



# RESULTADOS

## Enero – Septiembre 2009

**ferrovial**

### ÍNDICE

1 Visión general	Pag 1
2 Aeropuertos	2
3 Autopistas y Aparcamientos	4
4 Servicios	6
5 Construcción	7
6 Cuenta de resultados	8
7 Balance de situación y otras magnitudes	10
8 Anexo I –Cambio Criterio de Consolidación	11
9 Anexo II- Hechos relevantes	11
10 Anexo III- Hechos relevantes después del cierre	12
11 Anexo IV – Principales adjudicaciones	12
12 Anexo V – Evolución de Tipo de Cambio	13

### CAMBIO CRITERIO DE CONSOLIDACIÓN

Con efecto 1 de enero de 2009 se decidió 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: la autopista de Indiana, M45, autopistas griegas, junto con Tube lines y otras JVs de Amey en Servicios. (Ver Anexo I)

Los datos correspondientes a 2008 se han ajustado para permitir una comparación homogénea.

**Proforma:** Excluyendo el efecto del tipo de cambio, los ajustes de valor razonable, los cambios de perímetro y los resultados no recurrentes

Los resultados de los primeros nueve meses de 2009 en su comparación con 2008 se ven afectados en Ventas (-7,6%) y Resultado Bruto de Explotación (RBE) (-2,0%), por la evolución del **tipo de cambio** (apreciación del euro frente a la libra 13%, dólar canadiense 2% y zloty 29%). Excluido el tipo de cambio, las Ventas caen ligeramente (-2,0%), el RBE crece un 7,4% y el Resultado de Explotación (RE) crece un 7,0. **Mejoran los márgenes tanto RBE como RE consolidados**, por la evolución positiva en Aeropuertos.

El Resultado neto (-206Mn) se ve condicionado por los 369 millones de **ajustes de valor razonable** (efecto contable sin impacto en caja) imputados hasta el cierre de septiembre y por las **menores plusvalías por venta de activos** (frente a los 296 millones de euros generados en 2008, principalmente por la venta de World Duty Free y el aeropuerto de Belfast). Estos ajustes de valor razonable se deben principalmente a la **valoración a precio de mercado (sin impacto en caja) de los instrumentos de cobertura financiera** contratados (cobertura de stock options e inflación) y el deterioro del valor del Grupo BAA, por la venta del aeropuerto de Gatwick y la actualización de los planes de negocio del resto de aeropuertos (En septiembre se han incluido 126 millones adicionales a los 264 millones incluidos en el primer semestre en el Resultado neto). Excluidos todos los ajustes de valor razonable, el Resultado neto sería de 163 millones de euros frente a los -206 millones de euros reportados.

La Deuda neta (1.632mn), excluyendo los proyectos de infraestructuras, es similar a la de diciembre 2008.

**En la evolución operativa** de los negocios, destaca frente al entorno de debilidad económica generalizada, restricción al crédito y menor actividad industrial, el **crecimiento de doble dígito del RBE de BAA en moneda local (+20,4%) situando el margen RBE del tercer trimestre en el 50%**, y el de la actividad de **Construcción internacional (+20,7%), en especial Budimex (+34,6%), así como el sólido crecimiento (+5,1%) de Amey**.

Destacar la fortaleza relativa mostrada por la evolución del tráfico de los principales activos como el aeropuerto de Heathrow, cuyo tráfico crece un 0,3% en el tercer trimestre y la autopista canadiense ETR-407, con una caída del -0,6% en el tercer trimestre, frente a la caída del 4,6% del primer trimestre.

A nivel corporativo, y dentro del plan de rotación de activos, en junio se completó la venta de la división de aparcamientos por un importe de 451 millones de euros (incluyendo 51 millones de deuda con entidades bancarias) y el día 21 de octubre se acordó la **venta del aeropuerto de Gatwick por importe de 1.510 millones de libras**.

Consecuencia de la **estrategia de reducción y simplificación de la estructura financiera de Ferrovial**, el pasado 30 de junio se anunció la firma con 35 entidades bancarias de un préstamo a 3 años de 3.300 millones de euros, una nueva financiación que agrupa, en un único nivel, la deuda corporativa de la matriz. El alto número de bancos nacionales e internacionales que participan en esta operación demuestra la gran confianza en Ferrovial. Esta operación desvincula la deuda corporativa de Ferrovial de cualquier evolución de la acción de Cintra y simplifica su actual estructura financiera, al tiempo que garantiza la liquidez necesaria para acometer el plan de negocio previsto. El cierre financiero tendrá lugar una vez haya concluido el proceso de fusión con Cintra.

	sep-09	sep-08	Var (%)	Pro-forma (%)		sep-09	dic-08	Var (%)
Ventas	9.045	9.787	-7,6	-2,0		Cartera de Construcción	7.994	8.568
<b>Resultado Bruto de Explotación</b>	<b>1.946</b>	<b>1.986</b>	<b>-2,0</b>	<b>7,4</b>		Cartera de Servicios	9.931	9.126
Resultado de Explotación	1.183	1.107	6,9	7,0				
Resultado neto	-206	62	-434,2					
<b>Rdo. neto sin ajustes "v. razonable"</b>	<b>163</b>	<b>331</b>	<b>-50,6</b>					
	sep-09	Proforma dic'08	Var (%)			sep-09	sep-08	Var (%)
Deuda neta consolidada	-22.203	-21.178	-4,8			Evolución Tráfico autopistas (IMD)	1.648	1.692
Deuda neta ex-proyectos Infra	-1.632	-1.552	-5,1			ETR 407 (Km recorridos 000)	47.968	45.232
						Chicago Skyway	21.169	23.495
						Autema	17.681	20.757
						Ausol I	17.947	20.193
						Ausol II	111,1	117,9
						BAA (millones pasajeros)	-5,8	

## AEROPUERTOS

### BAA

Euros	sep-09	sep-08	Var (%)
Ventas	2.346,2	2.517,4	-6,8
Resultado Bruto de Explotación	1.045,6	1.025,1	2,0
Margen bruto	44,6%	40,7%	
Resultado Explotación	493,1	415,2	18,8
Margen explotación	21,0%	16,5%	

Los resultados contables de BAA están afectados por la **depreciación de la libra frente al euro**, lo que provoca decrecimiento de Ventas en euros (-6,8%) y menor crecimiento en RBE (2,0%) frente a los **datos en libras**, con **crecimientos en Ventas y RBE** del 8,9% y del 20,4%.

Pro-forma / Libras	sep-09	sep-08	Var (%)
Ventas	1.739,9	1.597,6	8,9
Resultado Bruto de Explotación	784,3	651,6	20,4
Margen bruto	45,1%	40,8%	
Resultado Explotación	295,2	220,8	33,7
Margen explotación	17,0%	13,8%	

**El Resultado de explotación se ve afectado por el importante aumento de las amortizaciones** (+13,5% 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 y Gatwick, la **caída del tráfico de pasajeros** (-5,8%) y la **mejora del ingreso retail por pasajero** (+6,1%, para los aeropuertos de Londres), junto al esfuerzo de **reducción de gastos operativos**.

