe resaltar que, de los importes pagados en 2009 correspondientes a años anteriores, la mayor parte corresponden a la División de Construcción. Pese a que el número de sanciones anuales ha disminuido significativamente en los últimos años, se observa un incremento en las propuestas de sanción que se hacen efectivas. La mayoría hace referencia a dificultades en los trámites administrativos de licencias de préstamos y carteras.

Consideramos una afección significativa cuando existe un expediente sancionador motivado por esta causa. Por tanto, en 2009, no se ha afectado significativamente ninguna fuente de agua por captación, ni por la actividad de transporte. En cuanto a derrames accidentales, existe una sanción por exceder los límites de vertido a la red de alcantarillado, tras un incendio en un almacén de productos peligrosos.



■ Datos publicados en el informe Anual 2008
■ Sanciones correspondientes a 2009 y regularización de expedientes de años anteriores

Consumo de agua

El consumo total de agua (6.115.196 m³) tuvo un ligero ascenso en 2009 respecto del ejercicio anterior.

Es importante resaltar que se han incorporado datos de la División de Construcción que no estaban disponibles en 2008 y que ascienden a 1.880.1515 m³, por lo que hay una tendencia global a la disminución de consumos.

El 100% del agua reportada corresponde a captación de agua de red.

	Agua m ³
CADAGUA	201.269
AMEY	112.723
CESPA	613.925
CINTRA	174.724
BAA	3.220.044
CONSTRUCCIÓN	1.692.136
FERROSER	86.172
TUBELINES	10.584
CORPO RACION	3.619
TOTAL	6.115.196

BAA es el negocio con mayor consumo de recursos de las filiales de Ferrovial. Los principales usos del agua proceden del mantenimiento y limpieza de los aviones, agua sanitaria en lavabos para pasajeros y los servicios de catering.

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 nueva 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.

AGUAS RESIDUALES

• Construcción

En 2009, se instalaron sistemas de tratamientos de aguas industriales procedentes de túnel en 25 obras. Estas aguas presentan sólidos sedimentables, sólidos en suspensión y, habitualmente, pH básico. El sistema de tratamiento básico consiste en un separador de gruesos (sólidos sedimentables) y una balsa de decantación para la eliminación de sólidos en suspensión. Cuando la carga de sólidos es muy alta y tienen una velocidad de sedimentación muy lenta se adiciona algún floculante o coagulante para mejorar el rendimiento de decantación. En cuanto a la corrección de pH, casi todos los sistemas cuentan con un medidor de pH en continuo al que se asocia un dosificador de ácido clorhídrico, si bien se ha empezado

a emplear borboteadores de anhídrido carbónico para corregir el pH sin los problemas asociados al empleo de ácido.

Todas las balsas cuentan con un seguimiento de los parámetros de vertido, normalmente sólidos en suspensión, pH, conductividad, aceites y grasas y, en algunos casos, otros parámetros adicionales poco útiles para este tipo de vertidos como DQO, coliformes y metales. Los controles de calidad del agua de vertido se realizan en todos los casos.

El volumen de agua tratada en estos casos no está contabilizado, pues al ser instalaciones temporales no existen contadores en continuo.

- **Cespa**

Los lixiviados procedentes de vertederos son recogidos en balsas destinadas a tal fin y sometidos a tratamiento de depuración en el mismo vertedero o bien en una planta de tratamiento externo.

El volumen de lixiviados recogidos y tratados en 2009 asciende a 410.431 m³ en España y 24.765 metros cúbicos en Portugal.

- **Cadagua**

La empresa de tratamiento de aguas del grupo trató en 2009 los siguientes volúmenes de aguas.

CAUDAL DEPURADO EDAR	m ³	135.816.636
CAUDAL DEPURADO EDARi	m ³	2.937.422
CAUDAL Potabilizado ETAP	m ³	1.240.664
CAUDAL de Entrada IDAM	m ³	122.286.124
CAUDAL Desalado IDAM	m ³	51.063.625

AHORRO DE AGUA

El ahorro de agua se ha convertido en un objetivo prioritario no sólo de la empresa, sino de las 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, servicios urbanos y tratamiento de aguas.

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 ERAR (Estación Regeneradora de Aguas Residuales). Los servicios prestados por Cespa en el Ayuntamiento de Madrid durante el año 2009 supusieron un consumo de 744.940 m³ de estas aguas regeneradas.

En el área de Construcción, el agua reutilizada procede fundamentalmente de las aguas generadas en las plantas de hormigón de obra y en los efluentes de túneles. Tras ser sometidas a tratamiento de decantación y corrección de pH, pueden ser empleadas en riegos de caminos, prevención del polvo, lavado de cubas y, cuando

es posible, en la propia fabricación de hormigón. Se reduce de este modo el consumo de agua en un volumen anual de 46.754 m³.

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. (15.363.136 m³ en 2009).

La subsidiaria británica Tube Lines recoge agua de lluvia para la limpieza de trenes en el parque de Cockfosters. En 2009, utilizó unos 930 m³ para este fin, lo cual supone un ahorro del 80% en el agua empleada en la limpieza de trenes de la línea de Piccadilly. Ha sido premiada en los Green Business Awards 2009 por esta práctica.

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 gases de efecto invernadero (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 7 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 2 es 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.

Energía eléctrica consumida

	GJ
CADAGUA	475.673
CESPA	143.133
CINTRA	207.395
CONSTRUCCIÓN	518.128
FERROSER	27.044
GRUPO	6.315
AMEY	57.745
BAA	2.317.760
TOTAL	3.753.193

ESTRATEGIA ENERGETICA EN BAA

• 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 más paneles fotovoltaicos.

ESTRATEGIA ENERGÉTICA EN AMEY

Durante 2008, y través de la instalación de sistemas de optimización energética y otras medidas, se ha conseguido una reducción de más de un 10% en 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.

Carbon Reduction Commitment (Compromiso de reducción de carbono).

En abril de 2010, entrará en vigor el primer esquema de comercio de emisiones de carbono con carácter obligatorio en Reino Unido: Carbon Reduction Commitment, recientemente rebautizado como CRC.

Mientras este nuevo sistema no entra oficialmente en vigor hasta abril de 2010, Amey debe prepararse para tener la seguridad de que cumple con todos los requisitos legales para participar en este plan. Por el momento ya se ha avanzado en la identificación de responsabilidades para identificar a las filiales británicas de Ferrovial que serán consideradas "subsidiarias relevantes".

Para asegurar el cumplimiento legal, se ha invertido tiempo en la identificación de la estructura global de la organización, calculando el consumo de toda la organización para poder reportar un mínimo del 90% de las emisiones totales y así poder determinar si exceden el umbral de consumo de 6.000 MWh, que es el criterio legal de inclusión en el sistema.

Se está trabajando también en un proyecto de consolidación de suministro de energía para unificar al proveedor de electricidad.

Como parte del compromiso adquirido, Amey deberá entregar evidencias de todos los datos aportados.

Desde noviembre de 2009, todos los centros de Amey consumen energía procedente de fuentes renovables.

ESTRATEGIA ENERGÉTICA EN CORPORACIÓN

Durante el año 2009, se ha llevado a cabo una auditoría energética en las oficinas centrales de Corporación con el objeto de identificar posibles actuaciones de ahorro energético.

La auditoría energética consiste en un análisis de situación por el que se obtiene un conocimiento del modo de explotación del edificio, sus niveles de demanda hacia los servicios consumidores de energía, el funcionamiento de sus instalaciones energéticas y el estado de sus componentes, sus consumos energéticos y sus correspondientes costes de explotación.

En definitiva, conocer dónde, cómo y para qué se utiliza la energía en un edificio.

La auditoría abarca la toma de datos de los equipos consumidores de energía de las instalaciones de climatización, iluminación, ventilación y del resto de equipos más significativos del edificio, el análisis de las mismas y la elaboración de recomendaciones de mejora para la reducción

de los consumos energéticos, siempre bajo criterios de confortabilidad y salubridad en las condiciones interiores de sus locales.

A la hora del establecimiento de medidas, no sólo se tendrán en cuenta las tecnologías y equipos suficientemente desarrollados que puedan utilizarse en cada caso, sino también aquellos comportamientos que impliquen un mejor uso de las instalaciones y equipos, involucrando activamente al personal del edificio.

El objetivo establecido de reducción de consumos eléctricos es alcanzar, entre 2009 y 2011, un ahorro del 55% respecto a 2008.

En el 2009, se han puesto en marcha algunas medidas, como la optimización del funcionamiento CPD, el ajuste de horarios de puesta en marcha de las instalaciones de climatización e iluminación según necesidades reales del edificio y el ajuste de temperatura, que ha supuesto un ahorro del 47,75 %.

Entre el 2010 y 2011 se implantarán otras medidas que permitirán obtener un ahorro del 15% respecto a los consumos del 2009.

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. En 2009, Cadagua generó 114.179.837,60 Kwh.

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 eléctrica y térmica a partir del gas natural. La cogeneración en una depuradora de aguas residuales urbanas satisface dos objetivos básicos: uno económico y otro medioambiental.

Con este proceso se produce energía eléctrica reduciendo los costes de explotación 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, situada en Madrid y que procesa 300.000 toneladas anuales.

Durante el año 2009, en los secados térmicos que explota Cadagua en España se trataron 197.062.740 kilogramos de lodos deshidratados de depuradoras y se obtuvieron 41.491.400 kilogramos de gránulo.

Materias primas

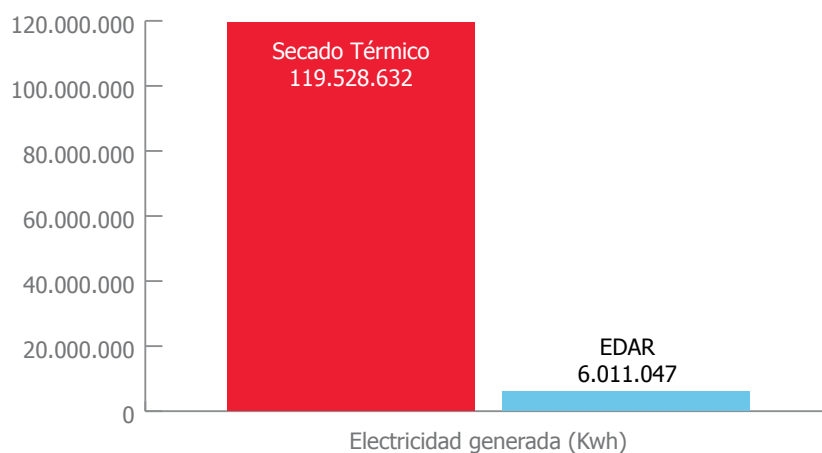
El área de negocio donde se compra la mayor parte de los materiales es el área de Construcción.

Según nuestros criterios, la materialidad de un indicador dado reside en la capacidad de gestión que tenemos sobre el mismo, y no consideramos material la cantidad consumida de ciertos productos y materias primas en el área de Construcción debido a que este consumo depende fundamentalmente de la tipología y número de los proyectos contratados. Ni la tipología (diseño) ni el número son generalmente responsabilidad de Ferrovial, por lo que el seguimiento de estos indicadores no aporta nada al desempeño ni a la gestión ambiental del grupo.

Los niveles de consumo de materiales dependen enteramente de factores externos a las capacidades de control de Ferrovial, por lo que hacemos un esfuerzo especial con el origen de la madera y del papel (como derivado), por la trascendencia que tiene para la reputación de Ferrovial un origen no contrastado de estos materiales.

En algunos casos, puede existir un margen en la minimización del uso de materiales y la empresa tiene plena capacidad de decisión en las especificaciones requeridas para cada producto.

Electricidad generada por el tratamiento de lodos CADAGUA



Porcentaje de papel comprado

Negocios	Volumen de papel comprado (Kg)	% Peso FSC (Kg)	% Peso reciclado (Kg)
Amey	237.362	32.044	112.984
BAA	127.278	111.877	13.746
Cadagua	4.000	100	0
Cespa	156.820	0	31.364
Cintra	148.108	0	0
Ferrosier	17.464	0	16.877
Corporación	17.257	0	0
Construcción	99.764	0	0
Swissport	752.323	25.579	0
Tubelines	30.000	0	30.000
TOTAL	1.590.376	169.600	204.971
%	100	11	13

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 la 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.

GESTIÓN DE RESIDUOS EN BAA

En los aeropuertos de BAA se generan anualmente unas 56.000 toneladas de residuos. La mayor parte son producidos por las empresas que operan en ellos: comercios, firmas de mantenimiento de aviones y "handling", además de las de limpieza de aviones, sin tener en cuenta 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 prácticas 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.

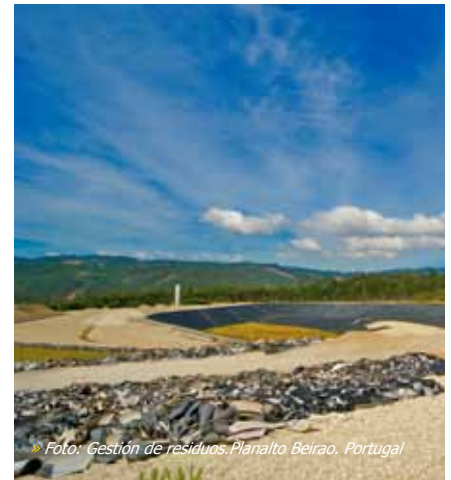


Foto: Gestión de residuos. Planalto Beirao, Portugal

Objetivos de reciclaje en aeropuertos

	Objetivo de reciclaje de residuo total 2009 (Tn)	Residuo reciclado 2009 (Tn)	Residuo reciclado (%)	Objetivo 2009	Objetivos 2010
Heathrow	26.331	10.731	41	45%	50%
Aeropuertos (Excepto Heathrow)	8.939	2.910	33	*	*
BAA (TOTAL)	35.270	13.641	39	-	40%

* Los objetivos de reciclaje son distintos para cada aeropuerto en función de sus características.

Durante 2009, se observó un aumento en la media anual de material reciclado en nuestros aeropuertos respecto al dato de 2008.

En 2009, las instalaciones donde se llevan a cabo las labores de clasificación y reciclaje en el aeropuerto de Heathrow sufrieron un incendio, por lo que la tasa de reciclaje ha resultado menor de la esperada debido a la disminución de esta actividad durante el tiempo en el que se trabajó para subsanar el problema.

Proyecto de caracterización de residuos en Heathrow

Este proyecto se lleva a cabo en el aeropuerto de Heathrow y analiza la cantidad generada de cada tipo de residuo y el origen de los mismos. Por ejemplo, los residuos orgánicos proceden principalmente de las instalaciones de las terminales, mientras que la mayor parte de los residuos de papel proceden de los aviones.

A partir de este dato se llega a la conclusión de que más del 60% del residuo procedente de los aviones podría reciclarse

como residuo seco, en comparación con el 30-35% que podría conseguirse en las instalaciones de las terminales.

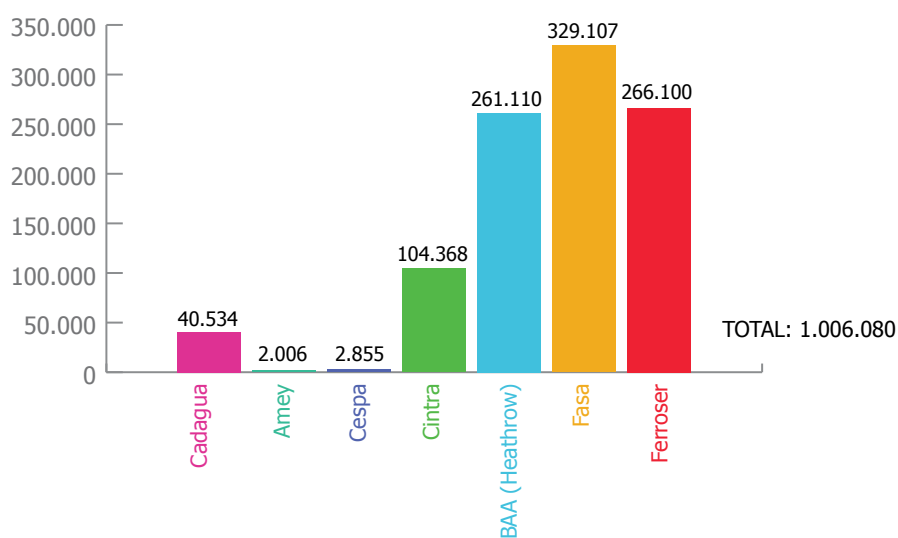
Se estima que anualmente se generan en Heathrow unas 103.587 toneladas de residuos como resultado directo o indirecto de las operaciones del aeropuerto. Más del 50% procede del catering de los aviones y solo un 28% procede de actividades directamente gestionadas por BAA.

La crisis en Reino Unido ha tenido una notable influencia en los resultados estudiados, especialmente en el último cuatrimestre de 2008 y en el primero de 2009. Dentro de este proyecto se ha diseñado un modelo para predecir la generación de residuos en distintos escenarios en función de ciertos indicadores clave, de forma que se facilite la planificación en la gestión de residuos en el aeropuerto.

TRATAMIENTO DE RESIDUOS PELIGROSOS

El tratamiento de residuos peligrosos es parte del negocio de Cespa. En 2009, se trataron 224.628 toneladas procedentes de los distintos clientes/municipios de Cespa. El 100% de estos residuos tiene procedencia y destino en España.

Volumen de residuos peligrosos (kg)



* Residuos tratados producidos por la propia empresa.

Indicador	Unidad	Cantidad
Número de centros de tratamiento residuos peligrosos.	unidades	9
Número de centros de tratamiento de residuos hospitalarios. *	unidades	6 plantas Tto. + 1 CRT
Tonelaje de residuos peligrosos recibidos y gestionados.	Tn	224.628
Volumen de suelos contaminados tratados.	m ³	50.000
Toneladas de suelos contaminados tratados.	Tn	45.000
Emisiones de CO ₂ por medición directa procedentes de incineración de residuos peligrosos.	Teq CO ₂	36.647
Emisiones de CO ₂ por medición directa procedentes de la gestión de residuos peligrosos.	Teq CO ₂	4.250
Cantidad de electricidad producida (mediante cogeneración) en incineración de residuos peligrosos.	GJ	66.290
Energía eléctrica producida por incineración de residuos peligrosos.	GJ	
Tonelaje total (proveniente de todos los centros de tratamiento de residuos peligrosos) valorizado como combustible de sustitución en cementeras.	T	33.846
Tonelaje de petróleo equivalente (TEP) recuperado (a partir de residuos peligrosos) por co-incineración en cementeras y otros.	TEP	14.587

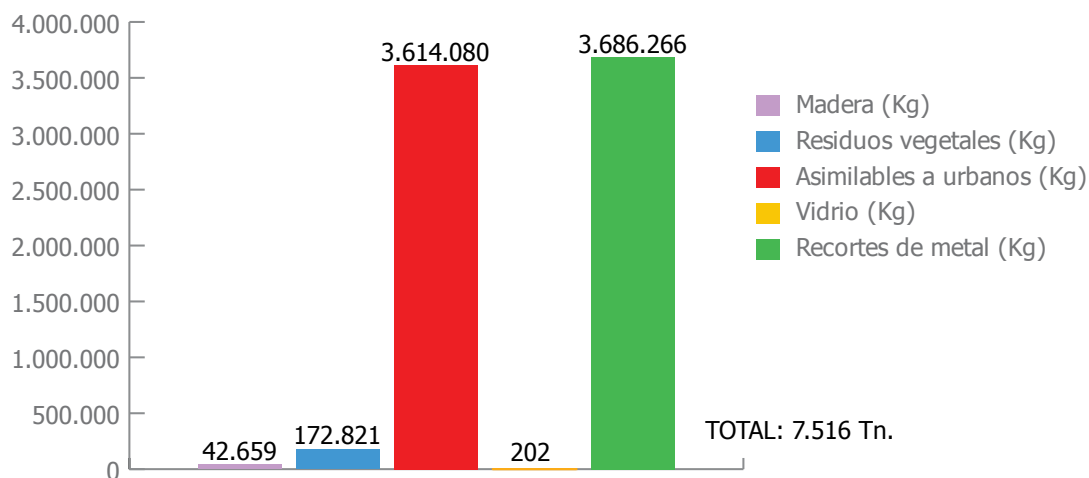
* No todos los residuos sanitarios son peligrosos, aunque todos reciben tratamiento en autoclave.

Familia	Código	Descripción	Peso (Kg)	Empresa	TOTAL (Kg)
1	RESIDUOS DE LA PROSPECCIÓN, EXTRACCIÓN DE MINAS Y CANTERAS				
	10505	Lodos y residuos de perforaciones que contienen hidrocarburos	21.986	Cintra	
			1.806.800	Construcción	1.806.800
5	RESIDUOS DEL REFINO DE PETROLEO, PURIFICACIÓN DEL GAS NATURAL				
	50699	Residuos no especificados en otra categoría	5.640	Construcción	5.640
8	RESIDUOS DE LA FABRICACIÓN, DISTRIBUCIÓN Y USO DE PINTURAS, TINTES, BARNICES				
	80111	Residuos de pintura y barniz que contienen disolventes orgánicos u otras sustancias peligrosas	18.482	Ferrosier	18.482
12	RESIDUOS DE TRATAMIENTO FÍSICO Y MECÁNICO DE METALES Y PLÁSTICOS				
	120113	Residuos de soldadura	50	Construcción	50
13	RESIDUOS DE ACEITES Y DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS				
	1302	Residuos de aceites de motor, de transmisión mecánica y lubricantes	23.684	Cadagua	
			5.000	Cespa	
			18.444	Cintra	
			175.295	Construcción	
8.141			Ferrosier	230.564	
14	RESIDUOS DE DISOLVENTES, REFRIGERANTES Y PROPELENTES ORGÁNICOS				
		Aerosoles orgánicos	15.314	Construcción	15.314
	140602	Otros disolventes y mezclas de disolventes halogenados	1.146	Construcción	1.146
15	RESIDUOS DE ENVASES; ABSORBENTES Y MATERIALES DE FILTRACIÓN				
	1502	Absorbentes, materiales de filtración, trapos de limpieza y ropas protectoras	74.272	Cintra	
			8.019	Construcción	
11.471			Ferrosier	93.762	
16	RESIDUOS NO ESPECIFICADOS DE VEHÍCULOS Y DERIVADOS				
	160213	Equipos desechados que contienen componentes peligrosos	8.122	Ferrosier	8.122
			9	Ferrosier	9
	1606	Pilas y acumuladores			
	160601	Baterías de plomo	4.726	Cintra	
			4.948	Construcción	9.674
	160103	Neumáticos fuera de uso	159.408	Cintra	
			26.620	Construcción	
			28.424	Ferrosier	214.452
	160107	Filtros de aceite	733	Cintra	
5.671			Construcción	6.404	
160114	Anticongelantes que contienen sustancias peligrosas	400	Construcción	400	

160708	Residuos que contienen hidrocarburos	21.986	Cintra		
		40.029	Construcción		
		4.820	Ferrosfer	66.835	
160708	Residuos que contienen hidrocarburos (envases)	1.233	Cintra		
		16.039	Construcción		
		128.810	Ferrosfer	146.082	
1706	Materiales de aislamiento y materiales de construcción que contienen amianto				
		1.015.427	Construcción	1.015.427	
19	RESIDUOS DE LAS INSTALACIONES PARA EL TRATAMIENTO DE AGUAS				
190702	Lixiviados de vertedero que contienen sustancias peligrosas	5.820	Ferrosfer	5.820	
190810	Mezclas de grasas y aceites procedentes de la separación de agua/sustancias aceitosas	31.510	Ferrosfer	31.510	
20	RESIDUOS DOMESTICOS Y RESIDUOS ASIMILABLES				
200121	Tubos fluorescentes y otros residuos que contienen mercurio	1.418	Cintra		
		59	Cespa		
		4.299	Ferrosfer	5.776	
Familia	Código	Descripción	Vol. (m³)	Empresa	TOTAL (m³)
19		RESIDUOS DE LAS INSTALACIONES PARA EL TRATAMIENTO DE AGUAS			
	190805	Lodos del tratamiento de aguas residuales urbanas (m³)	83.632.024	Cadagua	
			31	Cespa	84.294.263
			662.208	Cintra	
Familia	Código	Descripción	Vol. (Uds.)	Empresa	TOTAL (Uds.)
8		RESIDUOS DE LA FABRICACIÓN, DISTRIBUCIÓN Y USO DE PINTURAS, TINTES, BARNICES			
	80317	Residuos de tóner de impresión que contienen sustancias peligrosas	301 Uds.	Construcción	301 Uds.

RESIDUOS URBANOS

Total residuos urbanos Ferrovial



RECICLAJE DE MATERIALES

	Recortes de metal (Kg)	Papel y cartón (Kg)	Plásticos (Kg)	Madera (Kg)
CADAGUA	6.350	12.231,0	10.699	
AMEY	279.280	49.320	15.530	
CESPA		17.955	648	
CINTRA	798.270	151.520	29.250	
BAA	48.990	3.128.680	4.176.800	
CONSTRUCCIÓN	2.483.017	221.605	53.006	2.289.463
TUBE LINES		2.090.000		
FERROSER	120.056	377.979	559	
	3.735.963	6.049.290	4.286.492	2.289.463

* Los datos de material reciclado del aeropuerto de Heathrow no incluyen el material reciclado en las instalaciones de reciclaje de material (ND) por lo que la cantidad final sería significativamente mayor.

Debido a la naturaleza de Ferrovial, no se comercializan productos ni se utilizan materiales de embalaje para su venta. Por otra parte, la compañía gestiona al final de su vida útil todos los residuos de los productos que entran en la misma.

Conservación de recursos

Ferrovial considera que los impactos más importantes derivados de su actividad son la producción de emisiones de gases de efecto invernadero y la afección 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.

PROTECCIÓN DEL OSO PARDO

La obra del Túnel de Rañadoiro, cuya construcción la lideró por Ferrovial Agroman, 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 incorporó 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 oseñas y, por tanto, única en todo el mundo, 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, 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 Agroman 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 Pardo - Ferrovial Agroman 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 mejoras medioambientales técnicamente viables que van más allá del control, como pueden ser:

- Sustitución de vertederos de tierras de nueva creación por relleno de espacios degradados y restitución parcial del terreno y restauración de canteras aún en explotación.
- Reducción del impacto de los trabajos de desmonte en 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.

PROYECTO DE TALA SELECTIVA EN LA RESERVA NATURAL DE CAUSEWAY (HEATHROW)

La tala selectiva es una forma tradicional de gestión de los bosques que permite una explotación sostenible de recursos.

Ha llegado a ser una importante forma de mantener la biodiversidad en los bosques, ya que permite mantener áreas diferenciadas con especies en distintas etapas de crecimiento, lo que ha generado una mayor variedad en especies de aves, invertebrados y plantas.

