

VISIÓN GENERAL	1
AUTOPISTAS	3
TRÁFICO	3
REFINANCIACIONES	4
DESINVERSIONES	4
LICITACIÓN DE PROYECTOS	5
OTROS ASUNTOS RELEVANTES	5
SERVICIOS	6
NEGOCIOS DE ESPAÑA	6
SWISSPORT	6
AMEY	6
CONSTRUCCIÓN	7
MERCADO DOMÉSTICO	7
MERCADO INTERNACIONAL	7
DETALLES DE LA CARTERA	8
AEROPUERTOS	9
TRÁFICO	9
FINANCIACIONES	9
APORTACION DE CAPITAL	10
DESINVERSIONES	10
CALIDAD DE SERVICIO	10
ASPECTOS REGULATORIOS	10
CUENTA DE RESULTADOS	11
VENTAS	12
RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN	12
RESULTADO NETO DE EXPLOTACIÓN	12
RESULTADO FINANCIERO	12
RESULTADO NETO	12
BALANCE DE SITUACIÓN Y OTRAS	
MAGNITUDES	13
BALANCE DE SITUACIÓN Y OTRAS	
MAGNITUDES	14
DEUDA NETA CONSOLIDADA	15
INVERSIONES	15
ANEXO I: HECHOS RELEVANTES	16
HECHOS POSTERIORES AL CIERRE	18
ANEXO II: PRINCIPALES ADJUDICACIONES ...	19
ANEXO III: EVOLUCIÓN TIPOS DE CAMBIO ...	20

VISIÓN GENERAL

Resultado neto positivo +315 millones (-191 millones en 2009).

Operativamente, la evolución de los negocios durante el ejercicio refleja una **mejora generalizada de márgenes**, alcanzando máximos históricos en BAA, Swissport y Budimex en el tercer trimestre.

Aeropuertos: el tráfico ha crecido por encima del 4%, durante el tercer trimestre en Heathrow, alcanzado máximos mensuales de pasajeros en julio, agosto y septiembre. Los márgenes RBE son los mayores de los tres últimos años, apoyados por el buen comportamiento de los ingresos comerciales por pasajero (Regulados +10,1%).

Servicios: Crecimiento en todas las líneas de la Cuenta de resultados, destacando el fuerte crecimiento en Swissport por la recuperación de la actividad de cargo. La **cartera se sitúa en máximos históricos** (€11.919Mn).

Autopistas: Se mantiene el fuerte crecimiento del tráfico (+5,4% en el tercer trimestre) en Canadá (representa cerca del 50% del RBE de Autopistas) e Irlanda, apreciándose recuperación en los tráficos de Indiana frente a la debilidad de tráficos en España. Fuerte incremento del RBE (+15,4%) en Canadá.

Construcción: Crecimiento tanto en Ventas como Resultados en el tercer trimestre, por primera vez en el ejercicio, gracias a la actividad internacional, cuyas ventas en el trimestre superan en un 40% a las ventas domésticas.

	sep-10	sep-09	Var (%)	Pro-forma (%)
Ventas	9.106,8	9.081,8	0,3	3,2
Resultado Bruto de Explotación	1.972,9	1.983,6	-0,5	5,7
Resultado de Explotación*	1.213,3	1.223,9	-0,9	12,5
Resultado neto	314,6	-191,3	264,5	
Inversiones netas	-984,9	-879,1	12,0	

	sep-10	dic-09	Var (%)
Deuda neta consolidada	-20.512,3	-22.271,4	7,9
Deuda neta ex-proyectos Infra	-1.016,3	-1.172,2	13,3

	sep-10	dic-09	Var (%)
Cartera de Construcción	10.623	8.800	20,7
Cartera de Servicios	11.919	9.967	19,6

Evolución Tráfico autopistas (IMD)	sep-10	sep-09	Var (%)
ETR 407 (Km recorridos 000)	1.743.523	1.648.020	5,8
Chicago Skyway	45.693	47.968	-4,7
Indiana Toll Road	28.586	28.484	0,4
Autema	20.414	21.169	-3,6
Ausol I	16.346	17.681	-7,6
Ausol II	17.155	17.947	-4,4
BAA (millones pasajeros)	83,4	85,7	-2,7

Pro-forma: La elaboración de una cuenta de resultados pro-forma, responde a la necesidad de tener una visión real de la evolución del negocio subyacente. Para ello se han eliminado principalmente, los ajustes de valor razonable (coberturas y deterioros del valor de activos), el efecto del tipo de cambio y los cambios en el perímetro de consolidación.

Adicionalmente en 2010 se aplica por primera vez la norma IFRIC12, reexpresando las cuentas de 2009 para tener en cuenta este efecto.

*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.

Financieramente, destaca la cancelación realizada en septiembre de 1.100 millones de libras de la deuda subordinada de BAA (70% de la misma) y la reducción del *Back stop facility* por debajo de 1.300 millones de libras (realizada en octubre), nivel a partir del cual se elimina la restricción al pago de dividendos del grupo restringido, gracias a los 1.450 millones de libras captado (bonos emitidos y deuda bancaria) por BAA desde agosto.

La **deuda corporativa**, "excluidos proyectos de infraestructuras" se sitúa en 1.016 millones de euros (sin incluir los fondos procedentes de la venta del 10% del capital de la autopista **ETR407**, ni de la autopista **M45**) frente a los 1.172 millones en diciembre de 2009. La posición deuda mejora a pesar de los 340 millones **invertidos** en los nueve primeros meses y el pago de **dividendos**, por la generación de **flujo de caja** en Construcción y Servicios y las **desinversiones** en el periodo.

La **deuda de proyectos se reduce** a 20.512 millones de euros. La importante reducción está motivada principalmente por la clasificación como disponible para la venta de la deuda de la autopista ETR (€3.150mn), compensado en parte por la **depreciación del euro frente** a las monedas en que están denominadas las deudas de los principales proyectos y a la ampliación del perímetro con inclusión de nuevas autopistas en EE.UU.

Dentro de la política de rotación de activos destaca en Servicios, la venta del contrato de **Tubelines** en Reino Unido (239 millones de euros), en BAA la venta de los activos inmobiliarios de **APP** (280 millones de euros), en autopistas la venta del 60% de las **autopistas de Chile** (229 millones de euros). También se han completado operaciones que aun no están incluidas en los resultados; el cierre de la venta de un **10% de la ETR**, la venta de la participación en la autopista **M-45** (España) y el **aeropuerto de Nápoles** (150 millones de euros).

Contablemente los resultados se ven afectados por distintos factores: (i) Tipo de cambio, por la depreciación del euro frente al dólar canadiense (14%), al zloty polaco (9%) y la libra esterlina (3%); (ii) Menor perímetro de consolidación en 2010 por las ventas realizadas en 2009 (división de Aparcamientos, aeropuerto de Gatwick); (iii) Ajustes de valor razonable (sin efecto en caja) principalmente motivados por la evolución del precio de la acción de Ferrovial y de las coberturas de inflación futura.

En 2010 se aplica por primera vez la norma IFRIC12 (norma contable para el tratamiento de negocios de concesión). La información proforma incorpora este impacto en 2010 y en 2009. La actividad de las autopistas chilenas, formalizada su venta en Septiembre, se ha integrado hasta agosto.

AUTOPISTAS

	sep-10	sep-09	Var (%)	Pro-forma
Ventas	762,0	766,5	-0,6	4,6
Resultado Bruto explotación	569,0	520,9	9,2	5,8
Margen Bruto explotación	74,7%	68,0%		
Resultado explotación	480,5	442,0	8,7	7,6
Margen explotación	63,1%	57,7%		

En 2009 la división incluye seis meses de actividad de Aparcamientos, por lo que los resultados no son comparables.

El comportamiento de este negocio durante los primeros nueve meses del año ha sido similar al de la economía, dependiendo de los países. **Cabe destacar la fortaleza de la 407-ETR**, donde se ha registrado un **aumento del tráfico del 5,8%** respecto al mismo periodo del año anterior. Las autopistas españolas mantienen tasa negativas de crecimiento.

A pesar de la difícil situación económica, los **ingresos de la división crecen en términos homogéneos (+4,6%)**, con mejoras **significativas de la rentabilidad**, motivada principalmente por la **evolución positiva de la 407-ETR**, que combina crecimiento del tráfico y subida de tarifa (incremento del ingreso medio por viaje +7,3%).

En la evolución del RBE (+5,8%), destaca el crecimiento de la ETR (+33,8%, +15,4% excluido el tipo de cambio) con una significativa mejora de la rentabilidad (+290pbs) por menores costes de estructura.

MARGEN RBE / VENTAS

	sep-10	sep-09	Var. (%)
407 ETR	82,2%	79,3%	2,9%
Chicago Skyway	83,4%	83,6%	-0,2%
Ausol	71,4%	75,3%	-4,0%
Autema	80,0%	64,4%	15,7%
Radial 4	58,2%	49,4%	8,8%
Ocaña-La Roda	53,9%	55,6%	-1,7%
Autopistas Chilenas	66,2%	69,1%	-2,9%
N4-N6	69,3%	67,7%	1,6%
M8	87,8%	90,7%	-3,0%
Euroscut Algarve	89,3%	89,4%	-0,1%
Euroscut Norte Litoral	82,6%	85,6%	-3,0%
PEE			
Indiana Toll Road	79,5%	78,1%	1,3%
Ionian Roads	65,4%	67,1%	-1,7%
M45	93,5%	93,1%	0,4%

VENTAS

	sep-10	sep-09	Var. (%)	Pro-Forma
407 ETR	340,2	263,4	29,2%	11,4%
Chicago Skyway	35,1	36,0	-2,5%	-6,6%
Ausol	44,2	47,3	-6,7%	
Autema	56,6	53,4	5,9%	
Radial 4	15,6	16,8	-7,4%	
Ocaña-La Roda	13,4	15,1	-11,0%	
Autopistas Chilenas	149,8	147,5	1,5%	-1,2%
N4-N6	17,4	17,0	2,2%	
M8	24,3	22,9	6,0%	
Euroscut Algarve	27,6	28,4	-2,8%	
Euroscut Norte Litoral	30,6	28,9	6,0%	
PEE				
Indiana Toll Road	98,3	87,2	12,7%	8,0%
Ionian Roads	56,5	46,9	20,6%	
M45	18,6	18,5	0,4%	