**Los gastos operativos homogéneos se reducen aproximadamente un 3,2%** respecto a 2008, principalmente por reducción en gastos de personal. (Excluidos el incremento de gastos imputables a la T5, que no estaba operativa en el primer trimestre de 2008, así como los gastos asumidos en 2009 por tasas aeronáuticas (NATS) y pasajeros de movilidad reducida (PRM)).

Destaca en un entorno de menor actividad económica, el **buen comportamiento del aeropuerto de Heathrow**, que presenta la menor caída de tráfico (-2,3%) de los aeropuertos de BAA, comparando favorablemente respecto a las caídas más

pronunciadas de los principales aeropuertos europeos, así como el buen comportamiento de las **ventas retail por pasajero**, **+8,8%**, 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	1.231,2	554,9
Heathrow express	123,1	31,6
Gatwick	337,3	142,8
Stansted	184,4	76,5
Escocia	172,0	78,2
Southampton	20,1	7,1
<b>Reino Unido</b>	<b>2.068,2</b>	<b>891,2</b>
Nápoles	40,2	14,2
<b>Total Aeropuertos</b>	<b>2.108,3</b>	<b>905,5</b>
Otros y ajustes	-31,2	20,2
<b>Total BAA</b>	<b>2.077,2</b>	<b>925,7</b>
Op. discontinuadas	-337,3	-141,4
<b>Pro-forma</b>	<b>1.739,9</b>	<b>784,3</b>

En los resultados de los nueve primeros meses de 2009 se incluye un ajuste en el valor de determinados activos del Grupo BAA por la venta del aeropuerto de Gatwick y la actualización de los planes de negocios del resto de aeropuertos por importe de 712 millones de euros (389 millones de euros en el Resultado neto), lo que supone una variación de 126 millones respecto a junio de 2009.

## EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO

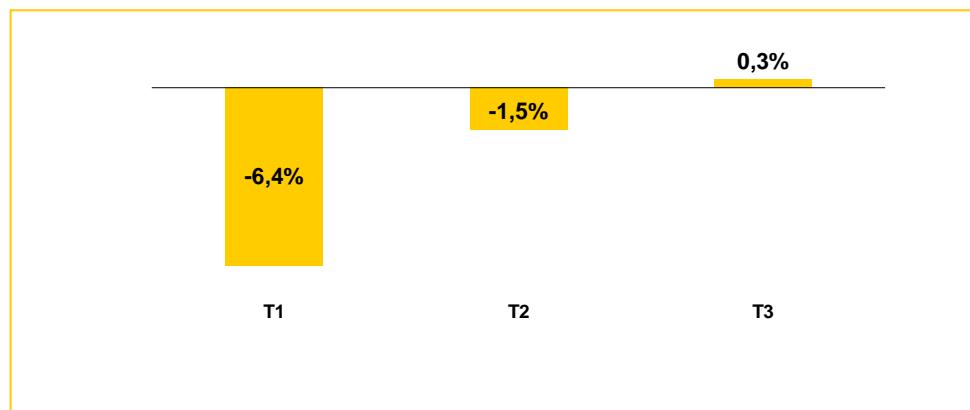
El tráfico de BAA se ha reducido un 5,8% hasta septiembre, motivado principalmente por la situación macroeconómica. La tasa de caída del tráfico se ha ido moderando durante el año 2009, T1: -10,3%, T2: -5,4%, T3: -2,7%.

**Heathrow ha tenido mejor evolución que el resto de aeropuertos de BAA y que los principales aeropuertos europeos**, motivado por su carácter de hub internacional. Hasta septiembre el tráfico cayó un -2,3%, en el tercer trimestre tuvo un ligero incremento +0,3%. Frente a esta caída de tráfico, durante los últimos meses se observa un incremento en la tasa de ocupación.

Las caídas de pasajeros han estado motivadas por la rutas de larga distancia al Atlántico norte y los vuelos charter con destino Europa. Por el contrario, otras rutas de larga distancia como India y Oriente medio han sido las que han tenido mayor crecimiento.

	sep-09	Var (%)
Millones de pasajeros por aeropuerto		
Heathrow	49,9	-2,3
Gatwick	25,4	-7,2
Stansted	15,5	-12,0
Glasgow	5,6	-12,2
Edinburgh	7,0	0,6
Aberdeen	2,3	-10,1
Southampton	1,4	-9,1
<b>Total Reino Unido</b>	<b>107,0</b>	<b>-5,7</b>
Nápoles	4,1	-8,8
<b>Total BAA</b>	<b>111,1</b>	<b>-5,8</b>

**Heathrow:** Variación trimestral del tráfico de pasajeros



## 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 de Competencia. El 19 de octubre tuvo lugar la vista, esperándose una resolución a principio de 2010.

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*. Entre los distintos aspectos de la nueva regulación, destaca el concepto de "**duty to finance**", en el sentido que el regulador (CAA) deberá asegurar la finançabilidad de las inversiones a realizar en los aeropuertos. El 13 de octubre **Dft (Department for Transport) comunicó su decisión de no implantar el sistema de "Special administration"**, incluido en su propuesta inicial de regulación del sector aeroportuario británico. Se espera que la propuesta final de regulación sea publicada antes de final de 2009, convirtiéndose en ley no antes de la segunda mitad de 2010.

**CAA** publicó su propuesta final de **tarifas aeronáuticas a aplicar en Stansted** para el periodo de 5 años abril 2009 hasta marzo 2014, con un retorno de capital real, antes de impuestos del 7,1%, con una tarifa aeronáutica máxima de 6,53 libras por pasajero real para los dos primeros años, aumentando a continuación anualmente RPI + 1,63%.

## AUTOPISTAS Y APARCAMIENTOS

	sep-09	sep-08	Var (%)	Pro-forma
Ventas	726,8	745,6	-2,5	-0,6
Resultado Bruto explotación	484,9	497,5	-2,5	1,0
Margen Bruto explotación	66,7%	66,7%		
Resultado explotación	403,0	368,5	9,4	1,1
Margen explotación	55,5%	49,4%		

[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). La plusvalía de la operación asciende a 95,3 millones de euros.

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 tres nuevas concesiones**: dos en Estados Unidos (IH 635 y North Tarrant), junto con la autopista A1 en Polonia, estos tres proyectos supondrán una inversión cercana a los 5.000 millones de euros.

