



RESULTADOS

Enero – Marzo 2009

ferrovial

INDICE

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 Flujo de Caja Consolidado	11
9 Anexo I –Cambio Criterio de Consolidación	11
10 Anexo II- Hechos relevantes	12
10 Anexo III – Principales adjudicaciones	12
11 Anexo IV – Evolución de Tipo de Cambio	13

CAMBIO CRITERIO DE CONSOLIDACIÓN

Con efecto 1 de enero de 2009 se ha decidido modificar el criterio contable de consolidación de los negocios en los que existe control conjunto, **pasando a aplicar el método de puesta en equivalencia frente al método de integración proporcional que hasta la fecha se venía aplicando**. Dicho cambio de criterio se ha realizado de acuerdo con la alternativa permitida por la NIC 31. Las principales sociedades afectadas son: 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 contables del primer trimestre de 2009 en su comparación con los de 2008 se ven afectados en Ventas y Rdo. Bruto de Explotación (RBE), por la evolución del **tipo de cambio** (sobre todo por la depreciación frente al euro de la libra -15%, Dólar canadiense -5% y Peso chileno -11%). Excluido el tipo de cambio, las Ventas se mantienen estables y el RBE crece un 11%, el Resultado de explotación crece un 0,4%, crecimiento limitado por el fuerte incremento de las amortizaciones (+23%), principalmente por la entrada en explotación de la Terminal 5 en Heathrow. **Mejoran los márgenes tanto RBE como RE consolidados**, por la mejora en Aeropuertos.

El resultado neto se ve condicionado por la **ausencia de plusvalías por venta de activos** (frente a los 293 millones de euros generados en 2008) y por el impacto contable (95 millones de menor resultado neto) de la **valoración a precio de mercado (sin impacto en caja) de los instrumentos de cobertura financiera** contratados (cobertura de stock options e inflación, principalmente). Excluidos dichos ajustes, el Resultado neto sería de -10 millones de euros.

La evolución operativa de los negocios se ve afectada por el entorno de **debilidad económica generalizada**, restricción al crédito y menor actividad industrial. En contraste a este entorno, **El RBE de BAA crece a doble dígito** en moneda local(+39,6%) y la actividad de **Construcción internacional crece un 30% en RBE**. Destacar la fortaleza relativa mostrada por la evolución de los principales activos como el aeropuerto **de Heathrow** que ha tenido un importante **incremento de la rentabilidad** y la autopista canadiense **ETR-407 que mantiene la misma cifra de ingresos** que en el mismo periodo de 2008.

Aeropuertos: En los aeropuertos de BAA se producen **caídas del número de pasajeros (-10%)**, que son compensadas por el **incremento de las tarifas** y la **positiva evolución de las ventas no aeronáuticas (retail)**. Todo ello unido al efecto de los programas de **reducción de costes operativos** ha permitido un **significativo incremento de la rentabilidad**.

Autopistas: Destacan las caídas del número de pasajeros (la magnitud de las caídas es muy diferente en las distintas zonas geográficas: Canadá, EEUU o España), las importantes **adjudicaciones** obtenidas en Polonia y USA y el **cierre en enero de todas las refinanciaciones previstas para 2009** (Radial 4 y ETR407).

Servicios: **Fuerte crecimiento de la cartera (10,9%)** desde diciembre de 2008, excluyendo efecto tipo de cambio. Se observa un efecto "menor volumen" en la actividad de residuos industriales en España, algo similar ocurre en Swissport con la actividad de cargo.