La tala selectiva llevada a cabo en la Reserva Natural de Causeway (CNR) (parte de la reserva Heathrow's Eastern Balancing) tuvo lugar en la orilla del embalse. De esta forma, se permite una mayor incidencia de la radiación solar que penetrase en las capas más superficiales de la orilla. Esto permitiría aumentar la cantidad de vegetación acuática, facilitando la extensión de los carrizales. Los carrizales son importantes en los ecosistemas de humedales de Inglaterra y han experimentado una importante regresión, particularmente en Londres.

Heathrow forma parte de la Asociación Plan de Acción del Hábitat de Carrizales de Londres, que fomenta su extensión en la zona.

La Reserva Natural de Causeway constituye una parte importante del bosque de riberas del Río Crane, por lo que una gestión como ésta no sólo beneficia a nuestro área, sino al conjunto de la fauna local.

Los árboles más maduros se mantienen y constituyen un importante refugio para los murciélagos. El mantenimiento de los carrizales en equilibrio conlleva un efecto marginal positivo en el conjunto de la calidad de las aguas.

Cabe resaltar que se ha trasplantado una zona de herbáceas que había sido identificada como una zona de alto valor ecológico y que se vio amenazada por la construcción de la carretera M25 de la T5.

Estas herbáceas fueron trasladadas a una zona fuera del alcance de los trabajos de construcción, donde se mantendrán intactas para la gestión de su riqueza biológica. Esta zona es conocida como Orchard Farm y en ella podemos encontrar especies de una planta extremadamente rara en Londres, la water avens.

Biodiversity Benchmark

Heathrow ostenta desde el año 2008 el sello de Biodiversidad otorgado por la Royal Society of Wildlife Trust.

Este sello es reconocido como una rigurosa certificación, que permite a las entidades de Reino Unido demostrar la calidad de la gestión de su territorio, mejorar su contribución al medio ambiente y ratificar su compromiso con la conservación de la biodiversidad.

En este caso, premia la gestión de los terrenos propiedad de Heathrow pero externos al aeropuerto.



» Foto: Reserva Natural de Causeway, Heathrow. Reino Unido



» Foto: Water Avens

RED DE SEGUIMIENTO DEL CAMBIO GLOBAL EN PARQUES NACIONALES

Ferrovial participa en este proyecto llevado a cabo a través de un convenio de colaboración entre el organismo autónomo de Parques Naturales, 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.

En septiembre de 2008, se firmó el Convenio de Colaboración entre Fundación Biodiversidad y Ferrovial Agroman, mediante el cual Ferrovial se adhería al proyecto de Cambio Global en colaboración con el Organismo Autónomo Parques Nacionales, la extinta Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático (actual Secretaría de Estado, de la que depende la Oficina Española de Cambio Climático) y la Agencia Estatal de Meteorología. El programa tiene una duración inicial de tres años. En 2009, Ferrovial hizo una aportación al programa de medio millón de euros.

La finalidad de este proyecto es el estudio continuado de aquellos indicadores climatológicos y de biodiversidad claves para conocer el efecto del cambio climático global en nuestros Parques Nacionales y, por extensión, en nuestro entorno. Los Parques Nacionales tienen una influencia antrópica muy reducida, lo que permite correlacionar con más facilidad la evolución de sus variables ecosistémicas con la tendencia del clima en el contexto del cambio global. Las conclusiones de este proyecto pueden arrojar luz sobre las consecuencias e impactos ambientales de distintos escenarios climáticos a medio y largo plazo.

El 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:

- La creación y el 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. Durante 2009, se finalizó la instalación y puesta en marcha de las estaciones, y se inició la explotación de los datos.
- El desarrollo de programas de I+D conjuntos entre los distintos organismos y entidades participantes en el convenio. Durante 2009, se ha establecido el marco de colaboración y coordinación para el desarrollo de estos proyectos. Hasta la fecha, se han financiado nueve proyectos de investigación liderados por los principales equipos de investigación de universidades, CSIC y otras instituciones.
- La puesta a disposición del público en general y de los investigadores en particular, en un formato electrónico accesible y de una manera organizada, de toda la información recogida. Durante 2009, se finalizó la puesta en producción de la herramienta web que permite el acceso del público a toda la información generada por la Red. Esta información se encuentra disponible en la dirección:

» <http://reddeparquesnacionales.mma.es/parques/rcg/index.htm>

GESTIÓN DEL CANAL SEGARRA-GARRIGUES. TRAMO IV

Ferrovial Agroman es la adjudicataria, junto con Copcisa y Construcciones Marco, de las obras del tramo IV del Proyecto del Canal Segarra-Garrigues.

El Canal Segarra-Garrigues, situado en la provincia de Lleida, tiene su origen en la presa de Rialb, en el río Segre y finaliza tras un recorrido de 85 kilómetros en el embalse de Albagès, en la comarca de Noguera. Los 21 kilómetros correspondientes al tramo IV discurren por los términos municipales de Tárrega, Verdú, San Martí de Riucorb y Maldà.

Este proyecto se enmarca dentro de la Red de transporte y Regulación, perteneciente a la actuación de transformación en regadío de unas 70.150 ha de les comarques de La Noguera, Segarra, Pla d'Urgell, Urgell, Garrigues y Segrià.

Tanto en la redacción del proyecto como en la ejecución de las obras del tramo IV se ha prestado una especial atención para evitar posibles afecciones sobre la zona de protección y conservación de hábitats esteparios Segarra-Noguera, que está propuesta como ZEPA (Zona de Especial Protección para las Aves) por la Generalitat de Catalunya. Hay que señalar que ninguna de las obras proyectadas invade el ámbito territorial de este espacio, ya que el canal discurre bordeando el límite oeste del mismo. Las especies más representativas de esta ZEPA son el sisón, el alcaraván, el aguilucho cenizo y el cernícalo primilla.

Las áreas más importantes para los desplazamientos de la fauna en la zona corresponden a los principales cauces y vaguadas interceptados por el canal, como son el Fond del Porcell o del Marquesos y los valles de los ríos Cercavins y Corb.

Desde el punto de vista de la vegetación existente, cabe señalar como áreas más relevantes las formaciones de vegetación riparia existentes en los principales cauces del entorno, así como las escasas comunidades forestales de pinar y encinar (bosques isla) que se encuentran en la zona. Completan el paisaje vegetal de la zona los matorrales de sustitución (coscojares, romerales o "brolles" calcícolas y carrascas) que se asientan en las laderas y zonas menos favorecidas para el cultivo.

En lo que se refiere al patrimonio arqueológico y etnográfico, se han detectado diversos yacimientos en el entorno del canal, localizándose los más sensibles en el término municipal de Verdú (Yacimiento paleontológico de La Coma) y en el de San Martí de Maldá (La Fogonussa 3 y La Fogonussa 4).



Foto: Trabajos arqueológicos en el tramo IV, Lleida, España

Algunas de las actuaciones llevadas a cabo por Ferrovial Agromán durante 2009 son:

- Redacción del documento "Plan de Gestión Ambiental en Obra" y labores de seguimiento ambiental.
- Realización de una propuesta para la mejora de la permeabilidad faunística del canal, que se ha traducido en la sustitución de tres obras de drenaje transver-

sal adaptadas por tres pasos superiores específicos para fauna. Estas nuevas estructuras se han situado en las laderas de las vaguadas identificadas como corredores faunísticos en el Estudio de Impacto Ambiental, coincidiendo con las zonas con presencia de vegetación natural en contraposición con los terrenos de cultivo sobre los que se habían proyectado las obras de drenaje originales.

- Realización de un estudio de detalle del impacto visual del acueducto del río Corb, con el objeto de estudiar la viabilidad de su sustitución por un sifón, de modo que se anule por completo el impacto paisajístico que generaría el acueducto en esta singular vaguada, y sin que ello suponga un indeseable impacto sobre el medio hidrogeológico.

- Realización de excavaciones arqueológicas en el entorno de la vaguada del Porcell, así como estudios de detalle del patrimonio etnográfico característico de la comarca.

OTRAS INICIATIVAS

- La subsidiaria británica Tube Lines recibió un reconocimiento especial en la entrega de los Green Business Awards de 2009, en la categoría de Protección de la Biodiversidad, por su trabajo en la protección y mejora de habitats y especies en Reino Unido. Tube Lines fue, en 2009, la primera compañía operadora de ferrocarriles en erradicar la mala hierba (*allopia japonica* spp) de las vías del tren, aplicando un innovador producto ecológico. Este producto ha sido aplicado en 150 kilómetros de terraplenes de vía que ya se han liberado de esta especie invasora.
- Tube Lines ha probado con éxito un nuevo producto para limpieza de derrames de hidrocarburos basado en un producto natural hecho con cera de abejas. El agua no puede entrar, pero las grasas son absorbidas. El producto resultante es tratado como un residuo peligroso pero disminuye significativamente el volumen final de residuo generado.



Foto: Trabajos sobre el patrimonio etnológico, Lleida, España.

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% corresponde a la movilidad de personas.

Concretamente, del conjunto de emisiones de GEI producidas por el aeropuerto de Heathrow (Londres), el 40% tienen su origen en la accesibilidad a las instalaciones aeroportuarias. Es evidente que una parte importante del impacto de nuestras infraestructuras depende de los hábitos de los usuarios.

En 2008, Ferrovial inició un Plan de Movilidad para mejorar la eficiencia de los modos de transporte personal de 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. El objetivo final es 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.

Durante el año 2010 se implementará un Plan de Movilidad en las oficinas centrales de Corporación que será replicable a otras sedes del grupo.

MOVILIDAD EN CESPA

Objetivos

- Reducir en un 10%, respecto a 2009, las emisiones de CO₂ asociadas a los desplazamientos del personal del Departamento de Calidad y Medio Ambiente.

Cumplimiento de objetivos 2009 – Este mismo objetivo se estableció en 2009 habiéndose conseguido una reducción del 54%.

- En los centros de trabajo que han tenido, durante 2009, un consumo de combustible superior en más de un 10% al realizado en 2008, impartir una acción formativa para fomentar la conducción eficiente y/o realizar una campaña de sensibilización encaminadas a disminuir el consumo.

Cumplimiento objetivos 2009 - En los centros de trabajo que tuvieron un mayor consumo de combustible durante 2008, se impartieron acciones formativas para fomentar la conducción eficiente y/o se realizaron campañas de sensibilización encaminadas a disminuir el consumo.

- Los centros con mayores consumos quedaron identificados, y los empleados realizaron cursos de conducción económica. Además, se elaboró y distribuyó a través de la Intranet una actualización del Manual de Conducción Eficiente.
- Evolución de la flota propulsada por energías alternativas en Cespa España.

Año	Porcentaje de vehículos de flota propulsados por combustibles alternativos
2009	5,36
2008	2,67
2007	2,28
2006	2,51
2005	1,57
2004	1,66
2003	1,57

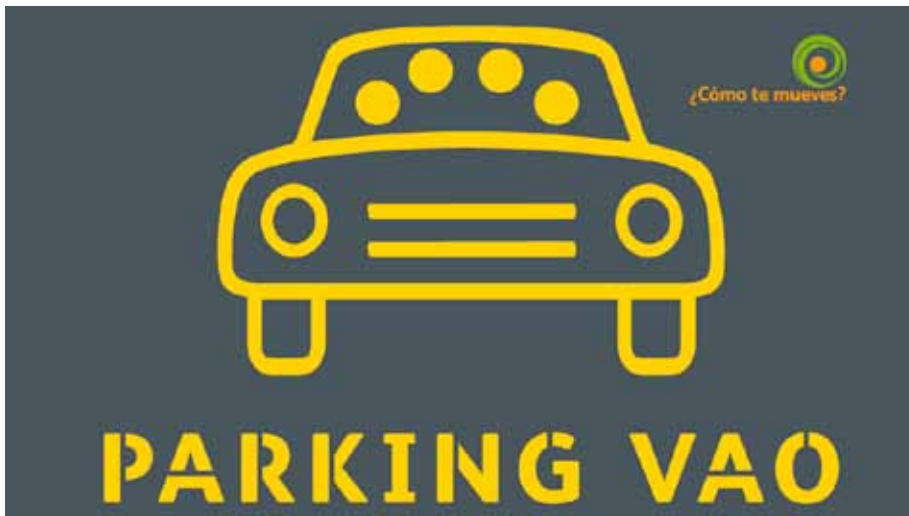
Los combustibles utilizados son biodiesel, gas natural, gas natural licuado, eléctricos y bimodales.

Plan piloto de 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 la compañía.

Más información en:

» <http://www.cespa.es/index.php?orden=7>



MOVILIDAD EN AMEY

A lo largo de los últimos años, el Departamento de Logística de Amey ha llevado a cabo una labor proactiva en la reducción del impacto de nuestra actividad en el medio ambiente en el ámbito de la movilidad. Cabe destacar algunas iniciativas como:

- Revisión de las políticas de coches de empresa y consumo de combustibles, con el fin de eliminar de la flota los coches con altas emisiones.
- Introducción en la flota coches de empresa más respetuosos con el medio, como los Honda Civic y Toyota Prius de motores híbridos.

- Introducción de coches totalmente eléctricos, como el MODEC van y el SmartEd.
- Investigación y prueba de los últimos modelos en vehículos de hidrógeno y gas natural comprimido.
- Ofrecer cursos de formación de "conducción verde" a los empleados que recorren largas distancias en coche.
- Incluir limitadores de velocidad en nuestros vehículos ligeros y seguir invirtiendo en nuevas modificaciones de vehículos.
- Idear nuevas herramientas de contabilización de las emisiones de CO₂ para mostrar a nuestros contratistas su impacto en el medio.

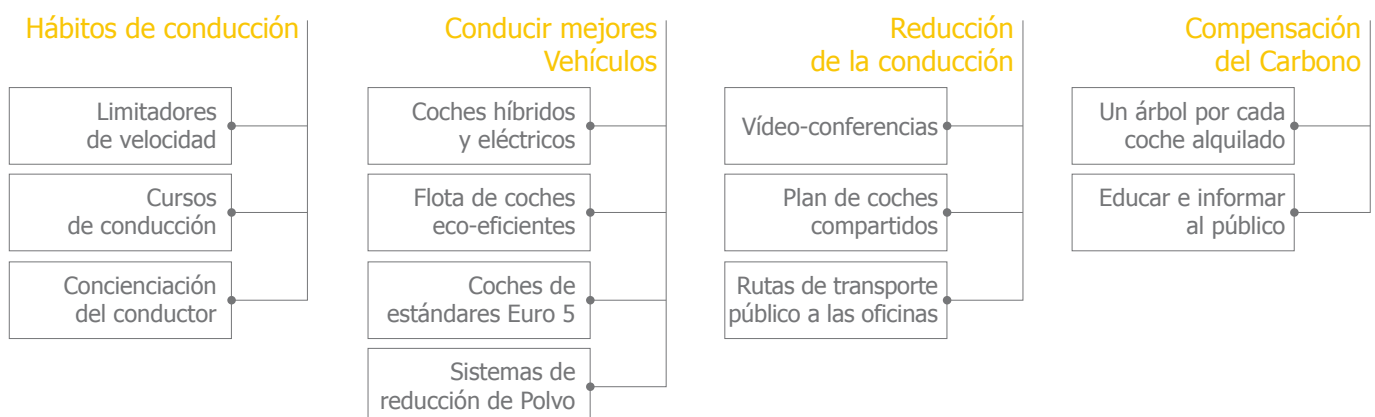
- Colaboración con nuestra cadena de suministro para reducir las emisiones provenientes de sus operaciones.
- Mayor utilización de videoconferencias.

PROYECTOS IMPLEMENTADOS

Videoconferencias: Se ha conseguido un ahorro de 19,3 toneladas de CO₂ mediante la realización de 106 videoconferencias.

Base de datos nacional para compartir coche a nivel nacional: Los empleados de Amey pueden acceder a una base de datos para encontrar un compañero con sus mismas pautas de transporte. Incorporación de equipos telemáticos para la optimización de las rutas, y eficiencia de los vehículos.

Sistema de optimización de vehículos ECU: Permite programar el funcionamiento del coche en función de las condiciones de par, potencia, disminución de emisiones, etc. Se estima que esta medida repercute en un ahorro entre el 14% y el 18% de gasto en combustible.



Flota de coches: Nuestra flota de coches está adaptada a las necesidades de nuestros trabajadores tratando al mismo tiempo de obtener el mejor comportamiento ambiental posible.

Nuestro compromiso va más allá, y el objetivo es reducir la media de emisiones desde 140g/km CO₂ hasta 120 g/km. en 2012 (ya en 2009 el 9% de nuestros vehículos emitía por debajo de ese umbral). A través de la iniciativa Driving ECO2nomy se instruirá a los empleados en técnicas de conducción eficiente.

Actualmente, los coches suministrados por la empresa están equipados como mínimo con motores estándares Euro 4 de alta eficiencia, con cilindradas menores a 2.500 cc. y una antigüedad menor de seis años.

Asimismo, Amey provee a sus empresas contratistas de una flota de coches para llevar a cabo sus actividades, permitiéndole elegir entre coches de combustible diesel, híbrido o LPG. Podemos destacar cuatro vehículos eléctricos Smart que pueden recorrer 72 millas (115 kilómetros) antes de recargar sus baterías o un Mini Bus eléctrico capaz de recorrer hasta 100 millas (160 kilómetros) con una velocidad media de 80 km/h.

Vehículos comerciales: Colaboramos activamente con los fabricantes para formar una flota de coches ligeros comerciales y furgones, equipados con motores diesel de alta eficiencia y limitadores de velocidad para reducir las emisiones.

Tenemos en cuenta el ciclo de vida completo del vehículo, desde la fabricación local, su eficiencia en el funcionamiento del motor y los materiales reciclables del coche.

Vehículos eléctricos MODEC: Investigamos en las últimas tecnologías de co-

ches respetuosos con el medio ambiente. Las credenciales presentadas por el modelo MODEC son excelentes, cero emisiones de CO₂, fabricación local (por lo que su transporte apenas tiene impacto de transporte) y es un 95% reciclable al final de su vida útil. Tampoco emite ruido, ni necesita pagar tasas de circulación y no necesita licencia de conducción. Ha recibido un premio de Innovación en la flota del EST (Energy Saving Trust).

Vehículos con Gas Natural Comprimido: A pesar de que sí emiten gases de efecto invernadero, reducen notablemente las partículas emitidas a la atmósfera y son menos peligrosas en caso de que tenga lugar una fuga.

Se están incorporando nuevas tecnologías como la utilización de unos nuevos guardabarros, que consiguen una reducción en la generación de polvo de un 43%, así como un efecto aerodinámico de reducción de la resistencia, por lo que también disminuyen el consumo de combustible.

En la Oficina de Logística de Oxford se ha instalado un sistema de lavado de vehículos que recicla el agua para su reutilización, reduciendo así el suministro de agua limpia requerida.

Con vistas al futuro, estamos trabajando junto a Regenattec en un proyecto de preparación de los vehículos para el uso de Aceite Puro Vegetal (Pure Plant Oil) con lo que se reduciría un 80% las emisiones de CO₂.

VISIÓN DEL TRANSPORTE EN BAA 2008 – 2012

BAA está actualmente calculando la contribución de sus aeropuertos a la huella de carbono, incluyendo las actividades dentro y fuera de los vuelos y los efectos del transporte desde y hacia el aeropuerto del personal y de los pasajeros.

Para que esta iniciativa pueda suponer una mejora del comportamiento ambiental del grupo, debe contar con el apoyo del gobierno e instituciones locales. Según la Estrategia Ambiental de Acceso en Superficie, la actividad que más afecta e incrementa las emisiones de CO₂ son los viajes relacionados con el traslado de los pasajeros al aeropuerto para coger sus vuelos.

En la actualidad, los interesados están especialmente concienciados con los impactos ambientales relacionados con la aviación, el cambio climático, la calidad del aire y la contaminación acústica producida por los aviones.

Pero cabe resaltar que la mayor contribución de gases efecto invernadero en Reino Unido corresponde al tráfico de vehículos y no a la aviación. Uno de los contaminantes de mayor repercusión en el ámbito de Heathrow es el NO₂. Un estudio ha determinado que las actividades que más contribuyen a generarlo son las operaciones de tráfico aéreo en superficie (55%), seguidas de los vehículos de pista (30%).

La Estrategia de Movilidad tiene como principal objetivo divulgar los beneficios del uso de métodos de transporte más sostenibles en toda la comunidad del aeropuerto.

Algunas iniciativas puestas en marcha son:

- Descuentos para el personal (más del 30%) en transportes con autobús y tren fuera de Londres, y descuentos de hasta 50% en trenes entre las estaciones de Paddington y Reading.
- Plan de coches compartidos: Esta iniciativa es una opción popular entre los empleados y ya es utilizada por más de 6.400 usuarios, un 63% de ellos comparten vehículo regularmente.

ESTRATEGIA DE TRANSPORTE EN SUPERFICIE

La Estrategia de Movilidad supone un conjunto de medidas dirigidas a concienciar a la gente para optar por otros medios de transporte que reduzcan el tráfico de acceso y mejoren la eficiencia en los desplazamientos.

- Mejoras de conectividad e intercambio.
- Mejoras en las alternativas de transporte público.
- Gestión de las carreteras, mejora de la gestión de las vías de acceso.
- Aparcamiento.
- Fondo para el transporte: Toda la financiación que ha hecho posible la aplicación de éstas estrategias en las infraestructuras de conexión del aeropuerto procede de este fondo.

- Libro Blanco del Transporte Aéreo 2003: Con aplicación en los próximos 30 años; incorpora en su planificación la futura expansión de Heathrow y la importancia de una estrategia de movilidad eficiente para los pasajeros, y un crecimiento acorde con los requerimientos ambientales y de la Comunidad.

Objetivos futuros:

- Autobús: Mejorar la fiabilidad del servicio, mejorar la accesibilidad en autobús a la Terminal 5 con nuevas líneas de conexión en colaboración con el servicio de transportes de Londres.
- Que el número de empleados que acuden solos al trabajo en su coche privado no alcance el 65%. Establecer un Grupo de Transporte para trabajadores de la construcción de la Terminal 2, para que no más de un 45% acuda con su propio coche. Crear una estrategia de transportes para la apertura de la nueva terminal.
- Alcanzar un 40% de los pasajeros que viajen a o desde el aeropuerto mediante transporte público para 2012 y un 45% a largo plazo con la implantación del Air-track.

- Gestión de carreteras: Utilizar mecanismos de control como UTMC o SCOOT para eliminar los retrasos en el sistema de carreteras al aeropuerto para 2011.

- Accesibilidad e intercambio: Alcanzar al menos 10 servicios a la hora en los principales centros de trabajo con transporte público.

- Tren: Mejora del servicio en colaboración con la Red Ferroviaria y Transporte de Londres.

- Medioambiente: Promover el programa de vehículos limpios para reducir las emisiones de la flota, utilizando unidades de motores híbridos y de GNL. Trabajar con Transporte de Londres para alcanzar los objetivos enmarcados en el programa de Zona de Emisiones Bajas, que pretende mejorar la calidad del aire en la ciudad de Londres.

Objetivos y compromisos alcanzados:

- Establecer una estrategia de conexión del aeropuerto mediante autobuses.
- Monitorización y medida: Se publicarán los informes que indiquen la consecución de objetivos de acceso en superficie para comprobar la eficiencia de las iniciativas de transporte público y el cambio de comportamiento en los empleados.
- Implementación del plan de bicicletas: Se han duplicado los nuevos aparcamientos para los ciclistas.
- Se ha duplicado el número de empleados que acuden compartiendo su coche.
- Monitorización de las entradas y salidas de acceso al aeropuerto para estudiar las pautas de transporte.
- Mejoras de accesibilidad e intercambio con Heathrow.

Terminal 5:

El aeropuerto de Heathrow es uno de los que recibe más pasajeros que utilizan transporte público en Europa, y el segundo de Reino Unido.

El Intercambiador de Transporte Personal (PTI) permite conectar cómodamente a los usuarios con los servicios de carretera, tren y vuelo. Este sistema de transporte permite conectar la T5 con el aparcamiento y con el Intercambiador Plaza, que da acceso desde la zona peatonal a estos lugares.

- La nueva estación de tren está emplazada en una zona céntrica de la T5, y puede conectar tanto al servicio de Heathrow Express (dos líneas), como la línea de metro de Picadilly (dos líneas), con servicios de conexión cada 10 minutos.

- Personal Rapid Transit: Es un sistema de transporte con vehículos eléctricos, guiados por unos carriles que conectará el aparcamiento y la terminal sin paradas intermedias.

- Para las labores de construcción de la Terminal se estableció un programa de recogida de los obreros con autobuses, para reducir el número de ellos que utiliza su propio coche.

- Heathrow Express: Este servicio lleva prestando servicios desde hace 10 años, que conectan el aeropuerto con la estación de Central London. No obstante ha ido incorporando nuevas mejoras en su sistema.

- Heathrow Connect: Provee de servicio de tren desde las principales estaciones en el área de influencia, a través de la línea principal de Great Western.

Plan de carga y logística:

El 56% de todos los vuelos de carga de Reino Unido pasa por Heathrow. Además, el transporte de vehículos relacionados con carga aérea supone un 11% de las emisiones totales de Londres, y éste dato debe ser tenido en cuenta en el Plan de Carga de Londres. ■

Capital humano



La visión de la Dirección General de Recursos Humanos es proporcionar valor añadido y soluciones innovadoras en materia de gestión de personas, alineadas con los objetivos de nuestros negocios y con las necesidades de nuestros empleados.

Los objetivos se enmarcan en tres ejes:

- **Cultura y Diversidad:** Desarrollar una cultura integradora que preserve la identidad dentro de la diversidad.
- **Liderazgo:** Fortalecer las habilidades y capacidades de la plantilla.
- **Globalización:** Establecer procesos globales estratégicos en materia de gestión de personas.

Por áreas de actividad, el 74,34% en Servicios, el 2,18% en el área de Autopistas, el 12,84% en Construcción y el 10,27% de los empleados desempeñan su activi-

dad en el área de Aeropuertos. El 0,36% restante desempeña su actividad en la Corporación.

En referencia a las categorías profesionales, el 81,66% de los empleados son operarios y técnicos, el 9,32% son titulados superiores y de grado medio, el 7,38% son administrativos y el 1,64% son directivos. La plantilla tiene una edad media de 38,8 años y una antigüedad media en la empresa de 5,8 años, mientras que los directivos tienen una antigüedad media de 10,1 años y una edad media de 44 años.

Capital humano

	2009	2008	2007	Var 09-08
Plantilla media	108.117	106.596	102.425	1%
Plantilla internacional (%)	61	60,33	59,82	1%
Plantilla con contrato fijo (%)	82	81,98	78,56	0%
Plantilla con reducción de jornada (%)	18	15,44	11,63	17%
Tiene buenos empleados (percepción)*	71,8	72,70	70,93	-1%
Antigüedad de plantilla (años)	5,8	6,44	6,26	-10%
Edad media de empleados (años)	38,8	40	39	-3%
Se preocupa por el bienestar de los empleados (percepción)**	63,5	65,78	62,53	-3%
Empleados satisfechos (%)	NA	71,00	NA	
Índice de rotación (%)	6,35	10,87	10,25	-42%
Inversión en formación por empleado (€)	202,01	238	314	-15%
Inversión en formación / facturación	0,17	0,20	0,22	-15%
Empleados evaluados en desempeño (%)***	94	68,27	37,00	38%
Empleados con retribución variable (%)***	24,82	17,45	20,26	42%
Empleados promocionados	4.047	4.972	6.075	-19%
Empleados expatriados	396	426	363	-7%
Buen lugar para trabajar (percepción)*	69,3	70,45	67,90	-2%
Solicitudes para trabajar en Ferrovial **	170.000	177.158	121.986	

** Candidaturas recibidas desde portal online.

Compromiso

- Proporcionar valor añadido y soluciones innovadoras en materia de gestión de personas, alineadas con los objetivos de los negocios y con las necesidades de los empleados.