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 **tercer trimestre continúa la desaceleración en los ritmos de caída del tráfico**. Cabe destacar la autopista Chicago Skyway que presenta 7 meses continuados de subida del tráfico. Los mayores descensos de tráfico se producen en las españolas, con caídas de doble dígito por el fuerte impacto de la situación económica. El tráfico en la autopista 407-ETR disminuyó un -2,6% (en kilómetros recorridos), si bien las Ventas en moneda local se mantienen estables gracias al aumento de tarifas realizado el pasado 1 de febrero.

Evolución de tráfico por trimestres:

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

Tráfico	sep-09	sep-08	Var. (%)	VENTAS	sep-09	sep-08	Var. (%)
407 ETR (Mill. Vehículos Km. Recorridos)	1.648	1.692	-2,6%	Chicago Skyway	36,0	31,9	13,0%
Chicago Skyway	47.968	45.232	6,0%	Ausol	47,3	51,7	-8,5%
Ausol I	17.681	20.757	-14,8%	Autema	36,6	34,9	5,0%
Ausol II	17.947	20.193	-11,1%	Radial 4	16,8	19,2	-12,5%
Autema	21.169	23.495	-9,9%	Ocaña-La Roda	15,1	15,7	-3,9%
Radial 4	9.450	11.357	-16,8%	Autopistas Chilenas	147,5	139,9	5,5%
Ocaña-La Roda	5.005	5.414	-7,6%	M4-M6	17,0	18,8	-9,3%
Santiago-Talca	76.949	72.566	6,0%	Euroscut Algarve	28,4	27,8	1,8%
Talca-Chillán	45.779	45.187	1,3%	Euroscut Norte Litoral	28,9	27,6	4,6%
Chillán-Collipulli	26.563	27.128	-2,1%	PEE			
Collipulli-Temuco	31.012	30.876	0,4%	Indiana Toll Road	43,5	38,8	12,0%
Temuco-Río Bueno	19.876	20.797	-4,4%	Ionian Roads	15,6	13,9	12,5%
M4-M6	25.301	25.691	-1,5%	M-45	9,3	9,6	-3,0%
Euroscut Algarve	20.853	21.178	-1,5%				
Euroscut Norte Litoral	31.556	30.320	4,1%				
Indiana Toll Road	28.485	29.539	-3,6%				
M-45	60.092	63.084	-4,7%				

RBE	sep-09	sep-08	Var. (%)	Margen RBE/Ventas	sep-09	sep-08	Var. (%)
407 ETR	209,0	213,4	-2,1%	407 ETR	79,3%	80,2%	-0,8%
Chicago Skyway	30,1	26,2	15,0%	Chicago Skyway	83,6%	82,2%	1,4%
Ausol	35,7	43,2	-17,5%	Ausol	75,3%	83,6%	-8,3%
Autema	18,8	27,1	-30,6%	Autema	51,4%	77,8%	-26,4%
Radial 4	8,3	10,2	-18,7%	Radial 4	49,4%	53,1%	-3,8%
Ocaña-La Roda	8,4	8,7	-3,7%	Ocaña-La Roda	55,6%	55,4%	0,1%
Autopistas Chilenas	102,0	96,6	5,6%	Autopistas Chilenas	69,1%	69,0%	0,1%
M4-M6	11,5	13,4	-13,9%	M4-M6	67,7%	71,3%	-3,6%
Euroscut Algarve	25,3	24,3	4,5%	Euroscut Algarve	89,4%	87,1%	2,3%
Euroscut Norte Litoral	24,7	22,8	8,7%	Euroscut Norte Litoral	85,6%	82,4%	3,2%
PEE				PEE			
Indiana Toll Road	34,1	29,2	16,7%	Indiana Toll Road	78,3%	75,2%	3,1%
Ionian Roads	10,5	10,2	2,8%	Ionian Roads	67,1%	73,5%	-6,4%
M-45	8,6	9,0	-3,7%	M-45	93,1%	93,8%	-0,7%

La evolución del RBE se ve afectada principalmente por:

La contabilización en **Autema** de una **provisión extraordinaria**, por importe de **10,7 millones de euros**, por la reclamación del IVA de la compensación pagada por la Generalitat desde 2004. **Sin tener en cuenta este efecto, el RBE aumentaría un 8,9%**.

En la autopista **407 ETR la contención de costes operativos** se ha visto afectada por la contabilización del “Provincial Capital Tax”, que en España se contabiliza por encima del RBE. El importe de esta partida ha sido de 5,3 millones de dólares canadienses durante este período de 2009 frente a los 1,8 millones de dólares canadienses del mismo período del ejercicio anterior.

La contabilización en **Ausol** de una **provisión extraordinaria**, por importe de 2,8 millones de euros, por la reclamación del IVA de la compensación recibida desde 2004. Adicionalmente, en 2008, se actualizaron los valores catastrales, lo que provocó una reducción de los gastos operativos por importe de 0,8 millones de euros. **Sin tener en cuenta estos efectos, el RBE disminuiría un 9,2%**.

#### ADJUDICACIONES DEL PERÍODO

##### 1. IH 635

Localidad: Dallas, Texas

Inversión: USD 2.700 millones

Miembros del consorcio: Cintra 51%, Meridiam Infra 42,4%, Dallas Police & Fire pension system 6,6%

Período de concesión: 52 años

Kilómetros de concesión: 27,2 km

Período de construcción: 2010-2016

Objetivo: construcción, mantenimiento y explotación

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

##### 2. NORTH TARRANT

Localidad: Dallas/Fort Worth, Texas

Inversión: USD 2.000 millones

Miembros del consorcio: Cintra 57%, Meridiam Infra 33%, Dallas Police & Fire pension system 10%

Período de concesión: 52 años

Kilómetros de concesión: 21,4 km

Período 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.

##### 3. AUTOPISTA DE PEAJE A1

Localidad: Stryków-Pyrzowice, Polonia

Inversión: EUR 2.100 millones (Coste de la construcción EUR 1.800 millones)

Miembros del consorcio: Cintra 90%, Budimex 5,05%, Ferrovial Agroman 4,95%

Período de concesión: 35 años

Kilómetros de concesión: 180 km

Objetivo: construcción, mantenimiento y explotación

Otros: El contrato establece un periodo inicial de 12 meses previo al cierre financiero durante el cual se procederá a evaluar y proponer ajustes a los parámetros económicos de la concesión debidos al impacto que la actual crisis económica y financiera tiene en las condiciones y costes de la financiación. Como consecuencia de lo anterior, el contrato queda supeditado tanto a la libre decisión de la concesionaria como a la de la Administración Polaca. En ausencia de acuerdo, la concesionaria recuperaría los costes incurridos por las actividades de diseño y construcción y el contrato quedaría sin efecto.

