

## Resultados

AUTOPISTAS



SERVICIOS



CONSTRUCCIÓN



AEROPUERTOS



## INDICE

VISIÓN GENERAL .....	1
AUTOPISTAS.....	2
Evolución De Tráfico .....	2
Financiaciones.....	3
Otros Asuntos Relevantes.....	3
Proyectos en Licitación.....	3
407ETR .....	4
SERVICIOS .....	5
Negocios de España.....	5
AMEY .....	5
CONSTRUCCIÓN.....	6
Mercado Doméstico .....	6
Mercado Internacional .....	6
Detalles de la Cartera .....	6
AEROPUERTOS.....	7
BAA .....	7
Evolución del Tráfico.....	7
Tarifa .....	7
Cuenta de resultados .....	8
Aspectos Regulatorios.....	8
deuda neta .....	9
Emisiones De Bonos .....	9
Dividendos.....	9
CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA .....	10
Ventas.....	11
Resultado Bruto de Explotación.....	11
Resultado de Explotación*.....	11
Resultado Financiero.....	11
Resultado Neto .....	11
BALANCE DE SITUACIÓN Y OTRAS	
MAGNITUDES.....	13
Deuda Neta Consolidada .....	14
Rating Corporativo.....	14
ANEXO I: HECHOS RELEVANTES .....	15
ANEXO II: PRINCIPALES ADJUDICACIONES ..	15
ANEXO III: EVOLUCIÓN TIPOS DE CAMBIO ..	16

## VISIÓN GENERAL

## EVOLUCION DE LOS NEGOCIOS

En el primer trimestre de 2012 destaca el **importante incremento del Resultado Bruto de Explotación (RBE)** de los principales activos de infraestructura, las emisiones de bonos realizadas por los proyectos dentro de la estrategia de financiación a largo plazo y las importantes adjudicaciones obtenidas tanto en la división de Servicios (Amey nombrado preferred bidder en Sheffield), como en la de Autopistas (Cintra nombrado preferred proponent para el contrato de la Extensión Este de la autopista 407).

Con fecha 23 de abril de 2012, posterior al cierre del primer trimestre, **BAA ha anunciado la venta del aeropuerto de Edimburgo a GIP, por un precio de 807,2 millones de libras.**

Durante el periodo, **BAA pagó su primer dividendo trimestral** a sus accionistas por valor de 60 millones de libras. También la autopista **407ETR realizó el pago del dividendo trimestral**, por importe de 87,5 millones de dólares canadienses. Ambas compañías han aportado a Ferrovial 63 millones de euros como dividendos en el primer trimestre de 2012.

El **incremento de tarifas, la evolución del tráfico** y el **control de costes** han permitido un destacable crecimiento del resultado bruto de explotación (RBE), tanto en el aeropuerto de **Heathrow (+16,5%)**, como en la autopista **407ETR (+12,1%)**, ambos en moneda local. Activos consolidados por puesta en equivalencia.

En **Autopistas**, el menor tráfico se ve compensado por las subidas de tarifas.

El negocio de **Servicios** presenta un importante crecimiento en ventas (+8,3%), apoyado principalmente en el crecimiento en el Reino Unido.

En la actividad de **Construcción** se mantiene la tendencia de trimestres anteriores, con caídas en la actividad doméstica compensadas por el crecimiento internacional, especialmente en Budimex.

## FINANCIACIONES

Desde el principio de año, **BAA ha emitido bonos por un valor superior a los 2.200 millones de libras**, dentro de su estrategia de financiación a largo plazo a través del mercado de capitales, incluyendo una primera emisión denominada en francos suizos y diversas colocaciones privadas.

La autopista **407ETR ha refinanciado por adelantado su vencimiento de 2014**, en abril de 2012 ha emitido 400 millones de dólares canadienses con vencimiento en 2042.

## CAMBIOS DE PERÍMETRO

La transmisión del 5,88% de BAA realizada en 2011 conlleva su desconsolidación, pasando a integrarse por puesta en equivalencia. La información de 2011 también se presenta por puesta en equivalencia

Información comparable: La elaboración de un análisis de la evolución de la cuenta de resultados en términos comparables, responde a la necesidad de tener una visión real de la evolución del negocio subyacente. Para ello, a efectos de ese análisis en términos comparables, se eliminan, principalmente, los ajustes de valor razonable (coberturas, deterioros y revaluaciones del valor de activos), el efecto del tipo de cambio y los cambios en el perímetro de consolidación.

## \*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.

	mar-12	mar-11	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	1.707,0	1.665,3	2,5	0,5
<b>Resultado Bruto de Explotación</b>	<b>192,0</b>	<b>172,0</b>	<b>11,7</b>	<b>1,2</b>
Resultado de Explotación*	141,4	126,5	11,8	-1,3
Resultado neto	7,6	223,8	-96,6	
Inversiones netas	-186,5	540,2	n.s.	

	mar-12	dic-11	Var (Mn)
Deuda neta consolidada	-5.588,8	-5.170,9	-418
Deuda neta ex-proyectos Infra	518,5	906,6	-388

	mar-12	dic-11	Var (%)
Cartera de Construcción	9.667	9.997	-3,3
Cartera de Servicios	12.327	12.425	-0,8

	mar-12	mar-11	Var (%)
<b>Evolución Tráfico</b>			
ETR 407 (Km recorridos 000)	509.432	507.027	0,5
Chicago Skyway (IMD)	35.320	35.568	-0,7
Indiana Toll Road (IMD)	22.066	21.652	1,9
Autema (IMD)	16.723	20.767	-19,5
Ausol I (IMD)	11.456	12.100	-5,3
Ausol II (IMD)	13.035	13.947	-6,5
<b>BAA (millones pasajeros)</b>	<b>23,4</b>	<b>22,9</b>	<b>2,4</b>

## AUTOPISTAS

	mar-12	mar-11	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	87,9	81,6	7,7	7,0
Resultado Bruto explotación	80,3	58,1	38,2	3,4
Margen Bruto explotación	91,4%	71,3%		
Resultado explotación	66,3	46,5	42,7	-0,7
Margen explotación	75,4%	56,9%		

Positiva evolución de las principales magnitudes de la cuenta de resultados en términos comparables; Ventas +7,0%, RBE +3,4%, combinando la negativa evolución del tráfico, con las subidas de tarifas. Crecimiento del RBE (+38,2%) motivado por la reversión de provisiones relacionadas con el impuesto del IVA (€20mn).

## EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO

**España:** se aprecia **caída del tráfico de los corredores** motivado por la negativa situación macroeconómica.

**Ausol:** la reducción del límite de velocidad en la alternativa gratuita, a 80 kilómetros/hora, ha impactado positivamente en los tráficos de la autopista, aunque no lo compensa totalmente, la caída de tráfico es inferior a la de 2011 (8,8%).

**Autema:** se ha suprimido la bonificación a usuarios locales del tramo San Cugat-Terrasa, este impacto negativo unido a los ya comentados explica su evolución. Esta autopista tiene un mecanismo de compensación que garantiza su resultado de explotación, según acuerdo del año 1999.

**Norte América:** el tráfico se ha visto positivamente afectado por la mejora de la situación macroeconómica y las mejores condiciones climatológicas en 2012, por contra el incremento del precio de la gasolina mitiga los impactos positivos.

**Indiana:** positiva evolución del tráfico por el incremento del límite de velocidad (de 55 a 70 millas por hora) y la finalización de obras.

**Chicago:** ligero descenso (-0,7%), no obstante los trabajos realizados en la autopistas están permitiendo una mejor evolución del tráfico, tanto de vehículos ligeros como pesados, cuyo tráfico aumenta un 8,2%.

### Portugal:

En las autopista de Algarve y Norte Litoral, la modificación de los contratos elimina el riesgo de tráfico.

**Irlanda:** Negativa evolución por el empeoramiento de la situación económica en Irlanda; M3, (-0,4%), una vez ha terminado el periodo de ramp-up y M4, (-2,2%).