Construcción: continúa el ajuste del mercado doméstico, con importantes caídas respecto a 2008, (los dos primeros trimestres de 2008 fueron los más fuertes del año) parcialmente compensado con la buena evolución de la actividad internacional.

	mar-09	mar-08	Var (%)	Pro-forma (%)		mar-09	mar-08	Var (%)
Ventas	2.757,3	2.993,3	-7,9	-0,4	Cartera de Construcción	8.116	9.132	-11,1
Resultado Bruto de Explotación	522,1	517,8	0,8	11,3	Cartera de Servicios	10.271	10.087	1,8
Resultado de Explotación	276,9	261,8	5,8	0,4	Evolución Tráfico autopistas (IMD)			
Resultado neto	-105,4	84,9	-224,1		ETR 407 (Km recorridos 000)	479	502	-4,6
Rdo. neto sin ajustes "v. razonable"	-10,1	154,7	n.s.		Chicago Skyway	39.025	39.835	-2,0
Inversiones Brutas	480,9	937,0	-48,7		Indiana Toll Road	22.488	25.170	-10,7
					Autema	22.620	25.494	-11,3
					Ausol I	14.305	18.449	-22,5
					Ausol II	15.466	18.367	-15,8
					BAA (millones pasajeros)	30,0	33,4	-10,3
					Plazas de aparcamiento	298.766	266.728	12,0
	mar-09	Pro-forma	Var (%)					
Deuda neta consolidada	-21.943,6	-21.171,2	-3,6					
Deuda neta ex-proyectos Infra	-1.702,3	-1.550,9	-9,8					

AEROPUERTOS

BAA

Euros	mar-09	mar-08	Var (%)
Ventas	645,4	718,5	-10,2
Resultado Bruto de Explotación	235,3	205,8	14,3
Margen bruto	36,5%	28,6%	
Resultado Explotación	56,1	39,6	41,6
Margen explotación	8,7%	5,5%	

Los resultados contables de BAA están afectados por la **depreciación de la libra frente al euro**, lo que provoca decrecimiento de Ventas en euros (-10,2%) y menor crecimiento en RBE (14,3%) frente a los datos en libras con crecimientos en Ventas y RBE del 14,8% y del 39,6%.

Pro-forma / Libras	mar-09	mar-08	Var (%)
Ventas	580,6	505,6	14,8
Resultado Bruto de Explotación	213,1	152,7	39,6
Margen bruto	36,7%	30,2%	
Amortización	180,4	127,8	41,2
Resultado Explotación	32,7	24,9	31,3
Margen explotación	5,6%	4,9%	

El Resultado de explotación se ve afectado por el importante aumento de las amortizaciones (+41%), 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 2008 en Heathrow y Gatwick, la **caída del tráfico de pasajeros (-10%)** y la **mejora del ingreso retail por pasajero (+8,8%, para los aeropuertos de Londres)**, junto al esfuerzo de **reducción de gastos operativos**.

Los gastos operativos homogéneos se reducen aproximadamente un 9% respecto a 2008, principalmente por reducción en gastos de personal. (excluidos el incremento de gastos imputables a 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 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, +12,7%, apoyadas por la debilidad de la libra y la mejor oferta comercial fruto principalmente de la apertura de la T5.

Proforma / Libras	mar-09	mar-08	Var (%)
Costes operativos	367,5	352,9	4,1

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

(millones de libras)	Ventas	RBE
Heathrow	365,2	150,3
Heathrow express	39,7	8,8
Gatwick	89,8	16,7
Stansted	47,0	10,7
Escocia	43,5	16,9
Southampton	5,3	1,0
Reino Unido	590,5	204,5
Nápoles	11,0	2,6
Total Aeropuertos	601,5	207,1
Otros y ajustes	-21,0	4,6
Total BAA	580,5	211,7
Op. discontinuadas	0,1	1,4
Pro-forma	580,6	213,1

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO

En términos de tráfico, se ha reducido el número de pasajeros en 3,4 millones, siendo la disminución más acusada en el tráfico doméstico (-12,6%), que en tráfico de larga distancia (-8%).

Aislado el efecto de año bisiesto en 2008 y la celebración de la Semana Santa en marzo, la caída del tráfico subyacente se situaría en el 7%.

Por aeropuertos, Gatwick (-14,6%) acusa la negativa evolución del tráfico procedente de Norte América por la entrada en vigor del acuerdo *Open Skies* en abril de 2008. En Stansted, el comportamiento negativo del tráfico se ve reflejado en las aerolíneas de bajo coste, por la depreciación de la libra.