RBE

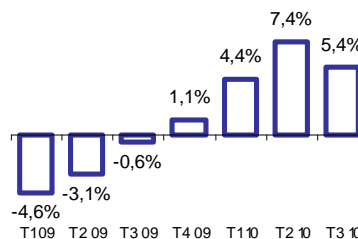
	sep-10	sep-09	Var. (%)	Pro-forma
407 ETR	279,7	209,0	33,8%	15,4%
Chicago Skyway	29,3	30,1	-2,7%	-6,8%
Ausol	31,5	35,7	-11,6%	
Autema	45,3	34,4	31,7%	
Radial 4	9,1	8,3	9,1%	
Ocaña-La Roda	7,2	8,4	-13,7%	
Autopistas Chilenas	99,1	102,0	-2,8%	-5,7%
N4-N6	12,1	11,5	4,7%	
M8	21,3	20,8	2,5%	
Euroscut Algarve	24,6	25,3	-2,9%	
Euroscut Norte Litoral	25,3	24,7	2,3%	
PEE				
Indiana Toll Road	78,1	68,1	14,6%	14,6%
Ionian Roads	37,0	31,4	17,5%	
M45	17,4	17,3	0,8%	

TRÁFICO

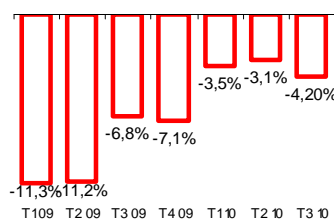
	Sep-10	Sep-09	Var. (%)
ETR 407 (Km recorridos 000)	1,743,523	1,648,020	5,8%
Chicago Skyway	45,693	47,968	-4,7%
Ausol I	16,346	17,681	-7,6%
Ausol II	17,155	17,947	-4,4%
Autema	20,414	21,169	-3,6%
Radial 4	8,786	9,451	-7,0%
Ocaña-La Roda	4,480	5,005	-10,5%
Santiago-Talca	28,606	26,840	6,6%
Talca-Chillán	42,917	46,103	-6,9%
Chillán-Collipull	75,251	77,462	-2,9%
Collipull-Temuco	32,710	31,367	4,3%
Temuco-Río Bueno	20,680	20,120	2,8%
N4-N6	26,481	25,301	4,7%
M3	23,614		n.s.
Euroscut Algarve	20,094	20,853	-3,6%
Euroscut Norte Litoral	31,930	31,556	1,2%
PEE			
Indiana Toll Road	28,586	28,484	0,4%
M-45	60,434	60,092	0,6%

EVOLUCIÓN DE TRÁFICO TRIMESTRAL

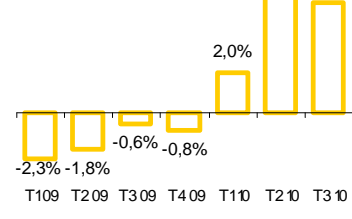
CANADÁ 407 ETR



ESPAÑA Autema



IRLANDA M4-M6



Destaca la **positiva evolución de la 407-ETR (YTD+5,8%)**, consolidando la tendencia positiva de trimestres anteriores, cabe destacar que la implementación de mejoras tecnológicas ha permitido reducir el número de incobrables (-16%), incrementando la longitud media del viaje por vehículo (+2%).

Tanto **ITR Ticket +3,2% como ETR407**, reflejan con fidelidad la evolución positiva de los indicadores económicos en este área geográfica, motivado por tratarse de secciones de más de 100Km con pocas alternativas viables.

Las variaciones no son positivas en Chicago Skyway (-4,7%) ni en la sección Barrier de ITR (-6,3%), porque durante 2009 se vieron beneficiados por las obras y cierres de carril en la alternativa. En noviembre de 2009 la alternativa se abrió al público tras las obras. También impactó negativamente el cierre en noviembre de 2009, de una carretera que actúa de alimentadora al corredor y las obras de ampliación de Indiana (cortes de carril entre marzo y mayo).

En España se viene observando desde los últimos meses una **deceleración en la recuperación de los tráficos de las autopistas**. Dicha deceleración es consecuencia del estancamiento de la economía española. El tráfico de los corredores no crece y como consecuencia de ello las alternativas gratuitas siguen presentando buenos niveles de servicio que redundan en pérdidas de cuota de captura en las autopistas de peaje.

En Irlanda, la N4 ha confirmado en el tercer trimestre la **brillante recuperación** iniciada a principios de año (primeros meses afectados negativamente por las fuertes nevadas). Dicha recuperación se apoya en un crecimiento del tráfico en el corredor y un incremento continuo de la cuota de captura (**T1+2,0% T2+6,1%, T3+5,5%**).

En Portugal, Algarve ha registrado en el tercer trimestre un salto cualitativo importante apoyado en la **recuperación de la industria turística** durante los meses de verano. **Norte Litoral**, por contra, ha dejado atrás los crecimientos positivos registrados en los trimestres anteriores al **perder cuota de captura frente a su alternativa de pago**.

REFINANCIACIONES

AUSOL

Con fecha 12 de abril de 2010, la Sociedad firmó con el sindicato bancario (18 entidades) la extensión en el plazo de vencimiento del préstamo sindicado anterior, hasta el 19 de marzo de 2011 (€492Mn).

LBJ IH 635

Cierre financiero 22 junio 2010, el importe del proyecto es de **2.800 millones de dólares**.

El proyecto se realiza con una aportación de **equity del 25%**.

Consortio \$672Mn (25%). En función a su participación, **Cintra (51%) aportará \$343Mn**.

El 75% restante se financia a través de:

PABs (Private Activity Bonds) (23%) \$615Mn.

TxDOT (Texas Department of Transportation) (19%) \$490Mn.

TIFIA (US Federal Government credit) (33%) \$850Mn.

Rating: Fitch otorgó BBB- a la serie de PABs y a la deuda TIFIA. Moodys otorgó Baa3 a la serie de PABs.

ETR 407

407 International Inc. acordó el pasado día 11 de junio la emisión de dos series de **bonos por importe de CAD500 millones y CAD300 millones** con vencimientos a 5 y a 10 años, respectivamente.

Dichos fondos fueron **utilizados** para la **refinanciación** de los bonos con vencimiento en **octubre de 2010 (CAD625 millones)**.

En la **Serie de bonos Junior de CAD165Mn (Vto. julio10)**, se ha producido la ejecución de la opción de **extensión de su vencimiento** por parte de los bonistas, siendo por tanto su nueva fecha de vencimiento el día **26 de julio de 2040**.

DESINVERSIONES

VENTA DEL 60% DE LA PARTICIPACIÓN EN CHILE

Cintra **cerró, el pasado 15 de septiembre**, la venta del 60% de su participación en Cintra Chile a la empresa colombiana ISA. El pasado 28 de diciembre, ambas compañías alcanzaron un principio de acuerdo que ha culminado con el cierre de la operación.

El importe de la transacción asciende, aproximadamente, a **229 millones de euros**. La operación toma como moneda de referencia 6,8 millones de Unidades de Fomento, unidad de cuenta usada en Chile, ajustable según la inflación. Adicionalmente, ambas partes se conceden opciones de compra y de venta, respectivamente, por el 40% del capital restante de Cintra Chile.

La operación se ha contabilizado por el 100% - dada la existencia de opciones de compra y venta futuras - y asciende a **381,5 millones de euros**, lo que supone un **resultado neto consolidado, después de impuestos**, de unos 273 millones de euros.

Esta desinversión se ha podido completar tras meses de trabajo evaluando y reparando los desperfectos ocasionados en las infraestructuras, tras el terremoto que asoló Chile el pasado 27 de febrero.

VENTA DEL 10% DE LA 407-ETR

El pasado **5 de octubre** Cintra alcanzó un acuerdo con el fondo de pensiones Canada Pension Plan Investment Board (CPPIB) para la venta del **10% del capital** de la concesionaria de la **autopista 407 ETR** en Toronto (Canadá), **por 894,3 millones de dólares canadienses**.

Hasta la fecha, Cintra era titular de un 53,23% de la sociedad, mientras que Intoll Group posee el 30% y SNC-Lavalin, el 16,77% restantes.

La operación generará para Ferrovial un **resultado neto consolidado de 2.470 millones de euros**, correspondiente a la venta del 10%, así como a la revalorización del 43,23% que se mantiene en la compañía.

La compraventa queda **supeditada al eventual ejercicio** por los accionistas actuales de su **derecho de adquisición** preferente.

VENTA DE PARTICIPACIÓN EN TRADOS-45

El pasado 21 de julio se alcanzó un **acuerdo para la venta** de la participación en el capital de Autopista Trados 45, S.A. (50%) a la empresa FINAVIAS, vehículo de inversión de los fondos de infraestructuras de AXA Private Equity. El restante 50% es propiedad de Iberpistas SACE. El **importe de la transacción asciende a 67 millones de euros** y supone una plusvalía antes de impuestos de 38 millones de euros, según cálculos preliminares. **El cierre de la operación está sujeto a la realización de las notificaciones y**

obtención de las autorizaciones usuales en este tipo de operaciones.

Inversión inicial en el proyecto €16Mn.

LICITACIÓN DE PROYECTOS

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

En Norte América, tras el éxito conseguido en la financiación de North Tarrant Express y LBJ, se espera que el modelo de Managed Lanes sea recurrente en las futuras licitaciones públicas.

En Europa destacan el plan de infraestructuras del gobierno Irlandés y en España el Plan Extraordinario de Infraestructuras, en ambos casos se trata principalmente de proyectos de autopistas y ferrocarriles en sistema de pago por disponibilidad.

En los mercados Latino Americanos más desarrollados (Chile o Puerto Rico) se estudian proyectos greenfield de peaje explícito.

En lo referente a nuevos mercados, continúa el proceso de seguimiento de países como la India, Brasil y México.

OTROS ASUNTOS RELEVANTES

INCREMENTO DE TARIFAS 407-ETR

El 31 de diciembre de 2009 fueron publicadas las nuevas tarifas y la reconfiguración de las zonas de peaje, que entraron en vigor el pasado 1 de febrero de 2010.