Consolidadas por integración global	Tráfico - IMD			Ventas			RBE			Margen RBE		
	mar-12	mar-11	Var. (%)	mar-12	mar-11	Var. (%)	mar-12	mar-11	Var. (%)	mar-12	mar-11	Var. (pbs)
Autema*	16.723	20.767	-19,5%	21,3	19,8	7,5%	38,9	18,1	115,3%	182,9%	91,3%	9.159
Ausol I	11.456	12.100	-5,3%									
Ausol II	13.035	13.947	-6,5%									
Ausol				9,9	11,9	-16,8%	7,5	9,2	-18,6%	75,3%	77,1%	-173
Radial 4	4.672	5.207	-10,3%	3,2	3,3	-5,7%	0,8	1,2	-37,9%	24,0%	36,4%	-1.246
Ocaña-La Roda	2.282	2.330	-2,1%	2,2	2,1	3,2%	0,4	0,3	30,0%	18,1%	14,3%	372
Chicago Skyway	35.320	35.568	-0,7%	11,1	10,5	5,3%	9,5	8,7	8,2%	85,3%	83,0%	230
Euroscut Algarve*				10,0	7,5	33,0%	9,0	6,3	43,7%	90,3%	83,6%	672
Euroscut Norte Litoral*				10,6	10,8	-2,5%	9,5	9,7	-1,4%	90,3%	89,3%	106
M4	23.507	24.045	-2,2%	4,9	5,0	-2,2%	3,4	3,3	2,6%	69,4%	66,2%	322
M3*	24.536	24.633	-0,4%	4,7	9,0	-47,9%	3,6	7,2	-49,8%	77,3%	80,3%	-295
Matrices & Otros				10,2	1,6		-2,2	-5,8				
<b>Total</b>				<b>87,9</b>	<b>81,6</b>		<b>80,3</b>	<b>58,1</b>		<b>91,4%</b>	<b>71,3%</b>	

### Principales magnitudes activos consolidados por puesta en equivalencia

	509.432	507.027	0,5%	118,5	104,7	13,2%	95,9	82,8	15,8%	80,9%	79,1%	181
ETR 407 (Km recorridos 000)	22.066	21.652	1,9%	32,0	28,6	11,7%	24,7	22,6	9,2%	77,1%	78,9%	-179
Indiana Toll Road	26.503	31.686	-16,4%	12,5	15,9	-21,2%	4,7	8,9	-46,7%	37,9%	56,0%	-1.812

\* Autopistas consideradas activo financiero

## FINANCIACIONES

### Radial 4

Los Acuerdos de Espera con Bancos y con el BEI ("Standstill") fueron prorrogados el 18 de enero hasta el 27 de febrero de 2012. Posteriormente, los acuerdos fueron prorrogados nuevamente hasta el 27 de abril de 2012. . Estamos en conversaciones con el sindicato bancario para prorrogar el acuerdo de *standstill*.

## OTROS ASUNTOS RELEVANTES

### PLAN DE AYUDA DEL ESTADO ESPAÑOL A LAS AUTOPISTAS DE PEAJE

El 31 de diciembre de 2010 se publicó en el BOE un plan de ayudas a determinadas autopistas de peaje; entre las que se incluyen Ocaña-La Roda y R4. Dicha ayuda consiste en la aportación por parte del Ministerio de una cantidad que resulta de la diferencia entre los ingresos que se hubiesen producido con el 80% del tráfico de la oferta y los realmente obtenidos, siempre que la subvención no supere a los ingresos reales del año.

El borrador de los presupuesto generales del Estado de 2012, presentado en abril, incluye la extensión de esta cuenta de compensación hasta 2021.

### RADIAL 4- REEQUILIBRIO POR INCREMENTO COSTE DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN

El 30 de junio de 2011 se publicó en el BOE la modificación del contrato concesional para compensar los costes adicionales del proyecto de construcción, se establece un **incremento del 1,95% en la tarifa**, acumulativo a partir de 2012 hasta el año en que quede completamente compensado el sobre coste.

### DIFERENCIACIÓN ENTRE ACTIVOS FINANCIEROS Y ACTIVOS INTANGIBLES

En aplicación de la IFRIC 12, los contratos de concesiones se pueden clasificar en dos tipos: activo intangible y activo financiero. Se trata como activos financieros aquellos que tienen algún mecanismo de garantía de ingresos, y por tanto no tienen riesgo de tráfico. En el caso de Cintra las concesiones tratadas como **activos financieros** son las siguientes: **Autema, Norte Litoral y M-3**. A efectos de comparabilidad habría que tener en cuenta el cambio en la clasificación de Norte Litoral. En el caso de la autopista Norte Litoral la clasificación como activo financiero se debe al cambio en las condiciones del contrato, pasando de peaje en sombra a cobro por disponibilidad.

## PROYECTOS EN LICITACIÓN

A pesar de la incertidumbre en los mercados, se observa un ligero repunte en la actividad promotora de las Administraciones Públicas en algunos de los mercados internacionales objetivo de Ferrovial.

**Norte América**, se están evaluando distintos proyectos.

Infrastructure Ontario nombró a "preffered bidder" a Cintra en el proyecto de East extensión, continuación de la 407ETR, en el primer trimestre de 2012, se espera firmar el contrato en 2012.

**España**, Cintra ha resultado adjudicataria de un proyecto en enero de 2012 (Autovía de Almanzora).

En **Europa**, existen proyectos que estamos monitorizando, en diversos países.

La compañía también estudia proyectos en otros mercados como **Australia y Latino América**.

## 407ETR

407ETR (100% CAD)	mar-12	mar-11	Var (%)
Ventas	156,5	142,8	9,6
Resultado Bruto explotación	126,6	112,9	12,1
Margen Bruto explotación	80,9%	79,1%	
Resultado explotación	112,7	98,7	14,2
Margen explotación	72,0%	69,1%	
Resultado financiero	-62,6	-69,6	10,2
Resultado antes de impuestos	50,2	29,1	
Impuesto de sociedades	-12,9	-7,9	62,9
<b>Resultado neto</b>	<b>37,3</b>	<b>21,2</b>	<b>76,2</b>
<b>Aportación al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial</b>	<b>7,1</b>	<b>0,9</b>	<b>n/a</b>

407ETR, tras la transmisión del 10% realizada por Ferrovial en 2010, la autopista pasó a integrarse por puesta en equivalencia, de acuerdo con el porcentaje de participación que controla Ferrovial (43%). 407ETR aporta al resultado por puesta en equivalencia de Ferrovial del 1T2012 7,1 millones de euros, después de la amortización anual del intangible generado tras la venta del 10% realizada en 2010, que se amortiza a lo largo de la vida del activo.

## TRÁFICO

La evolución del tráfico (0,5%) es similar al mismo periodo del año anterior, tanto en kilómetros por vehículo como en kilómetros por trayecto.

## TARIFAS 407ETR

La tabla siguiente compara las tarifas de 2011 y 2012. El incremento de tarifas se produjo el 1 de febrero de 2012.

Dólares canadienses	2012	2011
<b>Regular Zone</b>		
Peak Period		
Lun-vie: 6am-7am, 9am-10am, 3pm-4pm, 6pm-7pm	24,20¢ /km	22,75¢ /km
Peak Hours		
Lun-vie: 7am-9am (2010: 7.30am-8.30am), 4pm-6pm	25,20¢ /km	22,95¢ /km
<b>Light Zone</b>		
Peak Period		
Lun-vie: 6am-7am, 9am-10am, 3pm-4pm, 6pm-7pm	22,60¢ /km	21,25¢ /km
Peak Hours		
Lun-vie: 7am-9am, 4pm-6pm	23,55¢ /km	21,45¢ /km
<b>Midday Rate</b>		
Laborables 10am-3pm	21,00¢/km	19,35¢/km
<b>Off Peak Rate</b>		
Laborables 7pm-6am, Fin de semana & vacaciones	19,35¢/km	19,35¢/km
Trasponder: Alquiler mensual	\$3,00	\$2,75
Trasponder: Alquiler anual	\$21,50	\$21,50
Video peaje por trayecto	\$3,80	\$3,65
Cargo por trayecto (No es un cargo por km.)	\$0,60	\$0,50

## CUENTA DE RESULTADOS

**407ETR, alcanza importantes crecimientos en Ventas +9,6% y RBE +12,0% en moneda local.** Esta positiva evolución combina el incremento de tarifas del pasado 1 de febrero y la evolución del tráfico (+0,5%).