Líneas de actuación

- Desarrollar una cultura integradora que preserve la identidad dentro de la diversidad.
- Fortalecer las habilidades y capacidades de la plantilla.
- Establecer procesos globales estratégicos en materia de gestión de personas.

Hitos 2009

- Implantación de una Intranet global en todo Ferrovial (Budimex, Amey, BAA).
- Retribución flexible para todo el personal de estructura en España.
- Lanzamiento de los itinerarios formativos de las áreas de soporte estratégicas en la Universidad Ferrovial.
- Implantación del modelo global de competencias directivas.
- Alcance internacional en el proceso de evaluación del desempeño de directivos.
- Plan de Igualdad de Oportunidades para toda España.

Objetivos 2010

- Implantación de una herramienta global para la gestión de personas integrando todos los procesos estratégicos en materia de recursos humanos.
- Intranet 2.0: hacia un entorno colaborativo.
- Encuesta de Clima Laboral 2010.
- Programa de identificación y gestión del talento (pool de talentos).
- Portal 'on-line' de Formación.
- Proyectos de innovación en Summa.
- Puesta en marcha de un sistema de incentivos a largo plazo basado en entrega de acciones.

Empleo estable

El 81,5% de los empleados tiene un contrato fijo, la mayoría de ellos están adscritos a contratos de servicios sujetos a subrogación en caso de adjudicación a otra campaña. A pesar de la situación de los mercados financieros, la compañía ha seguido generando empleo, especialmente en aquellos países en los que se percibe una tendencia de recuperación. La plantilla media de Ferrovial ha sido de 108.117 empleados durante el 2009.

Del total de los contratos fijos, el 34% son contratos a mujeres. Del total de contratos eventuales, el 31% son mujeres; lo que denota que no existe un sesgo en la tipología de contrato sobre género.

El índice de rotación del ejercicio ha sido del 6,35% frente a un 10,87% de 2008. El índice de rotación media de las mujeres ha sido del 7,53% frente al 13,75% del año pasado. Mientras que el índice de rotación de los hombres es 5,77%, frente al 9,49% de 2008. Del total de bajas, el 38,8% corresponde a mujeres.

Los análisis que se realizan de la información obtenida se segmentan por actividad y no por países, ya que las peculiaridades de cada negocio llevan a diferentes escenarios y, por tanto, diferentes medidas a adoptar. En el caso de la segmentación por género, la representación femenina en la actividad de Autopistas es del 44%, en el caso de Aeropuertos es del 39% y en el caso de Servicios es del 35%. En otros sectores, como la Construcción, sigue con una tasa de representación femenina del 12%, acorde a compañías del mismo sector y vinculada al entorno social de dicha actividad.

	Servicios	Autopistas / Aparcamientos	Construcción	Aeropuertos	Corporación
--	-----------	-------------------------------	--------------	-------------	-------------

Índice de rotación total	7,40%	5,22%	2,21%	4,30%	2,81%
Índice de rotación mujeres	8,35%	7,82%	2,06%	4,65%	0,68%
Índice de rotación hombres	6,89%	3,18%	2,24%	4,08%	4,33%

Siguiendo con el análisis de actividad, el 59% de la plantilla de Construcción está fuera de España. En el caso de Servicios, el porcentaje es del 55% y en concesiones de infraestructuras, el 38%.

No es posible hacer un desglose por rango de edades, dada la diferencia de criterios en rangos de edad reportados y sistemas de registros actuales diferentes. Se está trabajando en el desarrollo de un sistema global de 'reporting' para el ejercicio 2010.

Por otro lado, en referencia al período mínimo de preaviso relativo a cambios organizativos al personal de Ferrovial, lo que se les aplica son las condiciones recogidas en los convenios que regulan su actividad y/o, en su defecto, la legislación laboral vigente en cada uno de los lugares en los que estamos presentes.

Plan de igualdad

En el ejercicio 2009, la compañía ha impulsado en España su primer plan de igualdad de oportunidades, que establece un conjunto de medidas con el objetivo de garantizar el principio de igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres, esta información se desarrolla ampliamente en el capítulo posterior de

Derechos Humanos. En España, el 36,4% de la plantilla son mujeres. En el total de la plantilla de Ferrovial, el porcentaje de mujeres es de 33%. En los órganos de gobierno, las mujeres ocupan el 11% de los cargos.

En 2009, dentro de los planes de igualdad se ha puesto en marcha una revisión del Plan Concilia que se venía aplicando desde el año 2006. La aplicación de este plan es para empleados de España, y las medidas van orientadas a la flexibilidad laboral y a la difusión de los distintos permisos y excedencias para conciliar el papel de padres y madres, así como el del cuidado de los ascendientes.

Especialmente se resaltan dos medidas frente a las que ya contempla la ley: a) ampliación del descanso de maternidad en dos semanas, y b) opción de solicitar un periodo sabático, de uno a tres meses.

Durante 2009, la medida más utilizada de las incluidas en el Plan Concilia (un 66% de solicitudes sobre el total de medidas) ha sido la jornada laboral reducida flexible, que en el caso de Ferrovial se puede solicitar hasta que los hijos tengan 10 años. En segundo lugar, con un 21% del total de peticiones, se encuentra la ampliación del descanso por maternidad, que consiste en un permiso retribuido de dos semanas previas al parto o adopción.

Compensación y beneficios

De acuerdo con los objetivos marcados para 2009-2010, Ferrovial ha progresado con el impulso del Programa Compensa. Este programa, creado a partir de los resultados de la Encuesta de Clima Laboral, se ha centrado en dos aspectos:

A. Por un lado, se han modificado los sistemas de retribución variable y, por otro, se ha implantado un sistema de retribución flexible. La modificación del sistema de retribución variable se ha centrado en alinear los criterios existentes en las diferentes unidades de negocio con los objetivos estratégicos y nivelar con el mercado el porcentaje de retribución variable sobre el fijo. Respecto al sistema de retribución flexible, en el mes de mayo de 2009, Ferrovial puso a disposición de todos los cerca de 6.000 empleados de estructura en España un programa que, bajo el nombre de Flexibility Plan, ofrece la posibilidad de modificar de forma voluntaria el paquete retributivo de acuerdo a las necesidades personales, sustituyendo parte de la retribución fija por determinados productos (tickets guardería, seguros de vida, de accidentes, seguro de salud y vehículos en 'renting').

B. Adicionalmente, durante 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 334 personas pertenecientes al colectivo de directivos, jefes de departamento o categoría similar con residencia fiscal en España- mediante la entrega de acciones de Ferrovial.

Además, 450 personas de la organización están incluidas en planes de incentivos a largo plazo basados en opciones sobre acciones.

Las condiciones del salario base de la plantilla de Ferrovial se rigen por lo establecido en las correspondientes categorías profesionales recogidas en los distintos convenios de aplicación y, por tanto, no se producen desigualdades salariales de las mismas.

Clima Laboral

El 67% de los empleados, según una encuesta de opinión Trust Index®, promovida por el Instituto Great Place to Work España, considera a Ferrovial un lugar excelente para trabajar. Esta afirmación viene avalada por datos como que 8 de cada 10 empleados se sienten orgullosos de su trabajo y que el 62% de los empleados de Ferrovial se siente a gusto con sus compañeros.

Tras la finalización de la Encuesta de Clima Laboral 2008, Ferrovial se marcó como objetivo la definición de planes de acción que dieran respuesta a los resultados obtenidos. Con este objetivo, cada unidad de negocio definió planes de acción concretos para los ejercicios 2009 y 2010, en consonancia con los resultados de dichas encuestas. Así mismo, se constituyó el Comité de Clima, integrado por miembros de todas las unidades de negocio, con el objetivo de realizar el seguimiento del cumplimiento de las acciones comprometidas.

Tanto los resultados de la encuesta como los planes de acción definidos fueron puestos en conocimiento del conjunto de

la organización a través de las Intranets corporativas y la distribución de un informe ejecutivo.

Como consecuencia de la Encuesta de Clima, se pusieron en marcha tres iniciativas que se han comenzado a desarrollar en 2009:

CONOCE

Es el programa que engloba todas las acciones relacionadas con las prácticas de comunicación interna para trasladar los mensajes institucionales de la dirección tanto a través de los canales actuales (Intranet) como a través de encuentros periódicos planificados de la Dirección con sus correspondientes áreas de influencia.

Dentro de esta iniciativa, se han organizado las siguientes acciones:

- Siete desayunos de trabajo de directivos con el Consejero Delegado de Ferrovial. Estos encuentros, de grupos reducidos, tienen una duración estimada de dos horas y en ellos se produce un intercambio de opiniones y preguntas. Esta iniciativa también se realiza en algunas de las divisiones cuyos consejeros delegados organizan diferentes desayunos de trabajo recogidos en sus planes internos específicos.
- Open Forum con el Consejero Delegado. En la Convención Anual Directiva, que fue seguida presencialmente por 100 directivos y por Internet por otros 300, se abrió un espacio dedicado a responder a las preguntas que los empleados de todas las áreas de negocio y filiales enviaron a través de correo electrónico. El Consejero Delegado de Ferrovial respondió tanto verbalmente como por escrito a las

más de 80 preguntas recibidas, las cuáles han sido publicadas en la Intranet de la compañía junto con los vídeos de la propia convención.

- Reuniones intradepartamentales bi- anuales de las Direcciones Generales Corporativas que permiten asegurar la transmisión de los mensajes institucionales y convertirse en un espacio para el intercambio de opiniones y sugerencias de mejora.

Además, la organización ha lanzado distintas encuestas internas para valorar las campañas de comunicación de alcance nacional que se han desarrollado a lo largo de 2009 y para pulsar su impacto. La valoración de las campañas, según una encuesta voluntaria realizada entre los usuarios de la Intranet, fue la siguiente:

Valoración del 5 al 1

Seguridad de la Información	3,4
Iguala+ & Plan Concilia	3,3
E desempeño	3,2
Gripe A	3,1
Encuesta de Clima	3,0
Flexibility Plan	3,0

(5 alto impacto - 1 bajo impacto)

Otro de los objetivos de mejora incluidos en el plan de acción ha sido impulsar la gestión eficaz del tiempo. Por este motivo, la compañía, dentro de su campaña de difusión de las medidas de conciliación y flexibilidad, difundió la Normativa de Reuniones Eficaces que establece pautas para las reuniones.

Una de las iniciativas más destacadas para mejorar la comunicación entre los empleados y mejorar el conocimiento del negocio son las experiencias que realizan algunos negocios para que sus profesionales conozcan la realidad de su actividad. Consisten en visitas de tres o cuatro días,

en las que los empleados, guiados por un tutor, asisten a uno o dos de los centros de trabajo o área. Tras la experiencia, se celebra un desayuno de trabajo con el Director General. Dicha acción tiene como finalidad conocer la operativa del día a día del negocio y crear un espacio privilegiado para el intercambio de conocimiento y aprendizaje dentro de los distintos puestos de trabajo, lo que promueve la comunicación interna entre distintas áreas.

CRECE

Incluye todas las iniciativas en materia de gestión de personas que favorecen su crecimiento y desarrollo profesional en la organización, muchas de las cuáles ya se están impulsando dentro de las políticas de gestión del talento.

Dentro de esta iniciativa cabe destacar:

- El impulso de mecanismos de certificación de Ferrovial como empleador de referencia, a través de la participación en proyectos como Best Place to Work coordinado por el instituto Great Place to Work.
- El fortalecimiento de los mecanismos de evaluación del desempeño, con la introducción de mejoras en el modelo, procedimiento y alcance de la evaluación a nivel nacional.
- El impulso de la Universidad Ferrovial a los programas formativos en habilidades y a los curriculums formativos transversales. Estos últimos han contado con expertos internos de cada área de conocimiento, que han asegurado la adecuación de los contenidos a la realidad de la Organización y han colaborado con los participantes en la realización de los Proyectos de Innovación que deben realizarse durante cada programa.
- La internacionalización de la gestión de los procesos de desarrollo de directivos a partir de la definición de

modelos comunes e implantación a escala global (360 Feedback, Planificación de la Sucesión Directiva).

COMPENSA

Es el programa que engloba acciones encaminadas a ajustar prácticas y modelos retributivos en comparación con el mercado y atendiendo a la situación de sus plantillas. Dentro de esta iniciativa cabe destacar el programa de retribución flexible, Flexibility Plan, puesto en marcha en España.

Gestión del talento

La gestión del talento de Ferrovial es uno de los objetivos clave de la función de Recursos Humanos de Ferrovial. La principal aspiración es dotar a todos los profesionales de la Organización de las habilidades y conocimientos para que puedan ofrecer un servicio excelente a los clientes. Para ello, es necesario atender a las distintas etapas de la gestión del talento, desde su atracción y evaluación, hasta su desarrollo y retención.

ATRACCIÓN DEL TALENTO

- **Employer Branding**

Potenciar la imagen de Ferrovial como empleador es un aspecto esencial para atraer a los mejores candidatos. Con el objetivo de mejorar esta dimensión, se

han impulsado mecanismos de certificación de Ferrovial como empleador de referencia.

En este sentido, Ferrovial ha participado este año en el proyecto Best Workplaces España 2009 promovido por el Instituto Great Place to Work España. La encuesta de opinión Trust Index®, enviada a una muestra representativa de empleados de Ferrovial como parte del proyecto, pone de manifiesto algunos indicadores que sitúan a Ferrovial como un excelente lugar para trabajar.

Por ejemplo, 8 de cada 10 empleados están orgullosos de su trabajo, el 62% se siente a gusto con sus compañeros y el 57% confía en sus jefes. Los empleados están comprometidos personalmente con el éxito de la organización, que "consideran que tiene una evolución positiva". Además, "se sienten satisfechos personalmente con su trabajo". El Informe realizado concluye que los puntos fuertes de Ferrovial son un sentimiento de orgullo muy elevado (85%), tanto individual como por Reputación Corporativa, una alta accesibilidad de los superiores, un alto gra-

do de libertad y responsabilidad sobre el trabajo propio, una gran accesibilidad a formación de alta categoría, una apuesta alta por puestos de trabajo físicamente seguros y una excelente acogida en la incorporación. Estos resultados permiten a Ferrovial ocupar el tercer puesto como mejor empresa para trabajar en el ranking de empresas de similares características.

El European Student Barometer es un trabajo anual de investigación realizado con encuestas 'online' acerca de las expectativas y preferencias profesionales de los universitarios de Europa. Unos 67.500 alumnos de titulaciones empresariales y 74.500 de ingenierías de 750 universidades participan en este macrosondeo. Los resultados han apuntado que, entre los alumnos de ingenierías, una de las empresas favoritas para trabajar es Ferrovial.

El 22 de mayo de 2009 se hizo público en Polonia el ranking que premia a las mejores empresas de 2009. Los encargados de valorar a las compañías son los estudiantes. Budimex fue galardonada con el número uno en la categoría de Industria de la Construcción y ocupó el tercer puesto en la categoría de Ingeniería.

Amey consiguió el reconocimiento de Investors in People, siendo además una de las primeras organizaciones que ganaba el prestigioso galardón de plata dentro de la nueva estructura de los premios, que reconoce el magnífico enfoque de gestión de personal de Amey.

- Foros y encuentros:

Además de la participación de las distintas unidades de negocio de Ferrovial en los distintos Foros de Empleo, y dentro del marco de internacionalización de la estrategia de Employer Branding, en octubre Ferrovial asistió a la Feria de Empleo de otoño de la London Business School, con el objetivo de difundir de forma interna-



» Foto: Trabajos de conservación integral. Grupisa.

cional la imagen de Ferrovial como empleador. A este evento asistieron BAA y Ferrovial Agroman Reino Unido, además de representantes de las Unidades de Negocio de Ferrovial en España.

El proyecto empresarial de Ferrovial también se da a conocer a otros grupos de interés mediante presentaciones y participación en distintos eventos. Este año, por ejemplo, se realizó una jornada de toma de contacto con la empresa de dos días de duración para los alumnos del Máster en Liderazgo en Ingeniería Civil de la Universidad de Castilla - La Mancha, patrocinado por la Fundación Rafael del Pino.

- Programa de Acogida:

El Programa de Acogida es uno de los cursos estratégicos que se incluyen en la Universidad Ferrovial desde sus orígenes, en el 2007. Este curso debe realizarlo de manera obligatoria todo el personal de estructura que se incorpora a la empresa en España.

A las 16 primeras ediciones del Programa de Acogida han asistido cerca de 500 personas, fundamentalmente empleados de entre 25 y 30 años (50%), con más de tres años de experiencia laboral previa a la incorporación (38%) y con un perfil técnico (47%).

En 2009, se llevaron a cabo un total de cuatro Programas de Acogida, en los que participaron 103 personas.

Las nuevas incorporaciones son un termómetro excelente para conocer cuáles son las fortalezas de la compañía y en qué dirección se debe trabajar para fortalecer la propuesta de valor al empleado. El desarrollo profesional, el prestigio de la compañía y el contenido del puesto son las razones más destacadas por estos

profesionales a la hora de decidir incorporarse a Ferrovial.

RECLUTAMIENTO Y SELECCIÓN

En el año 2009, se publicaron más de 700 ofertas de trabajo en España (ofertas publicadas en Infojobs), para las que se presentaron más de 170.000 candidaturas.

- Programa + talento:

Esta iniciativa tiene como objetivo fomentar la incorporación de nuevos profesionales a Ferrovial a través de candidaturas presentadas por los empleados y becarios de la organización. Durante el 2009 se han recibido más de 400 candidaturas a través de este canal.

BOLSA DE EMPLEO, PROMOCIÓN INTERNA Y MOVILIDAD INTERNACIONAL

Ferrovial mantiene su compromiso con la promoción interna a través de la publicación en los canales de comunicación corporativos de las vacantes surgidas dentro la Organización que requieran experiencia. Durante el 2009, se publicaron 170 vacantes a través de este canal.

Durante el ejercicio 2009, se ha realizado una revisión interna sobre las políticas de expatriación de aplicación en los distintos países donde Ferrovial está presente; el importante crecimiento internacional en los últimos años, tanto por adquisición de compañías fuera de España como por la adjudicación de proyectos internacionales que requieren la expatriación de perfiles clave, hacía necesario revisar los actuales sistemas para su homogeneización y optimización. El número total de expatriados es de 396. Diez son altos directivos.



» Foto: Servicios urbanos, Cespa. Granada. España

Ferrovial tiene una política de expatriación en la que se recoge todo el proceso de aquellos empleados que trabajan fuera de su país de origen. La compañía se plantea este proceso con un doble objetivo. En primer lugar, se intenta transmitir la cultura de la empresa y sus conocimientos básicos, así como el 'know how' de Ferrovial, y conocer a través de perfiles concretos los procesos de la empresa destino. Y, en segundo lugar, se pretende ofrecer desarrollo profesional a los empleados a través de una experiencia internacional, que además supone la transferencia de prácticas de gestión de éxito. Este proceso es temporal, y una vez cubiertos los objetivos, la organización prioriza la contratación de profesionales locales.

Del total de directivos miembros de comités de dirección de divisiones de negocio y filiales, el 92% de los miembros de los distintos órganos de gobierno de Ferrovial y sus empresas (Consejos de Administración y Comités de Dirección) son personal local.

En lo referente al proceso de desvinculación voluntaria, una de las iniciativas puestas en marcha dentro del Plan de Igualdad de Oportunidades ha sido la unificación del protocolo para la realización de entrevistas de salida que permita definir los motivos de la misma para descartar posibles situaciones de discriminación. Esta iniciativa permitirá evaluar también los niveles de compromiso de la plantilla.

EVALUACIÓN DE COMPETENCIAS

• Evaluación 360º de Competencias Directivas (Top Management):

Este año, se ha diseñado e implantado un Modelo Global de Competencias Directivas que recoge las habilidades profesionales clave para que cualquier directivo alcance de forma eficiente las metas organizativas con un desempeño excelente.

Este nuevo modelo de competencias directivas, alineado con los valores (solución, innovación, eficiencia, respeto, integridad y colaboración) y la estrategia de Ferrovial, actúa como referente para el equipo directivo de Ferrovial y contribuye al fortalecimiento de una cultura común y cohesionadora en toda la compañía.

En este modelo de competencias directivas han sido evaluados a través del sistema de Evaluación 360º, 97 directivos de primer nivel a escala global. En el proceso han participado un total de 457 evaluadores. Del total de evaluados, el 85 % son hombres y el 15% mujeres. Este proceso de evaluación por parte del superior, pares y colaboradores permite identificar aquellas áreas en las que focalizar su desarrollo profesional a través de planes de acción individualizados.

• Evaluación del Desempeño:

La evaluación de competencias es uno de los procesos anuales más fuertemen-

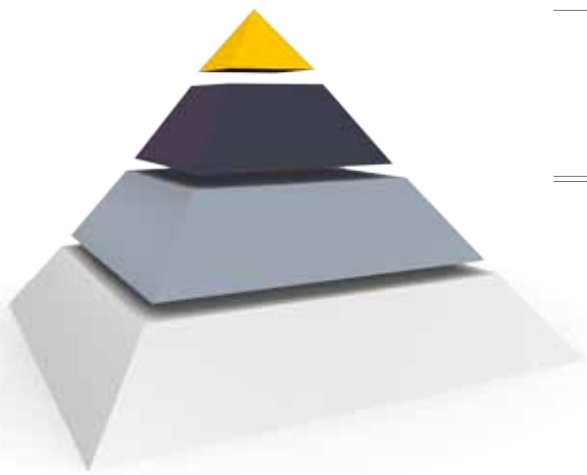
te arraigados dentro de la organización. Está orientado a valorar y comunicar a los empleados la forma en que están llevando a cabo su trabajo. Este es el punto de partida para que, entre el responsable y el colaborador, se definan Planes de Desarrollo Individual que impulsen el crecimiento profesional de este último.

En esta quinta edición de la Evaluación de Desempeño, con el objetivo de favorecer una única e integradora cultura organizativa, se estableció un Catálogo de Competencias homogéneo para todo el colectivo en alcance. Así mismo, en línea con el compromiso de las últimas Encuestas de Clima de extender y consolidar este proceso clave, en la edición de 2009, la evaluación abarcó al 97% del personal de estructura a nivel nacional, el 30% más que el año anterior.

El proceso de planificación del desarrollo que acompaña a este proceso permite definir Acciones de Formación y Desarrollo alineadas con las fortalezas y áreas de mejora detectadas durante la evaluación. Junto con la identificación de necesidades de formación en habilidades (de acuerdo con la oferta formativa diseñada por la Universidad Ferrovial Summa), este año se ha incorporado la identificación de necesidades de Formación Técnica e Idiomas, con el objetivo de proporcionar a todos los Empleados un único Plan de Desarrollo que recoja todas las dimensiones de su crecimiento profesional.

Para facilitar el proceso, Summa, la Universidad Corporativa de Ferrovial, ha fa-

Top Management



Modelo de Competencias Directivas Global
Evaluación de Competencias 360º

Modelo de Competencias no Directivas
Evaluación Manager-Colaborador

ilitado a los evaluadores y evaluados un curso de formación 'online' con la presentación del proceso general de evaluación y en concreto de la entrevista de evaluación o feedback entre el evaluador y sus colaboradores evaluados.

Con el objeto de incentivar la participación en este proceso, se ha realizado una campaña de comunicación con amplia difusión, a través de testimonios de personas que realizan la evaluación, que ha permitido impulsar este proceso.

En relación con el ámbito de Gestión de la de Igualdad promovida por la compañía, cabe destacar que el 75% de los evaluados han sido hombres y el 25% mujeres. También, acorde a las medidas recogidas en el Plan de Igualdad de Ferrovial, se ha incluido en todos los indicadores en materia de recursos humanos una segregación por géneros. En el caso de la evaluación de desempeño, ante la pregunta sobre la promoción de la persona evaluada, los resultados obtenidos sobre su promocionabilidad se detallan en tabla adjunta y muestran un equilibrio entre ambos géneros en sus distintos horizontes temporales.



» Foto: Bombero de Heathrow

Promocionabilidad	Hombres Ferrovial	Mujeres Ferrovial
Sí, de manera inmediata	14%	12%
Sí, a corto plazo (a 2 años)	27%	30%
Sí, a medio plazo (a 5 años)	29%	31%
No	21%	17%
No dispongo de información suficiente	9%	9%
% TOTAL	100%	100%

Formación y desarrollo

Desde la creación de la Universidad Corporativa Summa, las divisiones de negocio han centrado su formación en la propia naturaleza de su negocio, focalizando la inversión en formación técnica y de prevención de riesgos laborales, como se detalla en el capítulo correspondiente.

El número total de horas de formación ha sido de 1.745.625.

La distribución de estas horas en función de nuestra actividad es la siguiente:

Servicios	Autopistas / Aparcamientos	Construcción	Aeropuertos	Corporación
1.278.241	46.636	185.462	123.930	26.236

Durante este ejercicio, las filiales se han centrado en organizar y planificar una formación más alineada a las necesidades técnicas. Por ejemplo, en la División de Servicios, el hecho diferencial de 2009 respecto a ejercicios anteriores ha sido la inclusión en el Plan de Formación de acciones orientadas a una formación técnica y práctica (limpieza, conducción y jardinería), herramientas fundamentales para todos los trabajadores en la mejora de la calidad en su propio puesto de trabajo. También se han añadido acciones con un claro contenido de mejora en el servicio que se presta a los clientes, introduciendo cursos de mejora en la atención al ciudadano.

» Foto: Empleados Ferrovial.



Universidad Ferrovial Summa

En el ejercicio 2009:

Acciones de formación	140 acciones
Asistentes	2.287
Total horas de formación	44.472 horas
Índice de satisfacción general	8,2/10

NUEVOS PROGRAMAS

Las prioridades de formación durante el ejercicio 2009-2010 han estado centradas en los programas de liderazgo y dirección, así como en los proyectos de innovación derivados de los programas de gestión directiva. La compañía también realiza una inversión importante en la formación de idiomas, especialmente el inglés en países no angloparlantes, puesto que este conocimiento es fundamental en el perfil directivo que fomenta la movilidad interna. Para el ejercicio 2010-2011 pondrá especial énfasis en los programas derivados de los resultados de los procesos de evaluación de desempeño y de competencias directivas.

A lo largo del ejercicio 2009, se ha puesto en marcha una nueva edición del Programa de Dirección y dos ediciones del Programa de Gestión Directiva. Este último

ha requerido a sus asistentes participar en proyectos de innovación.