<i>Millones de pasajeros por aeropuerto</i>	mar-09	Var (%)
Heathrow	14,4	-6,4
Gatwick	6,3	-14,6
Stansted	4,1	-14,6
Glasgow	1,4	-14,1
Edinburgh	1,8	-6,9
Aberdeen	0,7	-10,9
Southampton	0,3	-14,6
Total Reino Unido	29,0	-10,1
Nápoles	0,9	-16,4
Total BAA	30,0	-10,3

ASPECTOS REGULATORIOS

En los aspectos **regulatorios**, mencionar que en marzo 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. BAA cuenta con un plazo de dos meses desde la publicación del informe final para poder apelar la decisión de la Comisión de Competencia.

El Departamento de Transporte (DfT) ha iniciado un proceso de consulta pública (hasta junio 2009) sobre la regulación futura de los aeropuertos ingleses. Se espera que DfT publique sus propuestas en el otoño de 2009, cuya redacción final requiere un cambio legislativo aprobado por el parlamento, lo cual no se prevé que se produzca al menos hasta mitad de 2010. Entre los distintos aspectos de la nueva regulación, destaca el concepto de "*duty to finance*", en el sentido que el regulador (CAA) deberá asegurar la financiabilidad de las inversiones a realizar en los aeropuertos.

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

AUTOPISTAS Y APARCAMIENTOS

	mar-09	mar-08	Var (%)	Pro-forma
Ventas	229,2	239,0	-4,1	-0,4
Resultado Bruto explotación	152,6	156,8	-2,7	1,6
Margen Bruto explotación	66,6%	65,6%		
Resultado explotación	128,6	113,4	13,4	4,6
Margen explotación	56,1%	47,5%		

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

Durante el primer trimestre de 2009, Autopistas ha conseguido 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 este trimestre Autopistas ha resultado 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 6.000 millones de euros.

La evolución del tráfico está afectada por la situación económica mundial y por el efecto estacional provocado por la Semana Santa que en 2008 tuvo lugar en el mes de marzo, afectando principalmente a las autopistas españolas. Además 2009 ha contado con un día menos, al ser bisiesto 2008.

Las autopistas chilenas han tenido una positiva evolución (Tráfico +3%, Ventas +10% en moneda local). Chicago Skyway a pesar de que la cifra de tráfico del trimestre es negativa (-2%), marzo ha tenido evolución mensual positiva por primera vez desde agosto de 2007. Las mayores caídas de tráfico se producen en las españolas, con caídas de doble dígito, por el efecto de la Semana Santa, junto con el fuerte impacto de la situación económica. El tráfico en la autopista 407-ETR disminuyó un 4,6% (en kilómetros recorridos) si bien las Ventas en moneda local se mantienen estables gracias al aumento de tarifas realizado el pasado 1 de febrero.

Las ventas consolidadas se mantienen en niveles muy similares a los del mismo periodo de 2008 (-0,4%).

Tráfico	mar-09	mar-08	Var. (%)	VENTAS	mar-09	mar-08	Var. (%)
407 ETR (Mill. Vehículos Km. Recorridos)	479	502	-4,6%	407 ETR	73,8	78,3	-5,7%
Chicago Skyway	39.025	39.835	-2,0%	Chicago Skyway	10,6	9,3	13,2%
Ausol I	14.305	18.449	-22,5%	Ausol	9,9	13,2	-24,5%
Ausol II	15.466	18.367	-15,8%	Autema	13,1	12,2	7,1%
Autema	22.620	25.494	-11,3%	Radial 4	4,3	5,9	-27,3%
Radial 4	7.150	10.273	-30,4%	Ocaña-La Roda	2,8	3,9	-27,3%
Ocaña-La Roda	3.221	4.268	-24,5%	Autopistas Chilenas	57,4	58,6	-2,0%
Santiago-Talca	88.700	83.362	6,4%	M4-M6	5,1	5,9	-12,8%
Talca-Chillán	53.709	53.305	0,8%	Euroscut Algarve	8,1	8,2	-1,9%
Chillán-Colipulli	32.737	32.716	0,1%	Euroscut Norte Litoral	8,9	8,6	4,4%
Colipulli-Temuco	38.808	38.435	1,0%				
Temuco-Río Bueno	25.064	25.240	-0,7%				
M4-M6	23.167	23.725	-2,4%				
Euroscut Algarve	15.845	17.097	-7,3%				
Euroscut Norte Litoral	28.944	28.313	2,2%				
Indiana Toll Road	22.488	25.170	-10,7%				
M-45	61.539	63.378	-2,9%				