## DIVIDENDOS DISTRIBUIDOS POR LA 407ETR

En el primer trimestre de 2012, 407ETR ha pagado **dividendos por valor de 87,5 millones de dólares canadienses**, en el primer trimestre de 2011 distribuyó 82,5 millones de dólares canadienses.

## DEUDA NETA

407ETR, cerró el trimestre con una posición de deuda neta de 4,9 billones de dólares canadienses.

## REFINANCIACION DE DEUDA

407ETR ha refinanciado por adelantado el vencimiento de 2014, con la emisión en abril de 2012, de 400 millones de dólares canadienses, con un cupón del 4,19% y vencimiento en abril de 2042.

## CALIFICACIÓN CREDITICIA

407ETR, tiene una calificación A, con perspectiva estable, emitida por Standard&Poor's.

## SERVICIOS

	mar-12	mar-11	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	732,9	676,7	8,3	6,7
Resultado Bruto de Explotación	69,4	68,9	0,8	-0,3
Margen bruto	9,5%	10,2%		
Resultado Explotación	42,3	43,2	-2,0	-3,3
Margen explotación	5,8%	6,4%		
Cartera*	12.327,4	12.424,7	-0,8	-0,9

\* Carteras comparadas con diciembre 2011

En términos comparables, la cuenta de Servicios muestra **crecimiento** de Ventas +6,7%, un RBE estable (-0,3%), y un menor RE (-3,3%). El crecimiento de las ventas se produce en Amey, mientras el menor RE tiene su origen principalmente en España, como consecuencia de la caída de la actividad económica y las restricciones presupuestarias de las administraciones públicas que implican menor volumen de toneladas gestionadas en vertederos y la reducción de contratos tanto en recogida de residuos, limpieza viaria y mantenimiento de infraestructuras.

## NEGOCIOS DE ESPAÑA

	mar-12	mar-11	Var (%)
Ventas	364,1	374,5	-2,8
Resultado Bruto de Explotación	47,2	47,4	-0,5
Margen bruto	13,0%	12,7%	
Resultado Explotación	24,4	25,9	-5,6
Margen explotación	6,7%	6,9%	
Cartera	6.271,4	6.172,1	1,6

Evolución de las Ventas **-2,8%**, **RBE -0,5%** y **RE -5,6%**, en términos comparables, en línea con las previsiones de la compañía.

En el negocio de **Recogida y Tratamiento de Residuos**, la menor actividad económica provoca una caída de las toneladas procesadas (-20%) y caídas en recogida de residuos, por las reducciones de servicios en algunos ayuntamientos, así como el abandono o no renovación de contratos de baja rentabilidad o con problemas de cobro.

Respecto a **Mantenimiento de Infraestructuras**, se generan menores ingresos por la estrategia de selección de cartera con el objetivo de controlar la inversión en circulante y proteger la rentabilidad de la cartera. También es significativo en algunos contratos el impacto negativo de las reducciones de servicio pedidas por los clientes por reducciones presupuestarias.

## AMEY

Euros	mar-12	mar-11	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	368,9	302,3	22,0	18,0
Resultado Bruto de Explotación	22,3	21,5	3,7	0,3
Margen Bruto de Explotación	6,0%	7,1%		
Resultado explotación	17,9	17,3	3,4	0,0
Margen explotación	4,9%	5,7%		
Cartera*	6.056,0	6.252,6	-3,1	-3,4

Las **Ventas incrementan** en términos comparables (+18,0%), por la **puesta en marcha de diversos contratos**, destacando el de transporte y custodia de reclusos adjudicado en 2011, que aporta 13 millones de euros. El resto del crecimiento se debe a la mayor facturación de contratos en cartera, destacando el mantenimiento de carreteras del área 9 y del área de Londres.

En términos proforma, el **RBE (+0,3%)** y RE (0,0%) se mantienen en **niveles similares a los de 2011**, por los costes de licitación en Sheffield e Isla de Wight, así como por los costes de puesta en marcha de los nuevos contratos.

## DETALLES DE LA CARTERA

La **cartera se sitúa en 12.327 millones** de euros (-0,8% vs diciembre 2011).

En España destacan la adjudicación de dos plantas de tratamiento en Canarias, renovación por un año del contrato de limpieza y mantenimiento en Madrid (10 distritos), contrato de mantenimiento de diversas carreteras del Estado (3 años).

El contrato de Sheffield, que representa aproximadamente 1.400 millones de libras en prestación de servicios, aún no está incluido en la cartera.

## CONSTRUCCIÓN

	mar-12	mar-11	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	898,3	889,0	1,0	-1,6
Resultado Bruto de Explotación	48,5	46,5	4,4	10,2
Margen bruto	5,4%	5,2%		
Resultado explotación	39,7	39,0	1,7	11,5
Margen explotación	4,4%	4,4%		
Cartera*	9.667,4	9.997,2	-3,3	

\* Carteras comparadas con diciembre 2011

La evolución durante el trimestre continúa marcada por la **positiva evolución del negocio internacional, especialmente en Budimex**, que contrasta con la **disminución de la actividad en España**.

La **cartera se mantiene estable** respecto a diciembre de 2011, a pesar de la ejecución de obra y gracias a importantes adjudicaciones en Polonia. La **cartera internacional se sitúa en 6.600 millones de euros, muy superior a la cartera doméstica** (3.068 millones de euros), sin incluir aun el contrato de la 407ETR *east extensión*.

La **positiva evolución de la actividad internacional** (Ventas +19,5%, RBE +19,8%, excluyendo el efecto del tipo de cambio) **mitiga la evolución del mercado doméstico** (Ventas -24,0%, RBE +2,1%).

## MERCADO DOMÉSTICO

	mar-12	mar-11	Var (%)
Ventas	325,9	428,9	-24,0
Resultado bruto de Explotación	25,9	25,4	2,1
Margen bruto	7,9%	5,9%	
Resultado explotación	22,1	21,6	2,4
Margen explotación	6,8%	5,0%	
Cartera	3.067,5	3.167,5	-3,2

La evolución del trimestre está motivada **por inferior obra ejecutada en obra civil, motivada por la caída de la contratación de los últimos años**. El RBE se incrementa por la finalización de obras, mejora que no se ve reducida por el inicio de nuevos proyectos, que tradicionalmente presentan resultados inferiores en las fases iniciales de ejecución. La cartera se reduce un 3% respecto a diciembre de 2011.

## MERCADO INTERNACIONAL

	mar-12	mar-11	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	577,4	463,3	24,6	19,5
Resultado bruto de Explotación	22,6	21,2	7,1	19,8
Margen bruto	3,9%	4,6%		
Resultado explotación	17,6	17,4	0,8	22,6
Margen explotación	3,0%	3,8%		
Cartera*	6.600,0	6.829,8	-3,4	-4,3

Las Ventas incrementan un 19,5%, el RBE +19,8% y el RE +22,6%, excluyendo el efecto del tipo de cambio.

Se mantiene el **fuerte incremento de la actividad internacional por la positiva evolución de Budimex y Webber**.

En 2012 la aportación de las ventas internacionales alcanza el 64%.

La **cartera internacional ya representa el 68% del total de la División**.