Este tercer año supone la consolidación de programas estratégicos distintos a los propios Programas de Dirección, como son el Programa de Acogida y los Programas de Inmersión en Idiomas. De este último, se han celebrado este año ocho programas de una semana de duración. El éxito de este programa reside en la simulación de una estancia en el extranjero, ya que todas las clases y actividades sociales se desarrollan en este idioma.

En el mes de marzo comenzó el primer itinerario del área de Recursos Humanos, cuyo objetivo principal es proporcionar una formación integral en la función de Recursos Humanos, desde una perspectiva global y eminentemente práctica y basada en las políticas y procedimientos de Ferrovial, además de entrenar habilidades consideradas críticas para el profesional de Recursos Humanos. El itinerario consta de nueve módulos que suponen un total de 150 horas. Al finalizar se otorga el título de Experto a todos los participantes. Dentro de este módulo, y acorde al Plan de Igualdad de Oportunidades, se ha incluido un módulo específico de la gestión de la diversidad, coordinado por la Dirección de Responsabilidad Corporativa del Empleado, que actúa a su vez de Coordinadora General del Plan de Igualdad Ferrovial.

En el último semestre del 2009, ha arrancado el aula de finanzas, con cursos dirigidos a los profesionales que conforman las áreas financieras de Ferrovial. Las acciones programadas abarcan muy diferentes temas, desde la redacción de Informes Financieros al análisis de Estados Financieros pasando por fiscalidad, consolidación y auditoría. El aula de finanzas se dirige a más de 200 participantes de las diferentes áreas financieras de la empresa.

En 2009, atendiendo al contexto actual, la Universidad organizó el quinto Observatorio Estratégico de la Universidad Ferrovial, que versó sobre cómo gestionar las empresas en este momento actual de crisis y contó con dos reconocidos expertos, Ram Charan y Luis Garicano.

Valores como la innovación, la eficiencia, el respeto, la colaboración y la integridad se han visto reforzados por los grandes expertos del 'management'.

ENFOQUE ORIENTADO A LA ACCIÓN

La Universidad Ferrovial se consolida como un proyecto con claro enfoque hacia la acción. Este es el caso del Programa de Gestión Directiva impartido por la Universidad y en colaboración con el Instituto de Empresa, en el que los alumnos, provenientes de diversas unidades de negocio, durante más de siete meses, han desarrollado en grupos un proyecto de innovación como parte de un amplio programa donde se combina la formación teórica con la práctica.

Utilizando una metodología específica, los participantes transforman ideas en modelos de negocios viables, con un objetivo doble: contribuir al aprendizaje y desarrollo de los participantes y generar ideas que puedan ser beneficiosas para la Organización. Estos proyectos de innovación consisten en la realización de un Plan de Negocio completo sobre una nueva línea de negocio, servicio, mejora de procesos, etc., que posteriormente pudiera implantarse en la organización, lanzarse al mercado, etc., e incluyendo tanto la im-

plementación como el retorno económico de la idea.

Los participantes trabajan en equipos en un proyecto de innovación que posteriormente es presentado a directores de las diferentes unidades de negocio para su evaluación y posible puesta en marcha. Además, los equipos de proyecto disponen de un "coach" o asesor que les asesora a lo largo del programa con sesiones de seguimiento individualizado para la mejora de las competencias directivas.

NUEVOS CANALES

La compañía dispone de distintos espacios en los que los empleados pueden consultar guías para la adecuada realización de su trabajo. En este ejercicio se ha inaugurado un espacio más dentro del portal 'online' de la Universidad Ferrovial. A través de esta biblioteca de gestión empresarial en formato digital, los empleados pueden acceder a una cuidada selección de resúmenes entre los libros de negocios de mayor prestigio publicados a escala internacional.

También este año, se ha renovado la imagen del portal en la Intranet de la Universidad Ferrovial, incluyendo nuevas funcionalidades y espacios que facilitan a los usuarios tanto la búsqueda de información como poder opinar respecto a los cursos que desde la Universidad se imparten.

EL PAPEL DE LOS EXPERTOS

Para todos estos programas se ha contado con la participación de expertos internos de cada una de las áreas de conocimiento, que han ayudado a enfocar los programas y a garantizar la adecuación de los contenidos a las necesidades de los profesionales de Ferrovial.

En estos tres años de funcionamiento la Universidad se consolida como un espacio de intercambio del conocimiento. Sus cerca de 7.000 participantes a lo largo de estos años, así como un claustro de docentes internos formado por más de 50 ponentes, participan en las acciones de formación y mesas redondas o asesoran en proyectos, y permiten de esta forma que la transferencia del conocimiento sea una realidad traducida en proyectos de alto grado de maduración e innovación.

JORNADAS DE NEGOCIO EN LA UNIVERSIDAD

Contar con un espacio que invita a la reflexión y formación ha hecho posible que gran parte de los encuentros anuales de las Direcciones Corporativas y de Negocio se realicen en este entorno, lo que posibilita aún más el 'networking' entre los distintos profesionales. En este ejercicio se han organizado 15 jornadas, con un total de 1.097 participantes.

Sucesión directiva

La planificación de la sucesión directiva tiene como objetivo asegurar que la organización cuenta con los profesionales con las competencias necesarias y en el momento preciso para poder dar respuesta a posibles vacantes entre los miembros del equipo directivo de Ferrovial.

El modelo de gestión de sucesiones se revisa cada dos años, y en el ejercicio

2009 se ha producido un incremento del 42% en las posiciones analizadas frente al ejercicio 2008, adquiriendo una dimensión internacional. El objetivo principal de la puesta en marcha de este proceso se materializa en los siguientes principios:

- Creación de Cantera Directiva: asegurar la provisión interna de candidatos para puestos directivos capaz de soportar el proceso de crecimiento e internacionalización de Ferrovial, asegurando que el desarrollo del liderazgo en la organización acompañe al crecimiento organizativo.
- Continuidad del Liderazgo: permitir la continuidad del liderazgo y de la planificación estratégica de la organización, minimizando el impacto de la transición de cambios directivos.
- Desarrollo del Talento: contar con un proceso continuo y definido que sirva de palanca y catalizador de la identificación, desarrollo, seguimiento y retención del talento y potencial directivo de la organización.
- Fortalecimiento de la compañía: aplicación de un modelo y proceso de gestión de sucesiones común que permita el movimiento de profesionales entre los negocios para robustecer al conjunto de la organización y facilitar su desarrollo.

En los dos años transcurridos desde la puesta en marcha de esta iniciativa se ha producido un grado de cumplimiento del plan en un 77% de las posiciones planificadas.



• Foto: Alumno de Summa universidad.

La tecnología en la gestión de los recursos humanos

Uno de los primeros pasos para la adecuada gestión del talento en una compañía con presencia en más de 40 países es disponer de una solución de Gestión de Talento a nivel global e integrada. Por este motivo se ha lanzado un proyecto internacional para implantar una herramienta modelo SaaS (Software as a Service) que se alinee con la tecnología del mercado y permita la vertebración y escalabilidad internacional de la compañía en cuanto a los procesos corporativos de Recursos Humanos.

Esta herramienta permitirá integrar los procesos estratégicos en esta materia: reclutamiento y selección, evaluación y planificación del desarrollo, planes de carrera, fijación de objetivos y compensación. El alcance de esta herramienta es internacional y por primera vez se integrará información de todos los colectivos claves y estratégicos a escala mundial.

Junto con esta herramienta clave, otro proceso crítico en materia de gestión del talento de las personas es la creación de los espacios adecuados para que se pueda producir ese intercambio de experiencias y de conocimiento. Uno de los proyectos iniciados en el ejercicio 2009 ha sido la implantación de una Intranet global en Ferrovial. Uno de los hitos más importantes ha sido abrir las puertas de Ferronet en los portales internos de filiales como Amey y BAA. Durante 2009, se ha trabajado para dar acceso a todos los usuarios de estas filiales y poder incorporar una

zona específica de la Intranet corporativa en las páginas de inicio de las Intranets locales. Asimismo, todo el personal de Budimex con acceso a su Intranet (Budinet) puede también acceder a una Intranet corporativa completa adaptada al polaco.

El siguiente paso a la internacionalización de la Intranet es su adaptación a la nueva era de la colaboración 2.0. El contexto de relación ha cambiado y la Intranet corporativa, como canal interno de comunicación bidireccional, debe desarrollar el entorno que permita que sus empleados colaboren entre sí y se favorezca el intercambio de información de manera ágil y eficaz.

Este proceso de transformación cultural de la compañía en sus hábitos de relación y de gestión de personas está ligado a cada uno de los procesos estratégicos de gestión del talento de nuestro capital humano. ■



» Foto: Firma del acuerdo estratégico entre Oracle y Ferrovial.

Salud y seguridad



Ferrovial considera la Prevención de Riesgos Laborales como una parte fundamental e integrada en el desarrollo de sus actividades. Por ello, Ferrovial se compromete de forma activa a que las actividades y servicios prestados se ejecuten con los más altos niveles de seguridad y salud para con sus empleados y clientes.

Para el cálculo de los índices de Ferrovial Nacional y de la División Construcción se han excluido los accidentes in itinere, lo que permite la comparación con igual criterio de elaboración con los índices publicados por el Ministerio de Trabajo e Inmigración.

- **Índice de Incidencia:** Representa el número de accidentes producidos durante la jornada laboral por cada mil personas expuestas.
- **Índice de Frecuencia:** Representa el número de accidentes con baja ocurridos durante la jornada laboral por millón de horas trabajadas.
- **Índice de Gravedad:** Representa las jornadas perdidas a consecuencia de los

accidentes de trabajo por cada mil horas trabajadas.

En 2009, se han reducido un 19% los accidentes de trabajo en la División de Construcción, hasta situarse en 52,2 accidentes por cada mil personas expuestas. Si se observa la media del sector, este ha sido de 108,3 por cada mil personas expuestas. El Índice de Frecuencia se ha visto reducido en el mismo porcentaje, un 19% y se sitúa en 29,35.

Al igual que en Construcción, el Índice de Incidencia de Ferrovial para el conjunto de todas las divisiones a nivel nacional se ha reducido en un 8,54%, situándose en 79,7 accidentes laborales por cada mil

personas expuestas. El Índice de Frecuencia también se ha reducido en un 6,15%, hasta 46,7. A nivel nacional, se han producido dos accidentes de tráfico mortales.

La tasa de absentismo nacional en el 2009 ha sido de 7,36%. Este índice engloba los días perdidos por enfermedad común y accidente de trabajo, incluyendo los accidentes "in itinere".

Compromiso

- La seguridad y la salud de los trabajadores.

Líneas de actuación

- 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 2009

- Certificación OHSAS 18001 en la División Servicios para la actividad de mantenimiento y conservación de infraestructuras.
- Incremento de la sensibilización en materia de seguridad y salud en todos los estamentos de Cespa con campaña específica.
- Reducción del 19% de los accidentes en construcción.

Objetivos 2010

- Reducir los índices de accidentabilidad de 2009.
- Continuar con la planificación de las certificaciones OHSAS realizada en el Plan 2009-2010.
- Realizar Campañas de Formación y Sensibilización a través de la Universidad de Ferrovial "Summa" y la plataforma de E-learning Corporativa.

Salud y seguridad Ferrovial Nacional	2009	2008	Var 09-08
Índice de Incidencia (A)	79,75	87,2	- 8,54 %
Índice de Frecuencia (A)	46,7	49,76	- 6,19 %
Índice de Gravedad (A)	0,87	0,97	- 10,30 %
Estudios de prevención de riesgos laborales	2.846	6.594	- 56,83
Planes de emergencia	1.170	668	75,15 %
Visitas de los técnicos de prevención	15.703	53.515	- 70,65 %
Formación en prácticas laborales seguras (horas)	500.991	423.843	18,2%
Formación a técnicos de prevención (horas)	50.259	261.825	- 80,80 %
Reconocimientos médicos a empleados	30.271	22.977	31,74 %

Aglutina la división de construcción y el resto de actividades desarrolladas por la compañía en el ámbito nacional.

Salud y seguridad Construcción	2009	2008	Var. 09-08	Sector 2008
Índice de Incidencia (A)	52,2	64,73	-19,35 %	108,35
Índice de Frecuencia (A)	29,35	36,46	-19,5 %	62,4
Índice de Gravedad (A)	0,57	0,57	0	1,35

Los índices de accidentabilidad corresponden a la División de Construcción a nivel nacional, y los del Sector son los índices elaborados por el Ministerio de Trabajo e Inmigración del ejercicio 2008.

Política de salud y seguridad

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 de Ferrovial con la salud y la seguridad también se refleja en las Políticas de Prevención de Riesgos Laborales elaboradas e implantadas por cada negocio. Estas permiten adaptarse mejor a las distintas actividades y legislaciones aplicables de cada país en el que Ferrovial desarrolla actividad, eliminando o minimizando los riesgos por medio de la adopción de las medidas preventivas más adecuadas a cada necesidad.



Foto: Trabajos de la división de construcción. Ferrovial Agroman.

Sistemas de gestión certificados y auditorías legales

En 2009, las empresas de la División de Servicios, Ferrosier, Eurolimp y Grupisa, obtuvieron la certificación OHSAS para la Gestión del Sistema de Prevención de Riesgos Laborales. Esta certificación se encuentra dentro de los objetivos establecidos en el Plan de Prevención 2009 - 2010 y responde al compromiso de Ferrovial Servicios, en materia de seguridad laboral y prevención. La certificación OHSAS (Occupational Health and Safety Assessment Series) está considerada como el nivel más alto de exigencia internacional en Prevención de Riesgos Laborales. Certifica una adecuación en la materia, por

encima de los mínimos exigidos por la legislación vigente, y permite a las empresas lograr una mayor eficacia en la prevención y reducción o eliminación de los riesgos laborales. En Ferrosier y Grupisa se ha realizado también la auditoría legal.

En Aeropuertos, dado su carácter público, son auditados anualmente. Esta auditoría supone la comprobación de que BAA cumple con la legislación británica, siendo además uno de los requerimientos para renovar su licencia de operaciones.

La División de Construcción ha superado con éxito la Auditoría de Seguimiento de OHSAS 18.001:2007, obtenida dos años atrás, así como la Auditoría Legal.

En cuanto a la Certificación OHSAS, los objetivos de la auditoría han sido:

- Confirmar que el Sistema de Gestión está acorde con los requisitos de la norma de referencia.

- Confirmar que la organización ha implantado eficazmente el Sistema de Gestión de acuerdo a lo planificado.
- Confirmar que el Sistema de Gestión es capaz de cumplir los objetivos y la Política de la organización.

El alcance de la misma es para todos los centros de trabajo, tanto temporales como móviles de todas las empresas mancomunadas del Servicio de Prevención (Ferrovial Agromán, Ferconsa, Cadagua, Castillejos, Tecpresa, Edytesa y Ditecpe-sa).

Se establece una periodicidad de 3 años para la renovación del Certificado, estando sometidos a auditorías de seguimiento de OHSAS por la entidad certificadora todos los años.

Las actividades de los aeropuertos de BAA, Cespa y Amey se realizan bajo la certificación OHSAS 18001.

Riesgos laborales

En los centros con más de 50 trabajadores deben disponer de Comités de Seguridad y Salud constituidos en número igual por representantes de los trabajadores y de la empresa. Estos comités se reúnen trimestralmente, participando en la elaboración, puesta en práctica y evaluación de los planes y programas de prevención de riesgos en la empresa, así como 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. En Ferrovial, más del 34,4% de los trabajadores está representado en materia de seguridad y salud.

En 2009, se han realizado 15.703 visitas de seguimiento y control de seguridad y salud. De estas visitas se han realizado 2.846 estudios de prevención de riesgos laborales y 1.170 planes de emergencia en el ámbito de Ferrovial.

En la División de Construcción, los técnicos del Servicio de Prevención de Riesgos Laborales han realizado durante 2009 un total de 4.289 visitas de seguimiento y control a las obras, detectando anomalías y proponiendo las oportunas medidas preventivas para su corrección. La información generada en estas visitas se captura informáticamente en una aplicación específica denominada "SERPRE", que permite disponer de ella en tiempo real por todas las personas implicadas en todo el territorio de actuación de la constructora.

Además, se han realizado 1.650 Estudios de Prevención de Riesgos Laborales (Planes de Seguridad y Salud, Evaluaciones de Riesgos y Estudios de Seguridad y Salud), así como 91 Planes de Emergencia específicos en diversas actividades.

En BAA, se han realizado 636 Planes de Emergencia, 14 estudios de prevención y el 100% de los empleados están repre-

sentados en Prevención de Riesgos Laborales.

En la División de Servicios, se han realizado 1.135 estudios de prevención de riesgos laborales y 419 Planes de Emergencia.

En la División de Autopistas y Aparcamientos, se ha realizado más de 700 visitas de seguimiento en materia de Prevención de Riesgos Laborales, 46 estudios de prevención y 21 planes de emergencia.

Cada División de Ferrovial cuenta con Sistemas de Gestión de Prevención de Riesgos Laborales adaptados a las necesidades de cada negocio y actualizados permanentemente a los nuevos requerimientos legales de ámbito nacional y europeo. Estos Sistemas de Gestión son auditados legalmente en España, según la actividad desarrollada cada dos o cada cuatro años.

Vigilancia de la salud

En vigilancia de la salud, durante el 2009, se han realizado un total de 30.271 reconocimientos médicos, de los que 18.062 corresponden a la División de Servicios, 438 a la División de Autopistas y Aparcamientos, 4.678 a la División de Construcción y 7.092 a la División de Aeropuertos. Estos reconocimientos médicos se efectúan para cada puesto de trabajo siguiendo protocolos médicos específicos, valorando en cada uno de ellos la aptitud del trabajador para el puesto de trabajo.



✦ Foto: Trabajos en altura. Torre Agbar. Barcelona. España.

Formación y sensibilización en seguridad y salud

En 2009, se han impartido 500.991 horas de formación en prácticas laborales seguras, a las que tenemos que sumar otras 50.259 horas de formación en prevención de riesgos laborales para trabajadores designados, recursos preventivos y técnicos de Prevención de Riesgos Laborales. Entre los contenidos más habituales de la formación impartida están los riesgos específicos del puesto de trabajo, manejo de equipos y máquinas, uso de equipos de protección de individual y colectiva, investigación de accidentes y formación específica para actuación en casos de emergencia: incendio y evacuación de edificios y primeros auxilios.

AEROPUERTOS

El número de horas de formación impartidas en BAA ha sido 25.471 en prácticas laborales seguras y otras 59 para formación de trabajadores con actuación específica en seguridad y salud. Además, BAA cuenta con diversos cursos de formación "online" sobre salud y seguridad disponibles en el sistema "BAA Uni".

AUTOPISTAS Y APARCAMIENTOS

Las horas de formación dedicadas a Prevención de Riesgos Laborales fueron

3.526 y 93 horas para trabajadores designados y técnicos de prevención.

SERVICIOS

En la División de Servicios, el número de horas de formación en prácticas laborales seguras fueron 430.944 y 31.327 de formación específica para trabajadores designados, recursos preventivos y técnicos de prevención. En esta formación las sociedades que más formación impartieron fueron Swissport, Amey y Eurolimp.

CONSTRUCCIÓN

Se ha continuado con el proceso formativo según lo establecido en el Convenio 2007-2011. A cada trabajador se le imparte la formación acorde con su puesto de trabajo. Se ha finalizado prácticamente con la formación de Primer Ciclo o Inicial dirigida a todos los operarios de obra. A los mandos intermedios, jefes de producción y jefes de obra se les ha capacitado mediante el Nivel Básico, de 60 horas de duración, con la acreditación homologada para todo el territorio nacional de Técnico de Prevención de Nivel Básico. Se ha finalizado la relativa al personal directivo de empresa y se ha dado comienzo con la formación del Segundo Ciclo relativa a los oficios. También se ha impartido la específica a todos los administrativos. El personal formado en 2009, con acceso a la Tarjeta Profesional de la Construcción, fue:

Aula Permanente: 1.473
PRL Administrativos: 765
PRL Oficios: 343
PRL Directivos: 221
Nivel Básico, Intermedio y Superior PRL: 3.115
Delegados de Prevención: 6

De esta manera, a lo largo de 2010 todos los trabajadores de la compañía tendrán

la formación relativa al Convenio o estarán inmersos en el proceso formativo que les sea aplicable en función de su puesto de trabajo.

Independientemente de lo anterior, los trabajadores en el momento de su contratación, y durante el transcurso de las obras, reciben una formación en P.R.L., que durante 2009 ascendió a 1.844 trabajadores propios, además de los 5.413 relativos a empresas subcontratistas.

FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN EN RIESGOS LABORALES

La Universidad de Ferrovial ha desarrollado un nuevo curso de formación "online" en Prevención de Riesgos Laborales.



Ferrovial ha renovado su curso de Prevención de Riesgos Laborales para el "ámbito administrativo", que databa del año 2002, desarrollando una nueva versión del curso de Prevención de Riesgos "online". El curso estará integrado en 2010 dentro de la oferta formativa de la Universidad de Ferrovial y dentro de la plataforma "online". El nuevo curso incorporará actualizaciones en materia de prevención y una mayor versatilidad que permiten, entre otras, su realización desde cualquier punto con una simple conexión a Internet y una mayor interactividad del alumno con el contenido de los módulos de prevención.

CAMPAÑA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

Dentro de la División de Servicios, se han realizado diferentes campañas de Prevención de Riesgos Laborales destinadas a más de 30.000 empleados:

"Ben no piensa, tu sí"

Bajo el lema 'Ben no piensa, tú sí', la División de Mantenimiento y Conservación Ferroser ha realizado durante 3 meses una campaña de sensibilización hacia la seguridad en el puesto de trabajo, dirigida a 16.000 empleados. La campaña utilizaba como imagen un muñeco de pruebas que sufre las consecuencias de no pensar en los peligros de su trabajo y se facilitaba

información al trabajador de las medidas de seguridad que debe tener en cuenta antes de comenzar su tarea. La campaña de sensibilización ha sido todo un éxito, con una distribución de cartelería en más de 1.000 centros de trabajo de toda España.

Con esta campaña, y los mensajes que en ella se han utilizado, como "Dedica un momento del día a pensar en la seguridad", la Dirección de la compañía pone de manifiesto la importancia de la seguridad para consolidar una cultura de la Prevención de Riesgos Laborales que prevenga y, por lo tanto, evite la siniestralidad laboral.

III Jornada de Prevención de Riesgos Laborales en Cespa

Con este mismo objetivo, Cespa, empresa también perteneciente a la División de Servicios, celebró en junio la III Jornada de Prevención de Riesgos Laborales, una jornada de puertas abiertas dirigido a sus trabajadores y familiares.

La política de prevención de Cespa, basada en la implicación clara del trabajador en su propia seguridad, ha llevado a disminuir en los tres últimos años los accidentes laborales situando a la compañía en índices por debajo del sector.

Si bien en 2007, su primera campaña, "Un minuto de aplauso", Cespa buscaba la prevención individual y su segunda campaña, "Gracias papá, gracias mamá", involucraba a la familia del trabajador, en el 2009 hace evolucionar el concepto de prevención y la seguridad desde la óptica colectiva: el compañerismo.

Así pues, esta campaña, centrada en las jornadas que se han realizado en diferentes puntos de la geografía española y portuguesa, se ha organizado bajo el lema "Hoy por ti, mañana por mí".

ACTUACIONES DESARROLLADAS PARA EL CONTROL DE LA GRIPE A

Ferrovial, siguiendo las recomendaciones de la OMS y de los organismos oficiales

de cada país en los que está presente, estableció en el mes de agosto un Comité de Seguridad con el objetivo de planificar todas las acciones necesarias para hacer frente a una posible pandemia de Gripe A. Ferrovial, con el fin de reducir el riesgo de contagio, apostó por la prevención, y presentó como prioritaria una campaña de comunicación interna para la información a los profesionales de la compañía, así como diferentes iniciativas para sus clientes.

Como parte del Plan de Contingencia ante la Gripe A, se desarrolló un Plan de Continuidad que permite a Ferrovial estar preparada para determinadas situaciones, como aquellas que requieran un uso masivo de los sistemas desde el exterior.

Otras acciones vinculadas a la campaña fueron:

- Distribución de cartelería (más de 4.000 posters) con la sintomatología y medidas de prevención del contagio, también con el objeto de asegurar que todos los empleados estuvieran informados sobre la Gripe A y de las medidas preventivas existentes. Se remitió información a cerca de 40.000 trabajadores de España, indicándoles el protocolo de actuación en caso de contagio.
- Los principales centros de trabajo instalaron geles antibacterianos y en todos se realizó un refuerzo de la frecuencia e intensidad de la limpieza de los puestos de trabajo. El número de casos reportados a cierre de año fueron 75 en España.

Participación en eventos

Ferrovial Agromán participó en el año 2009 en Laboralia. Este evento es el punto de encuentro del sector de la prevención a nivel nacional e internacional. En la edición de 2009, Laboralia se consolidó como uno de los principales referentes nacional e internacional en el ámbito de la Prevención de Riesgos Laborales con más de 10.000 metros cuadrados y 150 expositores. Laboralia reunió a los mayores profesionales del sector de la Prevención de Riesgos Laborales.

El certamen, que contó con la Presidencia Honorífica de S. M. el Rey D. Juan Carlos I, aglutina en sus más de 30 actividades paralelas -jornadas, sesiones técnicas, charlas, presentaciones- todos los aspectos y tendencias de la prevención con el complemento excepcional de dos importantes congresos, INMAS Forum, con la participación de expertos internacionales y Ágora de la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo, organizado por la Asociación Española de Servicios de Prevención Laboral (AESPLA), junto con el Ministerio de Trabajo e Inmigración.

Ferrovial Agromán estuvo presente en un stand conjunto con las grandes constructoras agrupadas bajo Seopan y recibiendo el "Premio al Mejor Stand del Certamen" por su originalidad y por la actividades preventivas que constituyen un referente dentro del sector. ■



Calidad e innovación

El reto de Ferrovial es dar servicio con la máxima innovación teniendo en cuenta la mejora continua de sus procesos y actividades.

Gestión de 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 2009, 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 y debido a los cambios habidos en cada área de negocio.

Uno de los indicadores clave que se ha incorporado es el de cálculo de la Huella de Carbono, que engloba toda la actividad de las empresas de Ferrovial, y el de Eficiencia Energética en Edificios, para el que se ha

ÁREA	Principales aspectos y procesos medidos por los indicadores
FERROVIAL	<ul style="list-style-type: none"> • Cálculo de la Huella de Carbono • Eficiencia energética en edificios
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
INFRAESTRUCTURAS	<ul style="list-style-type: none"> • Accidentalidad en las autopistas • Saturación en las líneas de peaje de las concesionarias • Satisfacción de usuarios (a través de encuestas)
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
TRATAMIENTO DE AGUA, SECADO TÉRMICO DE BIOSOLIDOS 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)
SERVICIOS URBANOS	<ul style="list-style-type: none"> • Satisfacción de los clientes y usuarios (a través de encuestas)
AMEY	<ul style="list-style-type: none"> • Satisfacción de los clientes
AEROPUERTOS	<ul style="list-style-type: none"> • Satisfacción de los clientes (colas, limpieza, atención, etc) • Tiempo de espera en colas
SERVICIOS AEROPORTUARIOS	<ul style="list-style-type: none"> • Satisfacción de los clientes • SLAs Monitor

Compromiso

- La calidad y la mejora continua de sus procesos y actividades y la innovación

Líneas de actuación

- 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.

