

ferrovia

RESULTADOS

Enero - Diciembre 2010

VISIÓN GENERAL	1
AUTOPISTAS	3
TRÁFICO	3
FINANCIACIONES	4
DESINVERSIONES	5
LICITACIÓN DE PROYECTOS	5
OTROS ASUNTOS RELEVANTES	5
SERVICIOS	7
NEGOCIOS DE ESPAÑA	7
SWISSPORT	7
AMEY	7
CONSTRUCCIÓN	8
MERCADO DOMÉSTICO	8
MERCADO INTERNACIONAL	8
DETALLES DE LA CARTERA	9
AEROPUERTOS	10
TRÁFICO	10
FINANCIACIONES	11
DESINVERSIONES	11
CALIDAD DE SERVICIO	11
ASPECTOS REGULATORIOS	11
CUENTA DE RESULTADOS	13
VENTAS	14
RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN	14
RESULTADO NETO DE EXPLOTACIÓN	14
RESULTADO FINANCIERO	14
RESULTADO NETO	14
BALANCE DE SITUACIÓN Y OTRAS	
MAGNITUDES	16
DEUDA NETA CONSOLIDADA	17
FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO	18
FLUJO DE CAJA EXCLUIDOS PROYECTOS DE	
INFRAESTRUCTURAS	19
FLUJO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS ..	20
ANEXO I: HECHOS RELEVANTES	21
HECHOS POSTERIORES AL CIERRE	23
ANEXO II: PRINCIPALES ADJUDICACIONES ...	24
ANEXO III: EVOLUCIÓN TIPOS DE CAMBIO ...	25

VISIÓN GENERAL

Resultado neto positivo 2.163 millones (-74 millones en 2009), motivado por las plusvalías de las ventas de activos, principalmente por la venta de un 10% de la autopista canadiense 407ETR.

Crecimiento en términos comparables en todas las líneas de resultado operativo, **determinado** por la positiva evolución de los **negocios internacionales** (RBE.- BAA +7,4%, Construcción Internacional +14,8%, Amey +22,5%).

Aeropuertos: El margen RBE es el mayor desde 2006. **Fuertes crecimientos** en la cuenta de resultados de BAA en términos comparables (Ventas +5,0%, RBE +7,4%, **RE +26,2%**), **a pesar de los impactos extraordinarios** que afectaron al tráfico durante 2010. Estos crecimientos son posibles por la combinación del ajuste de tarifas por la inflación, la evolución del tráfico y de los ingresos comerciales. Excluyendo los impactos extraordinarios, el **tráfico de Heathrow** habría aumentado aproximadamente un **+3,4%**, tras registrar cinco meses consecutivos de récord históricos entre julio y noviembre.

Servicios: La **cartera se sitúa en máximos históricos** (€12.003Mn). Importante **crecimiento de la actividad internacional**, destacando Amey (Ventas +9%, RBE +23%) motivado por contratos conseguidos en los últimos años.

Autopistas: Las Ventas (+7,2%) y el RBE (+7,6%) crecen, en términos pro-forma, por la positiva evolución de la ETR-407. Se mantiene el fuerte crecimiento del tráfico en la ETR-407 (+5,5% en 2010).

Construcción: El negocio **internacional** (52% del RBE de la División) continúa siendo el motor de **crecimiento**, Ventas +18%, RBE+15%, **destacando Budimex**, Ventas +29%, RBE +38% y RE +43%.

	dic-10	dic-09	Var (%)	Pro-forma (%)
Ventas	12.169,2	12.231,9	-0,5	2,7
Resultado Bruto de Explotación	2.514,3	2.591,5	-3,0	6,5
Resultado de Explotación*	1.514,4	1.586,6	-4,6	13,6
Resultado neto	2.163,3	-73,5	n.s.	
Inversiones netas	-895,5	196,8	n.s.	

	dic-10	dic-09	Var (%)
Deuda neta consolidada	-19.788,7	-22.271,4	11,1
Deuda neta ex-proyectos Infra	31,2	-1.172,2	102,7

	dic-10	dic-09	Var (%)
Cartera de Construcción	10.186	8.800	15,7
Cartera de Servicios	12.003	9.967	20,4

Evolución Tráfico autopistas (IMD)	dic-10	dic-09	Var (%)
ETR 407 (Km recorridos 000)	2.336.551	2.214.773	5,5
Chicago Skyway	44.987	47.296	-4,9
Indiana Toll Road	28.111	28.117	0,0
Autema	20.583	21.339	-3,5
Ausol I	15.623	16.984	-8,0
Ausol II	16.594	17.416	-4,7
BAA (millones pasajeros)	109,4	112,2	-2,5

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, deterioros y revaluaciones 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.

EVOLUCIÓN DEUDA FINANCIERA:

La **deuda corporativa**, "excluidos proyectos de infraestructuras", se sitúa en posición neta de caja (31 millones de euros), por la generación de **flujo de caja** en Construcción y Servicios y las **desinversiones** del periodo (incluye el cobro por la venta del 10% del capital de la autopista **ETR407 y las autopistas chilenas**), frente a los 1.172 millones en diciembre de 2009. Esta posición neta de caja incluye, 420 millones **invertidos** en el año y el pago de **dividendos** y aún no refleja el cobro de la operación de venta de Swissport, ni de la M-45, por un importe conjunto superior a €760Mn.

La **deuda de proyectos se reduce** a 19.820 millones de euros. La importante reducción está motivada, principalmente, por la desconsolidación de la deuda de la autopista ETR (€3.150Mn, septiembre de 2010), compensado en parte por el aumento de la deuda motivado por la **depreciación del euro frente** a las monedas en que están denominadas las deudas de los principales proyectos (+€670Mn) y a la ampliación del perímetro, con inclusión de nuevas autopistas en EE.UU. en fase de construcción (€1.234Mn).

Positiva evolución en BAA, habiéndose refinanciado la totalidad de la deuda subordinada (1.566 millones de libras) y situándose el *Back stop facility* por debajo de 1.300 millones de libras (cancelación realizada en octubre), nivel a partir del cual se elimina la restricción al pago de dividendos del grupo restringido, gracias a los cerca de 2.000 millones de libras captados por BAA desde agosto.

AUTOPISTAS

	dic-10	dic-09	Var (%)	Pro-forma:
Ventas	868,7	989,6	-12,2	7,2
Resultado Bruto explotación	629,6	664,3	-5,2	7,6
Margen Bruto explotación	72,5%	67,1%		
Resultado explotación	517,1	557,9	-7,3	8,7
Margen explotación	59,5%	56,4%		

La evolución a lo largo del año ha estado marcada por la propia evolución de las economías en las que se encuentran localizados los activos; en el caso de Canadá la autopista ETR407 ha tenido un crecimiento del tráfico del 5,5% (VKT), que contrasta con la negativa evolución de las autopistas españolas.

La cuenta de resultados se ve afectada por la desconsolidación en el cuarto trimestre de 2010 de la ETR407 y las autopistas chilenas, una vez se han completado los procesos de venta (10% ETR y 60% Chilenas). Estas autopistas están consolidadas por integración global hasta septiembre, fecha a partir de la cual la ETR 407 pasa a integrarse por puesta en equivalencia. En 2009 se incluye la actividad de Aparcamientos hasta junio. La evolución Pro-forma elimina estos efectos.

Los ingresos (+7,2%) y el RBE (+7,6%) crecen en términos comparables, por la positiva evolución de ETR407, que combina el aumento del tráfico, el incremento de la tarifa y el control de costes, permitiendo todo ello incrementar la rentabilidad.