La tarifa para vehículos ligeros en hora punta, se sitúa en 21,35 céntimos de dólar en la Regular Zone y en 20,10 céntimos de dólar en Light Zone. La tarifa en hora valle y durante los fines de semana en toda la autopista es de 18,35 céntimos de dólar para los vehículos ligeros.

El cambio de tarifas, también incluye el aumento del video-peaje para vehículos ligeros desde \$3,25 a \$3,60, y un aumento del Trip Toll Charge (TTC) para vehículos ligeros desde \$0,25 a \$0,40.

El alquiler mensual del transponder (\$2,50) y la tarifa para el mantenimiento de la cuenta de vídeo-peaje (\$2,50) no varían respecto a las tarifas de 2009.

La subida media ponderada de tarifas fue del 7,7%.

AUTOPISTA A1 EN POLONIA

El pasado 22 de enero de 2009, Cintra resultó adjudicataria de la construcción y explotación de la autopista A1 en Polonia, estableciéndose un plazo de 12 meses para cerrar un acuerdo definitivo.

El 23 de enero de 2010, el Ministerio de Finanzas de Polonia y la Sociedad Concesionaria comunicaron que **no habían alcanzado un acuerdo, por lo que el contrato quedó sin efecto.**

El acuerdo firmado prevé la recuperación por parte de la concesionaria de los costes incurridos por las actividades de diseño y construcción, para lo que se están realizando los trámites oportunos.

APERTURA DE LA M3 EN IRLANDA

El pasado 4 de junio se inauguró la segunda concesión de autopistas en Irlanda, la M3, que se gestionará durante un **periodo de 45 años**. La autopista ofrece una conexión estratégica entre Dublín, y el noroeste de país. Ha requerido una inversión en construcción de 525 millones de euros.

La construcción de este proyecto, ha corrido a cargo de Ferrovial Agromán y la constructora irlandesa SIAC Construction. La M3 está incluida dentro del Plan de Desarrollo Nacional diseñado por el Gobierno irlandés a través de la Autoridad Nacional de Autopistas.

La concesión, de peaje explícito y abierto, dispone de dos carriles por sentido, con dos áreas de peaje troncal y seis enlaces. Con un total de 50 kms de longitud entre Clonee y el Norte de Kells, el proyecto también incluye las correspondientes carreteras de acceso.

INCREMENTO DE TARIFAS INDIANA TOLL ROAD

El **1 de julio** de 2010 entraron en vigor las nuevas tarifas que afectan a los **vehículos ligeros que no utilizan transpondedor** como medio de pago y a la totalidad de los **vehículos pesados**.

El incremento medio de tarifas en el tramo **Ticket ha sido del 8,4% y 11% para vehículos ligeros y pesados**, respectivamente. El incremento medio para el tramo **Barrier** (más cercano a Chicago) del **20% para vehículos ligeros y del 3,8% para los pesados**.

APERTURA DE NUEVOS CARRILES Y RAMPAS EN ETR

El **23 de agosto de 2010** fueron abiertos al tráfico más de **18 kilómetros de nuevos carriles** (9,3 km por sentido).

Con la incorporación de las nuevas vías, la extensión de carriles individuales en la autopista ha aumentado hasta superar los 1.100 kilómetros. La inversión en construcción e infraestructuras desde 1999 supera ya, en la concesionaria, los 1.200 millones de dólares canadienses.

PASO A PEAJE REAL EN NORTE LITORAL

En julio 2010 se firmó la nueva versión del contrato de concesión que incorpora el cambio de pagos de peaje en sombra a disponibilidad y la contratación del servicio de cobro de peajes como ingreso del Estado Portugués. **Se ha iniciado el cobro de peaje el pasado 15 de octubre.**

El actual **peaje en sombra** de Euroscut Norte ha sido **reemplazado por pagos por disponibilidad** del Estado Portugués.

Un **contrato de prestación de Servicios de Peaje Real** (Multi Lane Free Flow), establece que Euroscut Norte prestará un servicio de cobro de peaje real cobrando a los usuarios y entregando la recaudación a EP.

SERVICIOS

	sep-10	sep-09	Var (%)	Pro-forma (%)
Ventas	2.884,1	2.736,3	5,4	3,6
Resultado Bruto de Explotación	272,4	251,0	8,5	6,7
Margen bruto	9,4%	9,2%		
Resultado Explotación	175,4	160,3	9,4	7,8
Margen explotación	6,1%	5,9%		
BAI	160,0	144,5	10,7	15,9
Margen BAI	5,5%	5,3%		
Cartera*	11.918,7	9.966,9	19,6	

*Carteras comparadas con diciembre 2009

Crecimiento, en todas las líneas de la cuenta de resultados:

Ventas (+3,6%), RBE (+6,7%) y RE (7,8%).

El **crecimiento** de resultados y rentabilidad de **Swissport**, la aportación de **nuevos contratos en Amey** y el **control de costes en los negocios de España**, han permitido esta positiva evolución de Servicios en un entorno económico tan complicado.

CARTERA

La **cartera alcanza su máximo histórico**, 11.919 millones de euros (+19,6% vs diciembre 2009 €9.967Mn), tras la incorporación del contrato de mantenimiento de carreteras y otras infraestructuras de la ciudad de **Birmingham¹**, así como la cartera de **Donarbon (€548Mn)**, cuyo principal contrato es la gestión de residuos del condado de Cambridge por 28 años.

VENTA DE TUBELINES

Con fecha 28 de junio se formalizó la venta del 66,66% de la participación de Amey en Tube Lines, integrada por el método de puesta en equivalencia. El importe de la venta ascendió a GBP206Mn. **Amey ha recuperado la inversión realizada en Tube Lines** (capital, deuda subordinada e importe de la adquisición en 2005 del 33% de Jarvis), así como los resultados generados desde 2003.

Aunque con esta venta **Amey** deja de ser accionista de Tube Lines, **continúa gestionando los servicios de mantenimiento** de las líneas Jubilee, Northern y Picadilly.

NEGOCIOS DE ESPAÑA

	sep-10	sep-09	Var (%)
Ventas	1.104,9	1.136,3	-2,8
Resultado Bruto de Explotación	131,2	140,9	-6,9
Margen bruto	11,9%	12,4%	
Resultado Explotación	72,2	86,3	-16,4
Margen explotación	6,5%	7,6%	
BAI	37,4	54,2	-30,9
Margen BAI	3,4%	4,8%	
Cartera*	5.204,6	4.885,1	6,5

El negocio en España consigue **mitigar el impacto negativo** de la situación económica actual, gracias al **control de costes y al abandono de contratos de menor rentabilidad**. En el negocio de **Tratamiento de residuos** se detecta recuperación en las toneladas

¹ Nota cartera Birmingham: En junio se incorporó a la cartera de Servicios el contrato de Birmingham. Dicho contrato supone una inversión estimada para el ayuntamiento de Birmingham de 1.850 millones de libras en términos reales (2.700 millones de libras en términos nominales). De esta inversión, en términos reales, 1.380 millones de libras (€1.580Mn) corresponden al importe de la cartera para Amey por los contratos de construcción, mantenimiento y reposición. Adicionalmente, la SPV titular del contrato recibirá ingresos estimados por 470 millones de libras para atender al resto de costes del contrato, como seguros, impuestos y costes financieros, entre otros.

gestionadas en el trimestre; en el acumulado del año, la caída se reduce hasta el -6%, frente al -15% acumulado a junio.

Caída del RBE motivada por los costes relacionados con la **reestructuración de los negocios** para adecuarlos al descenso de actividad.

En el negocio de **Mantenimiento de carreteras** influye negativamente la reducción de la licitación por las restricciones presupuestarias.

SWISSPORT

Euros	sep-10	sep-09	Var (%)	Pro-forma (%)
Ventas	960,7	837,0	14,8	5,8
Resultado Bruto de Explotación	79,0	49,9	58,3	45,8
Margen bruto	8,2%	6,0%		
Resultado Explotación	53,8	26,3	104,5	88,4
Margen explotación	5,6%	3,1%		
BAI	52,0	19,0	174,0	
Margen BAI	5,4%	2,3%		

Swissport alcanza su margen RBE histórico en el tercer trimestre (10,6%).

Crecimientos muy significativos del resultado frente al mismo período del año anterior, +6% en Ventas y +46% en RBE. En términos absolutos, el RE a septiembre es superior al de todo el ejercicio 2009, principalmente por la **mayor aportación de cargo**, al incrementarse en un 33% el volumen de toneladas gestionadas. Destaca también la mayor actividad de handling en Europa, África y Oriente Medio. El crecimiento se produce a pesar del impacto del cierre de aeropuertos europeos tras la erupción del volcán (-€4Mn en RE).

Destaca la positiva evolución de los **márgenes en Swissport**, mejorando en más de 200 pbs respecto al ejercicio anterior, **demostrando la efectividad de las políticas de reestructuración y el crecimiento en volumen del negocio**.

AMEY

Euros	sep-10	sep-09	Var (%)	Pro-forma (%)
Ventas	818,5	762,9	7,3	11,0
Resultado Bruto de explotación	62,2	60,2	3,3	-0,1
Margen Bruto de explotación	7,6%	7,9%		
Resultado explotación	49,4	47,7	3,6	-0,8
Margen explotación	6,0%	6,3%		
BAI	70,6	71,4	-1,1	19,0
Margen BAI	8,6%	9,4%		
Cartera*	6.714,1	5.081,8	32,1	

Las **Ventas incrementan en términos comparables (+11%)**, por la puesta en marcha de diversos contratos que fueron adjudicados a Amey desde 2009 (mantenimiento de carreteras, inspección civil de obra ferroviaria e implantación y gestión de sistemas de señalización en autopistas). Adicionalmente, el **contrato de mantenimiento de la ciudad de Birmingham** comienza a aportar resultado en el tercer trimestre.

El RBE crecería un 15% si se excluyen los costes puntuales que se produjeron en el primer semestre, relacionados con el contrato de mantenimiento del metro de Londres, vendido en abril de 2010.

