



AEROPUERTOS

BAA

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

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

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

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

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

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

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

(millones de libras)

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

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

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

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO (ex LGW)

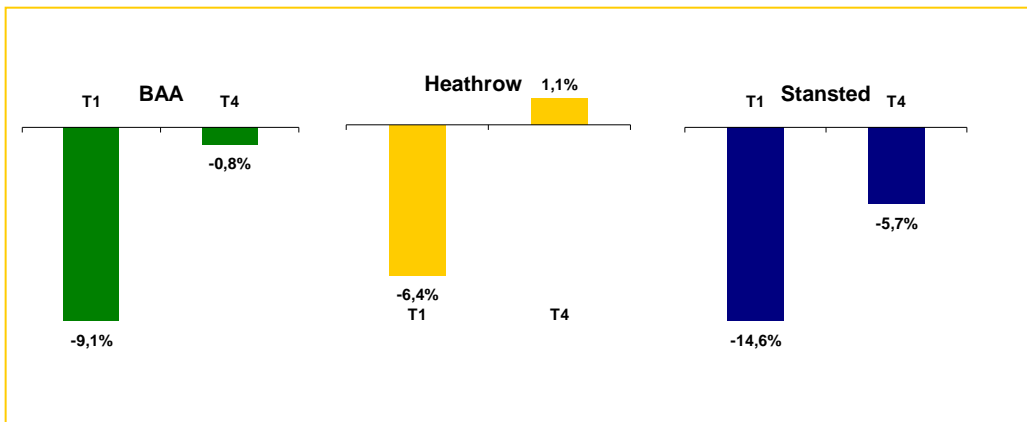
En términos de tráfico, se ha reducido el número de pasajeros un 4,3%, siendo la disminución más acusada en el tráfico doméstico (-8,3%) que en el tráfico europeo (-5,0%) y de larga distancia (-0,2%), destacando el crecimiento de destinos como India y Oriente Medio (+10,0% y 10,4%).

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

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

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

EVOLUCIÓN TRIMESTRAL (BAA, Heathrow y Stansted):



VENTA DE LGW

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

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

OPTIMIZACIÓN FINANCIERA Y EMISIÓN DE BONOS POR BAA LIMITED

Los accionistas de BAA aprobaron el **13 de noviembre** un plan de optimización financiera para facilitar el

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

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

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

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

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

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

ASPECTOS REGULATORIOS

En los aspectos **regulatorios**, mencionar que en marzo de 2009, **la Comisión de Competencia**, emitió su informe final en el que obligaba a la venta, a diferente comprador, de los aeropuertos de Gatwick y Stansted, así como a la venta del aeropuerto de Glasgow o Edimburgo, dando un plazo de dos años para la realización de todas las desinversiones. En mayo de 2009, BAA apeló la decisión de la Comisión ante el *Competition Appeal Tribuna (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. En fecha posterior al cierre del ejercicio (10 de febrero de 2010) la CC comunicó su decisión de apelar la decisión del Tribunal.

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

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

AUTOPISTAS Y APARCAMIENTOS

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

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

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

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

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

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

Evolución de tráfico por trimestres:

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

Tráfico	dic-09	dic-08	Var. (%)
407 ETR (Mil. Vehículos Km. Recorridos)	2.215	2.253	-1,7%
Chicago Skyway	47.236	44.721	5,8%
Auscl I	16.984	19.586	-13,3%
Auscl II	17.416	19.294	-9,7%
Auterna	21.339	23.497	-9,2%
Radial 4	8.988	10.613	-15,3%
Ocaña-La Roda	4.612	4.935	-6,5%
Santiago-Talca	76.674	72.325	6,0%
Talca-Chillán	45.368	44.361	2,3%
Chillán-Collipulí	26.188	26.507	-1,2%
Collipulí-Temuco	30.632	30.423	0,7%
Temuco-Río Bueno	19.747	20.614	-4,2%
M4-M6	25.137	25.481	-1,4%
Euroscut Algarve	19.615	20.067	-2,3%
Euroscut Norte Litoral	31.234	30.135	3,6%
Indiana Toll Road	28.117	28.904	-2,7%
M-45	60.669	63.551	-4,5%

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

RBE	dic-09	dic-08	Var. (%)
407 ETR	276,4	263,1	5,1%
Chicago Skyway	38,7	35,6	8,5%
Auscl	42,5	50,9	-16,5%
Auterna	28,8	37,6	-23,4%
Radial 4	9,9	12,3	-19,1%
Ocaña-La Roda	9,7	9,3	4,8%
Autopistas Chilenas	135,6	121,4	11,7%
M4-M6	15,3	17,6	-12,9%
Euroscut Algarve	32,4	31,4	3,1%
Euroscut Norte Litoral	32,8	30,1	9,0%
PEE			
Indiana Toll Road	44,2	39,9	10,8%
Ionian Roads	15,2	12,4	23,1%
M45	12,4	12,2	1,9%