VENTAS

En el detalle por autopista incluimos los datos de la ETR para el año completo, aunque desde el T4 se consolida por puesta en equivalencia.

	dic-10	dic-09	Var. (%)
407 ETR	456,1	354,2	28,8%
Chicago Skyway	46,0	46,6	-1,4%
Ausol	53,8	57,8	-7,0%
Autema	78,8	73,5	7,2%
Radial 4	19,9	21,5	-7,5%
Ocaña-La Roda	16,4	18,4	-10,9%
Autopistas Chilenas	153,1	197,5	-22,4%
N4-N6	22,9	22,7	1,2%
M3	33,8	30,5	10,8%
Euroscut Algarve	35,5	36,7	-3,2%
Euroscut Norte Litoral	56,8	38,4	48,1%
PEE			
Indiana Toll Road	131,8	114,1	15,6%
Ionian Roads	74,6	66,6	12,0%
M-45	25,4	26,5	-4,4%

RBE

	dic-10	dic-09	Var. (%)
407 ETR	364,6	276,4	31,9%
Chicago Skyway	38,3	38,7	-0,8%
Ausol	36,9	42,5	-13,1%
Autema	63,5	50,1	26,9%
Radial 4	10,9	9,9	9,8%
Ocaña-La Roda	8,3	9,7	-14,7%
Autopistas Chilenas	102,5	135,6	-24,5%
N4-N6	15,9	15,3	3,6%
M3	29,4	27,7	6,1%
Euroscut Algarve	30,9	32,4	-4,7%
Euroscut Norte Litoral	34,9	32,8	6,4%
PEE			
Indiana Toll Road	105,1	88,4	18,9%
Ionian Roads	47,6	45,6	4,4%
M-45	23,7	24,9	-4,8%

MARGEN RBE / VENTAS

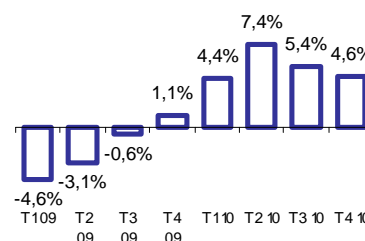
	dic-10	dic-09	Var. (%)
407 ETR	79,9%	78,0%	191
Chicago Skyway	83,3%	82,9%	46
Ausol	68,6%	73,4%	-483
Autema	80,6%	68,1%	1.250
Radial 4	54,9%	46,2%	866
Ocaña-La Roda	50,5%	52,7%	-224
Autopistas Chilenas	66,9%	68,7%	-177
N4-N6	69,2%	67,7%	158
M3	86,9%	90,7%	-384
Euroscut Algarve	87,0%	88,3%	-132
Euroscut Norte Litoral	61,4%	85,5%	-2.403
PEE			
Indiana Toll Road	79,7%	77,5%	226
Ionian Roads	63,8%	68,5%	-468
M-45	93,3%	93,7%	-39

TRÁFICO

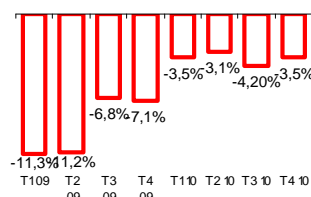
	dic-10	dic-09	Var. (%)
ETR 407 (Km recorridos 000)	2.336.551	2.214.773	5,5%
Chicago Skyway	44.987	47.296	-4,9%
Ausol I	15.623	16.984	-8,0%
Ausol II	16.594	17.416	-4,7%
Autema	20.583	21.339	-3,5%
Radial 4	8.314	8.988	-7,5%
Ocaña-La Roda	4.128	4.612	-10,5%
Santiago-Talca	75.251	77.462	-2,9%
Talca-Chillán	42.917	46.103	-6,9%
Chillán-Collipulli	28.606	26.840	6,6%
Collipulli-Temuco	32.710	31.367	4,3%
Temuco-Río Bueno	20.680	20.120	2,8%
N4-N6	25.926	25.137	3,1%
M3	23.601	n.s.	n.s.
Euroscut Algarve	18.817	19.615	-4,1%
Euroscut Norte Litoral	30.019	31.234	-3,9%
PEE			
Indiana Toll Road	28.111	28.117	0,0%
M-45	60.650	60.669	0,0%

EVOLUCIÓN DE TRÁFICO TRIMESTRAL

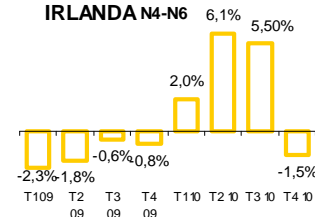
CANADÁ 407 ETR



ESPAÑA Autema



IRLANDA N4-N6



Destaca la **positiva evolución del tráfico de la 407-ETR (YTD+5,5%)**, consolidando la tendencia de trimestres anteriores. Cabe destacar que el pasado 30 de junio se alcanzó un nuevo récord de tráfico diario al alcanzarse un total de 454.275 viajes. El anterior récord se estableció el 5 de octubre de 2007 con un total de 445.882 viajes.

Tanto **Indiana Ticket (+2,7%) como ETR407 (+5,5%)**, reflejan con fidelidad la evolución positiva de los indicadores económicos en su área geográfica, tratándose de secciones de más de 100Km con pocas alternativas de calidad. Aunque en ambas autopistas aumenta el tráfico tanto de vehículos ligeros como de **pesados**, es mayor el **crecimiento** de los últimos (**Indiana Ticket +3,5%, ETR +7,4%**).

Variaciones negativas en Chicago Skyway (-4,9%) y en la sección Barrier de Indiana (-6,5%). Debido al tráfico anormalmente alto registrado en 2009, al verse beneficiadas hasta noviembre de 2009 por las obras y cierres de carriles en las carreteras alternativas. También impactó negativamente el cierre en noviembre de 2009, de una carretera que actúa de alimentadora al corredor (diciembre ya era comparable y los recortes en Chicago fueron menores -3,4% Vs -5,3% y -6,9% en noviembre y octubre). La evolución del tráfico de Indiana no se ha visto afectada **por las subidas de tarifas** que se produjeron en julio.

En Portugal, tras el repunte de los tráficos producido en Algarve en los meses de verano gracias a la recuperación del sector turístico en la región (con tasas de ocupación hotelera por encima incluso de las registradas en 2009), se ha producido en el **cuarto trimestre una nueva caída**, debida a la pérdida de peso del turismo en la movilidad general a partir del otoño. En Norte Litoral, los tráficos del cuarto trimestre han quedado condicionados por la aplicación a partir del 15 de octubre del sistema de pago por disponibilidad.

En Irlanda, la **N4** ha confirmado a lo largo del año la **recuperación**, con tasas de crecimiento siempre positivas en el corredor y un continuo incremento de la cuota de captura de la autopista. **M3**, que se abrió al tráfico el 4 de junio, muestra la evolución típica de una autopista de peaje en su fase inicial de crecimiento.

FINANCIACIONES

Durante 2010 se han realizado financiaciones en la división de Autopistas por un importe cercano a los 3.000 millones de euros, principalmente en ETR-407 y en España, junto con el cierre financiero de una nueva autopista en Texas, (LBJ).

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 (€491Mn).

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%**.

Socios \$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

Durante el año la autopista ha emitido bonos por valor de CAD1.500mn, habiendo refinanciado en el último trimestre todos los vencimientos de deuda de 2011.

Junio de 2010: emisión de dos series de bonos por importe de CAD500Mn y CAD300Mn con vencimientos a 5 y a 10 años, respectivamente. Dichos fondos fueron utilizados para la cancelación de los bonos con vencimiento en octubre de 2010 (CAD625Mn).

Se ha producido la ejecución de la opción de extensión de su vencimiento por parte de los bonistas en los bonos Junior (CAD165Mn, Vto. julio10), su nueva fecha de vencimiento es julio de 2040.

Noviembre de 2010: emisión de dos series de bonos por importe de CAD400Mn (cupón del 4,30%) y CAD300Mn (cupón del 3,87%) con vencimientos a 10 y 6 años. Estas emisiones han permitido la cancelación anticipada de los bonos con vencimiento en enero 2011 (CAD550Mn).

Tras estas operaciones el **total de la deuda de la 407ETR alcanza los 5.256 millones de dólares canadienses, sin vencimientos en 2011**. Los próximos vencimientos, todo ellos de deuda senior, son en 2012 (CAD 300 millones), 2014 (CAD 200 millones) y 2015 (CAD 500 millones).

R 4

Con fecha 27 de enero de 2011, la Sociedad firmó con el mismo sindicato bancario (28 entidades), la **extensión en el plazo de vencimiento** del préstamo sindicado anterior. El importe total de la extensión es de €554Mn con vencimiento el 27 de julio de 2011.

DESINVERSIONES

VENTA DEL 10% DE LA 407-ETR

El pasado **5 de octubre** se 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**. La transmisión se **completó el pasado 18 de noviembre**.

Hasta la fecha, Cintra era titular de un 53,23% de la sociedad.

La operación ha generado un **resultado neto para Ferrovial de 2.471 millones de euros**, correspondientes a la **venta del 10% (467 millones de euros)** y a la **revalorización a precio de mercado** de la participación retenida del **43,23% (2.005 millones de euros)**, registrados éstos últimos como **ajuste de valor razonable**.

VENTA DEL 60% DE LA PARTICIPACIÓN EN CHILE

El **pasado 15 de septiembre**, se completó la venta del 60% de la participación en Cintra Chile a la empresa colombiana ISA. El pasado 28 de diciembre de 2009, 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.

La operación se ha contabilizado por el 100% y asciende a **381,5 millones de euros**, lo que supone un **resultado neto consolidado, después de impuestos de 274 millones de euros**, de los cuales **158 millones** de euros netos corresponden al **60% de participación** enajenada y **116 millones de euros** netos a la **revalorización a valor de mercado** de la participación retenida, registrados éstos últimos como **ajuste de valor razonable** en la cuenta de pérdidas y ganancias del grupo consolidado.