#### REFINANCIACIONES

##### 1. 407-ETR: Refinanciación de la deuda con vencimiento en 2009

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

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

##### 2. 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.

Tras este acuerdo y después de haber cerrado la refinanciación de la deuda de la 407-ETR, **se ha refinanciado toda la deuda asociada a Autopistas y Aparcamientos con vencimiento en 2009, lo que demuestra su capacidad financiera a pesar de las turbulencias de los mercados.**

#### 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 de la operación asciende a 95,3 millones de euros.

	sep-09	sep-08	Var (%)
Ventas	86,0	107,0	-19,6
Resultado Bruto explotación	26,8	33,0	-18,7
Margen Bruto explotación	31,2%	30,8%	
Resultado explotación	26,8	20,6	30,6
Margen explotación	31,2%	19,2%	
Plazas de aparcamiento	301.692	271.948	10,9

## SERVICIOS

	sep-09	sep-08	Var (%)	Pro-forma (%)
Ventas	2.736,3	2.831,3	-3,4	<b>-0,4</b>
Resultado Bruto de Explotación	251,0	258,9	-3,0	<b>-1,2</b>
Margen bruto	9,2%	9,1%		
Resultado explotación	160,3	168,3	-4,7	<b>-2,7</b>
Margen explotación	5,9%	5,9%		
BAI	144,5	157,0	-7,9	<b>-0,9</b>
Margen BAI	5,3%	5,5%		
Cartera	9.930,7	9.126,2	8,8	

\* Cartera comparada con diciembre de 2008

/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 Tube lines y otras JV's de Amey.

En esta división, cerca de un 60% de las Ventas se realizan en monedas distintas al euro y un 25% en libras esterlinas, por lo que la fortaleza del euro afecta significativamente a sus resultados. **A tipo de cambio constante, las Ventas (-0,4%) y el RBE (-1,2%)** se mantendrían al mismo nivel de 2008, frente al -3,4% y -3,0% de caída de los resultados contables.

**CARTERA :** La cartera crece un 13,6%, excluyendo el efecto del tipo de cambio, frente a diciembre 08. Amey en libras ha crecido un 22%. Destaca el crecimiento de la cartera española +9,9%.

**AMEY:** Magnífica evolución operativa, con crecimientos en moneda local en Ventas del 7,0% y RBE del 5,1%. Los resultados contables (Ventas -5,4%, RBE -7,0%) están afectados por la apreciación del euro frente a la libra. En 2009 Amey ha recibido unas 90 nuevas adjudicaciones destacando entre otros el mantenimiento de las autopistas en West Midlands y Birmingham (actualmente calificado como "licitador preferente"). El conjunto de estos contratos supondrán 4.000 millones de libras.

**SWISSPORT:** Significativa mejora en el tercer trimestre, motivada por la estacionalidad y el cierre de operaciones con menor rentabilidad. La evolución de Swissport se ve afectada por el menor volumen principalmente en el negocio de cargo. Así, las Ventas se reducen un 4,2%, por el contrario el RBE aumenta un 1,1%, (frente a la caída del 13% en junio del RBE), motivado por los planes de eficiencia puestos en marcha en trimestres anteriores.

Euros	T1	T2	T3	
Ventas	274,6	274,9	287,5	
Resultado Bruto de Explotación	9,6	14,9	25,4	
Margen bruto	3,5%	5,4%	8,8%	

**ESPAÑA:** Continúa la tendencia observada en el primer semestre, donde se mantiene el menor volumen de residuos industriales (-33%) respecto a 2008 a consecuencia de la menor actividad económica, lo que produce un ligero deterioro de los márgenes.

AMEY	Libras	sep-09	sep-08	Var (%)
Ventas	675,4	631,5	7,0	
Resultado Bruto de explotación	53,3	50,7	5,1	
Margen Bruto de explotación	7,9%	8,0%		
Resultado explotación	42,2	39,2	7,8	
Margen explotación	6,3%	6,2%		
BAI	63,2	54,0	17,1	
Margen BAI	9,4%	8,5%		
Cartera	4.457,4	3.660,5	21,8	

\* Cartera comparada con diciembre de 2008

## Tubelines (Consolidado por Puesta en equivalencia)

Tube lines-Libras	sep-09	sep-08	Var (%)
Ventas	366,0	388,1	-5,7
Resultado Bruto de explotación	43,6	36,7	18,8
Margen Bruto de explotación	11,9%	9,5%	

## SWISSPORT

Euros	sep-09	sep-08	Var (%)	Pro-forma (%)
Ventas	837,0	873,7	-4,2	-5,3
Resultado Bruto de Explotación	49,9	49,4	1,1	-4,4
Margen bruto	6,0%	5,7%		
Resultado Exploración	26,3	25,9	1,6	-6,5
Margen explotación	3,1%	3,0%		
BAI	19,0	15,0	26,7	
Margen BAI	2,3%	1,7%		

## ESPAÑA

	sep-09	sep-08	Var (%)
Ventas	1.136,3	1.151,4	-1,3
Resultado Bruto de Explotación	140,9	144,7	-2,7
Margen bruto	12,4%	12,6%	
Resultado Exploración	86,3	92,4	-6,6
Margen explotación	7,6%	8,0%	
BAI	54,2	73,1	-25,9
Margen BAI	4,8%	6,4%	
Cartera	4.895,8	4.453,6	9,9

\* Cartera comparada con diciembre de 2008

## CONSTRUCCIÓN

	sep-09	sep-08	Var (%)	Pro-forma
Ventas	3.351,5	3.770,1	-11,1	-7,7
Resultado Bruto de Explotación	181,3	224,7	-19,3	-17,6
Margen bruto	5,4%	6,0%		
Resultado explotación	147,0	180,6	-18,6	-16,4
Margen explotación	4,4%	4,8%		
BAI	180,2	242,1	-25,6	-22,8
Margen BAI	5,4%	6,4%		
Cartera*	7.994	8.568	-6,7	

\* Cartera comparada con diciembre de 2008

En conjunto, las Ventas se reducen un 11% acompañadas de menor rentabilidad respecto del mismo periodo del año anterior (margen Resultado de Explotación 4,4% vs. 4,8%), por las caídas de ventas y rentabilidad del mercado doméstico, tendencia observada desde la segunda mitad del año 2008. La cartera se reduce (-6,7%), por la caída de la edificación residencial y no residencial en España. La cartera de obra residencial supone un 6% del total de cartera. No están incluidos aún los nuevos contratos en Estados Unidos y Polonia, que supondrán un importante incremento de cartera, sólo estos contratos aportarán, aproximadamente, 5.000 millones de euros a la cartera.

**MERCADO DOMÉSTICO:** Disminución de las ventas (-16%), por el descenso de la actividad residencial (-60%). A pesar del aumento del peso de la obra civil, el margen RE conjunto disminuye (4,9% vs. 6,0%) debido a la mayor competencia en la licitación por nuevos contratos observada en los 3 últimos años. Se reduce la cartera frente a diciembre de 2008 (-10,0%), principalmente por la menor contratación de edificación en 2008 y el menor volumen de obra civil en 2009 junto al proceso de selección de cartera realizada en trimestres anteriores, que busca mantener la rentabilidad y no deteriorar el capital circulante.