Margen RBE/Ventas	dic-09	dic-08	Var. (%)
407 ETR	78,0%	75,3%	2,7%
Chicago Skyway	82,9%	81,9%	1,0%
Auscl	73,4%	80,8%	-7,3%
Auterna	58,7%	73,3%	-20,6%
Radial 4	46,2%	50,7%	-4,5%
Ocaña-La Roda	52,7%	48,9%	3,8%
Autopistas Chilenas	68,7%	68,0%	0,7%
M4-M6	67,7%	70,9%	-3,2%
Euroscut Algarve	88,3%	87,0%	1,3%
Euroscut Norte Litoral	85,5%	82,0%	3,4%
PEE			
Indiana Toll Road	77,5%	75,3%	2,2%
Ionian Roads	68,5%	64,7%	3,8%
M45	93,7%	93,3%	0,4%

## ADJUDICACIONES DEL PERIODO

### IH 635

Localidad: Dallas, Texas  
 Inversión: USD 2.700 millones  
 Miembros del consorcio: Cintra 51%, Meridiam Infra 42,4%, Dallas Police and Fire Pension System 6,6%  
 Periodo de concesión: 52 años  
 Kilómetros de concesión: 27,2 km  
 Periodo de construcción: 2010-2016  
 Objetivo: construcción, mantenimiento y explotación  
 Tipo de peaje: Electrónico sin barrera con tarifas que varían con el objetivo de mantener una velocidad mínima de 50 millas por hora en todos los segmentos.

### NORTH TARRANT

Localidad: Dallas/Fort Worth, Texas  
 Inversión: USD 2.050 millones  
 Miembros del consorcio: Cintra 56,7%, Meridiam Infra 33,3%, Dallas Police and Fire Pension System 10,0%  
 Periodo de concesión: 52 años  
 Kilómetros de concesión: 21,4 km  
 Periodo de construcción: 2010-2015  
 Objetivo: construcción, mantenimiento y explotación  
 Tipo de peaje: Electrónico sin barrera con tarifas que varían con el objetivo de mantener una velocidad mínima de 50 millas por hora en todos los segmentos.

## REFINANCIACIONES

### 407-ETR: Refinanciación de la deuda con vencimiento en 2009

La refinanciación se realizó a través de dos emisiones de bonos distintas: La primera, por importe de 300 millones de dólares canadienses, con vencimiento en enero 2012 y un cupón fijo del 4,65%. La segunda, por importe de 200 millones de dólares canadienses, con vencimiento en enero 2014 y un cupón fijo del 5,10%.

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

### Extensión de la financiación de la autopista Radial-4

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

El importe total de la deuda de la autopista asciende a 556,6 millones de euros, dividida en tres tramos: Tramos A y B: 196,6 millones de euros de deuda comercial con vencimiento el 27 de enero de 2011. Tramo C: 360 millones de euros de préstamo BEI con vencimiento en 2032. Este tramo cuenta con garantías bancarias hasta el 27 de julio de 2011.

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

Se trata de una financiación sin recurso al accionista. Sin embargo, existe una garantía contingente aportada por los socios para atender los posibles desfases, estimados, aproximadamente, en unos 20

millones de euros, en el pago de los intereses de la deuda durante este período de dos años, y otra garantía, con importe máximo de 23 millones de euros, aportada por los socios para facilitar la refinanciación al vencimiento del préstamo.

### Cierre financiero del proyecto North Tarrant Express

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

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

## APARCAMIENTOS\*

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

\*2009 solo incluye 6 meses de actividad.

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

SERVICIOS

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

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

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

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

- **Negocios de España:** Abandono de contratos de baja rentabilidad, licitación selectiva de nuevos contratos y control de costes para hacer frente a una menor actividad industrial que se ha reflejado en un descenso del volumen de toneladas recogidas y tratadas en vertederos (el volumen de toneladas es inferior en un 33% a 2008), incremento de competencia y caída de márgenes en la actividad de mantenimiento de edificios y alargamiento de los períodos de cobro de algunos clientes. Excluido el incremento de la asignación de gasto corporativo, el RBE se mantendría prácticamente plano.
- **Swissport:** Crecimiento en RBE y RE a pesar de la caída de ventas con mejora de la rentabilidad en 100 puntos básicos. Se debe a la mayor aportación de países en los que se ha comenzado a operar en los últimos años (Ucrania, Chipre y Bulgaria) unido a mejoras muy significativas de resultados en ciertos países por nuevos contratos (España, Brasil, Sudáfrica) y la salida de determinados países en pérdidas (Singapur, Alemania).
- En **Amey** destaca la aportación de contratos conseguidos en los últimos dos años, como el de mantenimiento de carreteras en Área 9, el de inspección obra civil red de ferrocarril, o el mantenimiento de edificios del Home Office.