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 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 **importe de la transacción**, cerrada el 10 de enero de 2011, **asciende a 68,3 millones de euros** y supone una plusvalía antes de impuestos de 38 millones de euros.

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 internacionales objetivo de Ferrovial.

En Norte América, se están evaluando distintos proyectos tanto en Estados Unidos como en Canadá.

En los mercados Latino Americanos más desarrollados 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 Méjico.

OTROS ASUNTOS RELEVANTES

INCREMENTO DE TARIFAS 407-ETR 2010

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.

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** (9,3km por sentido). Asimismo, el 9 de septiembre se produjo la apertura al tráfico de las nuevas rampas de acceso de conexión de la 407 ETR con la autopista 403 y QEW.

Con la incorporación de las nuevas vías, la extensión de carriles individuales en la autopista ha aumentado hasta superar los 1.100 kilómetros (incluyendo rampas de acceso). 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. **El cobro de peaje se inició 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 al Estado Portugués.

PLAN DE AYUDA DEL ESTADO A LAS AUTOPISTAS DE PEAJE

El 31 de diciembre de 2010 se publicó en el BOE un plan de ayudas a determinadas autopistas de peaje; entre las que se incluyen AP36 y R4. Dicha ayuda consiste en la **aportación por parte del Ministerio** de una cantidad que resulta de la **diferencia entre los ingresos que se hubiesen producido con el 80 por 100 del tráfico de la oferta y los realmente obtenidos, siempre que la subvención no supere a los ingresos reales del año.**

INCREMENTO DE TARIFAS 407-ETR 2011

El 31 de diciembre de 2010 la autopista publicó las nuevas tarifas y la reconfiguración de las zonas de peaje, que entraron en vigor el 1 de febrero de 2011.

Dentro de la Regular zone la tarifa para vehículos ligeros en hora punta, se sitúa en 22,95 céntimos de dólar en la hora punta y en 22,75 céntimos de dólar en el periodo punta.

Dentro de la Light zone, la tarifa para vehículos ligeros en hora punta, se sitúa en 21,45 céntimos y en 21,25 céntimos de dólar en el periodo punta.

La tarifa en hora valle y durante los fines de semana y festivos en toda la autopista será de 19,35 céntimos de dólar para los vehículos ligeros.

Las tarifas para vehículos pesados simples y pesados múltiples son dos y tres veces respectivamente las tarifas de vehículos ligeros.

El cambio de tarifas, también incluye el aumento del Video Toll Charge (VTC) para vehículos ligeros desde \$3,60 a \$3,65, un aumento del Trip Toll Charge (TTC) para vehículos ligeros desde \$0,40 a \$0,50 y un aumento de la comisión por mantenimiento de la cuenta de usuarios sin transponder (Video Account) desde \$2,50 a \$2,75.

El alquiler mensual de transponder ha experimentado una subida desde \$2,50 a \$2,75.

La fee anual del alquiler del transponder (\$21,50) y el Video Toll Charge para todo tipo de vehículos pesados (\$15,00) no varían respecto a las tarifas de 2010.

INCREMENTO DE TARIFAS CHICAGO 2011

El 1 de enero de 2011, entraron en vigor las nuevas tarifas. El **incremento medio de tarifas ha sido del 16,7% y 33,3% para vehículos ligeros y pesados**, respectivamente.

SERVICIOS

	dic-10	dic-09	Var (%)	Pro-forma (%)
Ventas	3.896,0	3.680,3	5,9	3,1
Resultado Bruto de Explotación	409,8	365,6	12,1	8,6
Margen bruto	10,5%	9,9%		
Resultado Explotación	280,6	241,1	16,4	11,7
Margen explotación	7,2%	6,6%		
Cartera	12.003,0	9.966,9	20,4	

Crecimiento, en todas las líneas de la cuenta de resultados, **mejorando significativamente la rentabilidad:**

La aportación de **nuevos contratos en Amey** y el **control de costes y selección de cartera 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**, 12.003 millones de euros (**+20,4% 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.

En España destacan la ampliación de diversos contratos de recogida y tratamiento en la provincia de Toledo por 10 años y (€244Mn) y el contrato de transporte sanitario de urgencias en la comunidad de Madrid, por 4 años (€75Mn).

NEGOCIOS DE ESPAÑA

	dic-10	dic-09	Var (%)
Ventas	1.495,3	1.527,2	-2,1
Resultado Bruto de Explotación	190,6	197,4	-3,5
Margen bruto	12,7%	12,9%	
Resultado Explotación	110,9	123,3	-10,0
Margen explotación	7,4%	8,1%	
Cartera	5.410,6	4.885,1	10,8

El negocio en España consigue **mitigar el impacto negativo** de la situación económica actual. El margen RBE se mantiene estable, a pesar de los costes por **reestructuración de los negocios** para adaptarse al descenso de actividad, 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 gestionadas en el trimestre; en el acumulado del año, la caída se reduce hasta el -3%, frente al -15% acumulado a junio.

En el negocio de **Mantenimiento de carreteras** influye negativamente la reducción de la licitación.

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.

SWISSPORT

Euros	dic-10	dic-09	Var (%)	Pro-forma (%)
Ventas	1.301,6	1.123,7	15,8	5,3
Resultado Bruto de Explotación	107,4	81,0	32,6	20,5
Margen bruto	8,3%	7,2%		
Resultado Explotación	75,3	47,3	59,3	39,6
Margen explotación	5,8%	4,2%		

Crecimientos determinados por la **mayor aportación de cargo**, al incrementarse significativamente el volumen de toneladas gestionadas y la mayor actividad de handling.

ACUERDO DE VENTA DE SWISSPORT

Con fecha de 2 de noviembre, Ferrovial llega a un acuerdo, con PAI Partners para la venta de Swissport International AG, por 900 millones de francos suizos. La operación alcanza un valor empresa de 1.210 millones de francos suizos. La operación se ha completado el 17 de febrero de 2011, con una plusvalía neta para Ferrovial de €198Mn.

AMEY

Euros	dic-10	dic-09	Var (%)	Pro-forma (%)
Ventas	1.099,0	1.029,4	6,8	8,9
Resultado Bruto de explotación	111,9	87,2	28,3	22,5
Margen Bruto de explotación	10,2%	8,5%		
Resultado explotación	94,4	70,6	33,8	26,6
Margen explotación	8,6%	6,9%		
Cartera	6.592,4	5.081,8	29,7	

Las **Ventas incrementan en términos comparables (+9%)**, por la puesta en marcha de diversos contratos que fueron adjudicados a Amey desde 2009 (mantenimiento de carreteras, inspección de obra civil ferroviaria, mantenimiento de vías de tren y varios contratos de facility management en BAA). Adicionalmente, el **contrato de mantenimiento de la ciudad de Birmingham** comienza a aportar resultado desde el tercer trimestre. La aportación de estos **nuevos contratos ha permitido compensar el impacto negativo de los recortes presupuestarios en R.U.**

Los resultados de Amey incluyen una serie de resultados positivos extraordinarios, fruto principalmente de efectos en fondos de pensiones y regularizaciones de obra en curso, así como de la resolución de litigios e indemnizaciones por reestructuración. Excluidos estos efectos el RBE habría crecido el 10,8% y el RE el 12,4%.

VENTA DE TUBE LINES

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.**

Amey continúa gestionando los servicios de mantenimiento de las líneas Jubilee, Northern y Picadilly.

CONSTRUCCIÓN

	dic-10	dic-09	Var (%)	Pro-forma
Ventas	4.525,1	4.475,5	1,1	-1,3
Resultado Bruto de Explotación	231,1	228,0	1,3	-1,9
Margen bruto	5,1%	5,1%		
Resultado explotación	191,2	183,1	4,4	1,0
Margen explotación	4,2%	4,1%		
Cartera	10.185,7	8.800,4	15,7	

La evolución durante el año 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 (+16%)**, tras la incorporación de las nuevas adjudicaciones internacionales (LBJ y T2 en Heathrow). La cartera Internacional se sitúa en 6.582 millones de euros, muy superior a la cartera doméstica (3.604 millones de euros).

El **fuerte crecimiento en la actividad internacional (Ventas+19%, RBE+15%) mitiga la menor actividad del mercado doméstico (Ventas-18%, RBE-14%)**. Por primera vez la **aportación de la actividad internacional** es superior a la doméstica tanto en ventas como en RBE.

MERCADO DOMÉSTICO

	dic-10	dic-09	Var (%)
Ventas	2.138,6	2.596,2	-17,6
Resultado bruto de Explotación	111,9	130,7	-14,4
Margen bruto	5,2%	5,0%	
Resultado explotación	92,3	111,1	-16,9
Margen explotación	4,3%	4,3%	
Cartera	3.603,6	4.183,6	-13,9

La negativa evolución a lo largo del año está motivada por inferior obra ejecutada en Edificación, tanto residencial, como no residencial y por el menor grado de ejecución de obra civil (caídas en la licitación pública en 2009 y 2010). La cartera se reduce (-14%) respecto a diciembre de 2009.