**MERCADO INTERNACIONAL:** La actividad internacional mantiene un fuerte nivel de crecimiento (+8,6% eliminando el efecto del tipo de cambio), con una importante mejora de la rentabilidad, excluyendo el efecto del tipo de cambio, RE +44,4%. La aportación a las ventas alcanza el 42% frente al 38% del año anterior. La cartera representa el 44% del total de la división, sin contar los contratos antes mencionados, cuya inclusión hará que la cartera internacional supere por primera vez a la cartera doméstica.

- **BUDIMEX:** Las Ventas en moneda local se reducen un 6,2%, frente al 27,1% contable, por la fortaleza del euro, que se ha apreciado un 28,7% frente al zloty. La menor actividad se debe a la desaceleración de la actividad de edificación (-50%, que representa 30% de las ventas) parcialmente compensado por el crecimiento de la obra civil. El mayor peso de la obra civil permite mejorar la rentabilidad sobre Ventas (5,7% vs. 4,0%) y un crecimiento del 7,4% en el Resultado de Explotación frente a la caída en Ventas. La cartera se sitúa en 1.101 millones de euros, en moneda local crece un 50%.

- **WEBBER:** Fuerte crecimiento en moneda local de las Ventas (+17,6%).

### DETALLE DE LA CARTERA

	sep-09	dic-08	Var (%)
Obra civil	5.699,7	6.053,5	-5,8
Edif. Residencial	486,0	632,8	-23,2
Edif. No Residencial	1.182,4	1.237,0	-4,4
Industrial	626,0	644,3	-2,8
<b>Total</b>	<b>7.994,1</b>	<b>8.567,6</b>	<b>-6,7</b>

## MERCADO DOMÉSTICO

	sep-09	sep-08	Var (%)
Ventas	1.952,4	2.327,2	-16,1
Resultado bruto de Explotación	109,6	160,8	-31,8
Margen bruto	5,6%	6,9%	
Resultado explotación	94,7	139,6	-32,2
Margen explotación	4,9%	6,0%	
BAI	121,1	182,0	-33,5
Margen BAI	6,2%	7,8%	
Cartera*	4.507,6	5.006,6	-10,0

## INTERNACIONAL

	sep-09	sep-08	Var (%)	Pro-forma
Ventas	1.423,4	1.450,5	-1,9	8,6
Resultado bruto de Explotación	71,6	64,0	12,0	20,7
Margen bruto	5,0%	4,4%		
Resultado explotación	52,3	41,0	27,6	44,4
Margen explotación	3,7%	2,8%		
BAI	59,1	60,1	-1,7	10,6
Margen BAI	4,2%	4,1%		
Cartera*	3.486,5	3.561,1	-2,1	

## BUDIMEX

	sep-09	sep-08	Var (%)	Pro-forma
Ventas	537,5	737,5	-27,1	-6,2
Resultado Bruto de Explotación	30,6	29,3	4,5	34,6
Margen bruto	5,7%	4,0%		
Resultado explotación	27,0	25,1	7,4	38,3
Margen explotación	5,0%	3,4%		
BAI	32,1	31,0	3,7	33,5
Margen BAI	6,0%	4,2%		
Cartera*	1.100,5	856,2	28,5	50,0

## WEBBER

	sep-09	sep-08	Var (%)	Pro-forma
Ventas	327,1	250,5	30,6	17,6
Resultado Bruto de Explotación	17,5	13,1	33,7	20,4
Margen bruto	5,3%	5,2%		
Resultado explotación	6,6	2,7	148,0	123,4
Margen explotación	2,0%	1,1%		
BAI	5,6	2,0	178,0	150,4
Margen BAI	1,7%	0,8%		
Cartera*	523,1	697,3	-25,0	-28,6

## CUENTA DE RESULTADOS

	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable	sep-09	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable	sep-08
<b>CIFRA DE VENTAS</b>	<b>9.045</b>		<b>9.045</b>	<b>9.787</b>		<b>9.787</b>
Otros ingresos de explotación	23		23	25		25
<b>Total ingresos de explotación</b>	<b>9.069</b>		<b>9.069</b>	<b>9.812</b>		<b>9.812</b>
Costes de explotación	-7.121	-2	-7.123	-7.843	17	-7.826
<b>RESULTADO BRUTO DE EXPLORACIÓN</b>	<b>1.948</b>		<b>1.946</b>	<b>1.969</b>		<b>1.986</b>
Margen %			21,5%			20,3%
Amortización	763		763	879		879
<b>RESULTADO DE EXPLORACIÓN</b>	<b>1.185</b>		<b>1.183</b>	<b>1.090</b>		<b>1.107</b>
Margen %			13,1%			11,3%
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	<b>-1.111</b>		<b>-1.139</b>	<b>-1.309</b>		<b>-1.866</b>
Rdo financiero de Proyectos de infraestructuras	-1.049		-1.049	-1.202		-1.202
Resultado financiero de derivados y otros ajustes valor razonable			-146	-146		-441
Rdo financiero de Resto de sociedades	-62		-62	-107		-107
Resultado financiero de derivados y otros ajustes valor razonable			119	119		-115
Participación en beneficios de sociedades asociadas	47	-1	46	58	-25	33
Otras ganancias y pérdidas	66	-720	-654	422		422
<b>RESULTADO CONSOLIDADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>187</b>		<b>-751</b>	<b>-564</b>		<b>-303</b>
Impuesto sobre beneficios	-45	25	-20	114	153	267
<b>RESULTADO PROCEDENTE DE ACTIVIDADES CONTINUADAS</b>	<b>141</b>		<b>-725</b>	<b>-584</b>		<b>-36</b>
Resultado neto operaciones discontinuadas						
<b>RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO</b>	<b>141</b>		<b>-725</b>	<b>-584</b>		<b>-36</b>
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	22	356	378	-45	143	98
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUIDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE</b>	<b>163</b>		<b>-369</b>	<b>-206</b>		<b>62</b>

## CAMBIO DE CRITERIO DE CONSOLIDACIÓN

Con efecto 1 de enero de 2009 se decidió **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: la autopista de Indiana, M45, autopistas griegas, junto con Tubelines y otras JVs de Amey en Servicios.** (Ver Anexo I)

Los datos correspondientes a 2008 se han ajustado para permitir una comparación homogénea.