Hitos en 2009

- Reducción del tiempo de gestión de las reclamaciones de los clientes.
- Reducción de la espera en el control de seguridad de los aeropuertos británicos a menos de 5 minutos durante el 95% del tiempo.
- Mayor comodidad en el viaje al aeropuerto de Heathrow ofreciendo el servicio de auto-facturación del equipaje en la estación de Paddington.
- Mejorar los canales de recepción de quejas.

Objetivos 2010

- Mejorar de forma continua el grado de satisfacción de los clientes.
- Implantar y mantener sistemas de gestión de calidad.
- Anticipación y adaptación a nuevos requisitos técnicos.

La tabla recoge algunos de los más relevantes indicadores recogidos en el cuadro de mando corporativo.

realizado una auditoría energética y se han tomado medidas de ahorro energético.

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 Ferrovial.

Con el seguimiento de la evolución de los indicadores se pretende establecer objetivos de mejora mediante el desarrollo de acciones concretas.

Por otra parte, todas los negocios disponen de procedimientos internos en los que se establece la metodología para detectar, identificar, registrar y controlar las reclamaciones realizadas por los clientes sobre los productos o servicios. Cuando se recibe una queja a través de Hojas de Reclamaciones, carta, correo electrónico, verbalmente, etc., se abre un informe de la reclamación donde se recogen los datos del reclamante, el motivo de la queja y las acciones necesarias para la resolución. Posteriormente, se analizan y se establecen acciones de mejora.

Desde la Dirección de Calidad y Medio Ambiente de Ferrovial se gestionan las reclamaciones que no han sido atendidas satisfactoriamente en las áreas de negocio y

que el cliente canaliza a través de Ferrovial. En el 2009, sólo se ha recibido una reclamación relacionada con edificación en España. El número de reclamaciones recibidas sigue disminuyendo, ya que desde 2006 Ferrovial no dispone de actividad de promoción inmobiliaria. El plazo de resolución ha sido de seis semanas.

Ferrovial Agroman ha recibido 129 reclamaciones relacionadas con temas de calidad en España, 29 menos que en el anterior año. El ratio de reclamaciones cerradas al final del año ha sido del 75 %, frente al 65% del año anterior en la misma fecha. Las reclamaciones pendientes de cierre están siendo gestionadas cumpliendo con el procedimiento establecido.

Ferroser, Eurolimp y Grupisa han recibido un total de 795 reclamaciones. Todas ellas se cerraron en el año en curso.

Cintra dispone de un Índice de Reclamaciones para medir el volumen de reclamaciones recibidas en las autopistas españolas. Este indicador considera el número de reclamaciones en relación con la Intensidad Media Diaria de vehículos, la longitud de las autopistas y los vehículos/kilómetro. En el 2009, el resultado del indicador es de 24, inferior a la media de 27,4 del año anterior.

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.

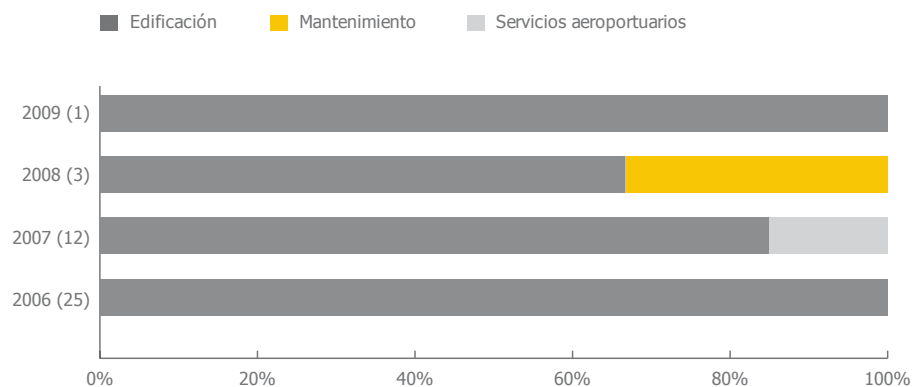
SISTEMA DE CALIDAD (ISO 9001:2000)

Ferrovial mantiene su compromiso con la calidad. Buena prueba de ello es que las distintas áreas de negocio disponen de un Sistema de Gestión de Calidad certificado conforme a la norma ISO 9001:2000. Este certificado ha sido otorgado por las principales empresas de certificación acreditadas: AENOR (Asociación Española de Normalización y Certificación), SGS, BVQI (Bureau Veritas Quality International), BSI Group y ERM CVS.

En el 2009, el porcentaje de la actividad de negocio certificada de Ferrovial fue del 64%.

Ferrovial Agroman, además de mantener los certificados de años anteriores, ha certificado su actividad en Grecia. La ligera baja respecto al año anterior se debe

CAUSA DE LAS RECLAMACIONES



a que ha tenido más actividad en países que no están dentro del alcance de los certificados.

En el área de Infraestructuras, en este ejercicio no se han considerado las certificaciones de la División de Aparcamientos, cuya venta se completó a finales de julio. Hay que destacar que la concesionaria griega de Cintra ha obtenido el certificado a su Sistema de Gestión de Calidad según la ISO 9001:2008. Con esta son ya 13 las autopistas en explotación de Cintra con un sistema de calidad certificado. Se tiene previsto para el 2010 certificar las autopistas norteamericanas Chicago Skyway e Indiana Toll Road.

Cespa ha ampliado su Sistema de Gestión de Calidad a tres nuevos centros y su Sistema de Gestión Medioambiental a cinco nuevos centros y ha mantenido los certificados existentes.

Todos los sistemas son auditados internamente por equipos de auditores cualificados, independientes del área auditada. En 2009, se ha hecho un gran esfuerzo en la realización de auditorías internas con un total de 847. Se han auditado 602 centros de producción y se han realizado 1.089 visitas de asesoramiento.

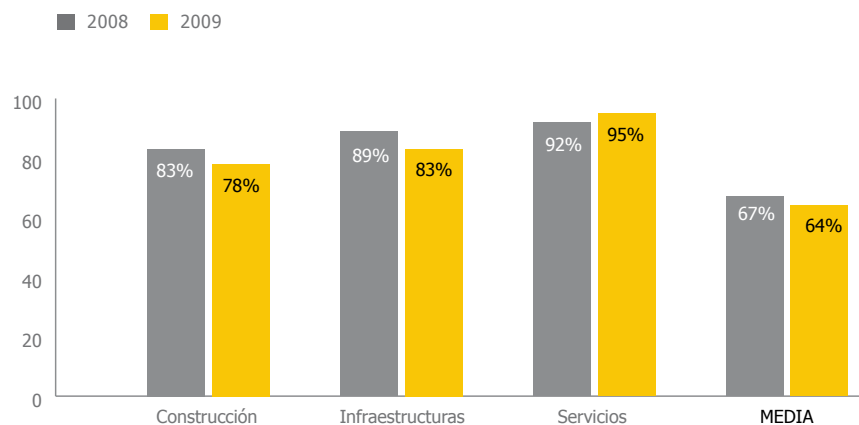
CERTIFICADOS DE PRODUCTO Y EXCELENCIA

Grupisa dispone de la certificación según la norma UNE 135332 "Señalización vertical. Placas y lamas de las señales, carteles y paneles direccionales metálicos utilizados en la señalización vertical permanente. Materiales. Características y métodos de ensayo"; la UNE 166001 "Gestión de la I+D+i: Requisitos de un proyecto de I+D+i" para tres proyectos concretos; y la UNE 166002 "Gestión de la I+D+i: Requisitos del Sistema de Gestión de la I+D+i".

Cadagua, Eurolimp y Ferroviario Servicios tienen su sistema de gestión de I+D+i certificado conforme con la norma UNE 166002:2006 "Gestión de la I+D+i: Requisitos del Sistema de Gestión de la I+D+i".

Asimismo, Cespa, cabecera del negocio de servicios urbanos, posee la acreditación Madrid Excelente para las empresas que operan en la Comunidad de Madrid.

Porcentaje de Actividad Certificada (ISO 9001)



» Foto: Trabajos de jardinería. Cespa.

Satisfacción del cliente

Según se establece en la Política de Calidad y Medio Ambiente de Ferrovial, uno de los objetivos de la compañía es el de satisfacer las expectativas de sus clientes y usuarios. Los clientes y usuarios de Ferrovial son el centro de toda la actividad de la compañía, cuyo objetivo es procurarles la mejor experiencia en la utilización de sus infraestructuras y servicios.

Las diferentes áreas de negocio llevan a cabo encuestas periódicas sobre las expectativas y el grado de satisfacción de clientes. El análisis de sus resultados sirve para identificar los puntos fuertes y las debilidades del comportamiento de la empresa con el fin de establecer acciones de mejora.

Los clientes tienen un alto nivel de satisfacción en las distintas actividades que desempeña Ferrovial, con una calificación media de 3,9 puntos sobre 5.

Hay áreas que disponen de cauces formales de comunicación con los clientes que

se integran en los departamentos de posventa o de atención al cliente. Un ejemplo es Cespa, cuyo 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 condiciones y para contratos privados cada centro de trabajo dispone de medios para dirigir las consultas hacia el personal más adecuado para su solución.

Las mayores concesiones de autopistas disponen de sus propios servicios de atención al cliente. Por ejemplo, la autopista 407 ETR de Toronto (Canadá) no sólo dispone de un call-center, sino que cuenta con otros innovadores servicios para atender las sugerencias o quejas de los usuarios que prefieren dirigirse personalmente al Customer Center, o enviarlas por correo, e-mail o fax. El Customer Carer Team atiende todas estas consultas.

Asimismo, Chicago Skyway, Autema, Ausol, Radial 4, Madrid-Levante, Cintra Chile y Eurolink disponen de páginas web y teléfonos de atención al cliente.

Ferroser, Eurolimp y Grupisa, a través de su Call-Center, reciben y gestionan los

avisos de averías de los clientes.

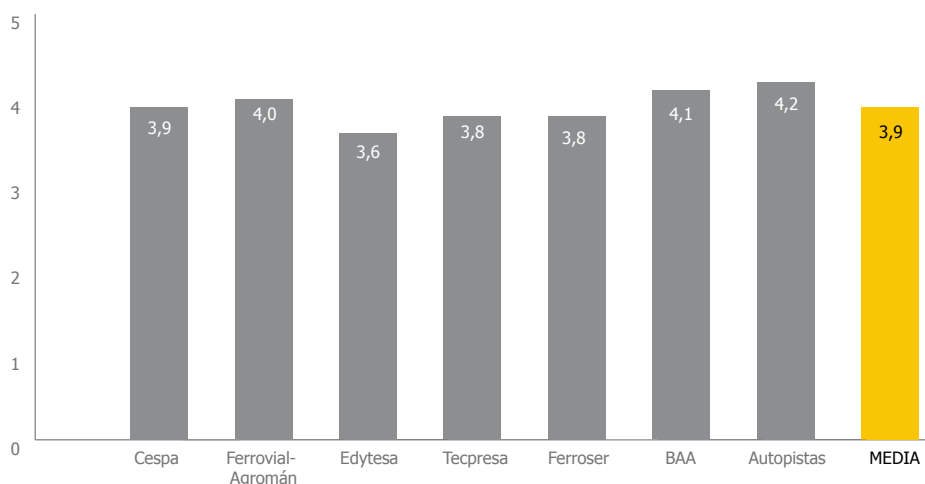
Estos departamentos son canales para conocer las opiniones, dudas y/o reclamaciones de clientes y usuarios.

En los casos en los que existe 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 a la que los clientes pueden enviar sus reclamaciones, comentarios y dudas (dca@ferrovial.es).

En todo caso, 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.

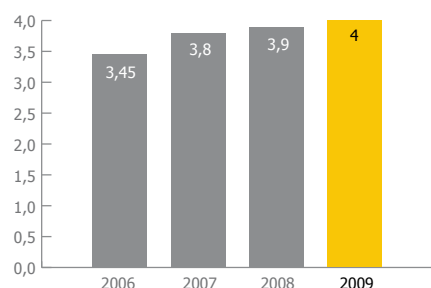
Satisfacción del cliente



CONSTRUCCIÓN

La satisfacción del cliente con Ferrovial Agroman ha mejorado respecto al año pasado. En concreto, el cliente se encuentra más contento con la fase de posventa y con su labor comercial.

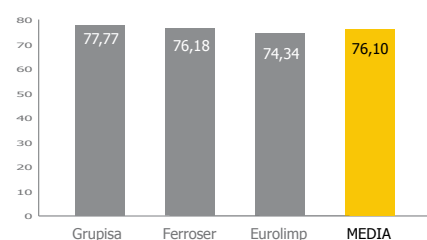
Satisfacción del cliente (Ferrovial Agroman)



SERVICIOS

Ferroser / Euroлимп/ Grupisa

Satisfacción del cliente



Se realizan encuestas con carácter bienal a los clientes. Éstas se encuentran clasificadas en tres bloques: comercial, oferta y ejecución.

Cespa

Un año más, Cespa ha llevado a cabo la Campaña de Medición de Satisfacción del Cliente, cuyo objetivo es conocer el grado de satisfacción de los clientes con los servicios prestados y cumplir con uno de los requisitos establecidos en la Norma ISO 9001:2000. En la Campaña de 2009 han sido encuestados los clientes cuyo servicio se presta desde alguna de las siguientes explotaciones:

- Aquellas que se sometieron a la Campaña en el año 2007.
- Aquellas instalaciones que durante el 2009 han sido objeto de implantación del sistema de calidad, o bien que estuvieran en proceso de implantación.

Con respecto al año anterior, la valoración media ha mejorado ligeramente (7,79 puntos, frente a 7,75 puntos de 2008). El indicador, en cualquier caso, presenta una gran estabilidad en la calidad percibida por los clientes.

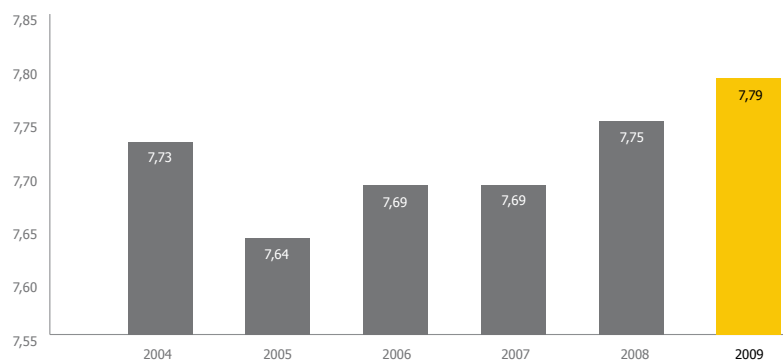
Desglosada esta valoración por tipo de servicio, se obtendrían los siguientes resultados:

- Vertederos: 7,73.
- Recogida y Transporte Industriales: 7,71.
- Limpiezas Químicas: 8,38.
- Servicios al Sector Nuclear: 9,00.
- Servicios Sanitarios: 7,89.
- Compostaje: 9,50.
- Tratamiento de Residuos Peligrosos: 7,68.

En general, todas las dimensiones del servicio están asociadas a niveles de satisfacción ligeramente superiores a las registradas el pasado año.

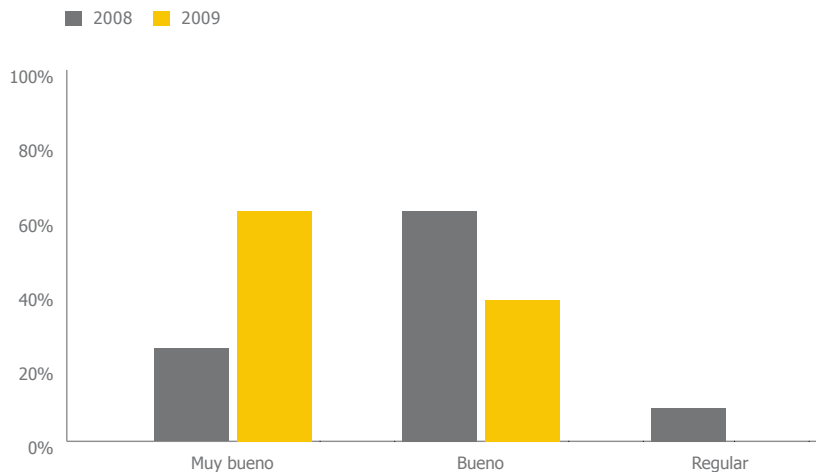
Se puede concluir que el cliente de Cespa está "notablemente satisfecho" con los servicios recibidos. Aún así, se apuntan algunos aspectos de mejora en el ámbito de la Información-Documentación y en la Calidad-Precio.

Valoración media



AUTOPISTAS Y APARCAMIENTOS

Satisfacción del cliente (Eurolink)



Para conocer la satisfacción de los usuarios de la autopista irlandesa Eurolink, Cintra ha llevado a cabo encuestas de satisfacción entre los clientes. Esas encuestas constaban de cinco preguntas breves: frecuencia de uso, motivo del uso de la autopista, modo de pago y una opinión general de la autopista y el servicio recibido. Se realizaron un total de 114 encuestas y los resultados han sido considerablemente mejores a los obtenidos en el año anterior.

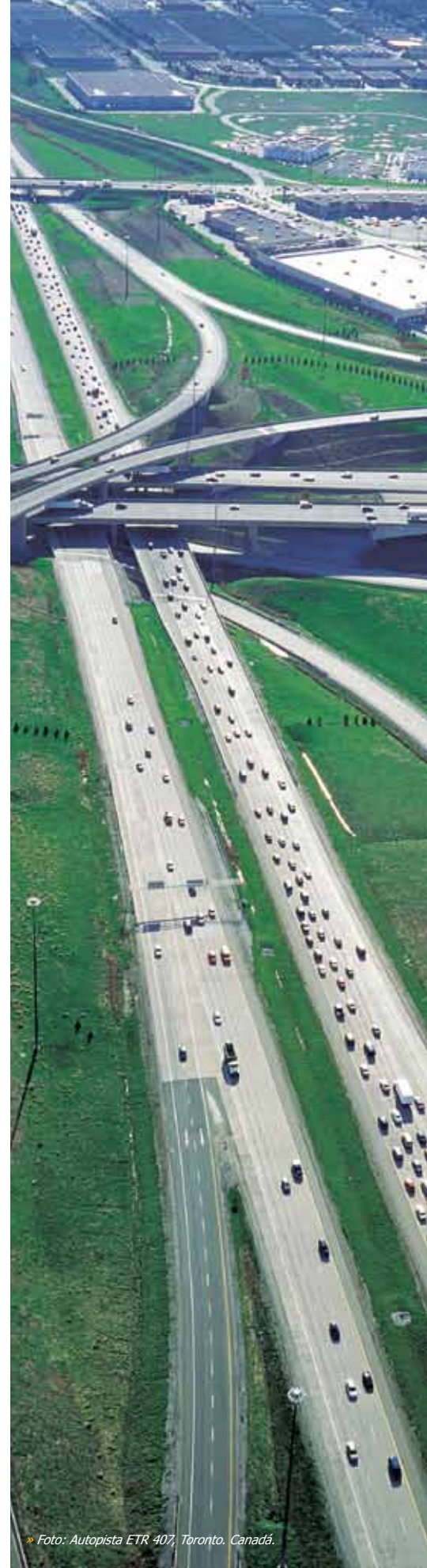
En la autopista Indiana Toll Road (EE.UU.), se realizan encuestas a través de diferentes medios: página web, entregadas en los peajes y vía e-mail. Los resultados del año 2009 concluyeron que el 77% de los usuarios están satisfechos o muy satisfechos con su i-zoom (dispositivo electrónico de pago automático de peaje); el 78% estaba satisfecho o muy satisfecho con el departamento de atención al cliente y el 81% estaba satisfecho o muy satisfecho con el Call Center.

En la autopista canadiense 407 ETR, se lleva a cabo anualmente campañas de encuestas presenciales a los usuarios a través de una empresa contratada específicamente para prestar este servicio. En el año 2009 se realizaron un total de 4.700 encuestas, que arrojaron como resultado

que el 80% de los encuestados que estaban muy o algo satisfechos con su experiencia en la autopista.

En lo que se refiere a las autopistas españolas, destacan las encuestas realizadas en Autema, que lleva a cabo dos tipos de encuestas. El primer tipo consiste en preguntar al usuario, bien a través de la página web o bien con un cuestionario realizado en las áreas de servicio, sobre una serie de aspectos clave de la autopista, como la seguridad, la señalización o la relación calidad/precio. En una escala del 1 al 5, la mayoría de los aspectos fueron valorados por encima de 3, siendo los más valorados la señalización y la rapidez en pasar el peaje. Se realizaron un total de 132 encuestas. El otro tipo de estudio de satisfacción, en este caso referido al trato recibido en el peaje, se llevó a cabo mediante la técnica de "cliente misterioso". Estas encuestas (un total de 603) reflejan un 87% de satisfacción, prácticamente igual al 90% obtenido el año anterior.

Por otro lado, en la autopista Radial 4, el 33% de los encuestados se encuentra satisfecho en un grado elevado y el 46%, en grado medio. En la autopista Madrid-Levante, el 15% de los encuestados se muestra satisfecho en un grado elevado y el 67%, en grado medio.



► Foto: Autopista ETR 407, Toronto, Canadá.

AEROPUERTOS

BAA tiene implantado un sistema denominado QSM (Quality of Service Monitor) para realizar encuestas a los pasajeros que llegan y salen de los aeropuertos de Heathrow, Stansted, Glasgow, Edinburgh, Aberdeen y Southampton (los datos no incluyen Gatwick, cuya venta se completó en el mes de diciembre). Los encuestados puntúan de 1 a 5 el servicio recibido.

Satisfacción global con el aeropuerto

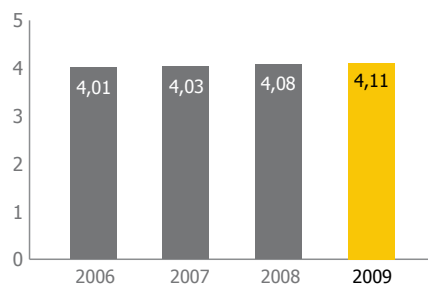
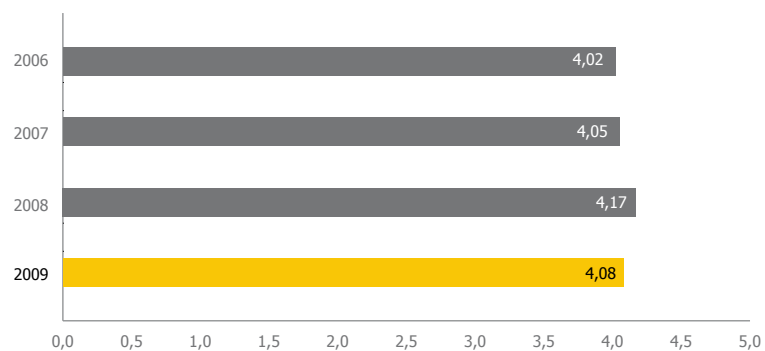


Foto: Hall de salidas. Heathrow. Londres, Reino Unido.

En términos generales, en 2009 el nivel global de satisfacción de los pasajeros con los aeropuertos fue muy bueno (4,11 puntos sobre 5). La cifra ha ascendido a lo largo de los últimos años en todos los aeropuertos. Heathrow, Glasgow, Aberdeen y Southampton se sitúan por encima de la media.

Uno de los aspectos que se han analizado es el nivel global de satisfacción de los pasajeros respecto del tiempo empleado en traspasar el control de seguridad. El resultado obtenido es de una puntuación de 4,08 sobre 5, algo inferior al del 2008. En cualquier caso, el nivel de satisfacción es superior al de años anteriores. Los aeropuertos de Glasgow, Aberdeen, Edinburgh y Southampton se sitúan por encima de la media.

Tiempo de espera en los controles de seguridad



Innovación en la gestión de la calidad

Ferrovial busca la excelencia en el ejercicio de su actividad y para ello promueve la innovación de forma constante y sistemática, implementando sistemas de gestión para la mejora permanente de sus procesos, capacidades técnicas y desempeño.

Los principales proyectos que Ferrovial ha desarrollado en 2009 en relación con la gestión de la calidad son los siguientes:

AMBIENTECA

En el 2009, la Dirección de Calidad y Medio Ambiente de Ferrovial, con la colaboración de las Direcciones de Calidad y Medio Ambiente de las otras áreas de negocio, han desarrollado Ambienteca, una herramienta que sustituirá al sistema SIGMA. Ambienteca es una aplicación que permite a los responsables de los negocios no sólo conocer los requisitos legales de carácter medioambiental que son aplicables en un determinado contrato en España, sino que además el usuario puede realizar búsquedas abiertas de legislación por bloques temáticos, por actividad, por ámbito o por título y código. De esta forma se disminuye el riesgo de incumplimientos.

Su puesta en marcha está prevista para 2010.

A lo largo de este ejercicio se ha incorporado a Normateca (biblioteca de normativa técnica) todas las últimas normas aplicables a todas las áreas de negocio de nuestra empresa, en España. A lo largo del año, 1.876 usuarios han visitado la aplicación para realizar más de 4.349 consultas.

Ferrovial, a través de las aplicaciones Ambienteca y Normateca y de sus procedimientos internos, garantiza el cumplimiento con la normativa y legislación



vigente dando cumplimiento a uno de los principios de su política "El valor del compromiso: Somos una organización que cumple aquello a lo que se compromete. Respetamos la legislación vigente y satisfacemos los acuerdos suscritos con nuestros clientes y usuarios asegurando la calidad y seguridad, así como el comportamiento medioambiental, de nuestros productos y servicios".

GREPA (GESTIÓN DE REPASOS)

En el 2009, Ferrovial Agroman ha implantado la aplicación GREPA, herramienta informática encaminada a agilizar la gestión de las incidencias que aparecen durante el periodo de posventa. Con esta aplicación se ha cumplido el objetivo de mejorar la satisfacción del cliente en esta fase.

SIC (SISTEMA INTEGRADO DE CALIDAD)

Ferrovial Agroman ha implantado el sistema SIC en el 100% de sus obras y Cadagua, en el 90,16%. Esta aplicación permite elaborar y realizar el seguimiento de los Planes de Aseguramiento de Calidad en las obras. Al encontrarse en un entorno de acceso directo, permite transmitir la información y disponer de los datos en tiempo real.