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

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

AMEY

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

TUBELINES (Consolidado por Puesta en equivalencia)

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

SWISSPORT

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

ESPAÑA

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

CONSTRUCCIÓN

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

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

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

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

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

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

**WEBBER:** Fuerte crecimiento en moneda local de las Ventas (+6,9%).

DETALLES DE LA CARTERA

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

MERCADO DOMÉSTICO

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

INTERNACIONAL

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

BUDIMEX

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

WEBBER

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

CUENTA DE RESULTADOS

	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable	dic-09	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable	dic-08
<b>CIFRA DE VENTAS</b>	<b>12.095</b>		<b>12.095</b>	<b>13.146</b>		<b>13.146</b>
Otros ingresos de explotación	30		30	20		20
<b>Total ingresos de explotación</b>	<b>12.126</b>		<b>12.126</b>	<b>13.165</b>		<b>13.165</b>
Costes de explotación	9.583	3	9.586	10.609	11	10.620
<b>RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>2.543</b>	<b>-3</b>	<b>2.540</b>	<b>2.556</b>	<b>-11</b>	<b>2.545</b>
Margen %			21,0%			19,4%
Amortización	1.009		1.009	1.132		1.132
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (antes de deterioro y enajenación de inmovilizado)</b>	<b>1.534</b>	<b>-3</b>	<b>1.531</b>	<b>1.425</b>	<b>-11</b>	<b>1.413</b>
Margen %			12,7%			10,8%
Deterioros y enajenación de inmovilizado	-620	-90	-710	437	-17	419
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>914</b>	<b>-93</b>	<b>820</b>	<b>1.861</b>	<b>-29</b>	<b>1.833</b>
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	<b>-1.491</b>	<b>-50</b>	<b>-1.541</b>	<b>-1.702</b>	<b>-433</b>	<b>-2.135</b>
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras (financiación)	-1.388		-1.388	-1.585		-1.585
Derivados y otros ajustes valor razonable		-148	-148		-210	-210
Resultado financiero de resto de sociedades (financiación)	-103		-103	-117		-117
Derivados y otros activos valor razonable		98	98		-223	-223
Participación en beneficios de sociedades asociadas	70	16	86	59	-106	-47
<b>RESULTADO CONSOLIDADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>-507</b>	<b>-127</b>	<b>-635</b>	<b>218</b>	<b>-567</b>	<b>-349</b>
Impuesto sobre beneficios	94	41	135	-1.385	133	-1.263
<b>RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO</b>	<b>-413</b>	<b>-86</b>	<b>-499</b>	<b>-1.177</b>	<b>-435</b>	<b>-1.612</b>
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	346	61	407	682	118	800
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUIDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE</b>	<b>-67</b>	<b>-25</b>	<b>-92</b>	<b>-495</b>	<b>-317</b>	<b>-812</b>

CAMBIO DE CRITERIO DE CONSOLIDACIÓN

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

NOTA RESULTADO DE EXPLOTACIÓN

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

VENTAS

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

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

RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN

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

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

RESULTADO NETO DE EXPLOTACIÓN

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

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

RESULTADO FINANCIERO

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

RESULTADO NETO

	dic-09
<b>Resultado neto reportado</b>	<b>-92</b>
<b>Rob. neto ex Ventas</b>	<b>246</b>



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

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

**Deterioros y enajenación de inmovilizado:** En 2009 (-710,4 millones de euros) esta partida incluye, principalmente, las pérdidas contables en la venta de Gatwick y el ajuste al valor de los activos en Stansted, así como la plusvalía por la venta los Aparcamientos (+49,8 millones de euros) y venta de la sede de Ferrovial. En 2008 (419 millones) este epígrafe incluía, principalmente, la plusvalía obtenida por la venta en marzo de 2008 de World Duty Free, filial del Grupo BAA dedicada a la explotación de espacios comerciales en aeropuertos, que generó una plusvalía de 295 millones de euros y la plusvalía por la venta del aeropuerto de Belfast, de 109 millones de euros.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**BALANCE DE SITUACIÓN Y OTRAS MAGNITUDES**

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

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

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

**DEUDA NETA CONSOLIDADA**

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

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

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

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

**INVERSIONES**

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

**FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO**

	F.C. excluidos proyectos infraestructuras	F.C. Proyectos infraestructuras	Eliminaciones	Total
RBE	558	1.981		2.540
Cobro de dividendos	129		-119	10
Pago de impuestos	-38	-11		-49
Var. fondo de manobra y otros	191	-160		32
<b>Flujo operaciones</b>	<b>840</b>	<b>1.810</b>	<b>-119</b>	<b>2.533</b>
Inversión	-504	-1.901	285	-2.120
Desinversión	534	1.582	-11	2.106
<b>Flujo de inversión</b>	<b>30</b>	<b>-319</b>	<b>274</b>	<b>-14</b>
<b>Flujo antes financiación</b>	<b>872</b>	<b>1.493</b>	<b>155</b>	<b>2.520</b>
Flujo intereses	-142	-1.215		-1.357
Flujo de capital y socios externos	1	448	-271	178
Flujo de dividendos	-304	-204	119	-389
Variación tipo de cambio	-5	-1.131		-1.136
PNT mantenidos para la venta	-51	-993		-1.044
Otros movimientos de deuda (no flujo)	3	126		129
<b>Variación tesorería neta</b>	<b>374</b>	<b>-1.476</b>	<b>3</b>	<b>-1.099</b>
Posición neta inicial	-1.547	-19.634	8	-21.172
Posición neta final	-1.172	-21.110	11	-22.271