CONSTRUCCIÓN

	sep-10	sep-09	Var (%)	Pro-forma
Ventas	3.313,2	3.348,7	-1,1	-3,4
Resultado Bruto de Explotación	173,4	184,1	-5,8	-8,2
Margen bruto	5,2%	5,5%		
Resultado explotación	142,4	149,8	-5,0	-7,3
Margen explotación	4,3%	4,5%		
BAI	159,6	183,0	-12,8	-14,7
Margen BAI	4,8%	5,5%		
Cartera*	10.622,9	8.800,4	20,7	

*Carteras comparadas con diciembre 2009

El **tercer trimestre ha tenido una evolución positiva tanto en Ventas (+7%) como en RBE (+6%)**, gracias al crecimiento internacional.

La evolución durante los primeros nueve meses ha estado marcada por la positiva evolución del negocio internacional que contrasta con la disminución de la actividad en España. Importante **incremento de la cartera (+21%)**, tras la incorporación de las nuevas adjudicaciones internacionales (LBJ y T2 en Heathrow). La cartera Internacional se sitúa en 6.751 millones de euros, muy superior a la cartera doméstica (3.872 millones de euros).

Las ventas se reducen un 1%. El **fuerte crecimiento en la actividad internacional (+24%) mitiga la menor actividad del mercado doméstico (-20%)**.

MERCADO DOMÉSTICO

	sep-10	sep-09	Var (%)
Ventas	1.564,6	1.952,6	-19,9
Resultado bruto de Explotación	89,3	112,8	-20,8
Margen bruto	5,7%	5,8%	
Resultado explotación	74,6	97,8	-23,7
Margen explotación	4,8%	5,0%	
BAI	90,4	124,2	-27,2
Margen BAI	5,8%	6,4%	
Cartera*	3.871,9	4.183,6	-7,5

Mantiene el ritmo de caída de trimestres anteriores (-20%), por inferior obra ejecutada en Edificación, tanto residencial, como no residencial (caída en la contratación en los dos últimos años -60%) y por el menor grado de ejecución de obra civil (caídas en la licitación pública en 2009 y 2010). La cartera se reduce (-7,5%) respecto a diciembre de 2009.

MERCADO INTERNACIONAL

	sep-10	sep-09	Var (%)	Pro-forma
Ventas	1.756,8	1.416,9	24,0	17,4
Resultado bruto de Explotación	84,1	71,3	17,9	10,4
Margen bruto	4,8%	5,0%		
Resultado explotación	67,8	52,0	30,3	21,4
Margen explotación	3,9%	3,7%		
BAI	69,2	58,8	17,7	9,8
Margen BAI	3,9%	4,2%		
Cartera*	6.751,0	4.616,8	46,2	

Las Ventas incrementan un 17%, el RBE +10% y el RE +21%, eliminando el efecto del tipo de cambio.

Se mantiene el fuerte incremento de la actividad **internacional ya observado en trimestres anteriores**, motivado por el inicio de grandes proyectos en EE.UU. y los máximos históricos de Budimex y Webber.

En el **tercer trimestre la aportación de las ventas internacionales supera a la actividad doméstica, alcanzando el 58%**. En el acumulado del año se sitúa en el 53%, frente al 42% del año anterior.

La **cartera internacional** sigue creciendo (+46%) y ya **representa el 64% del total de la División**. Al margen de los contratos de Budimex (+37%) destacan los contratos de la obra de la T2 en LHR (€494,7Mn) y la Autopista LBJ en EE.UU. (€1,7Bn).

BUDIMEX

	sep-10	sep-09	Var (%)	Pro-forma
Ventas	700,6	534,3	31,1	19,1
Resultado Bruto de Explotación	40,9	30,3	35,1	22,6
Margen bruto	5,8%	5,7%		
Resultado explotación	37,2	26,7	39,2	26,4
Margen explotación	5,3%	5,0%		
BAI	38,1	31,8	19,7	8,6
Margen BAI	5,4%	6,0%		
Cartera*	1.814,9	1.283,2	41,4	36,8

Importante mejora de las ventas en moneda local (+19%), recuperándose claramente a partir del segundo trimestre tras la mejora de las condiciones climatológicas (**T1 -30%, T2 +26%, T3 +47%**). En euros mejoran en un 31% por la depreciación de éste frente al zloty (-12%). La **recuperación de la actividad en el segundo y tercer trimestre** se debe, además de a las condiciones meteorológicas ya mencionadas, al inicio de las obras adjudicadas en 2009 de significativa dimensión (A2 y A4). Es **destacable el incremento de la rentabilidad RE** (5,3% vs. 5,0%) que lleva el crecimiento del **RE hasta el 26%**.

La **Cartera** se sitúa en 1.815 millones de euros, en moneda local **crece un 37%, crecimiento motivado por la obra civil** (Salida A1-Strykow y A4 Debica-Rzeszow, por €410Mn) **y la edificación no residencial pública**, cuyo contrato más importante es la renovación de la estación de trenes de Wroclaw €69Mn.

WEBBER

	sep-10	sep-09	Var (%)	Pro-forma
Ventas	366,2	327,1	11,9	7,4
Resultado Bruto de Explotación	18,2	17,5	3,8	-0,5
Margen bruto	5,0%	5,3%		
Resultado explotación	9,4	6,6	43,1	37,1
Margen explotación	2,6%	2,0%		
BAI	6,7	5,6	20,1	15,1
Margen BAI	1,8%	1,7%		
Cartera*	1.546,1	1.039,7	48,7	41,3

Importante incremento de las ventas **(+7,4%)** por el inicio de grandes proyectos y **la mejora de las condiciones meteorológicas (T1 -6%, T2 +20%, T3 +6%)**. La reducción del RBE (-0,5%) se debe a la tendencia a incrementar los niveles de subcontratación frente a la utilización de recursos propios para la ejecución de los trabajos, más tradicional de Webber. Este cambio implica un trasvase de costes por amortización de equipos a costes directos, afectando directamente al Rdo. Bruto de Explotación. Por ello, el RE +37,1% evoluciona mejor que el RBE -0,5%.

El **importante incremento de la cartera** se debe a la incorporación de parte de los proyectos de la división de Autopistas en Texas.

DETALLES DE LA CARTERA

	sep-10	dic-09	Var (%)
Obra civil	8.019,3	6.666,0	20,3
Edif. Residencial	450,7	430,5	4,7
Edif. No Residencial	1.491,7	1.099,2	35,7
Industrial	661,2	604,7	9,3
Total	10.622,9	8.800,4	20,7

La cartera aumenta un 21% respecto a diciembre. Impulsada por el crecimiento **internacional +46%**, Budimex y Webber presentan cifras récord. Los principales proyectos incorporados a la cartera son la nueva terminal T2 de Heathrow (€495mn), la autopista LBJ (€1.700Mn) y proyectos de la A1-Strykow y A4 Debica-Rzeszow en Budimex (€410Mn).

AEROPUERTOS

Euros	sep-10	sep-09	Var (%)
Ventas	2.091,0	2.352,5	-11,1
Resultado Bruto de Explotación	952,9	1.033,2	-7,8
Margen bruto	45,6%	43,9%	
Resultado Explotación	412,0	479,7	-14,1
Margen explotación	19,7%	20,4%	

BAA

Euros	sep-10	sep-09	Var (%)	Pro-forma
Ventas	2.084,0	2.346,2	-11,2	4,6
Resultado Bruto de Explotación	960,3	1.045,6	-8,2	7,0
Margen bruto	46,1%	44,6%		
Resultado Explotación	419,8	493,1	-14,9	26,4
Margen explotación	20,1%	21,0%		

La actividad de BAA ha estado condicionada en los nueve primeros meses del año por las **distorsiones causadas por la erupción de un volcán en Islandia**, que provocó el cierre del espacio aéreo en Inglaterra entre el 15 y 20 de abril y principios de mayo, junto con la **huelga de empleados de cabina de BA** (34 días).

Consecuencia de los impactos mencionados, el tráfico presenta una caída del -2,7% (**la evolución del tráfico sería plana si se excluyen los impactos**), con una pérdida estimada de 2,7 millones de pasajeros y una pérdida económica estimada de 43 millones de libras.

BAA, proforma en libras, ha tenido **crecimiento en Ventas (+4,6%) y RBE (+7,0%)**.

El crecimiento en **Ventas alcanzaría el +7,1% y en RBE el +12,7%**, excluyendo el efecto del volcán y las huelgas antes mencionados.

Destacar el buen comportamiento del **ingreso retail por pasajero** que aumenta un **10,1% para los aeropuertos regulados** y un 11,5% para Heathrow, apoyado en el aumento del tráfico origen-destino, que alcanza el 65% (62% en 2009).

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

(Millones de libras)	Ventas	RBE	Margen %
Heathrow	1.296,3	609,8	47,0%
Heathrow express	132,4	38,8	29,3%
Stansted	176,9	70,3	39,7%
Escocia	172,5	68,6	39,8%
Southampton	20,8	7,8	37,7%
Reino Unido	1.798,8	795,3	44,2%
Nápoles	48,2	19,9	41,3%
Otros y ajustes	-62,0	-5,6	
Pro-forma	1.785,1	809,6	45,4%

TRÁFICO

Fuerte crecimiento del tráfico en el T3 (LHR +4,4%), con crecimiento positivo en todos los destinos (Doméstico +2%, Europeo +12% y Larga distancia +1%), cambiando la tendencia de los seis primeros meses (Tráfico UK -5,5%), periodo en el que el tráfico se vio afectado por las

malas condiciones climatológicas, las huelgas de British Airways y los efectos de la **erupción volcánica** en abril.

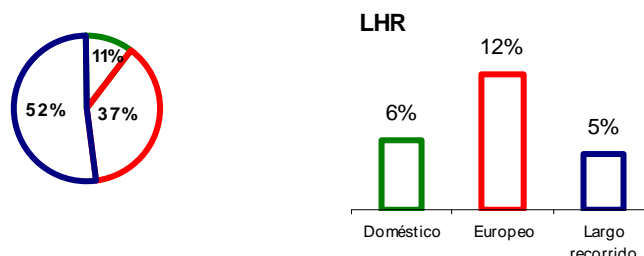
En los nueve primeros meses la caída del número de pasajeros es de un -2,7%. El **cambio de tendencia** en el tercer trimestre ha permitido a **Heathrow alcanzar tres meses seguidos de máximos históricos** en volumen de pasajeros (julio, agosto y septiembre). En **Stansted**, la caída del tráfico (-7,0%), se ha producido por la reducción del tráfico vacacional, muy importante en este aeropuerto. Se observa crecimiento en los vuelos *low cost* de largo recorrido, que se espera sigan su tendencia positiva a lo largo del año.