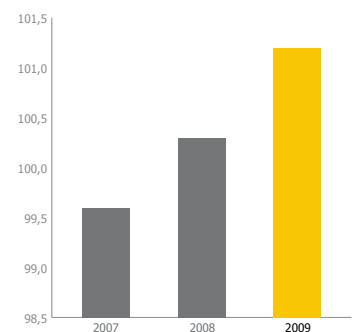
APLICACIÓN BDDA (BASE DE DATOS DE DOCUMENTOS ADMINISTRATIVOS)

En 2009, Cespa, Ferrosfer, Euroлимп y Grupisa han puesto en producción la aplicación BDDA (Base de Datos de Documentos Administrativos), habilitada como una herramienta de gestión y destinada a registrar y mantener los permisos, licencias y autorizaciones de los contratos.

SLA MONITOR

Swissport dispone de un indicador, denominado SLA Monitor, para medir y cuantificar el cumplimiento con los requisitos y objetivos establecidos por los clientes en los aeropuertos. Este indicador se ha calculado considerando el 80% de la actividad de Swissport.

En 2009, el resultado medio ha sido de 101,1. Esta cifra, al estar por encima de 100, significa que se han superado las expectativas de los clientes.



CAMPAÑA FORMATIVA

Cespa ha creado unos carteles divulgativos que recogen las principales pautas relativas a la calidad del servicio y la gestión medioambiental en el comportamiento del personal que realiza las actividades de Obras de Jardinería y Obras Forestales y Servicios Forestales. Este material pretende contribuir a la sensibilización continuada del personal.

Cespa también ha creado unos Decálogos de Buenas Prácticas en Limpieza Viaria y Recogida de Residuos entre los empleados de Murcia para reforzar su compromiso con las buenas prácticas.

Para ello, se han distribuido los Decálogos de diversas formas (con la Formación de Acogida para nuevos empleados, en los tablones de anuncios de los centros, etc.), haciéndolos llegar a todos los empleados

que realizan actividades relacionadas con la limpieza viaria y la recogida de residuos.

AUTOFACTURACIÓN EN PADDINGTON

Heathrow Express, tren que conecta el centro de Londres con el aeropuerto de Heathrow, mejoró su servicio en 2009 con un nuevo sistema de auto-facturación de equipaje en la estación de Paddington. Paddington se convirtió de esta manera en la primera de Reino Unido en ofrecer un servicio de este tipo. Gracias a él, se consigue que el viajero llegue con su tarjeta de embarque, evitando las acumulaciones en los mostradores y haciendo más cómodo el viaje.

En el mismo aeropuerto, para mejorar la manipulación de las maletas, se ha instalado un sistema integrado de transporte de equipaje que consiste en un túnel de 1,8 kilómetros que conecta las terminales y que permite manipular cerca de 110 millones de maletas al año. ■

OBRAS DE JARDINERÍA Y OBRAS FORESTALES

CALIDAD

- 1** Realice las tareas diarias de acuerdo a las indicaciones del Encargado/Jefe de Obra.
- 2** Mantenga balizada y señalizada la zona de trabajo, así como las zonas de acopio de materiales y las instalaciones, e impida el acceso a cualquier persona ajena a la obra.
- 3** Adopte las medidas necesarias para evitar que los trabajos puedan afectar a zonas colindantes o a instalaciones y equipamientos próximos (redes de abastecimiento de agua, electricidad, gas, telefonía, saneamiento, alcantarillado, etc.)
- 4** Mantenga los materiales de obra almacenados de forma adecuada, para evitar derrames y ensuciamientos de la zona de obras y sus alrededores.
- 5** En la instalación de sistemas de riego, tenga especial cuidado para que los aspersores y difusores se instalen bien nivelados a cota del terreno.
- 6** En la plantación de arbolado y setos, avise a su superior cuando existan hoyos de tierras no aceptables (por presencia de escombros u otros residuos, o por encharcamiento).
- 7** Limpie y revise la maquinaria y las herramientas después de su utilización.



MEDIO AMBIENTE

- 1** Tenga en cuenta todas las medidas de vigilancia ambiental requeridas. En especial, minimice los ruidos durante los trabajos nocturnos.
- 2** Utilice equipos y maquinaria en buen estado de mantenimiento (para reducir ruidos, emisiones de humos y goteos de aceites y combustibles). Comunique cualquier incidencia a su superior.
- 3** En general, realice el mantenimiento de los equipos en talleres y, cuando tenga que hacerse a pie de obra, adopte las medidas necesarias para evitar derrames que ensucien el pavimento o contaminen el suelo o las aguas.
- 4** No realice limpiezas de equipos o maquinaria (por ejemplo, hormigoneras) en la zona de obras.
- 5** No deje abandonado ningún residuo. Recójalos y deposítelos en los lugares o recipientes específicos para cada residuo (escombros, madera, metales, sacos, envases vacíos de productos peligrosos, neumáticos, etc.)
- 6** Cuando finalice la obra y antes de su recepción provisional, asegúrese de que se realice una limpieza general del entorno afectado por la obra, retirando materiales sobrantes o desechados, escombros generados, etc.



DECÁLOGO DE BUENAS PRÁCTICAS EN LA RECOGIDA DE RESIDUOS



- 1** Los residuos que se encuentran fuera de sus contenedores debidos al deteriorado y deteriorado de los contenedores deberán ser recogidos y depositados en los contenedores adecuados (sacoderos, contenedores, etc.)
- 2** La recogida de residuos se debe hacer en la forma que los contenedores permitan convenientemente (vertical y no horizontalmente), evitando el ruido, el polvo y el desperdicio de los residuos.
- 3** No se recolecten los contenedores que estén dañados o que no estén correctamente etiquetados.
- 4** Evite derramar los residuos al momento de recogerlos.
- 5** Durante la operación de los residuos, los operarios deben mantenerse con el casco puesto y el cinturón de seguridad abrochado.
- 6** La producción del servicio se realizará atendiendo a los niveles de seguridad, utilizando los Equipos de Protección Individual necesarios en cada caso y siguiendo los procedimientos de trabajo establecidos.
- 7** Durante la producción del servicio, los operarios deberán estar en todo momento alertados de los riesgos y peligros personales, así como de los riesgos que puedan ocasionar, en cualquier momento, la interrupción de la actividad.
- 8** Durante la producción del servicio, los operarios deberán mantenerse en todo momento alertados de los riesgos y peligros personales, así como de los riesgos que puedan ocasionar, en cualquier momento, la interrupción de la actividad.
- 9** Los operarios deberán mantenerse en todo momento alertados de los riesgos y peligros personales, así como de los riesgos que puedan ocasionar, en cualquier momento, la interrupción de la actividad.
- 10** Los operarios deberán mantenerse en todo momento alertados de los riesgos y peligros personales, así como de los riesgos que puedan ocasionar, en cualquier momento, la interrupción de la actividad.



Cadena de suministro

The image shows a vertical stack of three modern buildings. The leftmost building has a dark brown, perforated facade. The middle building has a red, perforated facade. The rightmost building has a light green, perforated facade. In the foreground, there are several rectangular, dark-colored blocks stacked on top of each other, resembling a supply chain or a stack of materials.

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 a nuestros clientes un servicio de mayor calidad, estableciendo con nuestros proveedores, si es posible, relaciones a largo plazo.

En la División de Construcción, la Dirección de Aprovisionamiento es la responsable de gestionar la relación con los principales proveedores y subcontratistas con el fin de repercutir al cliente las mejoras en calidad y servicio, llegar a tener, en los casos en que sea posible, una relación a largo plazo y obtener el máximo beneficio para ambas partes.

En 2009, Ferrovial se ha relacionado con 86.020 proveedores. De ellos, el 75% provienen de la actividad de construcción. Merece la pena resaltar que aproximadamente el 15% de los proveedores de esta actividad representan alrededor del 90% del total de compras realizadas. Por área geográfica, el 74% de los proveedores y subcontratistas se contratan en España; el 18% en el Reino Unido y el 8% en otros países.

La División de Construcción dispone de una gestión de compras centralizada que se realiza desde la Dirección de Aprovisionamiento, para aquellos tipos de compras para los que la gestión a nivel global aporta valor y que permite el control y conocimiento en detalle de nuestra cadena de suministro. La Dirección de Aprovisionamiento también presta su ayuda en algunas compras de gestión descentralizada, que son las que se realizan desde las distintas obras y centros de producción.

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.

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 2009

- Introducción de cláusulas de responsabilidad corporativa en todos los acuerdos Proveedor-Colaborador que se firman a partir de 2009.

Cadena de Suministro	2009	2008	2007	Var 09-08
Número de proveedores	86.020	89.567	83.981	-4%
Necesidades de compra (TRANSACCIONES)	359.761	207.061	ND	74%
RBE generado por compras homologadas con criterios medioambientales y de calidad (€)	366,7	291,05	ND	123%
Proveedores evaluados	7.456	1.596	ND	367%
Proveedores rechazados	131	104	ND	26%
Proveedores certificados en Calidad, Medio Ambiente y DDHH (%)	14,44	10,63	7,64	36%
Incidencias con proveedores	664	159	388	317%
Formación a proveedores (horas)	10.157	40.932	14.442	-75%

Procedimiento de compras

En la División de Construcción, 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 a nivel global 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 informáticos propios para la gestión del conocimiento en compras y para ayuda y control en el propio proceso de compras.

La gestión y el seguimiento de la calidad 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, aperebiendo en su caso al proveedor, con objeto de poder tomar medidas correctoras oportunas, y en los casos de incidencias graves, inhabilitar a un proveedor para trabajar para Ferrovial o sus filiales.



» Foto: Planta de tratamiento de agua.

Gestión de compras

La División de Construcción, a fin de optimizar el proceso de compras dispone, en los países en los que está trabajando, de procedimientos unificados a nivel global, que tienen unos principios comunes y que permiten un tratamiento común a nivel de empresa, pero adaptados a las particularidades de cada país. Esto permite gestionar las compras 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 requisitos técnicos, de calidad, medioambientales, etc., exigibles, garantizando la igualdad de oportunidades en el proceso de contratación.

Los procedimientos se aplican a todas las compras (o alquileres) de productos y servicios que están incluidos en los Planes de Control de Procesos de las obras/Planes de Calidad, que exigen requisitos medioambientales específicos, o que tienen una incidencia económica relevante. En todos los casos se garantiza:

- Amplia concurrencia de ofertantes.

- Igualdad de información y trato justo a los proveedores.
- Decisión de adjudicación justificada, con niveles de aprobación establecidos y basada en la competitividad.
- Mantenimiento de una relación estrictamente profesional con los proveedores.

El procedimiento regula el proceso completo desde la identificación de necesidades de compras, planificación de las compras, la petición de las ofertas, el estudio de las ofertas, el proceso de negociación, la selección del proveedor y su proceso de aprobación, la elaboración del pedido/contrato, la recepción de los productos y servicios, y la evaluación del suministro o servicio.

COMPRAS LOCALES

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.

La política de la compañía en la mayoría de los países donde trabaja Ferrovial Agromán 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 95,5% del importe de las compras centralizadas realizadas en España se realizan a proveedores nacionales y el 4,5% a proveedores extranjeros.

La contratación de proveedores locales es también casi absoluta en el resto de los mercados en los que opera Ferrovial: Reino Unido (98,8%), Estados Unidos (99,9%), Portugal (93,2%) e Irlanda (99,9%).

IDENTIFICACIÓN DE NECESIDADES Y PETICIÓN DE OFERTAS

El Jefe de Obra establece las necesidades de compra y realiza una planificación de las mismas según el programa de ejecución de la obra. Además, lo mantiene actualizado de acuerdo a la evolución de dicho programa y al avance de la obra. Una vez identificados los productos y servicios a comprar, el Jefe de Obra define 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.

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 el proceso de negociación, así como para la selección final del proveedor, se elaboran cuadros comparativos que incluyen tanto los aspectos técnicos como los económicos.

RECEPCIÓN DE OFERTAS, NEGOCIACIÓN Y SELECCIÓN DEL PROVEEDOR

Ferrovial cuenta siempre con un número amplio de proveedores ofertantes que garantice un análisis adecuado del mercado. Si el número de ofertantes es inferior a 3, debe existir una justificación expresa.

Para asegurar la mayor concurrencia de los proveedores en los procesos de compras, Ferrovial dispone de un portal accesible a través de la página web de Ferrovial (apartado Gestión de Compras). Allí se publican de forma continua las principales compras que se están gestionando con el fin de que cualquier proveedor, en cualquier parte del mundo, pueda ponerse en contacto con la compañía para enviar sus ofertas.

Las ofertas incluidas en el cuadro comparativo de análisis de cada compra deben ser 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.

HERRAMIENTAS DE APOYO A LA GESTIÓN DE COMPRAS

Para optimizar la gestión, la División de Construcción 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 compra. Se utiliza 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. Abarca todas las fases, desde la realización de la planificación 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 de proveedo-

res, precios y especificaciones. Permiten optimizar la gestión descentralizada a través de la gestión del conocimiento. Posibilita 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 los centros de producción en todo el mundo a información en tiempo real sobre acuerdos con proveedores, productos novedosos en el mercado, procesos alternativos que permiten mejorar el coste, comparativas de precios en el mercado internacional, 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 y contratos.

Código ético 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 la División de Construcción aprobó durante 2006 un Código Ético para Compradores. Este documento es un complemento del Código Ético de Ferrovial aplicable a todo el personal de la Dirección de Aprovisionamiento, a los que se forma para su conocimiento y se exige su compromiso de cumplimiento por escrito.

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, el Código establece los siguientes principios que deben estar presentes en todas las compras:

- **El interés general de Ferrovial.** Es el 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€. 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 del pago de las comidas.
- **Profesionalidad.** Se exige 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.** Se exige confidencialidad sobre las informaciones comerciales o técnicas relacionadas con la compra en cuestión, y 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 2009, no se ha producido ninguna exclusión de proveedores por este motivo.

La Dirección de Aprovisionamiento de la División de Construcción dispone de acuerdos de proveedor-colaborador con proveedores importantes. Estos acuerdos permiten al proveedor asegurarse la concurrencia en todos los procesos de compra relacionados con su actividad y le obligan a presentar ofertas.

En 2008, se introdujo una cláusula específica de Responsabilidad Social Corporativa en este tipo de acuerdos. Todos los acuerdos de este tipo firmados en 2009 incorporan estas cláusulas. Dicha 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 los proveedores con los que tiene firmados este tipo de acuerdos 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 carácter 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, los contratos firmados con los proveedores obligan a cumplir las cláusulas de calidad y medioambiente, pero no se evalúan de forma individual. En caso de producirse incumplimientos, la incidencia se trasladaría al departamento de Compras y Calidad y Medioambiente.

Evaluación de proveedores

La División de Construcción realiza un control y un seguimiento de la calidad de sus proveedores, mediante evaluaciones realizadas por los Jefes de Obra y por los centros de producción (Fichas de Fin de Trabajo) a la finalización de los suministros o trabajos, donde se evalúa la calidad real de los suministros/servicios recibidos. En caso de incidencia, dicha evaluación se realiza en el momento.

Los factores que se evalúan son: cumplimiento de plazos, calidad del producto, capacidad técnica, cumplimiento de precios, comportamiento medioambiental y



► Foto: Planta de tratamiento de agua. Interior.

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.

Si la Dirección de Aprovisionamiento recibe tres incidencias en un año de un mismo proveedor o este realiza incumplimientos muy graves, pasa a la situación de "rechazado" y se activa una prohibición de contratar con él durante un plazo de al menos tres años. Pasado este plazo, se requiere la autorización del Director de Aprovisionamiento para volver a contratar con ese proveedor.

En 2009, se han registrado 515 incidencias relativas a proveedores.

El 8,7% de los proveedores y subcontratistas con los que se ha trabajado en el 2009 han sufrido un proceso de evaluación. De los proveedores evaluados, 131 han resultado tener incidencias y, por lo tanto, han sido rechazados.

Se exige contractualmente la procedencia legal de la madera, es decir, que sea extraída de bosques responsablemente explotados.

CONTROL DE CALIDAD Y MEDIOAMBIENTE

El número de proveedores homologados o evaluados con criterios medioambientales y de calidad es de 13.270.

La Dirección de Aprovisionamiento de la División de Construcción 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 las personas implicadas en los procesos de compras, a través de las aplicaciones informáticas de aprovisionamiento.

La Dirección de Aprovisionamiento dispone de un cuadro de mando con información detallada sobre las compras realizadas en la División de Construcción: 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.

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 el intercambio fluido de información y la formación de sus proveedores. Durante 2009, se han realizado 2.748 encuestas a proveedores, 6.270 encuentros con ellos y se han celebrado 52 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.

Cada dos o tres años, la Dirección de Aprovisionamiento de Ferrovial Agroman realiza encuestas para la actualización de datos de proveedores en la base de datos. Todos los años se realizan encuestas relativas a temas como Responsabilidad Social Corporativa o criterios medioambientales relacionados con el origen de la madera.

Incidencias

En 2009, el número de proveedores evaluados con incidencias ascendió a 457.

Destaca la puesta en marcha en 2007 en Cespa de un soporte para la resolución de incidencias de forma centralizada. Este soporte ha incrementado las incidencias gestionadas por el departamento de compras. ■

Derechos Humanos



Ferrovial, a través de las distintas iniciativas intergubernamentales, como el Pacto Mundial o la Declaración de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), tiene el compromiso firme de apoyar y respetar los Derechos Humanos fundamentales, reconocidos internacionalmente en la Declaración Universal de los Derechos Humanos. Para ello, a través del Código de Conducta, del Código de Compradores o de sus políticas de inversión en los países de la OCDE, vigila que sus empresas no sean cómplices en su vulneración.

Ferrovial establece en su Código Ético que *"toda 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 Canal Ético de Denuncias permite a cualquier empleado comunicar situaciones de comportamientos inadecuados o eventuales incumplimientos del Código.

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.

Compromiso

- El respeto, la protección y la promoción de los Derechos Humanos

Líneas de actuación

- 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 2009

- Lanzamiento del plan de igualdad de oportunidades.
- Cláusula de Derechos Humanos en los contratos de compras centralizadas.

Objetivos 2010

- Lanzamiento del curso de formación "online" sobre ética empresarial.
- Compromiso a la potenciación de los derechos individuales de sus empleados y, velar por la difusión interna de las políticas en materia de igualdad de oportunidades.

Derechos humanos	2009	2008	2007	Var 09-08
Inversiones en países OCDE (%)	100	100	100	0%
Empleados cubiertos por convenios colectivos (%)	74,53	72,2	73,6	3%
Igualdad de oportunidades (percepción)*	63,1	64,9	61,1	-3%
Paga a los empleados de forma justa (percepción)*	63,4	65,3	62,5	-3%
Mujeres en las nuevas incorporaciones (%)	19,56	39,41	10,07	-50%
Mujeres en plantilla (%)	33	35,7	30	-8%
Mujeres directivas	314	415	450	-24%
Formación sobre derechos humanos (horas)	10.673	9.645	ND	11%
Empleados formados en derechos humanos	9.913	10.675	ND	-7%
Proveedores calificados de bajo riesgo de Derechos Humanos (%)	86	90	100	-4%
Proveedores evaluados en Derechos Humanos (%)	xx	87	ND	

En 2008, la Dirección de Aprovisionamiento de Ferrovial aprobó un nuevo Código para Compradores que exigía a los proveedores el cumplimiento de los principios del Pacto Mundial. Posteriormente, en 2009 la implicación de Ferrovial en esta materia se materializó en una colaboración con el Pacto Mundial para la elaboración de la "Guía para la Gestión Responsable de la Cadena de Suministro".

El 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.

Sindicación y negociación colectiva

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 74,53% del total de la plantilla de Ferrovial está adherido a convenios colectivos.

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 23% 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. En 2009, se han realizado 462 jornadas de huelga.

Igualdad y no discriminación

El Código Ético establece que todos los empleados disfrutarán de iguales oportunidades para el desarrollo de su carrera profesional sobre la base del principio de mérito. Ferrovial, está plenamente comprometida con la potenciación de los derechos individuales de sus empleados, y en particular con los relativos a la intimidad, dignidad e igualdad de oportunidades. En el año 2009 no se han recibido denuncias por discriminación en el Canal Ético de Denuncias.

PLAN DE IGUALDAD

En el ejercicio 2009, se ha firmado con los principales sindicatos nacionales en sus sectores de construcción y servicios, el I Plan de Igualdad de Oportunidades para todas las empresas de Ferrovial en España. La compañía, fiel a los valores que viene defendiendo y que se reflejan en su Código de Ética profesional, se compro-

mete a la potenciación de los derechos individuales de sus empleados y, velará por la difusión interna de las políticas en materia de igualdad de oportunidades.

La compañía, fiel a los valores que viene defendiendo y que se reflejan en su Código de Ética, ha firmado el primer Plan de Igualdad de oportunidades para todas las filiales de construcción y servicios en España con los principales sindicatos nacionales. Con esta firma, Ferrovial se compromete a defender los derechos individuales de sus empleados y velar por la difusión interna de las políticas en materia de igualdad de oportunidades

Este Plan de Igualdad de Ferrovial, potencia el compromiso de Responsabilidad Social Corporativa, establece actuaciones en los procesos claves en la gestión de personas, y se compromete a poner en marcha todos los canales de comunicación y mecanismos internos que permitan la máxima difusión y sensibilización en la materia.

Dentro del plan, se contemplan y desarrollan las medidas acordadas con los

sindicatos que garantizan el principio de igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres, promoviendo la formación y promoción profesional en igualdad de condiciones.

La representación femenina en los órganos de gobierno de Ferrovial, entendidos éstos como el Consejo de Administración y los Comités de Dirección de las divisiones y filiales del grupo, supone ya un 11%.

Ferrovial aplica, independientemente del sexo, una total igualdad salarial en función de las diferentes categorías laborales.

En materia de formación, Ferrovial se compromete a realizar los esfuerzos necesarios para capacitar a todos los profesionales y dotarles de las mismas oportu-

nidades de promoción profesional. Uno de los aspectos básicos del desarrollo profesional se encuentra en la formación. La creación de una Universidad Corporativa para todas las empresas de Ferrovial en el ejercicio 2007 ha permitido unificar las acciones formativas ligadas al desarrollo profesional.

Entre los compromisos establecidos en el Plan de Igualdad de oportunidades hay que destacar:

- Los programas de desarrollo de directivos y predirectivos enfocados a preparar el relevo generacional de la alta dirección tendrán en cuenta los porcentajes de representación de género necesarios para lograr una mayor representación del género femenino.

- Dentro de la planificación de la formación 2009-2010, se han establecido acciones en materia de Igualdad tanto presenciales como "online" con el objetivo de sensibilizar a todas las personas con personal a su cargo sobre los aspectos claves de la igualdad de oportunidades.

El objetivo de Ferrovial es continuar la tendencia actual en lo referente a los porcentajes de incorporación de mujeres que permitan una mayor presencia general de éstas, y para ello se establece un seguimiento de los procesos clave de entrada en la organización que permitan establecer objetivos internos de mejora.

Dentro de los planes de igualdad, se ha puesto en marcha una revisión del Plan Concilia con aplicación en España.



» Foto: Proyectos de seguridad alimentaria. Líbano.

Acoso laboral

Desde 2008, Ferrovial tiene publicado en su Intranet, un procedimiento para la Prevención del Acoso Laboral, Sexual y/o por razón de sexo de Grupo Ferrovial, siendo España, el ámbito de aplicación.

El planteamiento 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 personas 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.

Durante 2009, a través del Buzón de Denuncias se han producido un 10% de denuncias por acoso.

Minorías y personas desfavorecidas

Ferrovial es una empresa comprometida con las comunidades dónde opera y entre sus objetivos de contribución al desarrollo sostenible, se encuentran como prioritarias medidas vinculadas a la inserción laboral de las personas que pertenecen a grupos sociales más desfavorecidos, como son personas en riesgo de exclusión, mujeres maltratadas y personas con discapacidad.

La forma de operar en esta integración de la diversidad es tanto directa, con la creación de empleo, como indirecta, a través de colaboraciones con diferentes organismos y fundaciones.

La empresa, además, juega un papel relevante en la sensibilización sobre la inserción de estos colectivos y, por este motivo, a lo largo del ejercicio 2009, se han realizado diferentes iniciativas que inciden esta materia. Una de ellas, ha sido, dentro de la II Jornada de Voluntariado Corporativo, la iniciativa "Entrevistas para la inserción", una serie de entrevistas de trabajo simuladas para personas con dificultades en la inserción laboral.

PATRONOS DE LA FUNDACIÓN INTEGRAL

El objetivo de esta Fundación es facilitar empleo normalizado a personas que se encuentren con especiales dificultades en su inserción laboral. El papel de esta Fundación es el de intermediar entre empre-



» Foto: Trabajador de Swissport.

sas y ONGs para lograr que, personas que han pasado por circunstancias de exclusión, puedan acceder a un trabajo digno y de esta forma lograr su inserción real en la sociedad que les ayude a recuperar su autoestima. Ferrovial es una de las compañías que actúa como patrono desde el año 2002, y, desde esa fecha, se ha incorporado a 91 personas, de las cuáles 18 han sido incorporadas en el ejercicio 2009. La Fundación hizo este año una distinción especial a las personas que destacan por su compromiso y su sensibilidad social, entre los que se destacaron dos personas de nuestra dirección de RR.HH de la División de Servicios. Así como esta entidad fue una de las principales colaboradoras en la jornada de Voluntariado Corporativo.

En la División de Servicios, se realizó una campaña dirigida a 16.000 trabajadores, con el objetivo de informarles de las ventajas laborales que la empresa pone a disposición de las personas con discapacidad, así como facilitarles la gestión y tramitación de la misma.

Dentro del marco de actuación en materia de Responsabilidad Social Corporativa,

uno de los compromisos adquiridos por Ferrovial es la creación de empleo para profesionales con discapacidad. Para ello, Ferrovial colabora de manera estrecha con empresas que facilitan la inserción y el desarrollo laboral de estos colectivos discapacitados. Un ejemplo de alianza es SER-MES, entidad cuya misión es facilitar empleo a discapacitados a través de proyectos válidos y sólidos, y establecer vínculos duraderos y estables mediante trabajos que respeten su dignidad e integridad. Durante el año 2009, en la sede corporativa se ha dado empleo de manera temporal a un total de 5 personas durante 160 horas.

PLAN FAMILIA

Durante el ejercicio 2009, Ferrovial y la Fundación Adecco, han reforzado esta iniciativa dirigida a potenciar la integración social y laboral de las personas con discapacidad.

El Plan Familia está dirigido a los familiares de los empleados con certificado de discapacidad igual o superior al 33%, y persigue mejorar su calidad de vida y facilitar su integración social y laboral. Con esta iniciativa, Ferrovial pretende contribuir a alcanzar la normalización de los diferentes colectivos que forman parte de la sociedad, promoviendo la igualdad de oportunidades para todos, acorde con los valores de respeto, igualdad e integridad y permitiendo instaurar modelos internos de comportamiento socialmente justos y responsables.

A través del Plan Familia, se evalúa de forma personalizada a cada uno de los familiares con discapacidad para determinar sus necesidades en distintas áreas: clínica, familiar, social, formativa y laboral. Este beneficio social persigue el desarrollo de habilidades y capacidades que ayuden

al beneficiario a trazar un itinerario profesional a su medida. Además, se incide en el "respiro familiar", mediante acciones de ocio específicamente planificadas para conseguir el disfrute del familiar con discapacidad de una serie de actividades que ayudan al desarrollo de su capacidad emocional, cognitiva, física y ocupacional, a la vez que permiten un cierto espacio a aquellos de los que dependen.