RBE	mar-09	mar-08	Var. (%)	Margen RBE/Ventas	mar-09	mar-08	Var. (%)
407 ETR	56,4	59,2	-4,7%	407 ETR	76,5%	75,7%	0,8%
Chicago Skyway	8,4	7,3	14,9%	Chicago Skyway	79,6%	78,5%	1,2%
Ausol	7,0	10,1	-30,2%	Ausol	71,0%	76,8%	-5,9%
Autema	11,0	9,7	12,9%	Autema	83,8%	79,5%	4,3%
Radial 4	1,2	3,0	-59,4%	Radial 4	28,9%	51,6%	-22,8%
Ocaña-La Roda	0,5	1,6	-66,3%	Ocaña-La Roda	19,1%	41,1%	-22,0%
Autopistas Chilenas	42,4	44,0	-3,6%	Autopistas Chilenas	73,9%	75,1%	-1,2%
M4-M6	3,4	4,3	-20,8%	M4-M6	66,6%	73,3%	-6,7%
Euroscut Algarve	7,1	7,0	0,6%	Euroscut Algarve	87,8%	85,6%	2,2%
Euroscut Norte Litoral	7,8	7,0	11,8%	Euroscut Norte Litoral	87,1%	81,3%	5,7%
PEE							
Indiana Toll Road	8,9	7,1	25,4%	Indiana Toll Road	71,2%	66,4%	4,8%
Ionian Roads	2,7	2,6	3,8%	Ionian Roads	60,0%	81,3%	9,5%
M-45	2,4	2,9	-17,2%	M-45	92,3%	93,5%	-1,2%

ADJUDICACIONES DEL PERÍODO**1. IH 635**

Localidad: Dallas, Texas
 Inversión: USD 2.700 millones
 Miembros del consorcio: Cintra 65%, Meridiam Infra 45%
 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 75%, Meridiam Infra 25%
 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 distintos: 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 en 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

	mar-09	mar-08	Var (%)
Ventas	34,8	34,6	0,6
Resultado Bruto explotación	14,3	12,9	11,4
Margen Bruto explotación	41,2%	37,2%	
Resultado explotación	14,3	8,9	61,9
Margen explotación	41,2%	25,6%	
Plazas de aparcamiento	298.766	266.728	12,0

SERVICIOS

	mar-09	mar-08	Var (%)	Pro-forma (%)
Ventas	900,5	937,0	-3,9	-1,3
Resultado Bruto de Explotación	79,8	89,8	-11,2	-7,6
Margen bruto	8,9%	9,6%		
Resultado Exploración	49,8	59,2	-15,8	-10,9
Margen explotación	5,5%	6,3%		
BAI	46,6	54,8	-14,9	-7,4
Margen BAI	5,2%	5,8%		
Cartera	10.270,6	10.086,8	1,8	
Inversión	32,2	31,6	1,9	

[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 casi un 30% en libras esterlinas, por lo que la fortaleza del euro afecta significativamente sus resultados. **A tipo de cambio constante las Ventas y el RBE caerían un 1,3% y un 7,6% respectivamente frente al 3,9% y 11,2% de caída de los resultados contables.**

CARTERA : La cartera crece un 10,9%, excluyendo el efecto del tipo de cambio, frente a Diciembre 08. Amey en libras ha crecido un 5%. Destaca el crecimiento de la cartera española +15%.