MERCADO INTERNACIONAL

	dic-10	dic-09	Var (%)	Pro-forma
Ventas	2.395,4	1.912,8	25,2	18,5
Resultado bruto de Explotación	119,2	97,3	22,5	14,8
Margen bruto	5,0%	5,1%		
Resultado explotación	98,9	72,1	37,3	28,0
Margen explotación	4,1%	3,8%		
Cartera	6.582,1	4.616,8	42,6	

Las Ventas incrementan un 19%, el RBE +15% y el RE +28%, 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 **cuarto trimestre la aportación de las ventas internacionales supera a la actividad doméstica, alcanzando el 61% del RBE**. En el acumulado del año se sitúa en el 53%, frente al 43% del año anterior.

La cartera internacional sigue creciendo (+43%) y ya **representa el 65% del total de la División**. Al margen de los nuevos contratos de Budimex (+31%) destacan los contratos de la obra de la T2 en LHR (€495Mn) y la Autopista LBJ en EE.UU. (€1,7Bn).

BUDIMEX

	dic-10	dic-09	Var (%)	Pro-forma
Ventas	1.014,5	724,2	40,1	28,7
Resultado Bruto de Explotación	62,3	41,5	50,0	37,8
Margen bruto	6,1%	5,7%		
Resultado explotación	57,1	36,7	55,3	42,7
Margen explotación	5,6%	5,1%		
Cartera	1.743,2	1.283,2	35,8	30,9

Importante mejora de las ventas en moneda local (+29%), recuperándose claramente a partir del segundo trimestre tras la mejora de las condiciones climatológicas. En euros mejoran en un 40% por la depreciación de éste frente al zloty (-9,2%). La **recuperación de la actividad desde el segundo 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 (5,6% vs. 5,1%)** que lleva el crecimiento del **RE hasta el 43%**.

La **Cartera** se sitúa en 1.743 millones de euros, en moneda local **crece un 31%, 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

	dic-10	dic-09	Var (%)	Pro-forma
Ventas	490,2	412,6	18,8	12,5
Resultado Bruto de Explotación	25,4	21,4	18,6	12,3
Margen bruto	5,2%	5,2%		
Resultado explotación	14,7	8,3	77,3	67,9
Margen explotación	3,0%	2,0%		
Cartera	1.529,3	1.039,7	47,1	37,2

Importante incremento de las ventas **(+13%)** por el inicio de grandes proyectos y **la mejora de las condiciones meteorológicas**. La mejora del margen de RE (+100pbs) se debe a la tendencia a incrementar los niveles de subcontratación frente a la utilización de recursos propios para la ejecución de los trabajos, 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 +67,9% evoluciona mejor que el RBE +12,3%.

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

	dic-10	dic-09	Var (%)
Obra civil	7.749,2	6.666,0	16,2
Edif. Residencial	417,2	430,5	-3,1
Edif. No Residencial	1.381,5	1.099,2	25,7
Industrial	637,7	604,7	5,5
Total	10.185,7	8.800,4	15,7

La cartera aumenta un 16% respecto a diciembre. Impulsada por el crecimiento **internacional +43%**, 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	dic-10	dic-09	Var (%)	Pro-forma
Ventas	2.793,8	3.070,4	-9,0	5,0
Resultado Bruto de Explotación	1.271,8	1.337,1	-4,9	8,1
Margen bruto	45,5%	43,5%		
Resultado Explotación	556,1	611,3	-9,0	29,3
Margen explotación	19,9%	19,9%		

BAA

Euros	dic-10	dic-09	Var (%)	Pro-forma
Ventas	2.790,1	3.067,2	-9,0	5,0
Resultado Bruto de Explotación	1.282,2	1.354,5	-5,3	7,4
Margen bruto	46,0%	44,2%		
Resultado Explotación	567,0	630,0	-10,0	26,2
Margen explotación	20,3%	20,5%		

La actividad de BAA ha estado condicionada en el ejercicio 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, la **huelga de empleados de cabina de BA** (34 días) y el cierre de pistas a causa del **temporal de frío y nieve en diciembre**.

Consecuencia de los impactos mencionados, el tráfico en el R.U. presenta una caída del -2,8% (**el tráfico habría crecido un 1% excluidos estos impactos**), con una pérdida estimada de 3,6 millones de pasajeros y una pérdida económica estimada de 67 millones de libras.

BAA, proforma, ha tenido **crecimiento en Ventas (+5,0%) y RBE (+7,4%)**.

Destacar el buen comportamiento del **ingreso retail por pasajero** que aumenta un **12,1% para los aeropuertos regulados** (14,4% LHR), apoyado en el aumento del tráfico origen-destino, que alcanza el 65% (63% en 2009).

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

(Millones de libras)	Ventas	RBE	Margen %
Heathrow	1.743,6	825,1	47,3%
Heathrow express	182,6	55,6	30,5%
Stansted	229,6	86,0	37,5%
Escocia	229,5	89,1	38,8%
Southampton	27,3	9,9	36,3%
Reino Unido	2.412,6	1.065,8	44,2%
Nápoles	61,4	24,3	39,5%
Otros y ajustes	-85,4	-8,9	
Pro-forma	2.388,6	1.081,2	45,3%

TRÁFICO

El tráfico en el **T4 (-1,9%)** estuvo claramente lastrado por el cierre de pistas durante el **temporal de frío y nieve en el mes de diciembre**. A pesar de ello **LHR mantuvo una evolución positiva en el trimestre (+0,7%)**, gracias al fuerte crecimiento registrado en los meses de octubre y noviembre, consolidando la tendencia apreciada en el T3. En el primer semestre el tráfico se vio afectado por las **huelgas de British Airways** y los efectos de la **erupción volcánica** en abril.

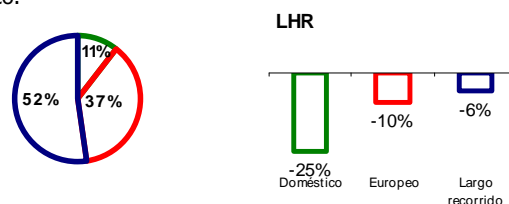
En el ejercicio la caída del número de pasajeros en R.U. es de un -2,8%. El **cambio de tendencia** que se produce a partir del tercer trimestre, permitió a **Heathrow alcanzar cinco meses seguidos de máximos históricos** en volumen de pasajeros (julio-noviembre). En **Stansted**, la caída del tráfico (-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.

Millones de pasajeros por aeropuerto	dic-10	Var (%)
Heathrow	65,7	-0,2
Stansted	18,6	-7,0
Glasgow	6,5	-9,6
Edinburgh	8,6	-5,0
Aberdeen	2,8	-7,4
Southampton	1,7	-3,2
Total Reino Unido	103,9	-2,8
Nápoles	5,5	2,5
Total BAA	109,4	-2,5

Excluido el impacto de factores excepcionales, huelga de BA, erupción volcánica y temporal de frío, el crecimiento del tráfico se situaría aproximadamente en un **+3,4% para Heathrow**.

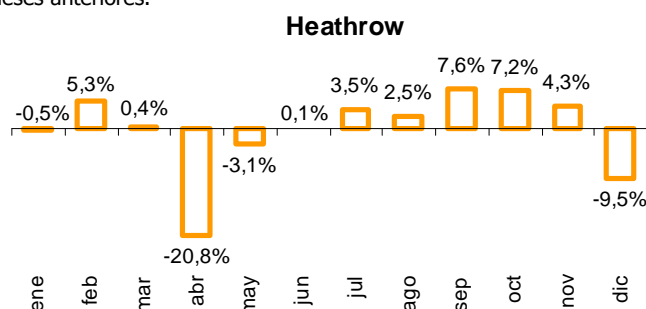
LHR.- EVOLUCIÓN POR DESTINO DICIEMBRE

El **impacto** por el cierre de pistas a causa del **temporal de frío y nieve**, fue mucho **menor en el mercado con más peso y mayor rentabilidad para Heathrow (Long Haul)**, afectando más al tráfico doméstico.



LHR.- EVOLUCIÓN MENSUAL DE TRÁFICO

A pesar del impacto por cierre de pistas a causa del temporal de frío y nieve en diciembre, **el trimestre mantiene en LHR una evolución positiva +0,7%**, gracias a los fuertes crecimientos registrados en los meses anteriores.