**FLUJO DE CAJA EXCLUIDOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS**

**a) Flujo de Operaciones:**

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

Flujo de operaciones	2009	2008
Construcción	406	464
Servicios	343	276
Autopistas y aparcamientos	134	420
Aeropuertos	-18	-25
Otros	14	-67
<b>Flujo de operaciones sin impuestos</b>	<b>879</b>	<b>1.068</b>
Pago Impuesto de sociedades	-38	26
<b>Total</b>	<b>840</b>	<b>1.094</b>

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

	C. Interior	C. Internac	Cadagua	Construcción
RBE	115	97	13	225
Var. fondo de manobra	-13	204	-11	181
<b>Flujo de operaciones sin impuestos</b>	<b>102</b>	<b>301</b>	<b>2</b>	<b>406</b>

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

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

	Urbanos y Residuos	Amey	Swissport	Resto	Servicios
RBE	162	87	81	33	363
Dividendos y otras devoluciones	1	7	1		10
Var. fondo de maniobra	-21	-59	11	39	-30
<b>Flujo de operaciones sin impuestos</b>	<b>142</b>	<b>35</b>	<b>93</b>	<b>72</b>	<b>343</b>

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

Dividendos y devoluciones de capital	2009	2008
<b>ETR 407</b>	<b>63</b>	<b>47</b>
Autema	5	317
M-45		2
Ausol	9	5
<b>Autopistas Españolas</b>	<b>14</b>	<b>325</b>
<b>Eurolink N4-N6</b>	<b>13</b>	
Algarve	6	4
Norte Litoral	3	
<b>Autopistas portuguesas</b>	<b>8</b>	<b>4</b>
<b>Cintra Chile</b>		<b>6</b>
<b>Aparcamientos</b>		<b>1</b>
<b>Total dividendos</b>	<b>98</b>	<b>383</b>
Euroscut Algarve	15	
Chicago	4	3
Indiana		11
<b>devoluciones Fondos Propios</b>	<b>19</b>	<b>14</b>
<b>Total</b>	<b>119</b>	<b>397</b>

En la partida "resto" se incluye el flujo correspondiente a Corporación ee Inmobiliaria. En Inmobiliaria, destaca la mejora del flujo de operaciones debido a la devolución del IVA pagado por la compra del suelo

de Valdebebas en 2008 (+32 millones de euros) y los menores pagos derivados de la construcción en Polonia (+40 millones de euros)

### b) Flujo de inversión

La siguiente tabla muestra un detalle por segmentos de negocio del **flujo de inversión sin incluir proyectos de Infraestructuras**, separando en cada una los desembolsos por inversiones acometidas y los cobros por desinversiones producidas.

Flujo de inversión	Inversión	Desinversión	Flujo de inversión
Construcción	-36	6	-29
Servicios	-163	37	-126
Autopistas y aparcamientos	-104	451	347
Aeropuertos	-201		-201
Otros		40	40
<b>Total</b>	<b>-504</b>	<b>534</b>	<b>30</b>

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

Inversión en inmovilizado financiero	2009
<b>Proyectos de infraestructuras</b>	<b>78</b>
Inversora OLR	2
Ionian Ods	9
Inversora R4	8
Nuevas inversiones EE.UU.	6
Azores	13
Autostrade Poludnie	40
<b>Aparcamientos</b>	<b>0</b>
Serrano park	0
<b>Total</b>	<b>78</b>

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

**c) Flujo de financiación**

Dentro del flujo de financiación, se consignan como flujo de dividendos los pagos por este concepto tanto aquellos dividendos pagados a los accionistas de Grupo Ferrovial, S.A., que en 2009 han ascendido a 284 millones de euros, como los correspondientes a los accionistas minoritarios de Cintra anteriores a la fusión (18 millones de euros), Budimex (13 millones de euros) y Swissport (3 millones de euros).

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

**FLUJO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS**

**a) Flujo de Operaciones**

En cuanto al **flujo de operaciones de las sociedades titulares de proyectos de Infraestructuras** concesionarias, se recoge básicamente la entrada de fondos de aquellas sociedades que se encuentran en explotación, si bien incluye también las devoluciones y pagos de IVA correspondientes a aquellas que se encuentran en fase de construcción. A continuación se muestra un cuadro en el que se desglosa el flujo de operaciones de proyectos de Infraestructuras:

Flujo de operaciones	BAA	Autopistas	Resto(*)	Total
Resultado bruto de explotación	1.355	622	5	1.981
Pago de impuestos	-4	-7		-11
Var. fondo de maniobra	-180	-9	30	-160
<b>Flujo de operaciones</b>	<b>1.171</b>	<b>606</b>	<b>35</b>	<b>1.810</b>