## VENTAS

	sep-09	sep-08	Var (%)	Proforma (%)		sep-09	%	sep-08	%	Var (%)	
Construcción	3.351,5	3.770,1	-11,1	-7,7		3.144,5	35%	3.689,0	38%	-14,8	
Aeropuertos	2.348,4	2.534,7	-7,3	8,0		3.307,0	37%	3.470,0	35%	-4,7	
Autopistas y aparcamientos	726,8	745,6	-2,5	-0,6		900,7	10%	805,1	8%	11,9	
Servicios	2.736,3	2.831,3	-3,4	-0,4		577,4	6%	784,8	8%	-26,4	
Otros	-117,7	-94,4	n.s.			176,3	2%	172,9	2%	1,9	
<b>Total</b>	<b>9.045,4</b>	<b>9.787,3</b>	<b>-7,6</b>	<b>-2,0</b>		<b>765,8</b>	<b>8%</b>	<b>716,8</b>	<b>7%</b>	<b>6,8</b>	
						<b>173,8</b>	<b>2%</b>	<b>148,6</b>	<b>2%</b>	<b>16,9</b>	
						<b>Total Internacional</b>	<b>65%</b>	<b>6.098,3</b>	<b>62%</b>	<b>-3,2</b>	
						<b>TOTAL</b>	<b>9.045,4</b>	<b>100%</b>	<b>9.787,3</b>	<b>100%</b>	<b>-7,6</b>

## RESULTADO BRUTO DE EXPLORACIÓN

	sep-09	sep-08	Var (%)	Proforma (%)		sep-09	%	sep-08	%	Var (%)	
Construcción	181,3	224,7	-19,3	-17,6		315,4	16%	380,4	19%	-17,1	
Aeropuertos	1.033,0	1.016,6	1,6	20,0		1.108,3	57%	1.084,3	55%	2,2	
Autopistas y aparcamientos	484,9	497,5	-2,5	1,0		257,5	13%	252,9	13%	1,8	
Servicios	251,0	258,9	-3,0	-1,2		45,0	2%	37,4	2%	n.s.	
Otros	-4,2	-12,0	n.s.			104,6	5%	99,7	5%	4,8	
<b>Total</b>	<b>1.946,0</b>	<b>1.985,7</b>	<b>-2,0</b>	<b>7,4</b>		<b>111,4</b>	<b>6%</b>	<b>124,4</b>	<b>6%</b>	<b>-10,4</b>	
						<b>Resto del Mundo</b>	<b>3,8</b>	<b>6,6</b>	<b>0%</b>	<b>-41,7</b>	
						<b>Total Internacional</b>	<b>84%</b>	<b>1.605,3</b>	<b>81%</b>	<b>1,6</b>	
						<b>TOTAL</b>	<b>1.946,0</b>	<b>100%</b>	<b>1.985,7</b>	<b>100%</b>	<b>-2,0</b>

## RESULTADO NETO DE EXPLORACIÓN

	sep-09	sep-08	Var (%)	Proforma (%)		sep-09	%	sep-08	%	Var (%)	
Construcción	147,0	180,6	-18,6	-16,4		219,3	19%	270,8	24%	-19,0	
Aeropuertos	479,6	403,6	18,8	34,2		541,6	46%	459,0	41%	18,0	
Autopistas y aparcamientos	403,0	368,5	9,4	1,1		208,2	18%	201,2	18%	3,5	
Servicios	160,3	168,3	-4,7	-2,7		41,3	3%	33,1	3%	n.s.	
Otros	-6,5	-14,2	n.s.			103,6	9%	63,4	6%	63,4	
<b>Total</b>	<b>1.183,4</b>	<b>1.106,8</b>	<b>6,9</b>	<b>7,0</b>		<b>66,0</b>	<b>6%</b>	<b>73,0</b>	<b>7%</b>	<b>-9,6</b>	
						<b>Resto del Mundo</b>	<b>3,3</b>	<b>6,2</b>	<b>1%</b>	<b>-46,8</b>	
						<b>Total Internacional</b>	<b>81%</b>	<b>836,0</b>	<b>76%</b>	<b>15,3</b>	
						<b>TOTAL</b>	<b>1.183,4</b>	<b>100%</b>	<b>1.106,8</b>	<b>100%</b>	<b>6,9</b>

## RESULTADO FINANCIERO

	sep-09	sep-08	Var (%)
Resultado fro. resto de sociedades	-62,2	-107,0	-41,9
Resultado fro. de proyectos infra.	-1.048,8	-1.202,4	-12,8
<b>Rdo. fro. por financiación</b>	<b>-1.111,0</b>	<b>-1.309,4</b>	<b>-15,2</b>
Resultado fro. resto de sociedades	118,6	-115,0	-203,1
Resultado fro. de proyectos infra.	-146,3	-441,2	-66,8
<b>Rdo. fro. por coberturas</b>	<b>-27,8</b>	<b>-556,2</b>	<b>-95,0</b>
<b>Total</b>	<b>-1.138,8</b>	<b>-1.865,6</b>	<b>-39,0</b>

## RESULTADO NETO

	sep-09
<b>Resultado neto reportado</b>	<b>-206</b>
Ajustes valor razonable	-369
<b>Resultado neto (Ex-ajustes V. Razonable)</b>	<b>163</b>

**AMORTIZACIONES:** Excluido el efecto tipo de cambio, se produce un importante aumento (+7,9%), principalmente por el incremento de las Amortizaciones en BAA (+13,5%), por la amortización acelerada de la T1 y T2; junto con la entrada en funcionamiento de la T5.

**RESULTADO DE EXPLOTACIÓN:** Incrementa un 6,9%, excluyendo el impacto del tipo de cambio y la variación del perímetro, la evolución sería del +7,0%, principalmente por el efecto de las Amortizaciones ya mencionado.

**RESULTADO FINANCIERO:** El resultado financiero disminuye un 39,0%:

Esta mejora se debe tanto al efecto de la bajada del Libor y Euribor (el resultado financiero por “financiación”, disminuye un 15,2%), como por el menor importe (-95,0%) 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 hasta 30 de septiembre, (32,7 euros vs. 19,6 euros a 30 de diciembre).

	sep-09	sep-08	Var (%)
Resultado fro. resto de sociedades	-62,2	-107,0	-41,9
Resultado fro. de proyectos infra.	-1.048,8	-1.202,4	-12,8
<b>Rdo. fro. por financiación</b>	<b>-1.111,0</b>	<b>-1.309,4</b>	<b>-15,2</b>
Resultado fro. resto de sociedades	118,6	-115,0	-203,1
Resultado fro. de proyectos infra.	-146,3	-441,2	-66,8
<b>Rdo. fro. por coberturas</b>	<b>-27,8</b>	<b>-556,2</b>	<b>-95,0</b>
<b>Total</b>	<b>-1.138,8</b>	<b>-1.865,6</b>	<b>-39,0</b>

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

	sep-09	sep-08
Planes opciones s/acciones	156,6	-150,3
Coberturas de inflación	-160,3	-360,5
Coberturas de tipo de interés	25,5	-52,3
Otras coberturas	-49,6	6,9
<b>Total</b>	<b>-27,8</b>	<b>-556,2</b>

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

Con efecto 1 de enero de 2009 se decidió **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.