AMEY: Afectados los resultados contables (Ventas -10%, sin variación tipo de cambio +5,2%) por la depreciación de la libra, **se continúan observando dos tendencias muy marcadas**, reducción de la actividad en Tube Lines (integrada por puesta en equivalencia), con mantenimiento del margen (ventas -17,9%, RBE -1,9%) por pasar de una fase de alta inversión a otra centrada en el mantenimiento de las instalaciones. **El resto de actividades de Amey presentan un incremento de ventas del 5,2%**. El menor RBE respecto al ejercicio anterior, se debe al cobro en el primer trimestre 2008 de 4,5 millones en concepto de fee de éxito por el cierre de los proyectos de Belfast y Dumfries & Galloway. **Ajustado este efecto, el margen sobre ventas se mantiene estable en el 10%.** Durante el primer trimestre de 2009, Amey se ha adjudicado contratos por valor de 1.000 millones de euros.

SWISSPORT: La evolución de Swissport se ve afectada por el menor volumen de actividad principalmente en la actividad de cargo. Así, las ventas se reducen un 1,9% y el RBE un 16,8% (debido al mayor componente de coste fijo de las actividades de cargo).

ESPAÑA: Ha tenido una evolución similar a la del primer trimestre de 2008, **prácticamente repitiendo las cifras de Ventas y RBE** respecto al ejercicio anterior **y un fuerte crecimiento de cartera**. Esta mínima variación de las cifras absolutas hace que no se puedan establecer conclusiones respecto al leve deterioro de los márgenes, explicable por el menor volumen de residuos industriales, consecuencia de la menor actividad económica.

AMEY

	mar-09	mar-08	Var (%)
Ventas	365,1	366,8	-0,5
Resultado Bruto de Explotación	48,2	49,3	-2,2
Margen bruto	13,2%	13,4%	
Resultado Exploración	30,1	31,4	-4,2
Margen explotación	8,2%	8,6%	
BAI	21,0	25,5	-17,7
Margen BAI	5,7%	7,0%	
Cartera	5.576,9	4.838,8	15,3

Tubelines (Consolidado por Puesta en equivalencia)

	Tube lines-Libras	mar-09	mar-08	Var (%)
Ventas	113,2	137,8	-17,9	
Resultado Bruto de explotación	10,7	11,0	-1,9	
Margen Bruto de explotación	9,5%	8,0%		

SWISSPORT

Euros	mar-09	mar-08	Var (%)	Pro-forma (%)
Ventas	274,6	280,0	-1,9	-2,9
Resultado Bruto de Explotación	9,6	11,5	-16,8	-29,8
Margen bruto	3,5%	4,1%		
Resultado Exploración	2,2	3,7	-41,6	-77,6
Margen explotación	0,8%	1,3%		
BAI	-0,4	-1,3	72,2	
Margen BAI	-0,1%	-0,5%		

ESPAÑA

Libras	mar-09	mar-08	Var (%)
Ventas	234,6	223,1	5,2
Resultado Bruto de explotación	19,8	22,3	-11,3
Margen Bruto de explotación	8,4%	10,0%	
Resultado explotación	15,8	18,5	-14,6
Margen explotación	6,7%	8,3%	
BAI	23,4	23,6	-0,6
Margen BAI	10,0%	10,6%	
Cartera	4.221,9	4.035,2	4,6

CONSTRUCCION

	mar-09	mar-08	Var (%)	Pro-forma
Ventas	998,8	1.114,7	-10,4	-7,9
Resultado Bruto de Explotación	56,7	67,5	-16,1	-16,0
Margen bruto	5,7%	6,1%		
Resultado explotación	45,7	53,3	-14,3	-13,7
Margen explotación	4,6%	4,8%		
BAI	59,7	75,3	-20,8	-18,5
Margen BAI	6,0%	6,8%		
Cartera	8.116	9.132	-11,1	n.s.
Inversión	5,1	31,3	-83,7	

En conjunto, las ventas se reducen un 10% acompañadas de menor rentabilidad respecto del mismo periodo del año anterior (margen Rdo. Explotación 4,6% vs. 4,8%), principalmente por las caídas de ventas y rentabilidad del mercado doméstico, tendencia ya observada en la segunda mitad del año 2008. Esta tendencia se ve acentuada al comparar con los resultados de la primera parte del año 2008 que fueron los más fuertes. La cartera se reduce (-11%), 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, solo estos contratos aportaran 4.300 millones de euros a la cartera.