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

**b) Flujo de Inversiones**

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

Flujo de inversión	Inversión	Desinversión	
North Tarrant Express	-264		-264
SH-130	-96		-96
M3	21		21
Autostrade Poludnie	-43		-43
Autopistas portuguesas	-60	2	-58
ETR407	-50	19	-30
Otras autopistas	-48		-48
<b>Total autopistas</b>	<b>-540</b>	<b>21</b>	<b>-519</b>
<b>BAA</b>	<b>-1.236</b>	<b>1.561</b>	<b>325</b>
Resto	-126		-126
<b>Total</b>	<b>-1.902</b>	<b>1.582</b>	<b>-319</b>

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

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

**c) Flujo de Financiación**

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

Estos importes corresponden en el caso de concesionarias que consolidan en Grupo por integración global, al 100% de las cantidades desembolsadas y recibidas por las sociedades concesionarias, independientemente de cuál sea el porcentaje de participación que el Grupo mantiene sobre las mismas. No se incluye ningún dividendo o devolución de Fondos Propios de las sociedades que se integran por puesta en equivalencia.

El flujo de intereses (-1.214 millones de euros) corresponde a los intereses pagados por las sociedades concesionarias, así como otras comisiones y costes en estrecha relación con la obtención de financiación. El flujo por estos conceptos se corresponde con el gasto por intereses relativos al periodo, así como cualquier otro concepto que supone una variación directa de la deuda neta del periodo. Este importe no coincide con el resultado por financiación que aparece en la cuenta de pérdidas y ganancias, fundamentalmente por las diferencias existentes entre el devengo y el pago de intereses.

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

Se muestra a continuación una tabla con un mayor desglose:

Flujo de intereses	2009
ETR 407	-158
Autopistas EE.UU.	-49
Autopistas España	-95
Autopistas Chile	-51
Resto autopistas	-57
<b>Total autopistas</b>	<b>-410</b>
BAA (comisiones y prepago de intereses)	-178
BAA (resto de intereses)	-612
<b>Total BAA</b>	<b>-790</b>
Resto	-15
<b>Total</b>	<b>-1.215</b>

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

Finalmente, en la partida "otros movimientos de deuda no flujo" se incluyen aquellos conceptos que suponen una variación de deuda contable, pero que no implican movimiento real de caja, como es el caso de la salida de la deuda por el cambio a puesta en equivalencia de determinadas concesionarias de Servicios, intereses devengados no pagados y la amortización de comisiones y valor razonable de la deuda.

## ANEXO I: CAMBIO DE CRITERIO DE CONSOLIDACIÓN

Con efecto 1 de enero de 2009 se ha decidido modificar el criterio contable de consolidación de los negocios en los que existe control conjunto, pasando a aplicar el método de puesta en equivalencia frente al método de interpretación proporcional que hasta la fecha se venía aplicando. Dicho cambio de criterio se ha realizado en base a la alternativa permitida por la NIC 31 y está en línea con la reforma propuesta por el IASB ("Exposure Draft 9") en relación con el criterio de consolidación para este tipo de entidades.

En línea con las bases de conclusiones de dicho "Exposure Draft", la compañía considera que aplicar el método de puesta en equivalencia frente al método de integración proporcional contribuye a reflejar de forma más adecuada la imagen fiel, ya que realmente la sociedad no controla los activos ni tiene una obligación presente respecto a los pasivos de la entidad en la que existe control conjunto, sino que realmente lo que controla es una participación sobre dicha entidad.

En relación con los contratos ejecutados mediante Uniones Temporales de Empresas o entidades similares, y también en línea con lo indicado en el "Exposure Draft 9", se sigue aplicando el criterio de integración proporcional ya que se considera que los mismos tienen la naturaleza de "operaciones conjuntas", en las que sí existe control y una involucración más directa por parte de los socios en los activos, pasivos, ingresos y gastos del contrato.

Con el objeto de permitir la comparabilidad, y conforme a lo exigido por la NIC 8, toda la información comparable a diciembre de 2008 ha sido reexpresada, así como los saldos de balance a 31 de diciembre de 2008.

Las principales sociedades afectadas son: la autopista de Indiana, M45 y autopistas griegas y Tubelines y otras joint ventures de Amey (en Servicios).

A continuación se detallan los principales importes que han sido reexpresados tanto respecto al Balance a diciembre de 2008 como a la Cuenta de pérdidas y ganancias a diciembre de 2008.

Balance de Situación	Diciembre 2008	Diciembre 2008	Variación
		Reexpresado	
Activos	48.203	43.826	-4.377
Posición Neta de Tesorería	-24.112	-21.172	2.940
Fondos Propios atribuidos a Sociedad Dominante	1.579	1.756	177
Fondos Propios Socios Externos	2.113	2.206	93
Cuenta de resultados	Diciembre 2008	Diciembre 2008	Variación
		Reexpresado	
Importe Neto Cifra de Negocios	14.126	13.146	-980
Resultado Bruto de Explotación	2.738	2.545	-193
Resultado de Explotación (antes de deterioro y enajenación de inmovilizado)	1.550	1.413	-137
Resultado Neto atribuible a la dominante	-838	-812	26

Se entiende por Posición neta de tesorería el saldo de las partidas incluidas en Tesorería y equivalentes (incluida la caja restringida a corto plazo) y la caja restringida a largo plazo, minorado por el importe de las deudas financieras (deuda bancaria y obligaciones) tanto a corto como a largo plazo, según se explica en la Nota 20 de las cuentas Anuales de Grupo Ferrovial correspondientes al ejercicio 2008.