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 89,5% de los 108.117 empleados de plantilla desarrollan su actividad 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, Corea, Ucrania, Bulgaria y Argelia.

Empleados y actividades realizadas en países que no pertenecen a la OCDE

	Actividad	Empleados
Argelia	Handling	169
Argentina	Handling	330
Brasil	Handling	4.398
Bulgaria	Handling	183
Camerún	Handling	88
Corea	Handling	293
Chipre	Handling	666
Kenia	Handling	350
Nigeria	Handling	313
República Dominicana	Handling	906
Rusia	Handling	23
Sudáfrica	Handling	2.640
Tanzania	Handling	475
Ucrania	Handling	504
Venezuela	Handling	52
TOTAL		11.390

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 vulneración de los Derechos Humanos. Todas las compras y subcontratas exigen la realización de contratos, subcontratos o cartas-pedido para las compras y su actualización continua 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.

En 2008, se modificó 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. En 2009, todos los acuerdos de este tipo que se han firmado incorporan estas cláusulas.

Formación y sensibilización

Como empresa internacional, empleador y contratante de servicios, Ferrovial tiene la capacidad de influir en gran cantidad de personas y organizaciones. Consciente de su capacidad de comunicación, la empresa ha adquirido el compromiso de sensibilizar a su entorno hacia el respeto de los Derechos Humanos, fomentando su conocimiento y promoviendo buenas prácticas.

Así, todos los cursos de formación que se imparten en los niveles directivos y administrativos sobre el Código de Ética de la compañía incluyen un módulo formativo en Derechos Humanos. En 2009, se proporcionaron 10.673 horas de formación en esta materia y se formó a 9.913 empleados.

Por otra parte, todos los proveedores con los que Ferrovial trabaja reciben una copia de los Principios del Pacto Mundial y se insta a su cumplimiento. En 2009, el Pacto Mundial publicó su "Guía para la gestión responsable de la cadena de suministro" en colaboración con Ferrovial. Esta guía busca facilitar la aplicación de los Principios del Pacto Mundial y el respeto a los Derechos Humanos en la gestión de las empresas, concretamente en su relación con los proveedores. Todas las empresas que deseen implicar a sus proveedores en su compromiso con los Derechos Humanos podrán utilizar esta guía para orientar sus criterios de selección y evaluación de los proveedores y subcontratistas y analizar sus riesgos de violación de los Derechos Humanos.

Ferrovial aprovecha su participación en foros internacionales y en programas de formación para sensibilizar acerca de la necesaria implicación de las empresas en la protección de los Derechos Humanos. Así, dentro de uno de los módulos del Máster de Liderazgo en Ingeniería Civil que la Fundación Rafael del Pino promueve con la Universidad de Castilla-La Mancha y su Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, se incluye el tema "Responsabilidad Social de las empresas". Los estudiantes de este Máster tuvieron la oportunidad de conocer la sede de Ferrovial en Madrid, donde recibieron varias charlas acerca de la compañía. Entre ellas, la del responsable de Acción Social de Ferrovial que les sensibilizó hacia el respeto de los Derechos Humanos en el

desarrollo de su futura actividad profesional. Además, se dieron claves para lograr el cumplimiento de estos derechos en el ámbito empresarial y se mostraron los proyectos que Ferrovial tiene en marcha con el fin de contribuir a la consecución de los Objetivos de Desarrollo del Milenio de Naciones Unidas.

Por otra parte, Ferrovial acogió este año la segunda edición del Programa Empresas Carrera Diplomática (PECD). Este programa da la posibilidad a miembros de la Carrera Diplomática de conocer a fondo una empresa internacional como es Ferrovial, líder en gestión de infraestructuras. En esta edición, que se desarrolló entre los días 30 de septiembre y 2 de octubre, se contó con la participación de directivos de Ferrovial del Área de Responsabilidad Corporativa que dieron a conocer los valores en los que se asienta la gestión responsable de Ferrovial, tanto dentro como fuera de España, y su relación preferente con los Derechos Humanos. Se mostraron ejemplos concretos de actuaciones de Ferrovial que pretenden ser un ejemplo en la protección de los Derechos Humanos por parte de las empresas y se incidió en la necesidad de incluir estos principios en la cultura corporativa de toda entidad.

La presidencia de Ferrovial del Foro de Reputación Corporativa en 2009 ha dado como resultado un nuevo impulso a la campaña de sensibilización hacia los Objetivos de Desarrollo del Milenio, "2015: Un Mundo mejor para Joana". El fin de esta campaña es difundir los 8 objetivos establecidos por Naciones Unidas y promover buenas prácticas para su cumplimiento entre las empresas españolas. En 2009, se ha renovado la web de la campaña, se han incluido las iniciativas de las empresas del Foro, y se ha incentivado la participación ciudadana a través de la web 2.0. Además, cadenas nacionales han emitido nueve spots promocionales de la campaña creados por el Foro.



Foto: Voluntarios del proyecto Maji ni Uhai, Tanzania.

Voluntariado corporativo

Otra forma de sensibilización que Ferrovial quiere impulsar internamente es el voluntariado corporativo. A través de la implicación de los empleados en proyectos sociales, se promueve el respeto a los Derechos Humanos, se informa de los problemas que genera su violación y se concientiza sobre la importancia que tiene la participación ciudadana para resolver estos problemas.

En 2009, 1.059 empleados participaron en iniciativas sociales dentro de su jornada laboral, un 11.6% más que el año anterior.

Además, se ha retomado la iniciativa del Día del Voluntariado de Ferrovial y se han planteado nuevas actividades con las que implicar a los empleados, más allá de este día.

El 4 de diciembre, 240 empleados de Ferrovial colaboraron durante dos horas en la traducción de cartas de niños apadrinados y otros documentos de trabajo de distintas ONGs, ayudando así a las organizaciones a no incurrir en gastos de traducción.

Por otra parte, 30 empleados del área de reclutamiento de RR.HH realizaron entrevistas simuladas a 120 personas de colectivos desfavorecidos o con alguna discapacidad. El objetivo de esta iniciativa fue dar la oportunidad a estas personas con dificultades de acceso al mercado laboral de ser entrevistadas por expertos que les orienten en futuros procesos de selección. Días antes, los voluntarios de Ferrovial recibieron una formación por parte de las entidades promotoras del proyecto "Entrevistas para la inserción" (Fundación Integra, Fundación Manpower, Fundación Adecco y Fundación ONCE) en la que se dieron pautas para enfrentar este tipo de entrevistas.

Además, se ha vuelto a apostar por el voluntariado internacional dentro del proyecto de cooperación (Maji ni Uhai) que la compañía gestiona junto a Amref Flying Doctors en Tanzania. En esta ocasión, un experto en gestión de obras y calidad de Ferrovial viajó al Serengeti durante dos semanas para supervisar las obras de construcción de las infraestructuras de agua.

El éxito de ambas iniciativas, reflejado tanto en la participación de los empleados como en los agradecimientos de las ONGs beneficiadas, ha llevado a Ferrovial a plantear un plan de voluntariado corporativo que reforzará la institucionalización de estas actividades en todas las empresas de la compañía en los próximos años. ■

Inversión en la Comunidad



Ferrovial ha aumentado en 2009 un 15,6% su inversión voluntaria en la Comunidad. Se han llevado a cabo 642 proyectos de acción social que han beneficiado a más de 565.000 personas.

Consciente de la relevancia de su papel en la comunidad, Ferrovial no ha permitido que la crisis generalizada en los mercados sirviera de excusa a una merma en su inversión social. Aunque la aportación obligatoria se ha visto reducida, Ferrovial ha aumentado un 15,6% su inversión voluntaria en la comunidad en 2009 respecto a la del año anterior.

En 2009, se invirtieron 17,98 M€ en acción social, lo que supone un 1,2% del RBE, casi el doble que el año anterior.

Además, se ha conseguido una gestión más eficiente de sus recursos, lo que demuestra el aumento del número de proyectos sociales emprendidos (642 frente a los 459 de 2008) y la reducción en los costes de gestión (233.667€ frente a los 272.442€ del 2008). Ferrovial cuenta con personal encargado del seguimiento y control de calidad de sus proyectos de acción social dentro del departamento de Comunicación y Responsabilidad Corporativa, lo que convierte a la compañía en un donante responsable. Por otra parte, colabora con entidades como la Fundación Lealtad, que vela por la transparencia y buenas prácticas de las ONGs con las que trabaja.

La compañía utiliza la reconocida metodología LBG (London Benchmarking Group) para contabilizar su inversión en acción social y medir su impacto.

A pesar de estos buenos resultados, la compañía no ha conseguido el objetivo establecido en 2008 de aumentar el porcentaje de proyectos de acción social estratégicos. Una explicación de este hecho podría ser la redefinición de criterios de clasificación de proyectos que ha llevado a cabo LBG este último año en España. La diferente interpretación de los criterios de clasificación ha llevado a acordar entre las empresas integrantes del grupo unas pautas para unificar su uso, y esto ha podido generar cambios en la clasificación de los proyectos de Ferrovial.

La metodología LBG clasifica la acción social en ocho áreas de actuación: educación y formación, desarrollo económico, integración social, salud, arte y cultura y medio ambiente. A continuación, se presenta un gráfico que ilustra la inversión en acción social en 2009 según estas áreas de actuación.

Compromiso

- El apoyo al 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, ONGs 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 2009

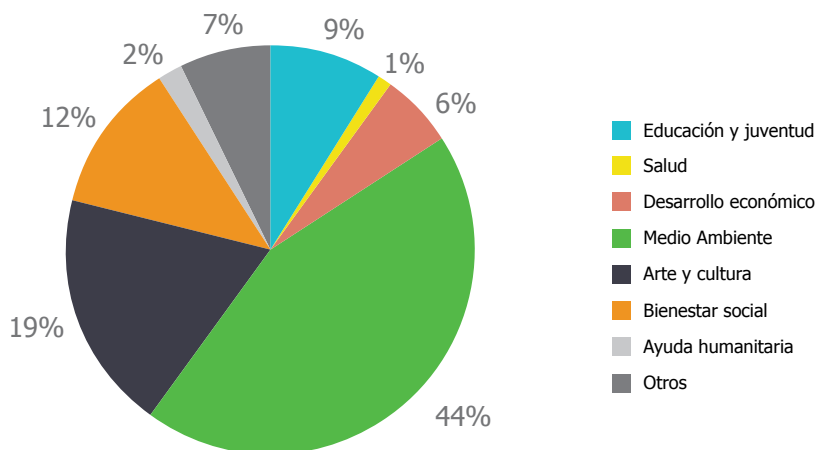
- El 60% de los proyectos de acción social incorporan una medición del retorno para Ferrovial y una descripción de los beneficios para la Comunidad.
- Incremento en un 15,6 % de la inversión voluntaria.
- Incremento de la eficiencia: 40% más de proyectos de acción social realizados y reducción del 14,2% en los costes de gestión.

Objetivos 2010

- El 90% de los proyectos de acción social son estratégicos.
- El 80% de los proyectos incorporan una medición del retorno para Ferrovial y una descripción de los beneficios para la Comunidad.
- Incremento en un 10% de la inversión voluntaria en acción social.
- Convertirse en un referente de buenas prácticas en la gestión de proyectos de acción social para otras empresas.

Inversión en la Comunidad	2009	2008	2007	Var 09-08
Inversión socialmente responsable (DJSI) (percepción)*	78	72,00	72,00	8%
Contribuye de forma positiva a la sociedad (percepción)*	66,5	68,7	66,8	-3%
Creación neta de empleo (%)	1,43	4,07	15,21	-65%
Compras a proveedores locales	32.564	69.489	ND	-53%
Proyectos de apoyo a la Comunidad	642	459	463	40%
Inversión social en la Comunidad (M€)	17,98	18,17	16,70	-1%
Inversión social sobre el Ebitda (%)	0,72	0,66	0,55	9%
Apoyo a causas sociales (percepción)*	60,9	63,2	59,2	-4%
Beneficiarios en proyectos sociales	565.679	491.001	330.000	15%
Empleados participantes	1.059	949	2.400	12%
Efecto multiplicador (M€)	1,14	2,80	2,43	-59%

Ferrovial opta por desarrollar proyectos de acción social coherentes con la responsabilidad que deriva de las áreas y las zonas en las que desarrolla sus negocios. De ahí que los países en los que realiza su mayor inversión social sean Reino Unido y España, las zonas geográficas en las que se concentran la mayor parte de las actividades de la compañía. Esto explica también que su área de acción prioritaria (tal como refleja el gráfico) sea el medio ambiente, ya que es en este ámbito de la Responsabilidad Social en el que las actividades de Ferrovial concentran el mayor riesgo.



Política de inversión en la Comunidad

Ferrovial concibe la inversión en la Comunidad como un instrumento estratégico para el desarrollo de la sociedad y del entorno donde ejerce su actividad. 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 10 principios del Pacto Mundial, profundiza en el compromiso social a través de la inversión en proyectos de gran impacto local en la Comunidad. En la actualidad, Ferrovial se encuentra revisando este plan con el fin de actualizarlo e incorporar pro-

yectos de compromiso aún más ambiciosos y coordinados con todos los negocios.

- Continuidad de los proyectos a través de alianzas a medio y largo plazo con entidades del Tercer Sector de contrastada reputación y transparencia. Ferrovial se apoya en los estudios de transparencia y buenas prácticas de la Fundación Lealtad a la hora de seleccionar las entidades con las que colaborar.
- Sostenibilidad de los proyectos, tanto económica como institucional, de manera que no se generen dependencias en la Comunidad.
- Efecto multiplicador. Movilización de fondos de otros donantes para los proyectos sociales en marcha. Ferrovial comunica sus experiencias y buenas prácticas en inversión social en foros para servir como ejemplo a otras instituciones, y promueve campañas de sensibilización hacia pro-

blemas globales (documental Maji ni Uhai sobre el problema del agua en Tanzania).

- Fomentar la participación de los empleados en el compromiso social de la empresa, a través del voluntariado corporativo y de la implicación en iniciativas de "matching gift" como Juntos Sumamos.

Desarrollo local

Ferrovial desarrolla su actividad en todo el mundo generando empleo a escala local y potenciando las compras a suministradores locales. Ferrovial está presente en más de 45 países. A pesar de la crisis económica, Ferrovial ha mantenido la creación de empleo en los principales mercados en los que opera.

Ferrovial cuenta con una política de compras que se adapta a la expansión internacional manteniendo el objetivo de for-

tales 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.

La política de la compañía en la mayoría de los países donde trabaja Ferrovial 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.

La contratación de proveedores locales es también casi absoluta en el resto de los mercados en los que opera Ferrovial.

Destaca la relación de los aeropuertos de BAA con sus comunidades locales. En las zonas cercanas a los aeropuertos, como la comunidad de Hillingdon en el caso de Heathrow, se financian y desarrollan programas de capacitación laboral para el acceso al mercado laboral aeroportuario de la población local y formación para jóvenes (Matthew Arnold Centre of Excellence, Stansted Airport Academy, Gateway Heathrow 2012,...). Además, se crean fondos solidarios para financiar proyectos de regeneración social de la zona o para apoyar a entidades filántrópicas locales (Hillingdon Community Trust, Stansted Airport Communities Trust, Heathrow City Partnership, ...).

Acción social

Durante 2009, los proyectos de inversión en la Comunidad donde Ferrovial desarrolla su actividad han beneficiado directamente a 565.679 personas, un 15% más que el año anterior.

Ferrovial participa en los proyectos de acción social como un actor y no un simple donante, proporcionando no sólo fondos sino también asistencia técnica, tecnología y participación de especialistas en el desarrollo de los proyectos.

La compañía cuenta con personal especializado en gestionar adecuadamente los proyectos de acción social, en la relación con los actores de la cooperación, y en asegurar que los fondos se invierten de una forma adecuada y eficiente. La colaboración de Ferrovial con entidades como la Fundación Lealtad le permite, además,

tener la garantía de que las contrapartes con las que se trabaja responden a los estándares de buen gobierno y transparencia fijados por la compañía.

Siguiendo la invitación de las Naciones Unidas, Ferrovial ha hecho de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM) uno de sus ejes de actuación. En concreto, Ferrovial quiere convertirse en un referente del Objetivo nº 8: "Promover una alianza mundial". Para ello, Ferrovial viene manteniendo diversos encuentros con representantes del Gobierno de España, las Naciones Unidas y diversas ONGs, con el objetivo de difundir su modelo de alianza público-privada. Además, todos los proyectos de cooperación al desarrollo en los que la compañía participa responden a varios de estos objetivos.

En 2009, Ferrovial desarrolló 642 proyectos de acción social. Éstos son algunos de los más destacados:



» Foto: Construcción de letrinas del proyecto Maji ni Uhai, Tanzania.

Nombre del proyecto	División	Ámbito de acción	Descripción	Contribución (€)
Fundación CREA	Construcción	Arte y cultura	Promoción y difusión del arte, producción y creación artística.	1.564.133,6
Hillingdon Community Trust	Aeropuertos	Bienestar social	Apoyo a proyectos de la comunidad de Hillingdon.	1.126.633,6
Fundación Orfeo Català-Palau de la Música Catalana	Construcción	Arte y cultura	Fomentar la cultura musical. Estimular y fomentar toda clase de actividades culturales, especialmente en el aspecto musical.	706.346,0
Programa de seguimiento del cambio global en la red de Parques Nacionales	Construcción	Medio ambiente	Fomentar la investigación en la identificación, conservación y sostenibilidad de la biodiversidad.	500.488,8
Conv. Colab. Ayto Granada	Servicios	Educación y juventud	Apoyo y fomento del deporte.	380.000,0
Becas de Música de la Fundación Albéniz	Corporación	Arte y cultura	Financiación de la Cátedra Ferrovial de Violonchelo de la Escuela Superior de Música Reina Sofía que forma a jóvenes músicos especialmente dotados.	250.000,0
Club de Empresas y Deporte Baloncesto Valladolid	Construcción	Educación y juventud	Fomento, desarrollo y práctica continuada de la actividad deportiva y organización de diferentes torneos.	186.599,9
Maji ni Uhai	Corporación	Ayuda humanitaria	Mejora de la salud y las condiciones de vida de las comunidades de la región de Mara, al noreste de Tanzania, a través del suministro de agua potable y segura, y la creación y mejora de infraestructuras sanitarias, así como la educación y la sensibilización para el cambio de hábitos.	183.811,0
Fundación Biodiversidad	Servicios	Medio ambiente	Colaboración con la Fundación Biodiversidad en estudios y proyectos ambientales.	155.000,0
Voluntariado corporativo	Aeropuertos	Bienestar social	Proyectos de voluntariado para los trabajadores del aeropuerto.	136.998,6
CDC Velódromo Duranguésado	Servicios	Educación y juventud	Apoyo y fomento del deporte.	120.000,0
Convenio Ampans	Autopistas	Bienestar social	Facilita el empleo de personas con discapacidad en el área de influencia de la autopista.	117.927,0
Hillingdon Local Labour Contribution	Aeropuertos	Desarrollo económico	Proyectos de capacitación laboral.	112.933,8
Matthew Arnold Centre of Excellence	Aeropuertos	Educación y juventud	Mejora de la oferta formativa.	112.798,6
Stansted Airport Communities Trust	Aeropuertos	Bienestar social	Fondo de apoyo a ONGs locales.	112.663,4
Miembro de Honor Fundación Orfeo Catalán de la Música	Construcción	Arte y cultura	La Fundació Orfeo Català-Palau de la Música Catalana, es una institución destinada a fomentar la cultura musical. Sus objetivos son, en esencia, estimular y fomentar toda clase de actividades culturales, especialmente en el aspecto musical.	108.272,4
Cátedra de Ferrocarriles Ingeniero Rafael del Pino y Moreno	Construcción	Desarrollo económico	El objetivo fundamental de esta cátedra es promover trabajos de investigación y desarrollo en el área de Ferrocarriles.	100.586,5
Stansted Airport Academy	Aeropuertos	Desarrollo económico	Capacitación y acceso laboral al mercado de empleo de los aeropuertos de las comunidades locales.	97.160,9

Teatro Real de Madrid	Construcción	Arte y cultura	Contribución a la difusión de las actividades musicales, líricas y coreográficas.	95.927,3
Proyecto Escultórico "Panta Rei"	Construcción	Arte y cultura	Mejora de los proyectos culturales de la ciudad de Málaga.	80.156,4
Fundación del Deporte Burgalés	Construcción	Educación y juventud	Fomento y desarrollo del deporte, de carácter regional y nacional con origen en Burgos.	80.097,8
Patrocinio del equipo de competición Bat Basque Team	Servicios	Educación y juventud	Apoyo y fomento del deporte.	80.000,0
Mecenazgo Liceu 2009	Servicios	Arte y cultura	Colaboración con entidades culturales.	68.830,4
Heathrow Meet the Buyers	Aeropuertos	Desarrollo económico	Apoyo a los negocios locales.	68.307,8
Becas Diálogo	Construcción	Educación y juventud	Financiación de becas de formación en distintas disciplinas para jóvenes universitarios.	
Candidatura Madrid 2016	Construcción, Corporación y Servicios	Educación y juventud	Promoción de los valores olímpicos y fomento del deporte.	194.700,0
Gateway Heathrow 2012	Aeropuertos	Desarrollo económico	Proyecto de capacitación y acceso laboral al mercado de empleo de los aeropuertos.	63.084,7
Heathrow City Partnership	Aeropuertos	Bienestar social	Proyectos de regeneración de las áreas cercanas al aeropuerto de Heathrow.	62.640,8
Instituto Municipal del Libro. Ayuntamiento de Málaga	Construcción	Arte y cultura	Fomento de las actividades culturales relacionado con el mundo literario. Fomento de la lectura y de la creación literaria.	60.156,4

Proyecto de cooperación Maji ni Uhai

Maji ni Uhai (El agua es vida) es el resultado del trabajo conjunto de una empresa, Ferrovial, y una ONG, Amref, en la lucha contra la pobreza: un proyecto de cooperación que proveerá de agua potable e infraestructuras sanitarias a 51.000 personas en Tanzania.

El proyecto, que beneficiará a cinco comunidades del Distrito de Serengeti, tiene una duración de tres años y un presupuesto de 1,8 millones de euros.

La compañía está comprometida a aportar el 100% de la financiación, la base tecnológica del proyecto, voluntarios para la elaboración de estudios técnicos y seguimiento de las obras, así como a transferir su "know-how" a las comunidades locales. Por su parte, Amref se compromete a prestar los servicios logísticos para la ejecución directa del proyecto sobre el terreno.

Con este proyecto, Ferrovial quiere convertirse en un miembro activo en la lucha por alcanzar los Objetivos de Desarrollo del Milenio y, en concreto, quiere erigirse como referente del Objetivo nº 8, "Promover una alianza mundial". La peculiaridad de esta fórmula de colaboración, realmente innovadora en el contexto de la cooperación internacional, se basa en una alianza público privada entre una empresa, una ONG y los gobiernos regionales de la zona de intervención.

Uno de los aspectos fundamentales del proyecto es la construcción, protección y rehabilitación de 557 infraestructuras sanitarias y de captación y suministro de agua como pozos profundos, anillos filtrantes, sistemas de gravedad y letrinas en colegios y dispensarios.

Por otra parte, se está formando a técnicos locales en el mantenimiento de estas nuevas infraestructuras y se ha lanzado una campaña de sensibilización en buenos hábitos de higiene que implica a los líderes locales y a las comunidades. Para conseguirlo, el proyecto fomenta una organización comunitaria efectiva a través de la creación de Asociaciones de Usuarios de Agua y Clubs de Salud, en los que la mujer (la más vulnerable en este ámbito) siempre tiene un papel preponderante. También se llevan a cabo actividades centradas en los Edificios de Capacidad Institucional para aquellas instituciones involucradas en la implementación del proyecto, como el Departamento de Agua del Distrito y el Departamento de Salud del Distrito.

Los buenos hábitos de higiene ayudarán a controlar y reducir las enfermedades derivadas del agua. Además, la población femenina verá reducida la carga de sacar y llevar el agua a casa y las niñas tendrán más oportunidades de ir a la escuela.

El proyecto se encuentra aún en ejecución. Recientemente se completó la primera fase (2008-2009) y se está preparando la segunda (2010-2011). Se ha ejecutado un 65% del presupuesto total y se han construido 2/3 de las infraestructuras.

Programa de donaciones Juntos Sumamos

Desde 2005, Ferrovial desarrolla 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. Se trata de una iniciativa por la que la compañía aporta la misma cantidad que cada empleado decida destinar mensualmente al desarrollo de un proyecto social. Desde su inicio el programa no ha dejado

de crecer y, hasta el momento, la compañía y sus empleados han donado más 404.000 euros. La compañía pretende que las entidades de acción social con proyectos en este ámbito encuentren en Juntos Sumamos una importante convocatoria de financiación.

Ferrovial es un donante responsable que se implica en los proyectos en los que participa. A partir de la convocatoria de 2008, se implantó un nuevo procedimiento de selección de proyectos que favorece la implicación de los empleados y la transparencia en todo el proceso: una comisión de expertos en acción social de Ferrovial analiza anualmente las propuestas presentadas por varias ONGs y selecciona los mejores proyectos, con el fin de que los empleados voten y elijan uno de ellos. Al finalizar el proyecto subvencionado, la entidad beneficiaria tiene la obligación de presentar un informe final, tanto de actividades como financiero, que es evaluado por el equipo de Acción Social de Ferrovial. Además, para verificar la calidad del proyecto y su sostenibilidad, un experto en cooperación se desplaza durante una semana al emplazamiento del proyecto. Durante esta visita, además, se recopila material gráfico que posteriormente se presenta a los empleados para que puedan comprobar a qué se ha destinado su donación.

Gracias a este programa, en 2009, se construyeron de forma eficiente y sostenible dos escuelas en India y en Madagascar, y se participó en un programa de sostenibilidad alimentaria en Mauritania.

El finalista de la convocatoria Juntos Sumamos 2009 es un proyecto de seguridad alimentaria en las zonas afectadas por la guerra del sur de Líbano gestionado por Acción Contra el Hambre, que beneficiará a 2.025 personas.

Ferrovial y sus empleados han donado 90.000 euros con los que se financiarán las actividades del proyecto en 2010. Estas actividades giran en torno a tres ejes: garantizar el suministro de agua potable, adquirir nueva maquinaria y formar a los agricultores y ganaderos para aumentar su capacidad productiva y mejorar su acceso a los mercados.

El objetivo principal del proyecto es el de asegurar que las familias afectadas por la guerra cubren sus necesidades básicas, dotándolas de infraestructuras, herramientas y capacitación para aumentar la productividad de su trabajo y obtener suficientes ingresos. A su vez, se promueve la protección del medio ambiente, con el uso racional de los recursos naturales, y la igualdad entre sexos.