Millones de pasajeros por aeropuerto	sep-10	Var (%)
Heathrow	49,6	-0,6
Stansted	14,4	-7,0
Glasgow	5,0	-10,2
Edinburgh	6,6	-5,0
Aberdeen	2,1	-8,2
Southampton	1,4	-2,0
Total Reino Unido	79,1	-3,1
Nápoles	4,3	4,7
Total BAA	83,4	-2,7

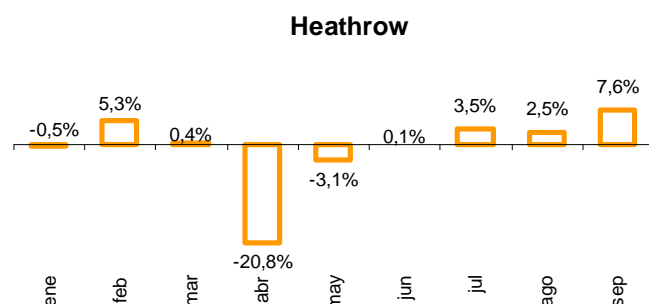
Excluido el impacto de factores excepcionales, huelga de BA y erupción volcánica, el crecimiento del tráfico se situaría aproximadamente en un **+3,1% para Heathrow**.

EVOLUCIÓN POR DESTINO SEPTIEMBRE

El **cambio de tendencia (LHR +8%)** tiene su mejor exponente en el **mes de septiembre**, mes en el que crecen todos los destinos.



RECUPERACIÓN DE LHR POST-VOLCÁN



FINANCIACIONES

Destaca la **cancelación** realizada en septiembre de 1.100 millones de libras de la **deuda subordinada** (70% de la misma) y la **reducción del Back stop facility** por debajo de 1.300 millones de libras (realizada en octubre), nivel a partir del cual se elimina la restricción al pago de

dividendos del grupo restringido, gracias a los 1.450 millones de libras captados (bonos y deuda bancaria) por BAA desde agosto.

Concepto	Fecha	Cantidad	Spread	Vencimiento
Préstamo <i>Clase B</i>	20/08/10	GBP 625	325	2014
Bonos <i>Clase B</i>	01/09/10	GBP 400	375	2018
Bonos <i>Clase A</i>	05/10/10	EUR 500	205	2016

El pasado 26 de octubre BAA (SH) comunicó la suscripción de una financiación de 250 millones de libras con un grupo de bancos e inversores institucionales. La nueva financiación incluye un tramo de 75 millones de libras a un año y otro de 175 millones de libras a cinco años, con márgenes del 4,25% y el 5%, respectivamente.

APORTACION DE CAPITAL

Los accionistas de BAA aprobaron el 13 de noviembre de 2009 un plan de optimización financiera para facilitar el acceso recurrente a los mercados de renta fija.

Los nuevos fondos aportados por los accionistas a FGP Top Co. alcanzan los 148 millones de euros, de los cuales 81 millones corresponden a Ferrovial.

FGP Top Co. aportó 500 millones de libras esterlinas a la estructura de los aeropuertos regulados (BAA SP). El importe de esta operación se destinó a fortalecer los ratios financieros de esta sociedad. 331 millones de libras se utilizaron para repagar o cancelar derivados y reducir ligeramente la deuda total, el resto (169 millones de libras) ha aumentado la tesorería de la compañía.

DESINVERSIONES

BAA anunció el 1 de octubre la venta de su participación en el **aeropuerto internacional de Nápoles** a la firma italiana F2i SGR, por 150 millones de euros. La operación implica un múltiplo EV/EBITDA de 13,3 veces.

BAA anunció el 27 de abril el acuerdo de **venta de su participación en Airport Property Partnership ("APP")** a la firma británica Segro por un precio de £244Mn (aproximadamente unos €280Mn). APP era propiedad conjunta al 50% de BAA y Aviva Fund Management. Obteniendo una plusvalía para Ferrovial de €18Mn. La transacción se cerró el pasado 22 de junio.

Estas operaciones son parte de la estrategia de BAA de desinvertir en activos no estratégicos.

CALIDAD DE SERVICIO

Estos indicadores se han visto afectados por las condiciones climatológicas y la huelga en BA.

Puntualidad: en LHR 73,6% de los vuelos despegaron con menos de 15 minutos de retraso (77,5% en 2009), en STN 79,1% (82,3% en 2009), afectados por las malas condiciones climatológicas y huelgas.

En Heathrow, el porcentaje de maletas extraviadas se redujo hasta 16 por mil (20 por mil en 2009), afectado por el elevado número de pasajeros de los meses de julio, agosto y septiembre.

Controles de seguridad: en LHR 97,9% de los pasajeros pasaron por los controles de seguridad dentro los periodos establecidos para este proceso. En Stansted, el 98,3% de los pasajeros lo cumplieron. Estas cifras están por encima de los parámetros de calidad exigidos (95%).

ASPECTOS REGULATORIOS

COMPETITION COMMISSION

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 Competition Appeal Tribunal (CAT).

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.

El 10 de febrero de 2010 la CC comunicó su decisión de apelar la decisión ante el CAT, que lo rechazó el 25 del mismo mes, declarando sin efecto la obligación de venta. El 26 de marzo, la corte ordinaria (CoA) aceptó la apelación de CC, que tuvo lugar en junio.

El 13 de octubre de 2010 el CoA falló a favor de CC. Actualmente BAA está valorando sus posibles acciones entre las que se incluye la posibilidad de recurrir ante el tribunal Supremo.

DESARROLLO DE CAPACIDAD

El **nuevo gobierno** británico ha anunciado su intención de **no autorizar el desarrollo de nuevas pistas** en el Sur de Inglaterra. En consecuencia, BAA ha anunciado que Heathrow paraliza los trabajos de elaboración del permiso de desarrollo de la tercera pista y Stansted retirará su petición de autorización de una segunda pista.

('DFT'), REVISIÓN DE LA REGULACIÓN ECONÓMICA DE LOS AEROPUERTOS EN EL REINO UNIDO.

El Gobierno ha confirmado su decisión anunciada en diciembre de 2009 de que **no habilitará un régimen de administración** especial, así como que **no introducirá cambios en la bases sobre las que se sustentan las actuales tarifas máximas** de Heathrow y Stansted. El nuevo Gobierno británico ha dispuesto un paquete de medidas que se desarrollarán en la nueva legislación, que incluyen:

- un deber fundamental para la Autoridad de Aviación Civil (CAA) de velar por los intereses de los pasajeros. Además, la CAA tendrá el deber adicional de asegurar la solvencia de los licenciatarios para financiar sus actividades;
- un requerimiento de solvencia mínima exigida a los aeropuertos bajo licencia;
- régimen de securitización de activos similares a las existentes en otros sectores regulados pero con excepciones para los casos en las que el coste de su introducción excedería sus beneficios;
- un requerimiento para la CAA de poner en práctica los tests acordados cuando considere la supresión de las excepciones a un aeropuerto y un proceso de apelación que esté en línea con los procesos de modificación de licencia más amplios; y
- un requerimiento a los aeropuertos para el establecimiento de planes de continuidad del servicio.

CUENTA DE RESULTADOS

	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable	sep-10	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable	sep-09
CIFRA DE VENTAS	9.107		9.107	9.082		9.082
Otros ingresos de explotación	13		13	23		23
Total ingresos de explotación	9.120		9.120	9.105		9.105
Costes de explotación	7.147		7.147	7.119	2	7.121
RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN	1.973		1.973	1.985	-2	1.984
Margen %			21,7%			21,8%
Amortización	760		760	760		760
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (antes de deterioro y enajenación de inmovilizado)	1.213		1.213	1.226	-2	1.224
Margen %			13,3%			13,5%
Deterioros y enajenación de inmovilizado	400	-136	264	73	-720	-647
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	1.613	-136	1.477	1.299	-722	577
RESULTADO FINANCIERO	-1.291	-69	-1.360	-1.126	-28	-1.154
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras (financiación)	-1.203		-1.203	-1.045		-1.045
Derivados y otros ajustes valor razonable		-28	-28		-146	-146
Resultado financiero de resto de sociedades (financiación)	-88		-88	-81		-81
Derivados y otros activos valor razonable		-41	-41		118	118
Participación en beneficios de sociedades asociadas	41	5	47	46	-1	46
RESULTADO CONSOLIDADO ANTES DE IMPUESTOS	364	-199	164	219	-751	-532
Impuesto sobre beneficios	48	43	91	-53	25	-28
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO	412	-156	256	166	-726	-560
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-3	62	59	12	356	369
RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUIDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE	409	-95	315	178	-369	-191

NOTA IFRIC 12

Con efecto 1 de enero de 2010 la sociedad ha procedido a la adopción de la CINIIF 12 "Acuerdos de concesión de servicios", de obligado cumplimiento desde dicha fecha. 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 una estimación del impacto que la adopción de esta norma supone en el Grupo, impacto que ha sido registrado con fecha 1 de enero de 2010 y que por lo tanto se encuentra incluido en los estados financieros correspondientes al 2010.

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, ya que el resto de los principales proyectos en los que era de aplicación dicho modelo desarrollados en el Reino Unido ya se estaban aplicándolo con anterioridad.