## ANEXO II: HECHOS RELEVANTES

- ✓ **BAA responde a la decisión anunciada por el Gobierno Británico de proseguir con los planes para la construcción de la tercera pista en el aeropuerto de Heathrow. (15 de enero 2009).**
- ✓ **Cintra informa del inicio del estudio de una posible fusión con Grupo Ferrovial,S.A. (29 de enero 2009).**
- ✓ **Ferrovial remite información sobre el régimen de exención por plusvalías obtenidas por BAA en la venta de activos. (3 de febrero 2009).**
- ✓ **Declaraciones de BAA en respuesta a la publicación realizada por el Department for Transport de un documento de consulta sobre el futuro de la regulación económica de los aeropuertos británicos. (9 de marzo 2009).**
- ✓ **BAA efectúa declaraciones en respuesta a la publicación por la CAA de las tarifas para el próximo quinquenio en el Aeropuerto de Stansted. (13 de marzo 2009).**
- ✓ **Nota emitida por Ferrovial aclarando determinada información aparecida en un medio de comunicación. (24 de marzo 2009)**  
El 23 de marzo de 2009 se publicó un artículo de prensa refiriéndose específicamente a las consecuencias que tendría la venta de aeropuertos a determinados precios sobre los acuerdos de la financiación de BAA. Dicho artículo contenía ciertas inexactitudes y afirmaciones erróneas que necesitaron ser aclaradas al mercado.
- ✓ **Junta General de Accionistas (30 de abril 2009).**  
Grupo Ferrovial celebró su Junta General de Accionistas aprobando las Cuentas Anuales de 2008 y la distribución de un dividendo total de 2 euros, lo que supone el pago de un dividendo complementario de 1,5 euros el día 20 de mayo de 2009.
- ✓ **Íñigo Meirás Amusco nombrado Director General de Grupo Ferrovial (30 de abril 2009).**
- ✓ **BAA emite una comunicación en relación con la presentación ante el Tribunal de Apelación de Competencia de un recurso para la revisión del Informe de la Comisión de Competencia. (18 de mayo 2009).**
- ✓ **BAA comunica su postura en relación con la revisión realizada por el Ministerio de Transporte (Department for Transport (DfT)) sobre la regulación económica del sector aeroportuario en el Reino Unido. (8 de junio 2009).**
- ✓ **CINTRA alcanza un acuerdo para vender su participación en Cintra Aparcamientos. (26 de junio 2009).**  
El importe de la transacción asciende a 451 millones de euros (400 millones por las acciones y 51 millones de deuda de Cintra Aparcamientos)
- ✓ **Ferrovial suscribe un préstamo con 35 entidades financieras por importe de 3.300 millones de euros de principal y vencimiento a tres años (30 de junio 2009).**  
El acuerdo supone la unificación de la deuda corporativa y sustituye, entre otras financiaciones, al préstamo de Ferrovial Infraestructuras, S.A. (1.764 millones de euros), así como a los préstamos sindicados de Grupo Ferrovial S.A. suscritos en 2004 y 2006 y varios préstamos bilaterales y líneas de circulante. La financiación se estructura en varios tramos: un préstamo a largo plazo con un vencimiento de tres años; un crédito puente que se dividirá, a su vez, en dos sub-tramos en función de los vencimientos establecidos para cada uno de ellos y, por último, una línea de circulante de carácter renovable con un vencimiento de tres años. El cierre financiero de esta reorganización tuvo lugar una vez concluido el proceso de fusión con Cintra, el pasado 4 de diciembre.
- ✓ **Aprobación por los Consejos de Administración de Cintra y Ferrovial del Proyecto Común de Fusión. (30 de julio 2009).**

La relación de canje acordada es de cuatro acciones de CINTRA, de veinte céntimos de euro (0,20 €) de valor nominal cada una, por cada acción de FERROVIAL, de un euro (1 €) de valor nominal.