**OTRAS PÉRDIDAS Y GANANCIAS:** En los nueve primeros meses de 2009 se han realizado ajustes contables (sin impacto en caja) de valor razonable por un importe de -751,2 millones de euros referidos principalmente al ajuste (-712 millones) realizado en el valor de determinados activos del Grupo BAA, también incluye la plusvalía generada por la venta de la división de aparcamientos, 95,3 millones de euros. En 2008 (422 millones) este epígrafe incluía la plusvalía obtenida por la venta en marzo de 2008 de World Duty Free, filial del Grupo BAA, por un precio de 716 millones de euros (547 millones de libras), que generó una plusvalía de 295 millones de euros y un impacto en el resultado neto de 180 millones de euros, así como la plusvalía del aeropuerto de Belfast (109 millones de euros).

**IMPUESTOS:** El impuesto de sociedades supone un pago por valor de 20 millones de euros, frente al crédito fiscal de 267 millones del año anterior.

**SOCIOS EXTERNOS:** Este epígrafe aumenta significativamente respecto al año anterior, principalmente por las pérdidas contables atribuibles a socios minoritarios y originadas mayoritariamente en BAA, sociedad en la que los socios minoritarios representan aproximadamente un 45%, por los ajustes a valor de mercado, tanto de los instrumentos de cobertura financiera, como por los realizados en el fondo de comercio de BAA.

**RESULTADO NETO:** -205,9 millones negativos, originados por el impacto contable de los 751,2 millones de ajuste de valor razonable realizados (principalmente en el epígrafe Resultados financieros y en Otras ganancias y pérdidas), con un impacto en negativo en el Resultado neto de 369 millones.

**BALANCE DE SITUACIÓN Y OTRAS MAGNITUDES**

	sep-09	dic-08
<b>ACTIVOS NO CORRIENTES</b>		
Fondos de Comercio	34.183	32.797
Activos intangibles	5.567	5.400
52	63	
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	23.789	22.364
Inmovilizado material	617	598
Inversiones Inmobiliarias	82	92
Inversiones en asociadas	385	336
Activos financieros no corrientes	984	869
Activo por superávit de pensiones	76	
Impuestos Diferidos	1.780	1.859
Derivado financieros a valor razonable	927	1.139
<b>ACTIVOS CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA Y DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS</b>	<b>3.422</b>	<b>4.278</b>
<b>ACTIVOS CORRIENTES</b>	<b>6.731</b>	<b>6.753</b>
Existencias	496	500
Clientes y otras cuentas a cobrar	3.626	3.751
Tesorería y equivalentes	2.609	2.502
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>44.337</b>	<b>43.828</b>
 <b>PATRIMONIO NETO</b>		
Patrimonio neto atribuible a los accionistas	3.220	3.962
1.333	1.756	
Socios externos	1.887	2.206
<b>INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS</b>	<b>478</b>	<b>253</b>
<b>PASIVOS NO CORRIENTES</b>	<b>29.909</b>	<b>29.068</b>
Provisiones para pensiones	516	131
Otras provisiones no corrientes	755	708
Deuda Financiera	23.297	22.413
Deuda no financiera	78	118
Impuestos Diferidos	3.329	3.379
Derivados financieros a valor razonable	1.936	2.319
<b>PASIVOS CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA Y DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS</b>	<b>3.103</b>	<b>3.163</b>
<b>PASIVOS CORRIENTES</b>	<b>7.628</b>	<b>7.382</b>
Deuda financiera	1.811	1.553
Deudas por operaciones de tráfico	5.393	5.377
Provisiones para operaciones de tráfico	423	452
<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>44.337</b>	<b>43.828</b>

**DEUDA NETA CONSOLIDADA:** el cambio en el criterio de consolidación de las sociedades en las que existe control conjunto afecta a la Deuda neta del Grupo: se excluye, principalmente, la deuda de Tube lines y de las autopistas Indiana Toll Road y griegas, la deuda asociada a dichas sociedades asciende a 3.291 millones de euros. En septiembre de 2009 la deuda neta del grupo **se sitúa en 22.203 millones de euros, lo que representa un incremento de 1.025 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 posición de deuda neta no incluye la deuda asociada a los activos mantenidos para la venta: LGW, autopistas chilenas, activos con una deuda asociada de 2.232 millones).

	sep-09	dic-08	
	Proforma dic '08	Publicado	
<b>PNT sin proyectos infraestructuras</b>			
BAA	-1.632	-1.552	<b>-1.664</b>
Resto aeropuertos	-13.534	-12.905	-13.017
8	8	8	8
Autopistas	-6.814	-6.574	-7.855
Otras concesiones de Amey	-143	-68	-1.498
Otros	-88	-86	-85
<b>PNT proyectos infraestructuras</b>	<b>-20.571</b>	<b>-19.626</b>	<b>-22.448</b>
<b>Posición neta de tesorería total</b>	<b>-22.203</b>	<b>-21.178</b>	<b>-24.112</b>

**INVERSIONES NETAS**

	sep-09
Construcción	-37
Servicios	-165
Autopistas y aparcamientos	247
Aeropuertos	-946
Otros	8
<b>Total</b>	<b>-893</b>

**ANEXO I: CAMBIO DE CRITERIO DE CONSOLIDACIÓN**

Con efecto 1 de enero de 2009 se decidió 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 si 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 junio 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 junio de 2008.

<b>Balance de Situación</b>	<b>Diciembre 2008</b>	<b>Diciembre 2008 Reexpresado</b>	<b>Variación</b>
Activos	48.203	43.828	-4.375
Posición Neta de Tesorería	-24.112	-21.178	2.934
Fondos Propios atribuidos a Sociedad Dominante	1.579	1.756	177
Fondos Propios Socios Externos	2.113	2.206	93
<b>Cuenta de resultados</b>	<b>Septiembre 2008</b>	<b>Septiembre 2008 Reexpresado</b>	<b>Variación</b>
Importe Neto Cifra de Negocios	10.519	9.787	-732
Resultado Bruto de Explotación	2.118	1.986	-132
Resultado de Explotación	1.163	1.107	-56
Resultado Neto atribuible a la dominante	42	62	20

(1) 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 efectúa declaraciones en respuesta 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 sobre el 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).
- ✓ 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 tendría lugar una vez concluya, en su caso, el proceso de fusión con Cintra.
- ✓ 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.

**ANEXO III: HECHOS POSTERIORES AL CIERRE**

- ✓ **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)**
  - ✓ **La Junta General Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad aprueba 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 recibirán al contado, mientras que hasta 55 millones de libras se abonarán en función de la consecución de determinados parámetros operativos y financieros.