VENTAS

	sep-10	sep-09	Var (%)	Proforma (%)
Construcción	3.313,2	3.348,7	-1,1	-3,4
Aeropuertos	2.091,0	2.352,5	-11,1	4,6
Autopistas	762,0	766,5	-0,6	4,6
Servicios	2.884,1	2.736,3	5,4	3,6
Otros	56,5	-122,1	n.s.	
Total	9.106,8	9.081,8	0,3	3,2

	sep-10	%	sep-09	%	Var (%)
España	2.751,9	30%	3.157,8	35%	-12,9
Reino Unido	3.159,8	35%	3.357,7	37%	-5,9
Canadá y EEUU	1.125,3	12%	900,7	10%	24,9
Polonia	833,4	9%	574,3	6%	45,1
Chile	192,8	2%	176,5	2%	9,2
Resto Europa	853,5	9%	740,9	8%	15,2
Resto del Mundo	190,1	2%	173,9	2%	9,3
Total Internacional	6.354,9	70%	5.924,0	65%	7,3
TOTAL	9.106,8	100%	9.081,8	100%	0,3

RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN

	sep-10	sep-09	Var (%)	Proforma (%)
Construcción	173,4	184,1	-5,8	-8,2
Aeropuertos	952,9	1.033,2	-7,8	7,6
Autopistas	569,0	520,9	9,2	5,8
Servicios	272,4	251,0	8,5	6,7
Otros	5,2	-5,6	n.s.	
Total	1.972,9	1.983,6	-0,5	5,7

	sep-10	%	sep-09	%	Var (%)
España	290,3	15%	336,1	17%	-13,6
Reino Unido	1.026,8	52%	1.104,1	56%	-7,0
Canadá y EEUU	347,4	18%	261,9	13%	32,6
Polonia	49,7	3%	44,8	2%	11,0
Chile	104,8	5%	104,5	5%	0,2
Resto Europa	127,7	6%	115,6	6%	10,5
Resto del Mundo	26,2	1%	16,6	1%	57,6
Total Internacional	1.682,6	85%	1.647,5	83%	2,1
TOTAL	1.972,9	100%	1.983,6	100%	-0,5

RESULTADO NETO DE EXPLOTACIÓN

	sep-10	sep-09	Var (%)	Proforma (%)
Construcción	142,4	149,8	-5,0	-7,3
Aeropuertos	412,0	479,7	-14,1	29,4
Autopistas	480,5	442,0	8,7	7,6
Servicios	175,4	160,3	9,4	7,8
Otros	2,9	-7,9	n.s.	
Total	1.213,3	1.223,9	-0,9	12,5

	sep-10	%	sep-09	%	Var (%)
España	186,9	15%	240,7	20%	-22,4
Reino Unido	473,9	39%	541,6	44%	-12,5
Canadá y EE.UU.	279,3	23%	199,8	16%	39,8
Polonia	45,8	4%	41,1	3%	11,6
Chile	104,5	9%	103,6	8%	0,9
Resto Europa	118,6	10%	93,8	8%	26,5
Resto del Mundo	4,3	0%	3,3	0%	29,8
Total Internacional	1.026,4	85%	983,2	80%	4,4
TOTAL	1.213,3	100%	1.223,9	100%	-0,9

RESULTADO FINANCIERO

	sep-10	sep-09	Var (%)
Resultado fro. de proyectos infra.	-1.202,9	-1.045,4	-15,1
Resultado fro. resto de sociedades	-87,9	-80,7	-8,9
Rdo. fro. por financiación	-1.290,7	-1.126,1	-14,6
Resultado fro. de proyectos infra.	-28,0	-146,3	80,9
Resultado fro. resto de sociedades	-41,1	118,1	-134,8
Rdo. fro. por coberturas	-69,1	-28,2	-144,9
Rdo Financiero	-1.359,8	-1.154,3	-17,8

RESULTADO NETO

	sep-10	sep-09
Resultado neto reportado	315	-191

AMORTIZACIONES

En línea con el mismo periodo del año anterior, (-2,7% en términos homogéneos) hasta situarse en 760 millones de euros. Siendo las amortizaciones en aeropuertos las más significativas (€541Mn).

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 +12,6%.

DETERIOROS Y ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO

Se incluyen fundamentalmente los siguientes impactos:

Plusvalía de la venta de las **autopistas chilenas**, por importe de 356 millones de euros. Esta **plusvalía corresponde al 100%** de la participación, debido a que la venta del 60% actual, va acompañada de la posibilidad de ejercicio de opciones de compra y venta cruzadas por el 40% restante pactadas a favor del comprador y vendedor, respectivamente.

Como consecuencia de la **posición del nuevo Gobierno en el Reino Unido respecto al desarrollo de la 3ª pista en Heathrow y 2ª pista en Stansted (SG2)**, la compañía ha registrado dentro del epígrafe Inmovilizado de Proyectos de Infraestructuras un deterioro por importe de 104 millones de libras (impacto en el resultado neto de Ferrovial de -47 millones de euros) con relación a los gastos de desarrollo de los proyectos que hasta la fecha habían sido activados. La mayoría de dichos gastos, continúan siendo parte del RAB (Regulatory Asset Base), que es la base sobre la que se calculan las tarifas, por lo que su recuperabilidad económica no se ve afectada por esta regularización. La razón del registro de este deterioro tiene su origen en la normativa contable aplicable que dificulta el posible registro de este tipo de activos regulatorios.

Plusvalía obtenida por la venta de **APP** por importe de 14,5 millones de libras (aproximadamente 17,7 millones de euros).

Reversión de gastos provisionados en relación con la **venta de LGW** por importe de 17 millones de euros.

Plusvalía obtenida por la venta de **Tube Lines Limited**, por importe de 1,7 millones de libras (aproximadamente 2 millones de euros).

RESULTADO FINANCIERO

El resultado financiero empeora un 17,8%, **afectado principalmente por el efecto del tipo de cambio** (excluyendo el tipo de cambio empeoraría un 10%), combinando el incremento del gasto financiero por financiación (+14,6%) y el aumento del gasto financiero por ajustes de valor razonable de derivados (sin salida de caja).

	sep-10	sep-09	Var (%)
Resultado fro. de proyectos infra.	-1.202,9	-1.045,4	-15,1
Resultado fro. resto de sociedades	-87,9	-80,7	-8,9
Rdo. fro. por financiación	-1.290,7	-1.126,1	-14,6
Resultado fro. de proyectos infra.	-28,0	-146,3	80,9
Resultado fro. resto de sociedades	-41,1	118,1	-134,8
Rdo. fro. por coberturas	-69,1	-28,2	-144,9
Rdo Financiero	-1.359,8	-1.154,3	-17,8

El resultado por financiación empeora principalmente en la división de Autopistas, por los gastos relacionados con la refinanciación de distintos proyectos y por el incremento de las expectativas de inflación.

El resultado financiero relacionado con los instrumentos de cobertura contratados empeora un 145%. Este mayor gasto contable está provocado principalmente por los *equity swaps*, consecuencia de la evolución de la acción en los nueve primeros meses del año 2010, que cerró en 6,86 euros (cierre de 2009 8,23 euros).

Coberturas	sep-10	sep-09
Planes opciones s/acciones	-64,5	156,6
Coberturas de inflación	-14,4	-160,3
Coberturas de tipo de interés	-15,7	25,5
Otras coberturas	25,5	-50,0
Total	-69,1	-28,2

RESULTADOS POR PUESTA EN EQUIVALENCIA

Las sociedades consolidadas por puesta en equivalencia aportan 46,6 millones de euros, (45,5 millones en 2009), siendo los proyectos PPP de Amey la partida más relevante con una aportación de 19,4 millones de euros. La división de Aeropuertos aporta 12,5 y Autopistas 10,3 millones de euros.

IMPUESTOS

El impuesto de sociedades genera un crédito fiscal por valor de 91 millones de euros. El crédito fiscal está motivado por los resultados negativos en la cuenta de resultados de Aeropuertos. En los primeros nueve meses de 2009, se generó un pago de por valor de 28 millones de euros.

SOCIOS EXTERNOS

Este epígrafe se reduce significativamente respecto al año anterior (-84%), motivado por las menores pérdidas contables atribuibles a socios minoritarios y originadas principalmente en BAA, sociedad en la que los socios minoritarios representan aproximadamente un 45%.

RESULTADO NETO

Beneficio positivo que alcanza los 315 millones.

BALANCE DE SITUACIÓN Y OTRAS MAGNITUDES

	sep-10	dic-09
ACTIVOS NO CORRIENTES	33.789	36.112
Fondos de Comercio	5.981	6.952
Activos intangibles	88	45
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	21.937	23.666
Inmovilizado material	641	671
Inversiones Inmobiliarias	67	77
Inversiones en asociadas	115	267
Activos financieros no corrientes	2.265	1.946
Activo por superávit de pensiones	14	22
Impuestos Diferidos	1.730	1.604
Derivado financieros a valor razonable	951	861
ACTIVOS CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA Y DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	4.986	1.802
ACTIVOS CORRIENTES	6.228	6.232
Existencias	463	490
Clientes y otras cuentas a cobrar	3.797	3.262
Tesorería y equivalentes	1.968	2.480
TOTAL ACTIVO	45.003	44.145
PATRIMONIO NETO	4.655	4.731
Patrimonio neto atribuible a los accionistas	3.110	3.113
Socios externos	1.545	1.618
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	211	236
PASIVOS NO CORRIENTES	28.058	29.751
Provisiones para pensiones	295	503
Otras provisiones no corrientes	867	746
Deuda Financiera	20.975	23.368
Deuda no financiera	153	136
Impuestos Diferidos	3.405	3.455
Derivados financieros a valor razonable	2.362	1.544
PASIVOS CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA Y DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	3.967	1.647
PASIVOS CORRIENTES	8.112	7.780
Deuda financiera.	2.067	1.938
Deudas por operaciones de tráfico	5.490	5.323
Provisiones para operaciones de tráfico	555	519
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	45.003	44.145

DEUDA NETA CONSOLIDADA

La **deuda neta excluidos proyectos de infraestructura disminuye** en 156 millones de euros, combinando el efecto del **pago del dividendo** (234 millones de euros), la **generación de flujo de caja**, los **flujos procedentes de desinversiones** (principalmente, Autopistas chilenas y Tubelines) y las **inversiones** del periodo. Las inversiones ascendieron a 340 millones de euros, principalmente por los nuevos proyectos de infraestructura en EE.UU. y las inversiones realizadas por la división de Servicios en Reino Unido.