FINANCIACIONES

BAA ha continuado realizando importantes progresos en la extensión de los vencimientos de su deuda. BAA **ha captado cerca de 2.000 millones de libras, lo que ha permitido cancelar la mayoría de los vencimientos a corto plazo. BAA no tiene vencimientos significativos hasta 2012.**

Las refinanciaciones de 2010 incluyen:

- Refinanciación de la deuda subordinada (GBP1.570mn)
- Emisiones, clase A y clase B, por importe de €500mn y GBP 1.025mn, estas emisiones han permitido, junto con la generación de flujo de caja, reducir **el Back stop facility** por debajo de 1.300 millones de libras, nivel a partir del cual se elimina la restricción al pago de dividendos del grupo restringido.

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
Préstamo <i>High Yield</i>	26/10/10	GBP 175	500	2015
Bonos <i>High Yield</i>	03/11/10	GBP 325	Cupón fijo 7,125%	2017

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

El pasado 22 de octubre, **Ferrovial inició el proceso para la eventual transmisión de una participación minoritaria del capital de BAA.** Inicialmente se considera transmitir un 10% del capital.

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.

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. La

plusvalía para Ferrovial ha ascendido a €18Mn. La transacción se cerró el pasado 22 de junio.

CALIDAD DE SERVICIO

El esfuerzo realizado en mejorar la calidad del servicio en Heathrow en los años recientes, se ve reflejado en la mejora de los ratings de satisfacción del pasajero que se reflejan en la **encuesta realizada por el Consejo Internacional de Aeropuertos**, en la que LHR obtiene una calificación de 3,80 en el 4T (3,78 en 2009), manteniendo la **segunda posición entre los principales hubs europeos.**

Los principales indicadores de calidad se han visto afectados por las condiciones climatológicas y la huelga en BA.

Puntualidad: en LHR 71% de los vuelos despegaron con menos de 15 minutos de retraso (77% en 2009), en STN 78% (82% en 2009), afectados por las malas condiciones climatológicas y huelgas.

En Heathrow, el porcentaje de maletas extraviadas mejoró hasta 18 por mil (19 por mil en 2009), a pesar de las dificultades provocadas por eventos extraordinarios, como las huelgas de BA o los cierres de pistas por la erupción del volcán o el temporal de frío.

Controles de seguridad: en LHR 97,5% de los pasajeros pasaron por los controles de seguridad dentro los periodos establecidos para este proceso. En Stansted, el 98,2% 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.

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, dando validez a las conclusiones a las que llegó la CC en su informe inicial (obligaciones de venta).

En noviembre de 2010, BAA solicitó permiso para poder apelar la decisión del CoA ante el Tribunal Supremo.

El 18 de noviembre de 2010, la CC abre el periodo para remitir pruebas sobre los posibles cambios de circunstancias, que pudieran hacer reconsiderar las soluciones propuestas en su informe inicial.

El día 17 de febrero de 2011, el Tribunal Supremo (Supreme Court) denegó a BAA el permiso para apelar la resolución de la CoA (corte de apelación).

DESARROLLO DE CAPACIDAD

El **nuevo gobierno** británico anunció 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.

CAA, AMPLIACIÓN DEL PERIODO REGULATORIO

El pasado 7 de febrero la CAA inició un periodo de consulta sobre la potencial extensión del periodo regulatorio Q5 durante un año más, hasta marzo de 2014. El periodo de consulta durará un mes y se tomará una decisión en marzo de 2011.

CUENTA DE RESULTADOS

	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable	dic-10	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable	dic-09
CIFRA DE VENTAS	12.169		12.169	12.232		12.232
Otros ingresos de explotación	17		17	30		30
Total ingresos de explotación	12.186		12.186	12.262		12.262
Costes de explotación	9.671	1	9.672	9.667	3	9.670
RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN	2.516	-1	2.514	2.595	-3	2.591
Margen %			20,7%			21,2%
Amortización	1.000		1.000	1.005		1.005
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (antes de deterioro y enajenación de inmovilizado)	1.516	-1	1.514	1.590	-3	1.587
Margen %			12,4%			13,0%
Deterioros y enajenación de inmovilizado	740	1.139	1.879	-620	-90	-710
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	2.256	1.138	3.393	969	-93	876
RESULTADO FINANCIERO	-1.646	-79	-1.725	-1.505	-50	-1.555
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras (financiación)	-1.524		-1.524	-1.402		-1.402
Derivados y otros ajustes valor razonable		-48	-48		-148	-148
Resultado financiero de resto de sociedades (financiación)	-122		-122	-103		-103
Derivados y otros activos valor razonable		-31	-31		98	98
Participación en beneficios de sociedades asociadas	53	8	62	69	16	85
RESULTADO CONSOLIDADO ANTES DE IMPUESTOS	663	1.067	1.730	-467	-127	-594
Impuesto sobre beneficios	-44	129	85	84	41	125
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO	619	1.196	1.815	-383	-86	-469
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	38	310	348	334	61	395
RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUIDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE	657	1.506	2.163	-48	-25	-74

PRINCIPALES IMPACTOS CONTABLES

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 (8%) y la libra esterlina (4%); (II) Menor perímetro de consolidación en 2010 por las ventas realizadas en 2009 (división de Aparcamientos, aeropuerto de Gatwick) y 2010² (10% ETR y Autopistas Chilenas); (III) Ajustes de valor razonable en Resultado Financiero (sin efecto en caja), principalmente motivados por la evolución del precio de la acción de Ferrovial y de las coberturas de inflación futura; (IV) Deterioros y enajenación de inmovilizado, con efecto Antes de ajustes de valor razonable por las plusvalías en las ventas de activos y en Ajustes de valor razonable por las actualizaciones a valor de mercado de los activos; (V) En 2010 se aplica por primera vez la norma IFRIC12³ (norma contable para el tratamiento de negocios de concesión).

² Formalizada la venta de las autopistas chilenas en Septiembre, dejan de integrarse desde agosto. La actividad de la ETR 407 se consolida por integración Global hasta Septiembre y por puesta en equivalencia en adelante, tras la formalización de la venta del 10% en noviembre. La información pro-forma incorpora estos impactos en 2010 y en 2009.

³ 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. La cuenta de resultados de 2009 ha sido re expresada de acuerdo a esta norma con un resultado de -74 millones frente a los -92 millones publicados entonces.

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

	dic-10	dic-09	Var (%)	Proforma (%)
Construcción	4.525,1	4.475,5	1,1	-1,3
Aeropuertos	2.793,8	3.070,4	-9,0	5,0
Autopistas	868,7	989,6	-12,2	7,2
Servicios	3.896,0	3.680,3	5,9	3,1
Otros	85,5	16,0	n.s.	
Total	12.169,2	12.231,9	-0,5	2,7

	dic-10	%	dic-09	%	Var (%)
España	3.765,0	31%	4.349,9	36%	-13,4
Reino Unido	4.202,6	35%	4.432,2	36%	-5,2
Canadá y EEUU	1.407,8	12%	1.187,8	10%	18,5
Polonia	1.169,7	10%	779,1	6%	50,1
Chile	202,4	2%	238,3	2%	-15,1
Resto Europa	1.140,8	9%	1.007,3	8%	13,3
Resto del Mundo	280,8	2%	237,2	2%	18,4
Total Internacional	8.404,2	69%	7.882,0	64%	6,6
TOTAL	12.169,2	100%	12.231,9	100%	-0,5

RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN

	dic-10	dic-09	Var (%)	Proforma (%)
Construcción	231,1	228,0	1,3	-1,9
Aeropuertos	1.271,8	1.337,1	-4,9	8,1
Autopistas	629,6	664,3	-5,2	7,6
Servicios	409,8	365,6	12,1	8,6
Otros	-27,9	-3,6	n.s.	
Total	2.514,3	2.591,5	-3,0	6,5

	dic-10	%	dic-09	%	Var (%)
España	369,7	15%	415,4	16%	-11,0
Reino Unido	1.400,2	56%	1.450,3	56%	-3,5
Canadá y EEUU	372,3	15%	348,7	13%	6,8
Polonia	69,9	3%	55,3	2%	26,3
Chile	108,7	4%	139,8	5%	-22,3
Resto Europa	157,4	6%	156,8	6%	0,4
Resto del Mundo	36,2	1%	25,1	1%	44,4
Total Internacional	2.144,6	85%	2.176,1	84%	-1,4
TOTAL	2.514,3	100%	2.591,5	100%	-3,0

RESULTADO NETO DE EXPLOTACIÓN

	dic-10	dic-09	Var (%)	Proforma (%)
Construcción	191,2	183,1	4,4	1,0
Aeropuertos	556,1	611,3	-9,0	29,3
Autopistas	517,1	557,9	-7,3	8,7
Servicios	280,6	241,1	16,4	11,7
Otros	-30,6	-6,8	n.s.	
Total	1.514,4	1.586,6	-4,6	13,6

	dic-10	%	dic-09	%	Var (%)
España	223,6	15%	287,0	18%	-22,1
Reino Unido	669,2	44%	707,2	45%	-5,4
Canadá y EE.UU.	292,8	19%	265,5	17%	10,3
Polonia	64,5	4%	50,3	3%	28,1
Chile	108,3	7%	138,5	9%	-21,8
Resto Europa	152,0	10%	134,5	8%	13,0
Resto del Mundo	3,9	0%	3,5	0%	11,3
Total Internacional	1.290,7	85%	1.299,6	82%	-0,7
TOTAL	1.514,4	100%	1.586,6	100%	-4,6