- ✓ **BAA responde al Ministerio de Transporte británico, tras aclarar este su postura sobre diversos aspectos de su revisión del régimen financiero de los aeropuertos británicos. (13 octubre 2009).**
- ✓ **Celebración de la Junta General Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad; aprobación de la fusión de Grupo Ferrovial y Cintra (20 octubre 2009).**  
El proceso prevé la absorción de la primera por la segunda, si bien la sociedad absorbente pasa a denominarse "FERROVIAL, S.A." y traslada su domicilio social al que actualmente lo es de la sociedad absorbida.
- ✓ **BAA LIMITED comunica haber alcanzado un acuerdo para la venta del aeropuerto de Gatwick (21 octubre 2009).**  
El precio de la transacción es de 1.510 millones de libras (equivalentes a 1.657 millones de euros), de los cuales 1.455 se recibieron al contado, mientras que hasta 55 millones de libras se abonarán en función de la consecución de determinados parámetros operativos y financieros. El 3 de diciembre tuvo lugar el cierre de la operación tras la aprobación por las autoridades de competencia.
- ✓ **BAA anuncia el fortalecimiento de la estructura financiera de su grupo de aeropuertos londinenses (13 noviembre 2009).**  
BAA anunció la propuesta de una ampliación de capital por importe de 500 millones de libras para su grupo de aeropuertos londinenses. Dicho plan fue aprobado formalmente por los socios de BAA el pasado 23 de noviembre. La ampliación se completó con posterioridad al cierre del ejercicio, el pasado 29 de enero de 2010.
- ✓ **BAA Limited anuncia la colocación de bonos por importe de 700 millones de Libras (27 noviembre 2009).**  
BAA colocó bonos por valor de 700 millones de libras, con vencimiento en 2026 y un cupón fijo anual del 6,75%. Generó un libro de órdenes de más de 2.000 millones de libras y el precio quedó fijado dentro de su guía inicial de 270 puntos básicos sobre los Gilts (bonos emitidos por el Gobierno de Reino Unido).
- ✓ **BAA Limited anuncia la colocación de bonos por importe de 235 millones de Libras (01 diciembre 2009).**  
BAA colocó bonos indexados a la inflación (index-linked bonds) por valor de 235 millones de libras, con vencimiento en 2039 y un cupón fijo anual real del 3,334%. Los ingresos de la emisión de bonos serán utilizados para refinanciar deuda existente y para alargar los vencimientos de la compañía.
- ✓ **Se comunica la inscripción en el Registro Mercantil de la Fusión de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. y Grupo Ferrovial, S.A. (3 diciembre 2009).**  
Con fecha de 3 de diciembre, después del cierre de mercado, quedó inscrita en el Registro Mercantil de Madrid la escritura pública de fusión de GRUPO FERROVIAL, S.A. y de CINTRA CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE, S.A. Como consecuencia de dicha inscripción, la sociedad absorbida, GRUPO FERROVIAL, S.A., quedó extinguida. Por consiguiente, el día 3 de diciembre fue el último día de negociación oficial en las Bolsas de Valores de las acciones de GRUPO FERROVIAL, S.A. Desde la inscripción de la fusión, la sociedad absorbente (CINTRA CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE, S.A.) pasó a denominarse "Ferrovial, S.A.".
- ✓ **Completada la financiación de 2.000 millones de dólares de la autopista North Tarrant Express en Texas (17 diciembre 2009).**  
NTE Mobility Partners LLC, consorcio participado mayoritariamente por Cintra (56,7%), completó con éxito la financiación de la autopista North Tarrant Express Managed Lanes en Texas (EEUU).
- ✓ **Resolución dictada por el Tribunal de Competencia (Competition Appeal Tribunal (CAT)) (21 diciembre 2009).**



## ANEXO III: PRINCIPALES ADJUDICACIONES

El CAT estimó el recurso de BAA, al apreciar la existencia de un aparente trato parcial. Con posterioridad a la resolución se celebraron las reuniones con la Comisión de Competencia, tal como sugería el citado tribunal. En fecha posterior al cierre del ejercicio (10 de febrero) la Comisión de Competencia hizo pública su decisión de recurrir el dictamen.

✓ **Acuerdo de venta del 60% de su participación en Cintra Concesiones de Infraestructuras de Chile por un importe de 209 millones de euros. (29 diciembre 2009).**

Cintra alcanzó un acuerdo para la venta del 60% de su participación en Cintra Chile, a la empresa colombiana ISA. El importe de la transacción ascendió, aproximadamente, a 209 millones de euros (7.150.000 de Unidades de Fomento). Adicionalmente, el comprador tiene una opción de compra y Cintra una opción de venta por el 40% restante del capital. La efectividad de la operación quedó sujeta a la aprobación por las autoridades competentes. El resultado neto consolidado (después de impuestos), se estimó, según cálculos preliminares, en aproximadamente 250 millones de euros incluyendo en este importe tanto la venta del 60% de la participación de Cintra en dicha sociedad como el ejercicio de las opciones de compra-venta existentes. Dicho resultado se reconocería en el ejercicio 2010 una vez obtenidas las autorizaciones y registros mencionados anteriormente.