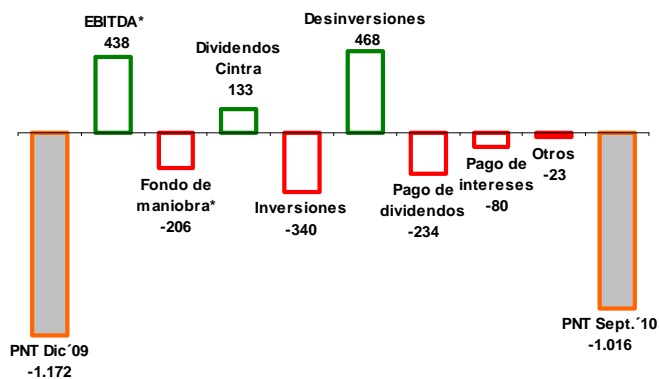
En cuanto a los **proyectos de infraestructuras**, la **reducción** de la deuda (€1.603Mn), está motivada principalmente por la **clasificación como disponible para la venta de la deuda relacionada con la ETR** (€3.150Mn), compensado parcialmente **por el efecto del tipo de cambio** (€641Mn), debido a la debilidad del euro respecto a las distintas monedas en las que está denominada la deuda (Libra, CAD, USD). El resto del incremento proviene principalmente de la entrada en el perímetro del proyecto LBJ.

La **deuda neta del Grupo** se sitúa en 20.512 millones de euros, lo que supone una disminución de 1.759 millones de euros respecto a diciembre de 2009.

	sep-10	dic-09
PNT sin proyectos infraestructuras	-1.016	-1.172
BAA	-14.422	-13.856
Autopistas	-4.845	-7.104
Resto	-229	-140
PNT proyectos infraestructuras	-19.496	-21.099
Posición neta de tesorería total	-20.512	-22.271

La elevada generación de flujo de caja, unido a la política de rotación de activos han permitido una importante reducción de la deuda excluidos proyectos de infraestructuras.

EVOLUCIÓN PNT SIN PROYECTOS



*Construcción y Servicios

INVERSIONES

	Inversión	Desinversión	Inversión Neta
Construcción	-96	6	-89
Servicios	-159	258	100
Autopistas	-717	203	-514
Aeropuertos	-845	166	-679
Eliminaciones	198	1	198
Total Inversión	-1.619	634	-985

ANEXO I: HECHOS RELEVANTES

- ✓ **El Ministerio de Finanzas de Polonia y Autostrada Poludnie, sociedad participada por Cintra, no alcanzan un acuerdo para la construcción y gestión de la autopista A1 entre las localidades de Stryków y Pyrzowice**

(25 de enero de 2010)

El contrato establecía un plazo previo de un año para que la concesionaria y la Administración llegaran a un acuerdo sobre los parámetros económicos de la concesión. Durante ese periodo, Autostrada Poludnie solicitó modificaciones en las condiciones comerciales con el fin de hacer el proyecto, económica y financieramente viable para sus sponsors y aceptable para el concedente. Cintra contaba con el respaldo del Banco Europeo de Inversiones (BEI) y del Banco Europeo para la Reconstrucción y el Desarrollo (BERD) para el cierre financiero. Finalmente, ambas partes no alcanzaron un acuerdo, por lo que el contrato quedará sin efecto.

- ✓ **Amey plc. da entrada en su división Amey Ventures Investments Limited, AVIL, al fondo de inversión holandés DIF (Dutch Infrastructure Fund II).**

(10 de febrero de 2010)

DIF asume el 50% del capital de AVIL. Amey mantiene la gestión operativa de los proyectos y los subcontratos asociados. AVIL es titular de las participaciones de Amey en 10 proyectos concesionales (PFIs) en el Reino Unido, a los que, hasta Noviembre de 2009, había aportado 16,8 millones de libras en capital y deuda subordinada.

Como consecuencia de esta transacción, salen del perímetro de consolidación de Ferrovial 105,9 millones de libras de deuda, correspondiente al importe a Noviembre 2009 de la deuda de los dos proyectos que se consolidaban por método global (Norfolk Street Lighting y Belfast Education and Library Board).

Adicionalmente, Amey reduce su compromiso de aportación futura de fondos a las sociedades gestoras de los diez proyectos en 15,3 millones de libras. La cartera de Ferrovial no varía, ya que la cartera asociada a estos proyectos está relacionada únicamente con los subcontratos, que no se ven afectados por la operación.

- ✓ **Cintra comienza el proceso para la eventual transmisión de un 10% del capital de la concesionaria de la autopista 407 ETR en Toronto (Canadá).**

(11 de marzo de 2010)

Cintra es titular, indirectamente, de un 53,23% de la sociedad concesionaria 407 International Inc.

La autopista 407 ETR, con sus 108 kilómetros de longitud, circunvala la ciudad de Toronto de manera paralela al primer anillo de circunvalación de la ciudad (la 401, una de las autopistas más congestionadas de Norteamérica). Dispone de un sistema de peaje completamente electrónico, carente de barreras, que permite gestionar volúmenes de tráfico muy elevados sin esperas. Abierta al tráfico en 1997 y en 1999 se adjudicó la concesión para su gestión durante 99 años al consorcio liderado por Cintra.

El proceso iniciado se enmarca en la política de rotación de activos de Ferrovial, que permite materializar parte de la creación de valor realizada. Está previsto destinar el precio de la eventual transacción a la amortización anticipada de deuda corporativa, así

como a la inversión en proyectos de autopistas actualmente en fase de desarrollo.

- ✓ **BAA comunica el impacto en las operaciones de sus aeropuertos británicos provocado por el cierre del espacio aéreo, como consecuencia de las cenizas expulsadas por el volcán Eyjafjallajökull (Islandia).**

(20 de abril de 2010)

Debido al cierre del espacio aéreo de Reino Unido tras la erupción de un volcán en Islandia, todos los aeropuertos británicos de BAA sufrieron cierres desde el mediodía del jueves 15 de abril de 2010 hasta el 20 de abril.

A fecha de 31 de marzo de 2010, Heathrow y Stansted, que constituyen el grupo de aeropuertos regulados de BAA, denominado BAA (SP) Limited, contaban con liquidez y líneas de crédito disponibles superiores a los 2.200 millones de libras y cumplían con los compromisos financieros (covenants) de sus créditos.

El impacto máximo diario del cierre de los aeropuertos sobre el Ebitda ajustado y el cash flow estaría entre los cinco y seis millones de libras. Esta cifra podría compensarse con la recuperación de ingresos perdidos una vez que reabran los aeropuertos y reducciones en los costes operativos.

- ✓ **BAA anuncia el acuerdo de venta de su participación en Airport Property Partnership ("APP") a la firma británica Segro por un precio de 244 M€ (aproximadamente unos 280M€).**

(27 de abril de 2010)

APP era propiedad conjunta al 50% de BAA y Aviva Fund Management. La plusvalía neta de gastos que obtendría Ferrovial ascendería, según cálculos preliminares, a 24,5 M€.

La operación es parte de la estrategia de BAA de desinvertir en activos no estratégicos; APP ya vendió 33 activos a Arora Family Trust por 309 millones de libras en 2008. La transacción se cerró el pasado 22 de junio.

- ✓ **Amey Plc, filial de FERROVIAL S.A., y Bechtel venden el 100% de las acciones de Tube Lines Limited, concesionaria de tres líneas del Metro de Londres.**

(07 de mayo de 2010)

Amey y Bechtel, titulares indirectos respectivamente de un 66,7% y 33,3% de las acciones de Tube Lines Limited ("TLL"), alcanzaron un acuerdo para la venta del 100% de dichas acciones. TLL es la sociedad titular del contrato de concesión PPP para el mantenimiento y renovación de tres líneas del metro de Londres (Jubilee, Northern y Piccadilly). El comprador es Transport Trading Limited, controlada por la entidad pública Transport for London.

Amey seguirá prestando a TLL, en términos muy similares a los actuales, los servicios de apoyo a la gestión del mantenimiento conforme al Opex Secondment Agreement.

El precio del 100% de las acciones del TLL es de 310,2 millones de libras (aproximadamente 357,1 millones €), de los cuales Amey recibiría 206,8 millones de libras (aproximadamente 238,1 millones €) por su participación, importe equivalente al valor en libras de Amey de la misma. La operación se cerró el pasado 28 de junio.

- ✓ **Financiación de 2.800 millones de dólares (2.260 millones de euros) de la autopista LBJ, en la zona metropolitana de Dallas (Texas, EEUU).**

(17 de junio de 2010)

El consorcio participado mayoritariamente por Cintra, asegura con éxito la emisión de bonos exentos de impuestos (PAB's), que suponen el último

tramo que completa la financiación de 2.800 millones de dólares (2.260 millones de euros) de la autopista LBJ (IH-635) en Texas.

La autopista, bajo la modalidad de "Managed Lanes", que cuenta con una longitud de 21,2 kilómetros está situada en la zona metropolitana de Dallas y tiene un plazo de concesión de 52 años.

La financiación del proyecto se realiza con cuatro fuentes. La primera es la emisión de bonos PAB (Private Activity Bonds), la que LBJ colocó 615 millones de dólares en el mercado de bonos municipales de EEUU.

Además, el Departamento de Transporte de Texas (TxDOT) contribuye con una aportación pública cercana a los 496 millones de dólares en el proyecto. Adicionalmente, el proyecto cuenta con un préstamo TIFIA otorgado por el gobierno federal de EE.UU. de 850 millones de dólares.

Los tres socios de LBJ, Cintra (51% del capital), Meridiam (42,4%) y el fondo Dallas Police and Fire Pension System (6,6%), aportan un capital cercano a los 665 millones de dólares.

- ✓ **Cintra alcanza un acuerdo para la venta de su participación en el capital de Autopista Trados 45, S.A. (50%) a la empresa FINAVIAS, vehículo de inversión de los fondos de infraestructuras de AXA Private Equity. El restante 50% es propiedad de Iberpistas SACE.**

(21 de julio de 2010)

El importe de la transacción asciende a 67 millones de euros y supone una plusvalía antes de impuestos de 38 millones de euros, según cálculos preliminares.

Autopista Trados 45, S.A. gestiona los 14,5 kilómetros correspondientes al tramo entre O'Donnell y la conexión con la N-IV de la autopista M-45, en Madrid. Esta vía se inauguró en marzo de 2002 y la concesión se prolonga hasta 2029.

El cierre de la operación está sujeto a la realización de las notificaciones y obtención de las autorizaciones usuales en este tipo de operaciones.