RESULTADO FINANCIERO

	dic-10	dic-09	Var (%)
Resultado fro. de proyectos infra.	-1.523,8	-1.401,7	-8,7
Resultado fro. resto de sociedades	-122,4	-103,4	-18,4
Rdo. fro. por financiación	-1.646,2	-1.505,1	-9,4
Resultado fro. de proyectos infra.	-48,1	-148,1	67,5
Resultado fro. resto de sociedades	-30,6	98,1	-131,2
Rdo. fro. por coberturas	-78,6	-50,0	-57,2
Rdo Financiero	-1.724,8	-1.555,1	-10,9

RESULTADO NETO

	dic-10	dic-09
Resultado neto reportado	2.163	-74

AMORTIZACIONES

En línea con el mismo periodo del año anterior, (-2,1% en términos homogéneos) hasta situarse en 1.000 millones de euros. Siendo las amortizaciones en aeropuertos las más significativas (€716Mn).

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 +13,6%.

DETERIOROS Y ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO

En este epígrafe se incluyen los resultados generados por enajenaciones, con impacto en caja, y el impacto de registrar a valor razonable determinados activos y pasivos sin repercusión en términos de caja. Dentro de estos últimos, se presentan en 2010 tres conceptos con impacto significativo: el impacto de poner a valor razonable la participación que se mantiene de determinados activos que han sido vendidos en parte en el ejercicio y que han pasado a ser consolidado del método global a puesta en equivalencia, el deterioro por valoración de determinados activos, y el impacto de valoración de derivados que no se consideran eficientes y cuyas variaciones de valor se registran en la cuenta de resultados

Se incluyen fundamentalmente los siguientes impactos:

Venta del 10% de la ETR: 2.489 millones de euros, correspondientes a la venta del 10% (474 millones de euros) y a la revalorización a precio de mercado de la participación mantenida del 43,23% (2.015 millones de euros), registrados éstos últimos como ajuste de valor razonable.

Venta de las autopistas chilenas: 354 millones de euros, de los cuales **206 millones de euros corresponden al 60%** de participación enajenada y **148 millones de euros** a la revalorización a valor de mercado de la participación retenida del 40%, registrados éstos últimos como ajuste de valor razonable.

Deterioros de valor en Aeropuertos se ha registrado un deterioro de valor por importe de 734 millones de euros. De los cuales, €173Mn se corresponden con la decisión del nuevo Gobierno en el Reino Unido respecto al desarrollo de la 3ª pista en Heathrow y 2ª pista en Stansted (SG2), todos ellos se incluyen como ajustes de valor razonable.

Deterioros de valor en Autopistas, se ha registrado un deterioro de valor por importe de 277 millones de euros, relacionado fundamentalmente con autopistas europeas, debido a la evolución negativa de los tráficos durante 2010 y a la actualización de las hipótesis a largo plazo de estas autopistas.

RESULTADO FINANCIERO

El resultado financiero empeora un 10,9%, combinando el incremento del gasto financiero por financiación (9,4%) y el aumento del gasto financiero por ajustes de valor razonable de derivados (sin salida de caja).

	dic-10	dic-09	Var (%)
Resultado fro. de proyectos infra.	-1.523,8	-1.401,7	-8,7
Resultado fro. resto de sociedades	-122,4	-103,4	-18,4
Rdo. fro. por financiación	-1.646,2	-1.505,1	-9,4
Resultado fro. de proyectos infra.	-48,1	-148,1	67,5
Resultado fro. resto de sociedades	-30,6	98,1	-131,2
Rdo. fro. por coberturas	-78,6	-50,0	-57,2
Rdo Financiero	-1.724,8	-1.555,1	-10,9

El resultado por financiación empeora, principalmente, por la subida de las expectativas de inflación en R.U. y por los gastos relacionados con refinanciaciones llevadas a cabo en 2009.

El resultado financiero relacionado con los instrumentos de cobertura contratados empeora un 57%. Este mayor gasto contable está provocado principalmente por los planes de opciones s/acciones, consecuencia de la evolución de la acción en el año 2010, que cerró en 7,44 euros (cierre de 2009 8,23 euros) y las coberturas de inflación.

Coberturas	dic-10	dic-09
Planes opciones s/acciones	-38,7	159,2
Coberturas de inflación	-41,5	-141,6
Coberturas de tipo de interés	-12,9	26,4
Otras coberturas	14,5	-94,0
Total	-78,6	-50,0

RESULTADOS POR PUESTA EN EQUIVALENCIA

Las sociedades consolidadas por puesta en equivalencia aportan 61,7 millones de euros, (84,5 millones en 2009), siendo los proyectos PPP de Amey la partida más relevante con una aportación de 21,1 millones de euros. La división de Aeropuertos aporta 12,4 y Autopistas 20,0 millones de euros, esta última división aporta más en el último trimestre tras el cambio en el método de consolidación de la ETR.

IMPUESTOS

El impuesto de sociedades genera un crédito fiscal por valor de 85 millones de euros. El crédito fiscal está motivado por los resultados negativos en la cuenta de resultados de Aeropuertos.

SOCIOS EXTERNOS

Asciende a 348,2 millones de euros, motivado por las 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 2.163 millones. Principalmente por la operación de desinversión en la ETR.

BALANCE DE SITUACIÓN Y OTRAS MAGNITUDES

	dic-10	dic-09
ACTIVOS NO CORRIENTES	35.465	36.048
Fondos de Comercio	5.032	6.952
Activos intangibles	97	45
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	21.512	23.621
Inmovilizado material	552	669
Inversiones Inmobiliarias	64	77
Inversiones en asociadas	3.110	262
Activos financieros no corrientes	2.184	1.935
Activo por superávit de pensiones		22
Impuestos Diferidos	2.068	1.604
Derivado financieros a valor razonable	847	861
ACTIVOS CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA Y DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	1.515	1.802
ACTIVOS CORRIENTES	6.306	6.150
Existencias	445	489
Clientes y otras cuentas a cobrar	3.161	3.181
Tesorería y equivalentes	2.701	2.480
TOTAL ACTIVO	43.287	43.999
PATRIMONIO NETO	6.628	4.719
Patrimonio neto atribuible a los accionistas	5.194	3.102
Socios externos	1.434	1.617
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	196	232
PASIVOS NO CORRIENTES	28.596	29.751
Provisiones para pensiones	153	503
Otras provisiones no corrientes	860	954
Deuda Financiera	21.511	23.368
Deuda no financiera	154	136
Impuestos Diferidos	3.951	3.454
Derivados financieros a valor razonable	1.968	1.336
PASIVOS CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA Y DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	891	1.647
PASIVOS CORRIENTES	6.975	7.650
Deuda financiera.	1.530	1.937
Deudas por operaciones de tráfico	4.889	5.194
Provisiones para operaciones de tráfico	556	519
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	43.287	43.999

DEUDA NETA CONSOLIDADA

La deuda neta excluidos proyectos de infraestructura disminuye en 1.203 millones de euros, situándose en una posición neta de caja de 31 millones de euros. Esta variación tan significativa se produce por la generación de flujo de caja en Construcción y Servicios y las desinversiones del periodo (principalmente el cobro por la venta del 10% del capital de la autopista ETR407, las autopistas chilenas y la venta de Tube lines). Esta posición neta de caja incluye, 420 millones invertidos en el año (principalmente por los nuevos proyectos de infraestructura en EE.UU. y las inversiones realizadas por la división de Servicios en Reino Unido) y el pago de dividendos por €320Mn y aún no refleja el cobro de la operación de venta de Swissport y de la M-45, por un importe conjunto superior a €760Mn.

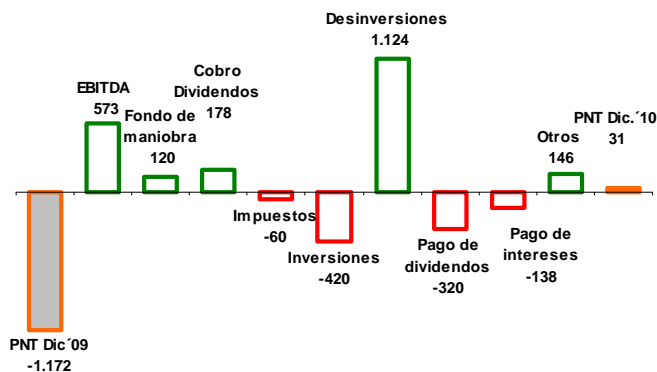
La deuda de proyectos se reduce a 19.820 millones de euros. La importante reducción está motivada, principalmente, por la desconsolidación de la deuda de la autopista ETR (€3.150mn), compensado en parte por la depreciación del euro frente a las monedas en que están denominadas las deudas de los principales proyectos (+€670Mn) y a la ampliación del perímetro con inclusión de nuevas autopistas en EE.UU. (€1.234Mn).