La efectividad de la operación está condicionada a la autorización por parte de las autoridades europeas en materia de competencia así como a la finalización de un proceso de consulta pública ("Public Consultation") de quince días de duración instado por la Comisión de Competencia del Reino Unido ("Competition Commission") al que se somete el compromiso asumido por los compradores en relación con futuras transacciones sobre el activo. Se prevé que el cierre pueda tener lugar el 3 de diciembre.

**ANEXO IV: PRINCIPALES ADJUDICACIONES****Construcción**

- ✓ Explanada y muelles comerciales al abrigo del dique de Botafoc en el puerto de Ibiza.
- ✓ Construcción de un centro penitenciario y un centro de inserción social en Pamplona, Norte II.
- ✓ Encauzamiento del arroyo Argamasilla en Ecija, Sevilla.
- ✓ Ampliación de la ETAP río Verde, abastecimiento Costa del Sol Occidental, Málaga.
- ✓ Proyecto de ampliación de la Estación Depuradora de Ciudad Real y colectores.
- ✓ Obras de infraestructuras varias de los accesos a Bilbao por San Mamés.
- ✓ Construcción de 106 viviendas en Rivas Vaciamadrid, Madrid.
- ✓ Puentes en Achibueno Oriente, Relbun Poniente, Itata Oriente y Bureo Oriente en Santiago de Chile.
- ✓ Eje ferroviario transversal de Andalucía. Tramo enlace Club de campo - Túnel de los Alcores.
- ✓ Obras de construcción del archivo histórico nacional de Euskadi en Vizkaya.
- ✓ Adecuación del campo de vuelos Aeropuerto de Alicante.
- ✓ Centro multicultural y suministros del equipamiento necesario en Caravaca de La Cruz, Murcia.
- ✓ 90 viviendas en las parcelas M5-1 y M5-2 del Sector Soto del Henares de Torrejón de Ardoz, Madrid.
- ✓ Infraestructura rural en la zona de concentración parcelaria del Páramo Bajo, sector I de Riego, León.
- ✓ Ejecución de 115 viviendas del PAU 4 Móstoles Sur, Madrid.
- ✓ 101 viviendas de protección pública, garajes y trasteros en Carabanchel, Madrid.
- ✓ Construcción de nuevas urgencias de pediatría y ginecología del hospital del camino en Pamplona, Navarra.
- ✓ Construcción de 72 viviendas y locales comerciales en Borinbikarra, Vitoria-Gasteiz.
- ✓ Construcción de un nuevo centro de 24 unidades de educación primaria CEP Etxebarri, en Etxebarri, Vizcaya.
- ✓ Refuerzo del abastecimiento a Valdemano y Bustarviejo y depósito regulador de Bustarviejo, Madrid.
- ✓ Ampliación del aparcamiento bajo rasante en la Carrera de San Jerónimo, Madrid.
- ✓ Edificación y urbanización exterior de 76 viviendas de protección oficial en Arenas de Iguña, Cantabria.
- ✓ Paso subterráneo Avenida y Andalucía - Ronda del Tamarguillo en Sevilla.
- ✓ Conexión LE-510 y N-630 Castrofuerte - Toral de los Guzmanes, León.
- ✓ Centro ocupacional y especial en Vicálvaro, Madrid.
- ✓ Obras de construcción de un nuevo edificio CEIP Xesús Golmar de Lalín, Pontevedra.
- ✓ Reforma de la toma de mar de la planta desaladora de Carbonera, Almería.
- ✓ Obras de corrección a deslizamiento PR-159 en el municipio de Morovis, Puerto Rico.
- ✓ 32 viviendas, garajes y locales comerciales de Martorell 3ª fase, Barcelona.
- ✓ Construcción de un garaje-aparcamiento en el conjunto hospitalario San Rafael de Madrid.
- ✓ Obras en Centro para afectados por Alzheimer y otras demencias en Sant Antoni de Portmany, Mallorca.
- ✓ Construcción de 64 apartamentos en la residencia para jóvenes Complutum de Alcalá de Henares, Madrid.
- ✓ Obras en la cuenca del barranco de La Vieja y subsistema Norte-Valverde, Santa Cruz de Tenerife.
- ✓ Adecuación de un edificio en la Plaza Mariano de Cavia destinado a Centro de Música en Zaragoza.
- ✓ Piscina cubierta climatizada en Seseña, Toledo.
- ✓ Remodelación y ampliación de capacidad de almacenamiento en la I. A. de Algeciras, Cádiz.
- ✓ Aparcamientos en la A-42, N-401 y N-301 en Illescas, Bargas, Burguillos de Toledo, Ocaña y El Toboso.
- ✓ LHT T3. Sistema integrado de equipaje en el aeropuerto de Heathrow de Londres, Reino Unido.

**Servicios**

- ✓ Mantenimiento de las Escuelas en Bradford, Reino Unido.
- ✓ Gestión paneles informáticos en las carreteras de la zona Noroeste del Reino Unido.
- ✓ Servicio de limpieza complejo Hospitalario Torrecárdenas de Almería.
- ✓ Conservación carreteras Zona A en Guipúzcoa.
- ✓ Mantenimiento y verificación de moldes de fábrica de neumáticos Michelin en Vitoria.
- ✓ Mantenimiento electromecánico EDAR GALINDO.
- ✓ Mantenimiento sistema protección contra incendios de edificios de la Corporación RTVE.
- ✓ Servicio de mantenimiento integral del área hospitalaria Virgen de la Macarena.
- ✓ Conservación y mantenimiento de los jardines y zonas verdes públicas en el término municipal de Soria.
- ✓ Servicio público de gestión comarcal de residuos municipales en La Selva, Girona.
- ✓ Mantenimiento electromecánico y electrónico de las instalaciones de saneamiento Lamiako y Galindo.
- ✓ Gestión Integral de Servicios del Palacio de los Deportes de Murcia.

**ANEXO V: TIPOS DE CAMBIO**

Tipo de cambio cierre (Balance)			Tipo de cambio medio (PyG)			
	septiembre-09	diciembre-08		septiembre-09	septiembre-08	
		Var.%09-08			Var.%09-08	
Libra Esterlina	0,9143	0,9570	-4,5%	0,8853	0,7834	13,0%
Peso Chileno	807,6	890,8000	-9,3%	778,5	741,3801	5,0%
Dólar Americano	1,4643	1,3953	4,9%	1,3709	1,5220	-9,9%
Dólar Canadiense	1,5651	1,6993	-7,9%	1,5885	1,5519	2,4%
Franco Suizo	1,5178	1,4911	1,8%	1,5094	1,6040	-5,9%
Zloty Polaco	4,2000	4,1478	1,3%	4,4013	3,4186	28,7%

**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>