### Hechos posteriores al cierre

✓ **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 enero 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, filial de Ferrovial, da entrada en su división Amey Ventures Investments Limited, AVIL, al fondo de inversión holandés DIF (Dutch Infrastructure Fund II). DIF asume el 50% del capital de AVIL. (10 febrero 2010).**

### Construcción

- ✓ Infraestructura de prolongación de la línea 9 de Metro de Madrid a Mirasierra.
- ✓ Tren de Alta Velocidad Valladolid-Burgos y Venta de Baños-Palencia. Nudo Venta de Baños.
- ✓ Estación Central del tren de alta velocidad en Reus, Tarragona.
- ✓ Mantenimiento de infraestructura tren de alta velocidad, de Madrid a Zaragoza.
- ✓ Mantenimiento de infraestructura tren de alta velocidad, de Adamuz a Sevilla.
- ✓ Trabajos en el túnel de equipajes T5 Fase II, Aeropuerto de Heathrow, Londres.
- ✓ Desarrollo exterior de Isla Verde, en la Bahía de Algeciras, Cádiz.
- ✓ Construcción del tramo Urizarri de la Línea 3 del FMB de Bilbao.
- ✓ Obras en la Autovía A-40 en el tramo Ocaña-Tarancón, Toledo.
- ✓ Modernización de planta de tratamiento de fangos de Chorzow, Polonia.
- ✓ Renovación y reparación urgente en la red del Canal de Isabel II, Casa de Campo, Madrid.
- ✓ Construcción del edificio de servicios 'Plaza Mayor' de la Universidad Autónoma de Madrid.
- ✓ Obras e instalaciones adicionales para la nueva área terminal del Aeropuerto de Málaga
- ✓ Obras en la galería de servicios del nuevo campus Diagonal-Besós, Barcelona.
- ✓ Construcción de la base de mantenimiento de Santa Catalina II fase I para Renfe en Madrid.
- ✓ Reforma y ampliación del Cuartel de San Quintín El Pardo, Madrid.
- ✓ Obras en la base aérea aérea de Torrejón, Madrid.
- ✓ Acondicionamiento de la carretera EX-346, en Quintana de la Serena, Badajoz.
- ✓ Interconexión de la red Norte Este Rejas con la red Norte Oeste Viveros en Madrid.
- ✓ Construcción de 80 apartamentos, aparcamientos y trasteros Altos del Rompido, Huelva
- ✓ Estabilización de los muelles adosado, ribera y poniente del Puerto de Alcadia.
- ✓ 248 viviendas, garajes y trasteros en Arroyo de la Encomienda, Valladolid.
- ✓ Aparcamiento subterráneo en Móstoles, Madrid.
- ✓ Conducción de refuerzo a La Adrada Avila, dentro de la Cofederación Hidrográfica del Tajo.
- ✓ Refuerzo del túnel del Roble en el canal Alto del Taibilla, T.M. de Moratalla, Murcia.
- ✓ 81 viviendas del plan parcial Ensanche Vallecas, Madrid.
- ✓ Construcción 42 viviendas y garajes en Timibucar, Sta Cruz de Tenerife.
- ✓ Incubadora de empresas biotecnológicas en el parque de Boecillo, Valladolid.
- ✓ Edificios y urbanización del Parque de Paleoaventura de Enciso, La Rioja.
- ✓ Mejora del atraque del muelle de trasatlánticos en Vigo, Pontevedra.
- ✓ Centro de Desarrollo Empresarial en el Camino de los Vinateros, Moratalaz, Madrid.
- ✓ Acondicionamiento medioambiental del entorno de La Contraparada, Murcia.
- ✓ Obras de ampliación y reforma del centro de salud de Malagón, Ciudad Real.
- ✓ Centro de proceso de datos de respaldo en una nave industrial de Valdemoro, Madrid.

### Servicios

- ✓ Gestión de residuos urbanos y limpieza de Castro-Urdiales, Cantabria.
- ✓ Limpieza viaria y servicios Complementarios en Portugaleta, Vizkaia.
- ✓ Servicios Consejería de Educación y Ciencia en Toledo, Cuenca, Albacete y Guadalajara.
- ✓ Prórroga de conservación de zonas verdes en Vallecas, Moratalaz y Vicalvaro, Madrid.
- ✓ Recuperación de Jardines Históricos de Patrimonio Nacional.
- ✓ Aprovechamiento eléctrico de biogás del vertedero en el Complejo La Vega, Sevilla.
- ✓ Mantenimiento de zonas verdes, parques y jardines de Comenar Viejo, Madrid.
- ✓ Mantenimiento y Conservación de zonas ajardinadas Universidad Complutense de Madrid.
- ✓ Contratación del Servicio de limpieza del Hospital Mendaro,
- ✓ servicios de limpieza viaria y recogida de residuos de Vic, Barcelona.

**ANEXO IV: EVOLUCIÓN TIPOS DE CAMBIO**

	Tipo de cambio cierre (Balance)	Var.% 09-08	Tipo de cambio medio (PyG)	Var.% 09-08
Libra Esterlina	0,8876	-7,3%	0,8888	10,8%
Peso Chileno	727,6	-18,3%	771,8	0,1%
Dólar Americano	1,4331	2,7%	1,3952	-5,1%
Dólar Canadiense	1,4989	-11,8%	1,5810	1,1%
Franco Suizo	1,4831	-0,5%	1,5070	-4,6%
Zloty Polaco	4,1048	-1,0%	4,3448	23,5%

**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](mailto:ir@ferrovial.es)

**web:** <http://www.ferrovial.com>