La deuda neta del Grupo se sitúa en 19.789 millones de euros, lo que supone una disminución de 2.482 millones de euros respecto a diciembre de 2009.

	dic-10	dic-09
PNT sin proyectos infraestructuras	31	-1.172
BAA	-14.529	-13.856
Autopistas	-5.026	-7.104
Resto	-265	-140
PNT proyectos infraestructuras	-19.820	-21.099
Posición neta de tesorería total	-19.789	-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



FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO

	Flujo de caja excluidas sociedades concesionarias	Flujo de caja sociedades concesionarias	Eliminaciones	Flujo de caja consolidado
RBE	573	1.941		2.514
Cobro de dividendos	178		-134	44
Fondo maniobra	120	-92		28
Flujo operaciones sin IS	871	1.850	-134	2.586
Pago de impuestos	-60	-22		-81
Flujo operaciones	811	1.828	-134	2.505
Inversión	-420	-1.972	224	-2.168
Desinversión	1.124	148		1.272
Flujo de inversión	704	-1.824	224	-895
Flujo de actividad	1.515	4	90	1.609
Flujo de intereses	-138	-1.161		-1.299
Flujo de capital y socios externos	0	355	-221	134
Flujo de dividendos	-320	-211	134	-397
Variación tipo de cambio	-6	-670		-676
Consolidación a PEE/ Mant para venta	180	3.125		3.305
Resto mov. no flujo	-27	-168	2	-193
Variación PNT	1.203	1.275	5	2.483
Posición neta inicial 2010	-1.172	-21.110	11	-22.271
Posición neta final 2010	31	-19.836	16	-19.789

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 2010 respecto a 2009 se muestra en la siguiente tabla:

Flujo de operaciones	2010	2009
Construcción	373	406
Servicios	282	343
Autopistas	178	134
Aeropuertos	-12	-18
Otros	50	14
Flujo de operaciones sin impuestos	871	879
Pago Impuesto de sociedades	-60	-38
Total	811	841

A continuación, se muestra un detalle por negocios del flujo de Construcción y Servicios:

	Construcción	Servicios	Total
RBE	225	402	627
Cobro de dividendos		6	6
Fondo maniobra	148	-126	22
Flujo operaciones sin IS	373	282	655

En **Autopistas**, se incluye dentro del flujo de operaciones un importe de 170 millones de euros procedente 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.

Dividendos y devoluciones de capital	2010	2009
ETR 407	100	63
Autema		5
M-45	4	
Ausol	12	9
Autopistas Españolas	16	14
Algarve		6
Norte Litoral		3
Autopistas portuguesas	8	8
Resto autopistas	8	13
Total dividendos	123	99
Autoestrade Poludnie	22	
Euroscut Algarve		15
Niorte Litoral	21	
Autopistas Portuguesas	21	15
Autopistas españolas	1	
Chicago	3	4
Total devoluciones Fondos Propios	47	20
Total	170	119

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.

	Inversión	Desinversión	Flujo de inversión
Construcción	-46	8	-38
Servicios	-148	241	94
Autopistas	-139	867	728
Aeropuertos	-83		-83
Otros	-4	8	3
Total	-420	1.124	704

En el flujo de inversión destacan, por un lado, las ampliaciones de capital en Autopistas, por la inversión en capital realizada en los proyectos de infraestructuras (principalmente en las autopistas americanas y españolas), así como en BAA, cuya ampliación de capital se produce en enero y está asociada al plan de fortalecimiento de la estructura financiera. En Servicios destaca la inversión realizada para la adquisición de una compañía de gestión de residuos en R.U. (Donarbon).

En cuanto a las desinversiones, destaca en Autopistas, tanto la venta del diez por ciento de la autopista ETR (658 millones de euros) como la venta de las autopistas Chilenas (209 millones de euros), mientras que en Servicios, cabe mencionar, tanto la venta de Tubelines en Amey (217 millones de euros) como la venta de la sede de Cespa en Madrid (14 millones de euros).

Inversión en inmovilizado Autopistas	2010
Inmovilizado material/inmaterial	0
NTE	-37
LBJ	-29
Autopistas españolas	-26
Autopistas griegas	-22
Azores	-12
SH-130	-10
M-3	-3
Inmovilizado proyectos de Infraestructura	-139
Total	-139

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 Ferrovial, S.A., que en 2010 han ascendido a 315 millones de euros, como los correspondientes a los accionistas minoritarios a nivel consolidado (principalmente de Budimex y Swissport).

Por último, destaca el efecto positivo de la reclasificación de los activos y pasivos correspondientes a Swissport en 2010 a las partidas de activos y pasivos mantenidos para la venta, que anticipa el efecto de la salida de la deuda por la venta prevista el año que viene.

FLUJO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

a) Flujo de Operaciones

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

	Aeropuertos	Autopistas	Resto(*)	Total
Resultado bruto de explotación	1.282	643	16	1.941
Pago de impuestos	2	-24	1	-22
Var. fondo de manobra	-24	-69	1	-92
Flujo de operaciones	1.260	550	18	1.828

(*) 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 los cobros derivados de las desinversiones llevadas a cabo en el ejercicio.

	Inversión	Desinversión	Inversión neta
North Tarrant Express	-185		-185
SH-130	-275		-275
Azores	-104		-104
ETR 407	-44		-44
LBJ	-96		-96
Resto autopistas	-68		-68
Total autopistas	-772		-772
BAA	-1.057	148	-909
Resto	-144		-144
Total	-1.973	148	-1.825

En cuanto al flujo de inversión destaca la inversión en activos concesionales en construcción en BAA y Autopistas en 2010, destacando las autopistas de Estados Unidos (North Tarrant Express, SH-130 y LBJ) y de Portugal (Autopista de Azores).

En cuanto a las desinversiones, se incluye principalmente el cobro por la venta de APP en junio y el aeropuerto de Nápoles en diciembre.

c) Flujo de Financiación

En el flujo de financiación se recogen los pagos de dividendos y devoluciones de fondos propios realizados por las sociedades concesionarias a sus accionistas, así como los desembolsos de ampliaciones de capital recibidos por estas sociedades. Estos importes corresponden en el caso de concesionarias que consolidan en Grupo por integración global, al 100% de las cantidades desembolsadas y recibidas por las sociedades concesionarias, independientemente de cuál sea el porcentaje de participación que el Grupo mantiene sobre las mismas. No se incluye ningún dividendo o devolución de Fondos Propios de las sociedades que se integran por puesta en equivalencia.

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

En BAA, destaca el prepago de intereses (-129 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 2010.

Flujo de intereses	2010
ETR 407	-151
Autopistas EE.UU.	-117
Autopistas España	-91
Autopistas Portugal	-40
Autopistas Chilenas	-39
Resto autopistas	-18
Total autopistas	-456
BAA (comisiones y prepago de intereses)	-129
BAA (resto de intereses)	-562
Total BAA	-691
Resto	-13
Total	-1.160

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 2010 ha sido negativa por 670 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 positivo del cambio de método de consolidación de la autopista canadiense ETR en 2010 tras la venta del diez por ciento de la participación en dicha autopista (+€3.149,7 Mn).

Finalmente, en la partida "Resto otros movimientos de deuda no flujo" se incluyen aquellos conceptos que suponen una variación de deuda contable, pero que no implican movimiento real de caja, como es el caso de intereses devengados no pagados, etc.

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 recibirá 206,8 millones de libras (aproximadamente 238,1 millones

- €) por su participación, importe equivalente al valor en libros 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, 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.
 - ✓ **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 satisfecho 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, 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.

- ✓ **Ferrovial acuerda con PAI Partners la venta de Swissport. El precio de la operación asciende a 900 M CHF (654,3 M €).**

(2 de noviembre de 2011)

Ferrovial llega a un acuerdo, con el fondo de inversión PAI Partners para la venta de Swissport International AG, por 900 millones de francos suizos (unos 654 millones de euros).

La operación alcanza un valor empresa de 1.210 millones de francos suizos (unos 880 millones de euros).

- ✓ **BAA anuncia la colocación de bonos por importe de 325 millones de libras, completando con éxito la refinanciación de su deuda subordinada.**

(3 de noviembre de 2010)

BAA anuncia la colocación con éxito de 325 millones de libras en bonos para completar la amortización anticipada de su deuda subordinada.