Promoción del arte y la cultura

A través de su colaboración con diferentes entidades culturales y proyectos artísticos, Ferrovial apoya la promoción y difusión de la cultura, la formación y la creación artística.

En 2009, nace, gracias al patrocinio de Ferrovial, la Fundación CREAA, un organismo autónomo que gestionará el Centro de Creación de las Artes del Ayuntamiento de Alcorcón. La Fundación tiene la vocación de convertirse en una plataforma de referencia en la proyección, divulgación, creación y producción de las nuevas tendencias artísticas en cualquiera de sus manifestaciones (música, teatro, danza, circo, artes plásticas,...), un espacio para la formación, diálogo y debate, intercambio de ideas y proyectos, y para acercar a los ciudadanos a las nuevas propuestas y producciones artísticas.

Desde 2008, Ferrovial colabora con la Fundación Albéniz patrocinando las Becas

de Música de la Cátedra de Violonchelo de la Escuela Superior de Música Reina Sofía, cuyo objetivo es la formación musical de jóvenes promesas especialmente dotadas para este instrumento.

Ferrovial también muestra su apoyo a la actividad cultural desarrollada por entidades de renombre como el Palau de la Música de Barcelona, el Teatro Real de Madrid o el Instituto Municipal del Libro del Ayuntamiento de Málaga, a través del patrocinio de ciclos culturales o conciertos.



Foto: Interior Caixa Forum, Madrid, España.

Periodo	Proyecto	Entidad	Donación (€)
2005	Construcción del Hospital de Ambato, Perú	Intermón Oxfam	54.790
2006-2007	Abastecimiento de agua para la población rural de Chad	Intermón Oxfam	167.041,14
2008	Ampliación del centro educativo Las Salinas, Madagascar	Fundación Agua de Coco	44.129
2008	Construcción de una escuela en Chandur, India	Fundación Madreselva	17.689
2008	Mejora de la seguridad alimentaria en Mauritania	Intermón Oxfam	29.211
2008	Estudio de la gobernabilidad de la cooperación en Tanzania	Intermón Oxfam	42.987,61
2009	Mejora de la seguridad alimentaria en zonas afectadas por la guerra del sur de Líbano	Acción Contra el Hambre	90.000
TOTAL			412.260

Programas medioambientales y de bienestar social en la Comunidad

Ferrovial cuenta con proyectos de acción social en todas las comunidades en las que desarrolla su actividad, cuyo fin es el de mejorar la calidad de vida de las personas y cuidar de su entorno.

Así, en 2009, Ferrovial puso en marcha numerosos proyectos de protección medio-

ambiental (como la Red de Protección de los Parques Nacionales o la colaboración con la Fundación Biodiversidad), de atención a personas con discapacidad (como el convenio con la Fundación Ampans o los proyectos de inserción laboral auspiciados a través del Patronato de la Fundación Integra), y de promoción del deporte (como el apoyo a la candidatura de Madrid 2016 o el patrocinio del Club de Empresas y Deporte Baloncesto Valladolid). ■

Verificación independiente



INFORME DE REVISIÓN INDEPENDIENTE DEL INFORME DE RESPONSABILIDAD CORPORATIVA 2009

Al Comité de Dirección de Ferrovial, S.A. (en adelante Ferrovial):

Alcance del trabajo

Hemos realizado la revisión de los siguientes aspectos del Informe de Responsabilidad Corporativa 2009 (en adelante IRC 2009) de Ferrovial para el ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2009:

- La adaptación de los contenidos del IRC 2009 a lo señalado en la Guía para la elaboración de Memorias de Sostenibilidad del Global Reporting Initiative (GRI) versión 3.0 (G3), así como la validación de los indicadores de desempeño principales propuestos en dicha Guía.
- La adecuación de los contenidos del IRC 2009 a los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta de la Norma AA1000 *Accountability Principles Standard 2008* emitida por AccountAbility, Institute of Social and Ethical Accountability (en adelante, AA1000APS (2008)).

La preparación del IRC 2009, así como el contenido del mismo, es responsabilidad de la Dirección de Ferrovial, la cual también es responsable de definir, adaptar y mantener los sistemas de gestión y control interno de los que se obtiene la información y los sistemas para la aplicación de los principios de la AA1000APS (2008). Nuestra responsabilidad es emitir un informe independiente basado en los procedimientos aplicados en nuestra revisión.

Criterios y procedimientos aplicados para realizar la verificación

Hemos llevado a cabo nuestro trabajo de revisión de acuerdo con la Norma ISAE 3000 *Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information (Limited Assurance Engagements)* 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. Asimismo, hemos realizado nuestro trabajo de acuerdo con la Norma AA1000 *Assurance Standard 2008* de AccountAbility, bajo un encargo de aseguramiento moderado Tipo 2, para proporcionar un aseguramiento limitado sobre los indicadores de desempeño principales correspondientes al año 2009 y la aplicación de los principios de la AA1000APS (2008).

Nuestro trabajo de revisión ha consistido en la formulación de preguntas a la Dirección, así como a las diversas unidades de Ferrovial que han participado en la elaboración del IRC 2009, 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 Ferrovial para conocer los enfoques de gestión aplicados y obtener la información necesaria para la revisión externa.

- Reuniones con el personal de **Ferrovial** para conocer los procedimientos, sistemas y enfoques de gestión empleados en relación con la consideración y cumplimiento de los principios de la AA1000APS (2008).
- Análisis de los procesos para recopilar y validar los datos presentados en el IRC 2009.
- Revisión de la efectividad de los procesos utilizados para cumplir con los principios de la AA1000APS (2008).
- Análisis de la adaptación de los contenidos del IRC 2009 a lo señalado en la Guía G3 del GRI y a los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta de la norma AA1000APS (2008).
- Revisión de la información relativa a los enfoques de gestión aplicados a cada grupo de indicadores.
- Comprobación, mediante pruebas de revisión en base a la selección de una muestra, de la información cuantitativa y cualitativa de los indicadores principales incluidos en el IRC 2009 y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información de **Ferrovial**.

El alcance de una revisión es sustancialmente inferior al de un trabajo de aseguramiento razonable. Por tanto la seguridad proporcionada es también menor. El presente informe en ningún caso puede entenderse como un informe de auditoría.

Independencia

Hemos realizado nuestro trabajo de acuerdo con las normas de independencia requeridas por el Código Ético de la International Federation of Accountants (IFAC). El trabajo ha sido realizado por un equipo de especialistas en sostenibilidad con amplia experiencia en la revisión de este tipo de informes.

Conclusión

Como resultado de nuestra revisión no se ha puesto de manifiesto ningún aspecto que nos haga creer que el IRC 2009 de **Ferrovial** contiene errores significativos o no ha sido preparado, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con la guía para la elaboración de Memorias de Sostenibilidad de GRI versión 3.0 (G3).

Asimismo, no se ha puesto de manifiesto ningún aspecto que nos haga creer que el IRC 2009 de **Ferrovial** no ha sido preparado, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta establecidos en la norma AA1000APS (2008). En concreto:

- En cuanto al principio básico de inclusividad de la AA1000APS (2008), no se ha puesto de manifiesto ningún aspecto que nos haga creer que la Dirección de **Ferrovial** no ha establecido un proceso de implicación y participación de los grupos de interés a través del cual la dirección identifica cuáles son sus grupos de interés y comprende de forma equilibrada y exhaustiva cuáles son sus expectativas, así como la forma de implicarse con ellos.
- En cuanto al principio de relevancia de la AA1000APS (2008), no se ha puesto de manifiesto ningún aspecto que nos haga creer que la Dirección de **Ferrovial** no dispone de una comprensión equilibrada de los asuntos de sostenibilidad relevantes para la organización y sus grupos de interés.
- En cuanto al principio de capacidad de respuesta de la AA1000APS (2008), no se ha puesto de manifiesto ningún aspecto que nos haga creer que la Dirección de **Ferrovial** no dispone de un proceso para desarrollar las respuestas apropiadas a los asuntos relevantes y las expectativas de los grupos de interés.

Recomendaciones

Adicionalmente, durante el proceso de verificación realizado han surgido algunas observaciones y recomendaciones relativas a las mejoras en la aplicación de los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta, que serán presentadas a la Dirección de **Ferrovial** en un documento interno. 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 2009 **Ferrovial** ha consolidado los procesos iniciados en 2007 de involucración de los grupos de interés. Para el ejercicio 2010 y de acuerdo con su compromiso explícito con la transparencia y la mejora continua de sus cauces de comunicación, es recomendable que **Ferrovial** continúe avanzando en este sentido conforme a su diversidad de negocios y de países en los que está presente.

Relevancia

En el año 2007 el Consejo de Administración del **Ferrovial** aprobó su política de RC. Desde entonces **Ferrovial** ha experimentado importantes cambios que aconsejan la elaboración de una nueva estrategia de RC en el año 2010 que identifique los nuevos asuntos relevantes a incorporar en el Informe de RC del ejercicio 2010 y desarrolle objetivos e indicadores para cada uno de ellos.

Capacidad de respuesta

En el ejercicio 2009, se han consolidado los avances producidos en 2008, especialmente en relación con la definición de valores, la gestión de riesgos y la aprobación de una nueva política de calidad y medio ambiente. En 2009 es especialmente relevante el avance significativo que ha realizado **Ferrovial** en la elaboración de un inventario corporativo de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) que permitirá a sus grupos de interés analizar la evolución global de su huella de carbono y la efectividad de las medidas implantadas para su reducción. Es recomendable que **Ferrovial** avance, de acuerdo con las mejores prácticas del mercado, en la transparencia sobre su gestión del carbono, por ejemplo con la verificación externa de su inventario de GEI y de los logros conseguidos.

En cuanto al proceso de reporting, **Ferrovial** ha realizado su Informe de RC 2009 de acuerdo con la Guía para la elaboración de Memorias de Sostenibilidad del Global Reporting Initiative (GRI) versión 3.0 (G3). Para el 2010, es necesario avanzar en la mejora de los mecanismos de control interno de los indicadores principales propuestos en dicha Guía.

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L.



Ferran Rodríguez

Socio

Madrid, 25 de junio de 2010



AA1000
Licensed Assurance Provider
000-42

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.

El informe de verificación de la Memoria de Responsabilidad Corporativa, realizado por PricewaterhouseCoopers, se basa en los principios de inclusividad, relevancia 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.

Principios de reporte

Este documento ha sido redactado teniendo en cuenta los principios de la norma AA1000 Accountability Principles Standard 2008 (AA1000APS) y conforme a la tercera versión de la Guía Global Reporting Initiative (GRI).

NORMA AA1000

El informe de Responsabilidad Corporativa aplica por tercer año 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. De esta forma, el informe incluye una sección más extensa acerca de las relaciones con los grupos de interés.

La norma AA1000 se basa en tres principios fundamentales:

- **Relevancia.** La información incluida en el informe debe ser la requerida por las partes interesadas. Es decir, asegura que se informa de todos aquellos aspectos "materiales" cuya omisión o distorsión pudieran influir en las decisiones o acciones de sus grupos de interés.
- **Inclusividad.** Este principio analiza 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.** Informa sobre la capacidad de respuesta a las expectativas de los grupos de interés.

GUÍA GRI3

El informe cumple con la versión 3 de la Guía del Global Reporting Initiative (GRI). Esta guía incluye un conjunto de principios 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.

El Informe Anual de Ferrovial ha sido calificado con el nivel A+, según los requisitos de la Guía GRI y la tras la verificación independiente de un experto (PWC). Dentro de los principios en los que se basa el GRI3 se encuentran:

- 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 2009:

- Implantación de un sistema de información de los asuntos referidos a la 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 ha realizado, al igual que en los años anteriores, un proceso de diálogo con los grupos de interés: se analizan las memorias de la competencia para extraer los asuntos relevantes del sector, se realizan encuestas personalizadas a distintos grupos de interés, se analizan informes de percepción (RepTrak y encuestas de IPSOS) y se extraen los asuntos más relevantes de los distintos índices de sostenibilidad.

Perímetro de la información

El perímetro de la información está compuesto por las sociedades o cualquier otra forma de asociación donde Ferrovial participa en mayoría o lleva 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.

En el año 2009, se deben mencionar dos acontecimientos relevantes que afectan al perímetro del grupo.

En el mes de julio, Cintra completó el proceso de venta de la totalidad de su participación en su filial Cintra Aparcamientos, S.A. (99,92% de su capital), al consorcio integrado por Assip, Es Concessoes, Espirito Santo Infrastructure Fund I Fondo de

Capital de Risco, Transport Infrastructure Investment Company (SCA) SICAR, Ahorro Corporación Infraestructuras, FCR, Ahorro Corporación Infraestructuras 2, SCR, S.A., Banco Espirito Santo de Inversión, S.A.

Durante el año 2009, y por norma general, se ha extraído del perímetro de consolidación la actividad de aparcamientos, dada la dificultad en la obtención de datos. En los casos en que si se haya podido recabar dicha información, se señalará convenientemente.

En el mes de octubre de 2009, se aprobó el proceso de fusión Ferrovial-Cintra. Este evento generó un cambio en la participación de Ferrovial sobre Cintra (del 67% hasta el 100%). Conviene señalar que este cambio en la participación accionarial no supone variación alguna en el control de la gestión. A todos los efectos, el perímetro de consolidación sigue siendo el mismo que en 2008. Cintra seguirá operando con su misma marca conocida internacionalmente.

En el mes de diciembre de 2009, BAA, cerró la venta del aeropuerto londinense de Gatwick a GIP (Global Infrastructure Partners), un fondo de inversión controlado por General Electric y Credit Suisse.

Durante el año 2009, y por norma general, se ha extraído del perímetro de consolidación la actividad del aeropuerto de Gatwick, dada la dificultad en la obtención de datos. En los casos en que sí se haya podido recabar dicha información, se señalará convenientemente.

Ferrovial, S.A., a través de estas sociedades, 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 seis aeropuertos en el Reino Unido y de otros activos fuera

del país. Ferrovial cuenta fuera del perímetro de BAA con el Aeropuerto Cerro Moreno Sociedad Concesionaria, S.A.

AUTOPISTAS

Esta actividad se realiza mediante el desarrollo, financiación, ejecución y explotación de proyectos de autopistas de peaje. Esta actividad se desarrolla a través de la sociedad Cintra, S.A. Dentro de esta actividad se encuentran las sociedades Autopista del Sol, C.E.S.A., Autopista 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 e 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 de Swissport.
- "Facility management", se realiza fundamentalmente por Ferrovial Servicios S.A., Euroлимп 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

Lleva a cabo la 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., Ditecpesa, S.A). Destaca dentro de la actividad de Construcción internacional, la realizada en Polonia, a través de Budi-mex, S.A. y sus filiales, Ferrovial Agroman Canadá, Inc; Ferrovial Agroman Chile, S.A; Ferrovial Agroman US Corp; Ferrovial Agroman Irlanda Ltd; Ferrovial Agroman Portugal, S.A.; y Webber. Otras actividades dentro de esta división son las de Construcción en el Reino Unido, donde figura Ferrovial Agroman UK, Ltd, y Construcción Industrial, a través de Cadagua, S.A., Boremer, S.A., Cadagua Portugal, S.A., Cadagua Chile, S.A. y Cadagua Polonia, S.A).

En el caso de que alguna información facilitada en la memoria no represente a la totalidad del grupo, se indicará una nota a pie de página.

Proceso de consolidación

Desde 2007, Ferrovial cuenta con un sistema de reporting y consolidación de información relativa a Responsabilidad Corporativa.

Dicho sistema sirve para mejorar la calidad de la información y facilitar el reporting, interno y externo. Este reporting es utilizado para diversos fines como la

Memoria Anual, la inclusión en índices de sostenibilidad (Dow Jones, FTSE4Good, etc.), el Informe de Progreso del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, así como 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 que los datos sean trazables.

Para recopilar la información referente a la Responsabilidad Corporativa se utiliza un proceso de reporting de todas las empresas pertenecientes al grupo. Esto permite trabajar sobre dos ejes: uno geográfico, que abarca todas las filiales de Ferrovial en el mundo; y otro por área de negocio, que comprende las cuatro divisiones de la compañía: Servicios, Autopistas, Construcción y Aeropuertos. Con este esquema, los datos obtenidos se pueden cruzar para obtener la información necesaria.

El proceso de reporting tiene varias etapas. Los datos se introducen en primer lugar 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 más de 100 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 2009.

El perímetro de información está compuesto por las sociedades o cualquier otra forma de asociación donde Ferrovial participe en mayoría o lleve su gestión, por lo tanto, se consolida el dato de dichas sociedades por integración global (100%



» Foto: Trabajador de handling. Swissport.

del impacto). Además, se incluyen también todas las sociedades que generan impactos de sostenibilidad significativos.

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, que tiene un impacto significativo, así como por el aumento de la información incorporada de Swissport.

Durante el 2009, la comparabilidad de los datos de RSC respecto a 2008 quedará ligeramente afectada por la exclusión de la actividad de aparcamientos, vendida en el mes de julio, y la venta del aeropuerto de Gatwick en diciembre.

Hay que resaltar que el proceso de fusión de Ferrovial-Cintra no genera ningún efecto en la comparabilidad de los datos respecto a años anteriores. Como se ha comentado anteriormente, siempre que Ferrovial tenga el control en la gestión de

la filial, se consolidará el dato por integración global. Esta política no ha variado con el proceso de fusión.

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 producido también un incremento en el número de indicadores reportados. Este hecho afecta a la inexistencia en algunos indicadores de los datos históricos.

Materialidad y participación de los grupos de interés

Para la revisión de la matriz de materialidad se han tenido en cuenta las expectativas de los grupos de interés, consultadas a través de dos oleadas de encuestas a:

- 100 periodistas de prensa, radio, televisión, Internet...
- 50 políticos de los distintos niveles administrativos: Congreso, Senado, Gobierno central, Comunidades Autónomas, Ayuntamientos...
- 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.

Durante 2009, Ferrovial ha realizado una serie de encuestas a distintos grupos de stakeholders sobre los contenidos del Informe Anual de Responsabilidad Corporativa. Las preguntas 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. El cuestionario se ha elaborado a partir de 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 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.** Se ha creado una herramienta para recopilar y hacer un seguimiento continuo de todas las noticias que aparecen en medios escritos (tanto de prensa nacional como internacional) sobre Ferrovial y sobre las empresas del sector. El análisis se ha hecho con la metodología RepTrak, siguiendo sus dimensiones y atributos. El objetivo de este estudio es conocer la madurez de los asuntos relevantes de Responsabilidad Corporativa en la opinión pública. El total de noticias analizadas ha sido de 2.046.
- **Benchmarking de competidores.** Durante el mes de noviembre de 2009, se realizó un estudio compa-

rativo de las memorias de las principales competidoras de Ferrovial y de los asuntos que éstas consideran relevantes. Las empresas analizadas fueron las siguientes: Abertis, Acciona, ACS, FCC y Sacyr Vallehermoso. ■



♦ Foto: Carretera del Soto del Barco, Muros de Nalón, Asturias, España.

Indicadores GRI

Principal	Código	INDICADORES GRI	Pág Memoria	
I	C	EC-01	Valor económico generado y distribuido.	94
I	Q	EC-02	Consecuencias financieras y otros riesgos y oportunidades para las actividades de la organización debido al cambio climático.	261 y 268-270
I	C	EC-03	Cobertura de las obligaciones de la organización debidas a programas de beneficios sociales.	208
I	C	EC-04	Ayuda financieras significativas recibidas de gobiernos.	237
I	C/Q	EC-06	Política, prácticas y proporción de gasto correspondiente a proveedores locales en lugares donde se desarrollen operaciones significativas.	318-319
I	Q	EC-07	Procedimientos para la contratación local y proporción de altos directivos procedentes de la comunidad local en lugares donde se desarrollen operaciones significativas.	295
I	Q	EC-08	Desarrollo e impacto de las inversiones en infraestructuras y los servicios prestados principalmente para el beneficio público mediante compromisos comerciales, pro bono, o en especie.	331-337
I	C	EN-01	Materiales utilizados en peso o en volumen.	275
I	C	EN-02	Porcentaje de los materiales utilizados que son materiales valorizados.	264
I	C	EN-03	Consumo directo de energía desglosado por fuentes primarias.	267
I	C	EN-04	Consumo indirecto de energía desglosado por fuentes primarias.	267
I	C	EN-08	Captación total de agua por fuentes	271
I	Q	EN-11	Descripción de terrenos adyacentes o ubicados dentro de espacios naturales protegidos o de áreas de alta biodiversidad no protegidas	280-283
I	Q	EN-12	Descripción de los impactos más significativos en la biodiversidad en espacios naturales protegidos, derivados de las actividades, productos y servicios	280-283
I	C	EN-16	Emisiones totales, directas e indirectas, de gases de efecto invernadero, en peso	265-266
I	C	EN-17	Otras emisiones indirectas de gases de efecto invernadero, en peso	266-267
I	C	EN-19	Emisiones de sustancias destructoras de la capa de ozono, en peso	268
I	C	EN-20	NO, SO y otras emisiones significativas al aire por tipo y peso	266-268
I	C	EN-21	Vertido total de aguas residuales, según su naturaleza destino	271-272
I	C	EN-22	Peso total de residuos gestionados, según tipo y método de tratamiento	276-280
I	C	EN-23	Número total y volumen de los derrames accidentales más significativos	271
I	Q	EN-26	Iniciativas para mitigar los impactos medioambientales de los productos y servicios y grado de reducción de ese impacto	263
I	C	EN-27	Porcentaje de productos vendidos y sus materiales de embalaje, que son recuperados al final de la vida útil, por categorías de productos	280
I	C	EN-28	Coste de la multas significativas y número de sanciones no monetarias por incumplimiento de la normativa medioambiental	271
I	C	LA-01	Desglose del colectivo de trabajadores por tipo de empleo, por contrato y por región	289-290
I	C	LA-02	Número total de empleados y rotación media de empleados, desglosados por grupos de edad, sexo y región.	290
I	C	LA-04	Porcentaje de empleados cubiertos por un acuerdo colectivo	323-324
I	C	LA-05	Periodo(s) mínimo(s) de preaviso relativo(s) a cambios organizativos, incluyendo si estas notificaciones son especificadas en los convenios colectivos	290
I	C	LA-07	Tasas de absentismo, enfermedades profesionales, días perdidos y número de víctimas mortales relacionadas con el trabajo por región	301
I	Q	LA-08	Programas de educación, formación, asesoramiento, prevención y control de riesgos que se apliquen a los trabajadores, a sus familias o a los miembros de la comunidad en relación con enfermedades graves	304-305

Principal	Código	INDICADORES GRI	Pág Memoria
I	C	LA-10 Promedio de horas de formación al año por empleado, desglosado por categoría de empleado	296-298
I	C	LA-13 Composición de los órganos de gobierno corporativo y plantilla, desglosado por sexo, grupo de edad, pertenencia a grupo minoritario y otros indicadores de diversidad	324 y 325
I	C	LA-14 Relación entre salario base de los hombres con respecto al de las mujeres, desglosado por categoría profesional	291, 324-325
I	C	HR-01 Porcentaje y número total de acuerdos de inversión significativos que incluyan cláusulas de derechos humanos o que hayan sido objeto de análisis en materia de derechos humanos.	321 y 323
I	C	HR-02 Porcentaje de los principales distribuidores y contratistas que han sido objeto de análisis en materia de derechos humanos y medidas adoptadas como consecuencia.	323
I	C	HR-04 Número total de incidentes de discriminación y medidas adoptadas	324-325
I	Q	HR-05 Actividades de la compañía en las que el derecho a libertad de asociación y de acogerse a convenios colectivos puedan correr importantes riesgos, y medidas adoptadas para respaldar estos derechos	324
I	Q	HR-06 Actividades identificadas que conllevan un riesgo potencial de incidentes de explotación infantil, y medidas adoptadas para contribuir a su eliminación	323 y 327
I	Q	HR-07 Operaciones identificadas como de riesgo significativo de ser origen de episodios de trabajo forzoso o no consentido y las medidas adoptadas para contribuir a su eliminación	323
I	Q	SO-01 Naturaleza, alcance y efectividad de programas y prácticas para evaluar y gestionar los impactos de las operaciones en las comunidades, incluyendo entrada, operación y salida	331
I	C	SO-02 Porcentaje y número total de unidades de negocio analizadas con respecto a riesgos relacionados con la corrupción	245-248
I	C	SO-03 Porcentaje de empleados formados en las políticas y procedimiento anti corrupción de la organización	246-248
I	Q	SO-04 Medidas tomadas en respuesta a los síntomas de corrupción	247-248
I	Q	SO-05 Posición en las políticas públicas y participación en el desarrollo de las mismas y de actividades de "lobbying"	255
I	C	SO-08 Valor monetario de sanciones y multas significativas y número total de sanciones no monetarias derivadas del incumplimiento de las leyes y regulaciones	245
I	Q	PR-01 Fases del ciclo de vida de los productos y servicios en las que se evalúan, para en su caso ser mejorados, los impactos de los mismos en la salud y seguridad de los clientes, y porcentaje de categorías de productos y servicios significativos sujetos a tal	308-309
I	C/Q	PR-03 Tipos de información sobre los productos y servicios que son requeridos por los procedimientos en vigor y la normativa, y porcentaje de productos y servicios sujetos a tales requerimientos informativos	314-315
I	Q	PR-06 Programas de cumplimiento con las leyes o adhesión a estándares y códigos voluntarios mencionados en comunicaciones de marketing, incluidos la publicidad, otras actividades promocionales y los patrocinios	258
I	C	PR-09 Coste de aquellas multas significativas fruto del incumplimiento de la normativa en relación con el suministro y el uso de productos y servicios de la organización	246

* Tipo de indicador - C: Indicador Cuantitativo Q: Indicador Cualitativo

Directorio

Ferrovial, S.A.

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
Tel. +34 91 586 25 00
Fax +34 91 586 26 77

Aeropuertos (Ferrovial Aeropuertos)

Caleruega, 102-104 Planta 9
Edificio Ofipinar
28033 Madrid
Tel. +34 91 768 66 00

Autopistas (Cintra)

Plaza Manuel Gómez Moreno, 2
Edificio Alfredo Mahou
28020 Madrid
Tel. +34 91 418 56 00
Fax +34 91 555 12 41

Servicios (Ferrovial Servicios)

Serrano Galvache, 56
Edificio Madroño - Parque Norte
28033 Madrid
Tel. +34 91 338 83 00
Fax +34 91 388 52 38

Construcción (Ferrovial Agroman)

Ribera del Loira, 42
Parque Empresarial Puerta de las Naciones
28042 Madrid
Tel. +34 91 300 85 00
Fax +34 91 300 88 96

Oficina de Atención al Accionista

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
Tel. 902 25 30 50
accionistas@ferrovial.es

Para realizar consultas sobre algún
aspecto del Informe Anual:

Dirección de Comunicación y Responsabilidad Corporativa

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
comunicacion@ferrovial.es
www.ferrovial.es



FTSE4Good Index Series



MEMBER OF THE ETHIBEL
SUSTAINABILITY INDEXES