### BUDIMEX

	mar-12	mar-11	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	264,9	180,8	46,5	39,9
Resultado Bruto de Explotación	11,4	11,0	3,8	37,0
Margen bruto	4,3%	6,1%		
Resultado explotación	8,2	9,3	-11,6	38,4
Margen explotación	3,1%	5,1%		
Cartera	1.958,6	1.919,7	2,0	-5,3

**Crecimientos muy significativos** en todas las líneas operativas, motivado por el desarrollo de obras de volumen relevante (Autopistas A1 y A4, estación de Wroclaw) y por las mejores condiciones climatológicas. La inclusión de PNI aporta 24 millones de euros.

La cartera se sitúa en 1.959 millones de euros, en línea con la de 2011.

### WEBBER

	mar-12	mar-11	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	115,2	93,7	23,0	17,3
Resultado Bruto de Explotación	4,7	4,0	19,2	13,0
Margen bruto	4,1%	4,2%		
Resultado explotación	3,4	2,4	40,7	32,8
Margen explotación	3,0%	2,6%		
Cartera	1.522,8	1.650,6	-7,7	-5,1

Evolución **positiva de las ventas** (+17,3%) motivada por el inicio de las obras relacionadas con las nuevas autopistas en Texas; NTE y LBJ.

El **caída de la cartera (-5,1% en moneda local)** se debe a las importantes adjudicaciones conseguidas el año pasado, entre las que se encuentran distintos proyectos de autopistas (H-290, SH-99, US-75 e IH-35) y la ejecución de las *managed lanes*.

## DETALLES DE LA CARTERA

	mar-12	dic-11	Var (%)
Obra civil	7.451,7	7.602,4	-2,0
Edif. Residencial	324,4	363,7	-10,8
Edif. No Residencial	1.221,8	1.334,8	-8,5
Industrial	669,5	696,3	-3,9
<b>Total</b>	<b>9.667,4</b>	<b>9.997,2</b>	<b>-3,3</b>

## AEROPUERTOS

Tras la venta realizada por Ferrovial en 2011 de un 5,88% de **BAA**, esta compañía pasa a **integrarse por puesta en equivalencia**, de acuerdo con el porcentaje de participación que controla Ferrovial (49,99%). Por tanto, BAA aporta al resultado por puesta en equivalencia de FERROVIAL pérdidas por valor de 21 millones de euros.

## BAA

Con fecha 23 de abril de 2012, posterior al cierre del primer trimestre, BAA ha anunciado la **venta del aeropuerto de Edimburgo a GIP, por un precio de 807,2 millones de libras**, lo que implica un múltiplo de 16,7 veces su RBE de 2011.

## EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO

El tráfico en el primer trimestre de 2012 incrementa un **+2,4%**.

Este crecimiento está motivado principalmente por **Heathrow (+4,4%)**, con un volumen de **15,7 millones de pasajeros que suponen un máximo histórico durante el primer trimestre de un año**.

**El tráfico en Heathrow se ha caracterizado por la elevada ocupación (69,5% vs 67,4% en 1T2011)**.

Por destinos, **Atlántico Norte obtuvo el mayor crecimiento (+9,2%)**, seguido por Europa (+4,6%), mientras que el tráfico doméstico se redujo (-4,4%).

El tráfico en **Stansted cae (-5,3%)**, afectando a la mayor parte de los destinos y, al igual que en 2011, el impacto en el mercado doméstico fue particularmente significativo (-12,2%). En lo que va de año, Stansted continúa alcanzando cifras máximas de ocupación por avión (73,8%), lo que sugiere un limitado deterioro en la dinámica de la demanda.

Evolución del tráfico por destinos:

	2012	2011	Var. (%)
Reino Unido	5,0	5,1	-2,0
Europa	9,9	9,6	3,0
Larga distancia	8,6	8,2	4,4
<b>Total</b>	<b>23,4</b>	<b>22,9</b>	<b>2,4</b>

## TARIFA

Las subidas de tarifas aeronáuticas máximas aplicables para el ejercicio regulatorio 2012/2013 entraron en vigor el 1 de abril de 2012.

La tabla siguiente compara los incrementos de tarifas en 2011 y 2012:

	2012	2011	Regulación
Heathrow	+12,7%	+12,2%	RPI+7,5%
Stansted	+6,8%	+6,3%	RPI+1,63%

BAA (100%GBP Mn)	Tráfico (mn pasajeros)			Ventas			RBE			Margen RBE		
	mar-12	mar-11	Var (%)	mar-12	mar-11	Var (%)	mar-12	mar-11	Var (%)	mar-12	mar-11	Var. (pbs)
Heathrow	15,7	15,0	4,4%	462	410	12,8%	206	177	16,5%	44,6%	43,2%	139
Heathrow express				45	41	7,4%	15	14	9,8%	34,1%	33,4%	75
<b>Total Heathrow</b>	<b>15,7</b>	<b>15,0</b>	<b>4,4%</b>	<b>507</b>	<b>451</b>	<b>12,3%</b>	<b>221</b>	<b>191</b>	<b>16,0%</b>	<b>43,7%</b>	<b>42,3%</b>	<b>137</b>
Stansted	3,5	3,7	-5,3%	47	46	2,2%	10	10	-2,0%	21,0%	21,9%	-90
<b>Total Regulados</b>	<b>19,1</b>	<b>18,7</b>	<b>2,5%</b>	<b>554</b>	<b>497</b>	<b>11,4%</b>	<b>231</b>	<b>201</b>	<b>15,1%</b>	<b>41,7%</b>	<b>40,4%</b>	<b>134</b>
Edinburgh	1,9	1,9	-2,4%	24	23	3,8%	9	9	-3,5%	35,8%	38,5%	-270
Glasgow	1,4	1,3	2,6%	17	17	3,0%	4	4	-4,6%	22,3%	24,1%	-178
Aberdeen	0,7	0,7	14,0%	13	12	9,4%	4	3	26,9%	32,8%	28,3%	452
<b>Total Escocia</b>	<b>4,0</b>	<b>3,9</b>	<b>2,1%</b>	<b>54</b>	<b>52</b>	<b>4,8%</b>	<b>17</b>	<b>16</b>	<b>2,6%</b>	<b>30,8%</b>	<b>31,4%</b>	<b>-67</b>
Southampton	0,3	0,3	0,5%	5	5	-0,3%	1	1	-25,9%	16,5%	22,2%	-570
Central y ajustes				-25	-23		-1	5				
<b>Total BAA</b>	<b>23,4</b>	<b>22,9</b>	<b>2,4%</b>	<b>589</b>	<b>531</b>	<b>10,8%</b>	<b>247</b>	<b>224</b>	<b>10,6%</b>	<b>42,0%</b>	<b>42,1%</b>	<b>-4</b>

## CUENTA DE RESULTADOS

BAA libras	mar-12	mar-11	Var (%)	Comparable (%)
Ventas	588,6	531,4	10,8	10,8
Resultado Bruto de Explotación	247,3	223,6	10,6	10,6
% RBE/Ventas	42,0%	42,1%		
Resultado de explotación	94,8	68,3	38,7	26,3
% Resultado de explotación/Ventas	16,1%	12,9%		
Resultado financiero	-241,3	-324,7	25,7	2,9
Puesta en equivalencia y otros				
Rtdo. antes de impuestos	-146,4	-256,4	-42,9	-18,2
Impuesto de sociedades	111,9	147,8	-24,3	-35,3
Rd.o neto BAA al 100% en libras	-34,6	-108,6	-68,2	-11,4
Rd.o. neto BAA euros (49,99%)	-20,7	-70,4	-70,6	

**Crecimiento en Ventas (+10,8%) y RBE (+10,6%),** soportado por:

Libras Mn	Marzo 2012	Marzo 2011	Var. (%)
Aeronáutico	327	283	+15,4%
Comerciales	104	95	+9,3%
Otros	158	154	+3,1%
<b>Total ingresos</b>	<b>589</b>	<b>531</b>	<b>+10,8%</b>