Los bonos, denominados en libras esterlinas, pagarán un cupón fijo del 7,125%, cifra situada en la parte baja del rango orientativo inicial, y tienen vencimiento en marzo de 2017.

La nueva línea de crédito de BAA (SH) anunciada el 26 de octubre de 2010 se reducirá de 250 millones de libras a 175 millones de libras para que los fondos totales se mantengan en 500 millones de libras. Los fondos obtenidos se utilizarán para refinanciar los 465,8 millones de libras restantes de la línea de deuda subordinada de BAA (SH), con vencimiento en 2011. La nueva financiación amplía el perfil de los vencimientos de la deuda del Grupo.

- ✓ **Cintra, filial de Ferrovial, cierra la venta del 10% de la 407 ETR.**

(18 de noviembre de 2010)

Cintra cierra la venta 10% de la sociedad concesionaria 407 ETR Concession Company Ltd. en Toronto (Canadá), a la entidad Canada Pension Plan Investment Board.

HECHOS POSTERIORES AL CIERRE

- ✓ **BAA hace hecho público un comunicado en relación con la decisión del Tribunal Supremo (Supreme Court) de denegar a BAA el permiso para apelar contra la resolución de la Corte de Apelación.**

(17 de febrero de 2011)

En marzo de 2009, la Comisión de Competencia (CC) británica emitió su decisión final sobre la investigación de la prestación de servicios aeroportuarios en el Reino Unido por parte de BAA. La medida estructural más importante consistía en la venta del aeropuerto de Stansted y la venta de o bien el de Edimburgo o bien el de Glasgow.

En diciembre de 2009, el Tribunal de Apelaciones de Competencia (CAT) dio la razón a BAA en su recurso contra la decisión de la Comisión de Competencia. A su vez, la CC presentó un recurso ante la Corte de Apelaciones, que en octubre de 2010 estimó dicho recurso y anuló la decisión del CAT, dando la razón a la CC en dos de los cinco puntos planteados. En noviembre de 2010, BAA solicitó permiso para apelar esta última decisión ante el Tribunal Supremo. Con fecha de 17 de febrero de 2011, BAA ha sabido que se ha denegado su solicitud.

Según un portavoz de BAA: "La decisión del Tribunal Supremo de no admitir nuestro recurso es decepcionante. Mantenemos nuestra postura ante la CC de que las circunstancias en las que la CC consideró necesaria la venta de aeropuertos han cambiado notablemente desde principios de 2009 y, ciertamente, merecen ser revisadas a la luz de la nueva política del gobierno de negarse al incremento de capacidad de pistas de aterrizaje en el sudeste de Inglaterra".

- ✓ **Ferrovial cierra la venta de Swissport.**

(18 de febrero de 2011)

El precio de la operación asciende a 900 M CHF (695 M € al cambio de la fecha de cierre) y supone para Ferrovial un resultado neto consolidado después de impuestos de 198 millones de euros. Los fondos obtenidos con la venta de Swissport se destinarán a nuevos proyectos de infraestructuras y servicios con alto potencial de creación de valor.

ANEXO II: PRINCIPALES ADJUDICACIONES

CONSTRUCCIÓN

- ✓ A8 Belfast – Larne Dualling en Irlanda del Norte.
- ✓ Construcción de plataforma de la nueva red ferroviaria del País Vasco.
- ✓ Planta desalinizadora en Al Zawra, Ajman, Emiratos Árabes Unidos.
- ✓ Construcción de una planta desaladora de agua marina en Chipre.
- ✓ Construcción de 182 viviendas protegidas en Pino Montano, Sevilla.
- ✓ 203 viviendas, garajes y trasteros protegidos de régimen especial en Sevilla.
- ✓ Construcción de 151 viviendas protegidas y locales comerciales en Sevilla.
- ✓ Urbanización en el área El Bañuelo de Fuenlabrada, Madrid.
- ✓ Edificios auxiliares en el polígono industrial de Marina-Medio Cudeyo, Cantabria.
- ✓ Movimiento de tierras del centro penitenciario norte III en Zubieta, Guipúzcoa.
- ✓ Ampliación de vías del tren de alta velocidad entre Madrid-Atocha y Torrejón de Velasco.
- ✓ Construcción del "Aparcamiento El Valle" en Sevilla.
- ✓ Construcción de la residencia para la 3ª Edad Alchemika, en Barcelona.
- ✓ 59 viviendas en Sanchinarro, Madrid.
- ✓ Construcción de 84 viviendas, locales y garajes en el Ensanche de Vallecas, Madrid.
- ✓ Construcción del aparcamiento en Rafael Salgado de Sevilla.
- ✓ Obra civil en la Central nuclear de Almaraz, Cáceres.
- ✓ Construcción de un colegio en Zaratán, Valladolid.
- ✓ Sede del CLPU-Laser de Petavatio en Campus de Villamayor de la Armuña, Salamanca.
- ✓ 56 viviendas en la manzana M-3 de la urbanización La Pilara, Badajoz.
- ✓ Obras para Graneles Sólidos del Norte en el muelle AZ-1 del puerto de Bilbao en Ciérvana, Vizcaya.
- ✓ Construcción del nuevo ayuntamiento de Villares de la Reina, Salamanca.
- ✓ Construcción de un colegio público en Totana, Murcia.
- ✓ Construcción del centro de salud "Vega de Acá" en Almería.
- ✓ Obras en el Hotel Spa Valdecañas en Cáceres.
- ✓ Asfaltado de zonas CLE en Valladolid y Palencia de Renault.
- ✓ Nueva red de abastecimiento en el barrio del Real de Melilla.
- ✓ Construcción de 30 viviendas en Almaraz, Cáceres.
- ✓ Ampliación del Instituto Torrealaya en Teatinos de Málaga.
- ✓ Mejora del abastecimiento a Gargantilla, Cáceres.
- ✓ Reconversión de la residencia mixta de Melilla en Centro de Dependencia.
- ✓ Instalaciones de energía y comunicaciones en el Hospital de Cártama, Málaga.
- ✓ Obras para las casetas y estructuras de la Feria de Sevilla y Corpus del año 2011.
- ✓ Obras en Club Social Golf Valdecañas en Cáceres.
- ✓ Obras en la Línea de Madrid-Sevilla en La Rinconada, Sevilla.
- ✓ Obras en el paseo de la Misericordia de Arganda del Rey, Madrid.
- ✓ Abastecimiento de agua a Cuevas de Reylo y Los Canovas en Fuente Alamo, Murcia.
- ✓ Finalización del Centro de Salud en Las Rozas de Madrid.
- ✓ Mejora de la carretera BV-5001 entre Santa Coloma de Gramanet y La Roca del Vallés, Barcelona.
- ✓ Acondicionamiento de la infraestructura de túneles de ferrocarriles en Vizcaya.
- ✓ Reforma de los laboratorios de investigación del hospital Carlos Haya de Málaga.
- ✓ Obras en el colegio público Sa Graduada en Palma de Mallorca.
- ✓ Reforma en distintas dependencias el Ministerio de Ciencia e Innovación, Madrid.
- ✓ Guardería municipal en La Cala del Moral, Rincón de la Victoria, Málaga
- ✓ Acondicionamiento de la Avda. de Arcas del agua de Getafe, Madrid.
- ✓ Reforma del Hospital San Juan de Dios en Santa Cruz de Tenerife.
- ✓ Obras en el Real Club de la Puerta de Hierro en Madrid.
- ✓ Servicios de fitness y salud en la Granja en Zaragoza.
- ✓ Senda Litoral O Portiño-Bens en el término municipal A Coruña.
- ✓ Recuperación del jardín histórico de Minayo del teatro López de Ayala y antiguo Hospital de San Sebastián en Badajoz.

SERVICIOS

- ✓ Mantenimiento y Limpieza de Parques y Jardines de Vilanova i la Geltrú, Barcelona.
- ✓ Servicio de limpieza viaria del municipio de Inca, Mallorca.
- ✓ Adjudicación Contrato Xunta de Galicia.
- ✓ Adjudicación del Mantenimiento del Arbolado Público de Mollet del Vallès, Barcelona.
- ✓ Obras de tratamientos selvícolas en Cadalso de los Vidrios, Madrid.
- ✓ Mejora de sendas del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, 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	0,8574	-3,4%	0,8561	-3,7%
Peso Chileno	625,7	-14,0%	673,8	-12,7%
Dólar Americano	1,3366	-6,7%	1,3211	-5,3%
Dólar Canadiense	1,3291	-11,3%	1,3674	-13,5%
Franco Suizo	1,2482	-15,8%	1,3699	-9,1%
Zloty Polaco	3,9557	-3,6%	3,9915	-8,1%

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)