- ✓ **BAA cierra una financiación de 625 millones de libras (€760Mn).**

(20 de agosto de 2010)

BAA cierra una línea de crédito junior de "Clase B" a un plazo de 4 años y un importe de 625 millones de libras (760 millones de euros), lo que supone un gran avance en la refinanciación de la deuda subordinada del grupo que alcanza los 1.570 millones de libras (1.912 millones de euros).

- ✓ **BAA comunica la colocación de bonos por importe de 400 millones de libras.**

(1 de septiembre de 2010)

BAA anuncia la colocación con éxito de bonos de Clase B por valor de 400 millones de libras con vencimiento en 2018 y un cupón fijo anual del 6,25%. La compañía generó un libro de órdenes de más de 1.000 millones de libras y consiguió fijar el precio dentro de su guía inicial de 375 puntos básicos sobre los Gilts (bonos emitidos por el Gobierno de Reino Unido).

- ✓ **Cintra, filial de Ferrovial, cierra la venta del 60% de su participación en Cintra Chile, a la empresa colombiana ISA**

(16 de septiembre de 2010)

Tras ciertos ajustes derivados de la evaluación y reparación de los daños sufridos por las infraestructuras a raíz del terremoto que tuvo lugar el 27 de febrero pasado, el precio de la transacción al cierre es de 6,8 millones de Unidades de Fomento (aproximadamente 228,9 millones de euros).

El importe total de la operación, incluyendo tanto la venta del 60% de la participación de Cintra como el ejercicio de las opciones de compra y venta del restante 40% pactadas a favor de comprador y vendedor, respectivamente, es de 381,5 millones de euros. El resultado neto consolidado estimado después de impuestos será de aproximadamente 270 millones de euros.

HECHOS POSTERIORES AL CIERRE

- ✓ **BAA llega a un acuerdo para vender su participación del 65% en el Aeropuerto de Nápoles a una entidad controlada por el fondo italiano de infraestructuras F2i SGR por 150 millones de euros.**

(1 de octubre de 2010)

BAA posee el 65% de GESAC, sociedad titular de la concesión del Aeropuerto Internacional de Nápoles hasta el año 2043.

Con el cierre de esta operación se completa con éxito la estrategia de BAA de desinvertir en activos no estratégicos e internacionales y centrar sus intereses en los aeropuertos del Reino Unido.

- ✓ **Cintra alcanza un acuerdo con Canada Pension Investment Board para la transmisión de una filial canadiense titular del 10% de la autopista 407 por CAD 894,3.**

(5 de octubre de 2010)

El precio de la transmisión asciende a CAD 894,3 millones y será satisfeco al cierre de la operación, que podría tener lugar en un plazo no superior a dos meses. El resultado neto consolidado después de impuestos que generará la venta se estima en aproximadamente 2.470 millones de euros (resultado que incluye el registro a valor razonable del 43,23% que se mantiene en la compañía).

La compraventa de las acciones queda supeditada al cumplimiento de ciertas condiciones, entre las que destaca el eventual ejercicio por los accionistas actuales de 407 International Inc. (SNCLAVALIN e INTOLL) de su derecho preferente de adquisición o de venta (este último a prorrata de su participación) al mismo precio antes señalado.

- ✓ **BAA comunica la colocación de bonos por importe de 500 millones de euros.**

(5 de octubre de 2010)

La compañía ha tenido una sobresubscripción de más de 2.000 millones de euros por parte de más de 200 instituciones financieras y ha conseguido fijar el precio de la colocación dentro de su guía inicial, en 205 puntos básicos sobre los mid-swaps.

- ✓ **BAA remite un comunicado en relación con pronunciamiento de la Corte de Apelación.**

(13 de octubre de 2010)

"Lamentamos que el Tribunal de Apelación haya dado la razón a la Comisión de Competencia en dos de los cinco argumentos esgrimidos por ésta."

"Tomamos nota de la opinión del Tribunal en el sentido de que sí existió un conflicto de intereses aparente en relación con uno de los miembros del panel durante parte del proceso de investigación llevado a cabo por la Comisión de Competencia y analizaremos su decisión detenidamente."

"Pediremos permiso para apelar ante el Tribunal Supremo."

- ✓ **Ferrovial inicia el proceso para la eventual transmisión de una participación minoritaria del capital de BAA. Inicialmente se está considerando transmitir un 10% del capital.**

(22 de octubre de 2010)

Ferrovial es titular indirectamente de un 55,87% de BAA.

El comienzo de este proceso se enmarca dentro de la política de puesta en valor de activos de Ferrovial, aprovechando la solidez financiera alcanzada en la estructura de capital de BAA y la mejora en sus parámetros operativos y resultados financieros. Los fondos que pudieran obtenerse de la eventual transacción se destinarían a la inversión en nuevos proyectos de crecimiento del grupo Ferrovial, así como a la amortización anticipada de la deuda corporativa.

- ✓ **BAA, filial de Ferrovial, hace público el inicio de la última fase de refinanciación de su deuda subordinada.**

(26 de octubre de 2010)

BAA confirma los planes de refinanciación de los restantes 465,8 millones de libras de deuda subordinada en BAA (SH) Plc ("BAA (SH)"), compañía matriz de BAA (SP) Limited y sus filiales propietarias de los aeropuertos de Londres.

BAA (SH) ha suscrito una financiación de 250 millones de libras con un grupo de bancos e inversores institucionales. La nueva financiación incluye un tramo de 75 millones de libras a un año y otro de 175 millones de libras a cinco años, con márgenes del 4,25% y el 5%, respectivamente.

BAA (SH) pretende completar la refinanciación de la deuda subordinada mediante una emisión en los mercados de capitales en un futuro próximo.

ANEXO II: PRINCIPALES ADJUDICACIONES

CONSTRUCCIÓN

- ✓ Terminal de contenedores del muelle del Prat, fase I, Barcelona.
- ✓ Urbanización de la fase uno de Zalia en San Andrés de los Tacones, Asturias.
- ✓ Centro Integral de Tratamientos de Residuos en Toledo.
- ✓ Remodelación plataforma A fase II en el aeropuerto de Palma de Mallorca.
- ✓ 152 viviendas, trasteros y locales comerciales en Getafe, Madrid.
- ✓ Obras de instalaciones en la Cárcel de Pamplona.
- ✓ Remodelación de la casa para ancianos de Cartagena, Murcia.
- ✓ Instalaciones de saneamiento y depuración en la zona de Mar Menor, Murcia.
- ✓ Reforma del Edificio Infantes de San Lorenzo de El Escorial, Madrid.
- ✓ 108 viviendas en la promoción Barajas, Ensanche 2, de Madrid.
- ✓ 69 viviendas en la parcela RC-17 del sector 115-A Espartales Norte de Alcalá de Henares.
- ✓ Modernización de las vegas bajas del Guadalquivir de Marmolejo, Jaén.
- ✓ Rehabilitación del puente La Constitución sobre el Canal Martín Peña en Puerto Rico.
- ✓ Obras en las vías Luis Montoto-Avda. Andalucía y Ronda del Tamarguillo, en Sevilla.
- ✓ Rehabilitación de la Clínica Parque San Antonio, en Málaga.
- ✓ Obras de adaptación en la Balsa de la Restinga en Carmona, Sevilla.
- ✓ Construcción de taxiways para el Airbus 380 en Heathrow, Reino Unido.
- ✓ Pantallas de contención del nuevo campus interuniversitario Diagonal-Besos, Barcelona.
- ✓ Construcción de edificios para las sedes de U.G.T. y CC.OO. en Cuenca.
- ✓ Obras de terminación en colectores y EDAR del sistema Benidorm, Alicante.
- ✓ Complejo residencial de las cajas de ahorro en Estepona, Málaga.
- ✓ Mejora de accesibilidad en el barrio El Carmelo, Grupo Santa Teresa en Santander.
- ✓ Mejoras avenida Fernández Juncos en San Juan, Puerto Rico.
- ✓ Construcción de la subestructura para la subestación 260 de Heathrow, en el Reino Unido.
- ✓ Optimización de carreteras en los municipios de Toa Baja, San Juan y Bayamón, Puerto Rico.
- ✓ Naves industriales y obras en el parque empresarial nuevo Tollo de Utiel, Valencia.
- ✓ Prolongación de subtramos de la Autopista Norte Litoral A28, en Portugal.
- ✓ Cubierta fotovoltaica en la plaza de Cataluña de Figueres, Gerona.
- ✓ Casa de la juventud de Toledo.
- ✓ Construcción de viviendas y garajes en Can Cantó, Ibiza.
- ✓ Reforma del hospital Carlos III, Madrid.
- ✓ Adecuación de en el barrio de la Rondilla de Valladolid.
- ✓ Obras instalaciones de baja tensión en Manoteras-Valdebebas de Madrid.
- ✓ Edificio para el control de accesos para Endesa en Melilla.
- ✓ Ampliación residencia 3ª edad y centro de día en Navalmoral de la Mata, Madrid.

SERVICIOS

- ✓ Prestación de Transporte Sanitario Terrestre, Urbano e Interurbano, a cargo del Sistema Sanitario de la Comunidad de Madrid
- ✓ Contrato de limpieza con el Ayuntamiento Cerdanyola del Vallés, Barcelona.
- ✓ Servicio de control, mantenimiento y socorrismo del Complejo Deportivo Alberto Maestro, Zaragoza.
- ✓ Mantenimiento del Palacio de Santa Cruz, Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid.

ANEXO III: EVOLUCIÓN TIPOS DE CAMBIO

	Tipo de cambio cierre (Balance)	Var.% 10-09	Tipo de cambio medio (PyG)	Var.% 10-09
Libra Esterlina	0,8660	-2,4%	0,8566	-3,2%
Peso Chileno	659,1	-9,4%	682,7	-12,3%
Dólar Americano	1,3620	-5,0%	1,3134	-4,2%
Dólar Canadiense	1,4018	-6,5%	1,3696	-13,8%
Franco Suizo	1,3359	-9,9%	1,3907	-7,9%
Zloty Polaco	3,9700	-3,3%	3,9949	-9,2%

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 27 60
 FAX: +34 91 586 26 89
 E-MAIL: IR@FERROVIAL.ES
 WEB: [HTTP://WWW.FERROVIAL.COM](http://WWW.FERROVIAL.COM)