BAA (100%Libras)	Aeronauticos		Retail		Otros	
	mar-12	Var (%)	mar-12	Var (%)	mar-12	Var (%)
Heathrow	269,4	18,0	84,2	10,5	136,2	4,2
Stansted	25,4	5,4	9,4	-1,9	12,4	-0,9
Glasgow	8,3	0,8	3,7	13,5	5,2	-0,2
Edinburgh	12,8	3,8	4,4	5,9	6,6	2,3
Aberdeen	7,4	7,4	1,4	21,6	4,4	-70,3
Southampton	3,3		0,6	10,2	1,6	-4,3
Ajustes y otros	0,0		0,0		-8,1	-54,9
<b>Total Aeropuertos</b>	<b>326,6</b>	<b>15,4</b>	<b>103,7</b>	<b>9,3</b>	<b>158,3</b>	<b>3,1</b>

**Ingresos aeronáuticos (+15,4%),** por la positiva evolución de **Heathrow:** tráfico +4,4%, incremento de tarifa +12,2% (desde abril de 2011). En **Stansted,** la negativa evolución del tráfico (-5,3%), queda mitigada por el incremento de tarifas (abril 2011, +6,3%).

**Ingresos Comerciales (+9,3%).** El ingreso comercial ha tenido una positivo comienzo de año continuando la tendencia de años anteriores.

En Heathrow, el ingreso retail bruto aumentó +10,5% y el ingreso neto por pasajero un +5,6%, alcanzando 6,24 libras por pasajero. Este importante incremento se debe en gran medida a la mejora de las ventas en las tiendas *duty free*, en los espacios comerciales del "lado aire" (airside), en las oficinas de cambio y en los aparcamientos.

La evolución de las ventas en las tiendas duty-free y tax-free del lado aire fueron muy positivas por el mayor número de viajeros no europeos, los nuevos espacios comerciales en la Terminal 3, incluyendo el nuevo *walk through* en el World Duty Free, así

como por la buena marcha de las tiendas de lujo y moda. El incremento de las ventas en las oficinas de cambio se explica por la combinación del mayor número de pasajeros y mejoras en los términos de los contratos comerciales. Los ingresos de los aparcamientos crecieron muy por encima del número de pasajeros, debido al incremento de las tarifas y al éxito de iniciativas para aumentar su uso, como la compra de tickets en la web, promociones especiales y reserva a través del móvil.

En Stansted, el ingreso comercial bruto descendió (-1,9%), pero el gasto neto por pasajero incrementó un 4,9%.

**Otros ingresos**

Otros ingresos incrementaron un +3,1%, por el aumento de los ingresos del ferrocarril (+8,1%), combinando el mayor número de pasajeros de Heathrow Express (+1,7%) y el incremento de tarifas realizado el 1 de enero de 2012.

## ASPECTOS REGULATORIOS

COMPETITION COMMISSION (CC)

El 19 de julio de 2011, CC (Competition Commission) emitió su decisión final desestimando las alegaciones de BAA relativas al cambio sustancial de circunstancias desde la publicación de la decisión de la CC en marzo de 2009 y **se impone a BAA la obligación de transmitir el aeropuerto de Stansted y, o bien el de Glasgow, o bien el de Edimburgo.**

El 23 de abril de 2012, BAA comunicó la venta del aeropuerto de Edimburgo a GIP por un importe de 807 millones de libras.

BAA realizó una apelación ante la CAT (Competition Appeal Tribunal) contra la decisión de CC respecto a la obligación de vender el aeropuerto de Stansted. El **1 de febrero de 2012, el CAT ha desestimado la apelación de BAA, quien ha pedido permiso para apelar esta decisión ante la Corte de Apelación.**

REGULATORY ASSET BASE (RAB)

Libras mn	Heathrow	Stansted	Total
Diciembre 2011	12.490,2	1.359,5	13.849,7
Marzo 2012	12.704,2	1.359,6	14.063,8

El incremento del RAB en 1T12 refleja la inversión realizada (GBP 265mn), el incremento de la inflación (GBP 80mn), y el *profiling* (GBP 15mn), parcialmente compensado por la amortización del periodo (GBP 140mn).



## DEUDA NETA

Libras Mn	marzo 2012	diciembre 2011	Var. (%)
Deuda <i>Toggle</i>	<b>584</b>	685	-15%
Resto de aeropuertos	<b>1.052</b>	1.036	+2%
Subordinada	539	538	+0,1%
Grupo restringido	10.758	10.663	+1%
Otros & ajustes	-92	-60	n.s.
<b>Total</b>	<b>12.840</b>	12.862	-0,2%

En 2012 las prioridades financieras de BAA serán continuar con su programa de emisiones, con el objetivo de ampliar el calendario de vencimiento de la deuda y reducir el uso de líneas de corto plazo. Podrían realizarse emisiones en monedas diferentes a las utilizadas hasta la fecha (Libras, euros, dólares y francos suizos).

## EMISIONES DE BONOS

Desde el inicio de 2012, BAA ha realizado **ocho operaciones de colocación de deuda**, lo que ha permitido captar más de **2.200 millones de libras**, en diversas monedas, niveles de rating y formatos.

Importe	Vencimiento	Cupón
<b>Clase A</b>		
CHF 400mn	6 años	2,500%
EUR 700mn	5 años	4,375%
GBP 95mn (ILS)	27 años	2,668%
GBP 180mn*	10 años	1,650%
EUR 50mn*	20 años	4,250% (yield)
EUR 50mn*	20 años	4,125% (yield)
<b>Clase B</b>		
GBP 600mn	12 años	7,125%
GBP 400mn	8 años	6,000%

(\*) Colocación privada

El éxito alcanzado por BAA en sus emisiones ha permitido cancelar 1.000 millones de libras con vencimiento en febrero de 2012, reducir el saldo dispuesto dentro de la línea de capex, situándose en 412,1 millones de libras y repagar 400 millones de libras de los 625 millones del préstamo Clase B.

BAA cuenta actualmente con una estructura financiera basada principalmente en la financiación otorgada por los mercados financieros, siendo la financiación bancaria residual.

Durante los últimos dos años y medio BAA ha conseguido cerca de 7.000 millones de libras de nueva financiación.

BAA también ha comenzado el proceso de refinanciar sus líneas de capex y liquidez, con vencimiento en 2013, con unas nuevas con vencimiento en 2018, se espera completar esta refinanciación antes del verano.

## DIVIDENDOS

En marzo de 2012, BAA ha realizado su primer pago trimestral de dividendos a sus accionistas desde su adquisición en 2006, por importe de 60 millones de libras.

## CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

	Antes de ajustes	Ajustes Valor	mar-12	Antes de ajustes	Ajustes Valor	mar-11
<b>CIFRA DE VENTAS</b>	<b>1.707,2</b>		<b>1.707,2</b>	<b>1.665,3</b>		<b>1.665,3</b>
Otros ingresos de explotación	4,9		4,9	2,8		2,8
<b>Total ingresos de explotación</b>	<b>1.712,1</b>		<b>1.712,1</b>	<b>1.668,1</b>		<b>1.668,1</b>
Total gastos de explotación	1.520,0		1.520,0	1.496,2		1.496,2
<b>RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>192,0</b>		<b>192,0</b>	<b>172,0</b>		<b>172,0</b>
<b>Margen %</b>			<b>0,1</b>			<b>0,1</b>
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	50,6		50,6	45,5		45,5
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN ANTES DE DETERIORO Y ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO</b>	<b>141,4</b>		<b>141,4</b>	<b>126,5</b>		<b>126,5</b>
<b>Margen %</b>			<b>0,1</b>			<b>0,1</b>
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0,0		0,0	246,3	-2,8	243,5
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>141,5</b>		<b>141,5</b>	<b>372,7</b>	<b>-2,8</b>	<b>369,9</b>
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	<b>-91,7</b>	<b>-25,8</b>	<b>-117,5</b>	<b>-102,7</b>	<b>49,2</b>	<b>-53,4</b>
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-78,5		-78,5	-64,8		-64,8
Derivados y otros ajustes valor razonable		-3,6	-3,6		-0,7	-0,7
Resultado financiero de resto de sociedades.	-13,2		-13,2	-37,8		-37,8
Derivados y otros activos valor razonable		-22,2	-22,2		49,9	49,9
<b>Participación en beneficios de sociedades puesta en equivalencia</b>	<b>3,6</b>	<b>-14,8</b>	<b>-11,2</b>	<b>-14,8</b>	<b>-50,7</b>	<b>-65,5</b>
<b>RESULTADO CONSOLIDADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>53,4</b>	<b>-40,6</b>	<b>12,8</b>	<b>255,2</b>	<b>-4,2</b>	<b>251,0</b>
Impuesto sobre beneficios	-16,0	7,6	-8,4	-15,2	-13,9	-29,1
<b>RESULTADO PROCEDENTE DE ACTIVIDADES CONTINUADAS</b>	<b>37,4</b>	<b>-33,0</b>	<b>4,4</b>	<b>240,0</b>	<b>-18,2</b>	<b>221,8</b>
<b>RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO</b>	<b>37,4</b>	<b>-33,0</b>	<b>4,4</b>	<b>240,0</b>	<b>-18,2</b>	<b>221,8</b>
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos de actividades continuadas	1,9	1,4	3,2	1,9	0,1	2,0
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUÍDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE</b>	<b>39,3</b>	<b>-31,7</b>	<b>7,6</b>	<b>241,9</b>	<b>-18,1</b>	<b>223,8</b>

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

División de Aeropuertos: El pasado 26 de octubre de 2011 se produjo la venta del 5,88% del capital en FGP topco, sociedad cabecera del grupo de BAA. Esta operación ha provocado que BAA pase a consolidar por el método de Puesta en equivalencia desde noviembre de 2011. Para permitir la comparabilidad entre ejercicios, en esta cuenta de resultados, el resultado de la actividad de BAA se presenta en el ejercicio 2011 en la línea de puesta en equivalencia

## VENTAS

	mar-12	mar-11	Var (%)	Comparable (%)
Construcción	898,3	889,0	1,0	-1,6
Aeropuertos	1,2	2,8	-56,0	-56,3
Autopistas	87,9	81,6	7,7	7,0
Servicios	732,9	676,7	8,3	6,7
Otros	-13,3	15,2	n.s.	
<b>Total</b>	<b>1.707,0</b>	<b>1.665,3</b>	<b>2,5</b>	<b>0,5</b>

	mar-12	%	mar-11	%	Var (%)
<b>España</b>	<b>705,1</b>	<b>41%</b>	<b>813,8</b>	<b>49%</b>	<b>-13,4</b>
Reino Unido	463,8	27%	374,6	22%	23,8
EE.UU.	208,1	12%	151,8	9%	37,0
Polonia	261,2	15%	214,4	13%	21,8
Chile	12,0	1%	11,5	1%	4,4
Resto Europa	49,0	3%	87,3	5%	-43,8
Resto del Mundo	7,9	0%	11,9	1%	-33,9
<b>Total Internacional</b>	<b>1.001,9</b>	<b>59%</b>	<b>851,5</b>	<b>51%</b>	<b>17,7</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1.707,0</b>	<b>100%</b>	<b>1.665,3</b>	<b>100%</b>	<b>2,5</b>

## RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN

	mar-12	mar-11	Var (%)	Comparable (%)
Construcción	48,5	46,5	4,4	10,2
Aeropuertos	-4,4	-3,3	33,3	33,7
Autopistas	80,3	58,1	38,2	3,4
Servicios	69,4	68,9	0,8	-0,3
Otros	-1,9	1,7	n.s.	
<b>Total</b>	<b>192,0</b>	<b>172,0</b>	<b>11,7</b>	<b>1,2</b>

	mar-12	%	mar-11	%	Var (%)
<b>España</b>	<b>99,5</b>	<b>52%</b>	<b>88,9</b>	<b>52%</b>	<b>11,9</b>
Reino Unido	28,5	15%	28,9	17%	-1,5
EE.UU.	23,9	12%	16,9	10%	41,9
Polonia	12,2	6%	15,5	9%	-21,3
Chile	0,0	0%	0,8	0%	-95,4
Resto Europa	25,7	13%	18,9	11%	36,4
Resto del Mundo	2,1	1%	2,1	1%	3,2
<b>Total Internacional</b>	<b>92,5</b>	<b>48%</b>	<b>83,0</b>	<b>48%</b>	<b>11,4</b>
<b>TOTAL</b>	<b>192,0</b>	<b>100%</b>	<b>172,0</b>	<b>100%</b>	<b>11,7</b>

## RESULTADO DE EXPLOTACIÓN\*

	mar-12	mar-11	Var (%)	Comparable (%)
Construcción	39,7	39,0	1,7	11,5
Aeropuertos	-4,4	-3,5	27,3	27,4
Autopistas	66,3	46,5	42,7	-0,7
Servicios	42,3	43,2	-2,0	-3,3
Otros	-2,4	1,3	n.s.	
<b>Total</b>	<b>141,4</b>	<b>126,5</b>	<b>11,8</b>	<b>-1,3</b>

	mar-12	%	mar-11	%	Var (%)
<b>España</b>	<b>67,9</b>	<b>48%</b>	<b>57,8</b>	<b>46%</b>	<b>17,3</b>
Reino Unido	23,7	17%	24,4	19%	-3,1
EE.UU.	20,2	14%	13,0	10%	54,8
Polonia	9,0	6%	13,8	11%	-34,6
Chile	0,0	0%	0,6	0%	-98,6
Resto Europa	18,8	13%	14,9	12%	26,5
Resto del Mundo	1,9	1%	1,9	2%	0,9
<b>Total Internacional</b>	<b>73,6</b>	<b>52%</b>	<b>68,6</b>	<b>54%</b>	<b>7,2</b>
<b>TOTAL</b>	<b>141,4</b>	<b>100%</b>	<b>126,5</b>	<b>100%</b>	<b>11,8</b>

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

## RESULTADO FINANCIERO

	mar-12	mar-11	Var (%)
Resultado fro. de proyectos infra	-78,5	-64,8	-21,1
Resultado fro. resto de sociedades	-13,2	-37,8	65,1
<b>Rdo. fro. por financiación</b>	<b>-91,7</b>	<b>-102,7</b>	<b>10,7</b>
Resultado fro. de proyectos infra	-3,6	-0,7	-425,1
Resultado fro. resto de sociedades	-22,2	49,9	144,6
<b>Rdo. fro. por coberturas</b>	<b>-25,8</b>	<b>49,2</b>	<b>152,5</b>
<b>Rdo Financiero</b>	<b>-117,5</b>	<b>-53,4</b>	<b>-119,8</b>

## RESULTADO NETO

	mar-12	mar-11	Var (%)
Construcción	31,1	31,3	-0,6
Servicios	24,3	227,7	-89,3
Autopistas	6,8	25,5	n.a.
Aeropuertos	-23,2	-72,5	n.a.
<b>Total</b>	<b>7,6</b>	<b>223,8</b>	<b>-96,6</b>

AMORTIZACIONES

Aumentan respecto al mismo periodo del año anterior, (+8,2% en términos homogéneos) hasta situarse en 51 millones de euros. El principal incremento se produce en autopistas.

RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (antes de deterioro y enajenación de inmovilizado)

**Excluyendo** el impacto del **tipo de cambio** y la variación del **perímetro**, la evolución sería del **-1,3%**.

DETERIOROS Y ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO

No se ha imputado nada en este epígrafe.

RESULTADO FINANCIERO

**El gasto por financiación** (salida de caja) **se reduce en un 10,7%**, por el menor nivel de deuda bruta Ex Proyectos de infraestructura.

El gasto por coberturas (que no supone salida de caja) incrementa por la negativa evolución de la acción en el primer trimestre y su impacto en el valor del derivado que cubre el plan de opciones sobre acciones.

El resultado financiero total incrementa un 120%.

	mar-12	mar-11	Var (%)
Resultado fro. de proyectos infra	-78,5	-64,8	-21,1
Resultado fro. resto de sociedades	-13,2	-37,8	65,1
<b>Rdo. fro. por financiación</b>	<b>-91,7</b>	<b>-102,7</b>	<b>10,7</b>
Resultado fro. de proyectos infra	-3,6	-0,7	-425,1
Resultado fro. resto de sociedades	-22,2	49,9	144,6
<b>Rdo. fro. por coberturas</b>	<b>-25,8</b>	<b>49,2</b>	<b>152,5</b>
<b>Rdo Financiero</b>	<b>-117,5</b>	<b>-53,4</b>	<b>-119,8</b>

	mar-12	mar-11
Planes opciones s/acciones	-22,0	49,6
Coberturas de tipo de interés	-0,3	0,3
Otras coberturas	-3,6	-0,7
<b>Total</b>	<b>-25,8</b>	<b>49,2</b>

RESULTADOS POR PUESTA EN EQUIVALENCIA

	mar-12	mar-11	Var (%)
Construcción	0,0	-0,2	100,3
Servicios	2,8	2,3	-19,0
Autopistas	6,7	2,7	-147,2
Aeropuertos	-20,7	-70,4	70,6
<b>Total</b>	<b>-11,2</b>	<b>-65,5</b>	<b>82,9</b>

Las sociedades consolidadas por puesta en equivalencia aportan pérdidas por importe de 11 millones de euros, (-66 millones de euros en el mismo periodo de 2011). En 2012 se incluye la aportación de la autopista 407ETR (7 millones de euros) y la aportación negativa de BAA (-21 millones de euros).

SOCIOS EXTERNOS

Asciende a 3,2 millones de euros.

RESULTADO NETO

El Resultado neto del primer trimestre de 2012 se sitúa en 7,6 millones de euros. En 2011 la cifra alcanzó 224 millones de euros, principalmente originados por las plusvalías generadas en la venta de Swissport y la autopista M45.

## BALANCE DE SITUACIÓN Y OTRAS MAGNITUDES

	mar-12	dic-11
<b>Activo no corriente</b>	<b>17.339,6</b>	<b>17.516,4</b>
Fondo de comercio de consolidación	1.494,3	1.493,2
Activos intangibles	101,4	104,6
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	6.023,6	5.959,6
Inversiones inmobiliarias	63,9	63,7
Inmovilizado material	617,5	627,1
Inversiones en sociedades asociadas	5.044,4	5.218,7
<b>Activos Financieros no corrientes</b>	<b>1.815,1</b>	<b>1.893,1</b>
Cuentas a cobrar Proyectos de infraestructuras	1.299,9	1.278,9
Activos Financieros disponibles para la venta	0,5	0,5
Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	299,8	389,9
Resto de cuentas a cobrar	214,8	223,8
<b>Impuestos Diferidos</b>	<b>2.026,6</b>	<b>2.022,2</b>
<b>Derivados financieros a valor razonable</b>	<b>152,8</b>	<b>134,3</b>
<b>Activo corriente</b>	<b>5.443,5</b>	<b>5.456,0</b>
<b>Activos clasificados como mantenidos para la venta</b>	<b>2,3</b>	<b>2,3</b>
Existencias	464,4	426,6
<b>Clientes y otras cuentas a cobrar</b>	<b>2.871,5</b>	<b>2.677,2</b>
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	2.114,1	1.958,0
Otros deudores	700,3	668,8
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	57,1	50,4
<b>Tesorería e inversiones financieras temporales</b>	<b>2.105,4</b>	<b>2.349,1</b>
Sociedades proyectos de infraestructuras	250,2	188,4
Caja restringida	30,0	24,0
Resto de tesorería y equivalentes	220,2	164,4
Resto de sociedades	1.855,2	2.160,8
<b>Derivados financieros a valor razonable.</b>	<b>0,0</b>	<b>0,9</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>22.783,1</b>	<b>22.972,4</b>
<b>Patrimonio neto</b>	<b>6.099,9</b>	<b>6.287,9</b>
<b>Patrimonio neto atribuible a los accionistas</b>	<b>5.916,8</b>	<b>6.137,8</b>
<b>Socios externos</b>	<b>183,1</b>	<b>150,1</b>
<b>Ingresos a distribuir en varios ejercicios</b>	<b>306,0</b>	<b>292,1</b>
<b>Pasivos no corrientes</b>	<b>10.798,0</b>	<b>10.807,6</b>
<b>Provisiones para pensiones</b>	<b>97,2</b>	<b>110,5</b>
<b>Otras provisiones</b>	<b>993,0</b>	<b>1.010,1</b>
<b>Deuda financiera</b>	<b>6.730,8</b>	<b>6.694,8</b>
Deuda financiera proyectos de infraestructuras	5.463,6	5.503,0
Deuda financiera resto de sociedades	1.267,2	1.191,8
<b>Otras deudas</b>	<b>171,7</b>	<b>179,3</b>
<b>Impuestos diferidos</b>	<b>1.313,4</b>	<b>1.299,1</b>
<b>Derivados financieros a valor razonable</b>	<b>1.492,0</b>	<b>1.513,9</b>
<b>Pasivos corrientes</b>	<b>5.579,1</b>	<b>5.584,8</b>
<b>Deuda financiera.</b>	<b>1.261,8</b>	<b>1.214,4</b>
Deuda financiera proyectos de infraestructuras.	1.191,7	1.145,0
Deuda financiera resto de sociedades.	70,1	69,4
<b>Derivados financieros a valor razonable.</b>	<b>7,8</b>	<b>7,3</b>
<b>Deudas por operaciones de tráfico</b>	<b>3.826,3</b>	<b>3.882,3</b>
Acreedores comerciales	2.947,6	3.127,9
Pasivos por impuestos sobre sociedades	60,8	51,1
Otras deudas no comerciales	817,9	703,2
<b>Provisiones para operaciones de tráfico</b>	<b>483,2</b>	<b>480,8</b>
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>22.783,1</b>	<b>22.972,4</b>

## DEUDA NETA CONSOLIDADA

La posición neta de tesorería, excluidos proyectos de infraestructura, empeora en 388 millones de euros, situándose al final del primer trimestre de 2012 en una **posición neta de caja de 519 millones de euros**. La variación respecto a diciembre se explica por las inversiones netas del periodo (67 millones de euros), así como la estacionalidad en los cobros y en la generación de caja, durante el primer semestre del año.

La **deuda neta de proyectos se sitúa en 6.107 millones de euros**. La variación está motivada, principalmente por la desconsolidación de BAA y las inversiones en infraestructuras.

La **deuda neta del Grupo se sitúa en 5.589 millones de euros**.

	mar-12	dic-11
<b>PNT sin proyectos infraestructuras</b>	<b>518,5</b>	<b>906,6</b>
Autopistas	-5.736,3	-5.691,9
Resto	-371,0	-385,6
<b>PNT proyectos infraestructuras</b>	<b>-6.107,3</b>	<b>-6.077,5</b>
<b>Posición neta de tesorería total</b>	<b>-5.588,8</b>	<b>-5.170,9</b>

## RATING CORPORATIVO

El pasado mes de agosto de 2011, las agencias de calificación financiera Standard&Poors y Fitch, emitieron por primera vez su opinión sobre la calificación financiera de Ferrovial; en ambos casos dentro de la categoría de "**Grado de inversión**":

Agencia	Calificación	Perspectiva
<b>S&amp;P</b>	BBB-	Estable
<b>FITCH</b>	BBB-	Estable

## ANEXO I: HECHOS RELEVANTES

- ✓ **BAA hace público comunicado en relación con la decisión de la Corte de Apelación de desestimar las apelaciones de BAA, sobre las resoluciones de la Comisión de Competencia que requieren a la venta del aeropuerto de Stansted.**

(01 de febrero de 2012)

## HECHOS POSTERIORES AL CIERRE

- ✓ **BAA anuncia la venta del aeropuerto de Edimburgo.**

(23 de abril de 2012)

BAA anuncia que ha llegado a un acuerdo para la venta del 100% de su participación en Edinburgh Airport Limited a Global Infrastructure Partners ("GIP") por 807,2m de libras. El precio se pagará íntegramente al cierre de la operación.

Colin Matthews, Consejero Delegado de BAA, ha dicho: "El Aeropuerto de Edimburgo y su equipo de profesionales ha sido parte de BAA durante muchos años, y estamos muy orgullosos de sus logros durante este tiempo. Deseamos mucho éxito a los nuevos dueños y estamos seguros que el aeropuerto continuará progresando. BAA continuará centrándose en la mejora los viajes de los pasajeros en Heathrow y en sus otros aeropuertos".

El cierre de la venta se estima que se produzca a finales del mes de mayo.

## ANEXO II: PRINCIPALES ADJUDICACIONES

### CONSTRUCCIÓN

- ✓ Tunel de Padornelo, Adif Infraestructuras, España.
- ✓ Montaje Vía Olmedo-Pedralba, Adif Infraestructuras, España.
- ✓ Complejo Deportivo Gornal, Ayto. de Hospitalet, España.
- ✓ 67 viviendas en Valdebebas, Madrid, España.
- ✓ Carretera. Pr-1 Y Pr-842, Puerto Rico.
- ✓ Edificio en Universidad Autónoma de Barcelona, España.
- ✓ 84 viviendas Dehesa Vieja, España.
- ✓ 51 viviendas en Valdebebas, Madrid, España.
- ✓ Brisa no de Soure, Brisa Concessao Rodoviaria, Portugal.
- ✓ 97 viviendas Móstoles Sur Lazora, Madrid, España.
- ✓ Obras civiles Fase II Gnl. Mejillones, Chile.
- ✓ Terminal Betunes Arinaga, España.
- ✓ 58 viviendas Colonia de los Olivos, Madrid, España.
- ✓ Centro Deportivo La Rosaleta, Sevilla, España.
- ✓ Prevención Incendios, Adif Mantenimiento, España.

- ✓ Conservatorio Música Málaga, España.
- ✓ Peaje Juana Díaz, en Puerto Rico.
- ✓ Metro Granada, España.
- ✓ Oficinas Tercat Barcelona, España.
- ✓ Instituto de Enseñanza Superior Son Fangos, Manacor, España.
- ✓ Ampliación Hospital Virgen Del Mar, España.
- ✓ CEIP C2 Aguadulce, Andalucía, España.
- ✓ Conexión Viaria Los Molinos - Getafe, España.

### BUDIMEX

- ✓ Complejo C/Kruczkowskiego, Varsovia, Powisle Park, Polonia.
- ✓ Centro de Oficinas Neptun, Bnn, Polonia.
- ✓ Centro didáctico de la Facultad de Química, Politechnika Poznanska, Polonia.
- ✓ Carretera Voivodía 822 Lublin - Aeropuerto Swidni, Zarzad Dróg Wojewódzkich, Polonia.
- ✓ Parque Tecnológico de Torun, Tarr Centrum Innowacyjności, Polonia.
- ✓ Edificio de Oficinas Zoliborz, Szamocka, Polonia.
- ✓ Planta de Cemento en Rudniki, Cemex Polska, Polonia.
- ✓ Vía Jackowice-Zychlin, Pkp Polskie Linie Kolejowe, Polonia.
- ✓ Remodelación Carretera de Voivodia 114 Trzebiez - Police, Zachodniopomorski Zarzad Dróg, Polonia.
- ✓ Varios trabajos de construcción Enero 2012, Polonia.
- ✓ Varios trabajos de construcción Marzo 201, Polonia.

### SERVICIOS

#### CESPA

- ✓ Dos plantas para el tratamiento de residuos de los complejos ambientales Juan el Grande y Salto del negro en Canarias.
- ✓ Mantenimiento y limpieza de zonas verdes en los distritos Centro, Arganzuela, Retiro, Salamanca, Tetuán, Chamartín, Chamberí, Vallecas, Moratalaz y Vicálvaro de Madrid.
- ✓ Limpieza viaria, recogida de residuos urbanos y residuos sólidos de Guadalajara.

#### FERROSER

- ✓ Mantenimiento de diversos tramos de la red de carreteras del Estado en Zaragoza, Madrid, Valencia, Salamanca, Segovia, Valladolid y Badajoz.
- ✓ Gestión integral de los edificios de la Universidad Europea de Madrid.
- ✓ Mantenimiento de servicios energéticos en las instalaciones de alumbrado exterior del municipio de Soto del Real en Madrid.
- ✓ Mantenimiento de Delphi en Sant Cugat, Barcelona.
- ✓ Contrato para la limpieza del Hospital Reina Sofía de Murcia.

#### AMEY

- ✓ Varios contratos de consultoría y asesoría técnica para la señalización de vías ferroviarias en el Reino Unido.
- ✓ Contrato de mantenimiento de los edificios de la Policía del norte de Irlanda.

## ANEXO III: EVOLUCIÓN TIPOS DE CAMBIO

	Tipo de cambio cierre (Balance)	Var.% 12-11	Tipo de cambio medio (PyG)	Var.% 12-11
Libra Esterlina	0,8337	-0,2%	0,8339	-4,0%
Dólar Americano	1,3332	2,9%	1,3253	-5,3%
Dólar Canadiense	1,3317	1,1%	1,3207	-4,2%
Zloty Polaco	4,1401	-7,2%	4,1641	0,6%

Tipo de cambio expresado en unidades de moneda por Euro, significando las variaciones negativas depreciaciones del Euro y las variaciones positivas apreciaciones del Euro.

### DEPARTAMENTO DE RELACIÓN CON INVERSORES

DIRECCIÓN: PRÍNCIPE DE VERGARA 135 - 28002 MADRID  
 TELÉFONO: +34 91 586 25 65  
 FAX: +34 91 586 26 89  
 E-MAIL: IR@FERROVIAL.ES  
 WEB: HTTP://WWW.FERROVIAL.COM

### Aviso Importante

*La presente comunicación contiene manifestaciones de futuro sobre intenciones, expectativas o previsiones sobre la Sociedad a la fecha de realización de la misma. Estas manifestaciones parten de proyecciones y estimaciones financieras con presunciones subyacentes, declaraciones relativas a planes, objetivos, y expectativas que se refieren a diversos aspectos, entre otros, al crecimiento de las distintas líneas de negocio y del negocio global, a la cuota de mercado, a los resultados de la Sociedad y a otros aspectos relativos a la actividad y situación de la misma.*

*Estas estimaciones, proyecciones o previsiones no constituyen, por su propia naturaleza, garantías de un futuro cumplimiento, encontrándose condicionadas por riesgos, incertidumbres y otros factores relevantes, que podrían determinar que los desarrollos y resultados finales difieran de los contenidos en esas estimaciones, proyecciones o previsiones.*

*Lo expuesto en esta declaración debe ser tenido en cuenta por todas aquellas personas o entidades que puedan tener que adoptar decisiones o elaborar o difundir opiniones relativas a valores emitidos por la Sociedad y, en particular, por los analistas e inversores que consulten la presente comunicación. Se invita a todos ellos a consultar la documentación e información pública comunicada o registrada por la Sociedad ante las entidades de supervisión de los mercados de valores y, en particular, la registrada ante la Comisión Nacional del Mercado de Valores española.*