MERCADO DOMESTICO: Disminución de las ventas (-17%), por el descenso de la actividad residencial (-56%). A pesar del aumento del peso de la obra civil, el margen conjunto disminuye (6,7% vs 7,5%) debido a la mayor competencia en la licitación por nuevos contratos observada en los 3 últimos años. Por primera vez en los últimos años se reduce la cartera (-11,5%), principalmente por la menor contratación de edificación en 2008 junto al proceso de selección de cartera realizada en trimestres anteriores que busca mantener la rentabilidad y no deteriorar el capital circulante frente a otras políticas de mantenimiento del volumen o de los beneficios contables.

MERCADO INTERNACIONAL: la actividad internacional mantiene un fuerte nivel de crecimiento (+13% eliminando el efecto del tipo de cambio), con importante mejora de la rentabilidad, **RBE +30%**. La aportación a las ventas alcanza el 38% frente al 33% del año anterior. La cartera representa el 40% del total de la división.

- **BUDIMEX:** Las ventas en moneda local se reducen un 8% frente al 29% contable por la fortaleza del euro. La menor actividad se debe a la desaceleración de la actividad de edificación, frente a un crecimiento de la obra civil. El mayor peso de la obra civil permite mejorar la rentabilidad sobre ventas (2,8% vs 2,3%) y un **crecimiento del 13% en Resultado de explotación** en zlotys. La cartera se sitúa en 722 millones de euros, en moneda local crece un 2%.

- **WEBBER:** Fuerte crecimiento en moneda local de las Ventas (+23%), Resultado de explotación (+24%), manteniendo la rentabilidad. A pesar de este crecimiento, la cartera se mantiene estable.

	mar-09	mar-08	Var (%)
Obra civil	5.881,3	5.899,3	-0,3
Edif. Residencial	499,1	1.090,2	-54,2
Edif. No Residencial	1.107,0	1.479,2	-25,2
Industrial	629,1	663,7	-5,2
Total	8.116,4	9.132,4	-11,1

MERCADO DOMESTICO

	mar-09	mar-08	Var (%)
Ventas	624,4	750,2	-16,8
Resultado bruto de Explotación	41,6	55,9	-25,6
Margen bruto	6,7%	7,5%	
Resultado explotación	37,3	47,7	-21,9
Margen explotación	6,0%	6,4%	
BAI	46,6	62,3	-25,1
Margen BAI	7,5%	8,3%	
Cartera	4.838,9	5.468,4	-11,5

INTERNACIONAL

	mar-09	mar-08	Var (%)
Ventas	379,4	367,1	3,3
Resultado bruto de Explotación	15,1	11,6	29,9
Margen bruto	4,0%	3,2%	
Resultado explotación	8,4	5,6	51,0
Margen explotación	2,2%	1,5%	
BAI	13,1	13,1	0,2
Margen BAI	3,4%	3,6%	
Cartera	3.277,5	3.664,0	-10,5

BUDIMEX

	mar-09	mar-08	Var (%)	Pro-forma
Ventas	133,8	187,9	-28,8	-7,9
Resultado Bruto de Explotación	3,8	4,3	-11,4	14,7
Margen bruto	2,8%	2,3%		
Resultado explotación	2,6	3,0	-12,6	13,1
Margen explotación	2,0%	1,6%		
BAI	5,4	6,0	n.s.	17,5
Margen BAI	4,0%	3,2%		
Cartera	722,1	936,1	-22,9	2,1

WEBBER

	mar-09	mar-08	Var (%)	Pro-forma
Ventas	99,3	68,2	45,5	23,1
Resultado Bruto de Explotación	6,4	5,2	22,4	3,5
Margen bruto	6,4%	7,6%		
Resultado explotación	2,7	1,8	46,8	24,2
Margen explotación	2,7%	2,7%		
BAI	2,2	1,3	63,9	38,7
Margen BAI	2,2%	2,0%		
Cartera	664,8	557,9	19,2	-0,3

CUENTA DE RESULTADOS

	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable (*)	mar-09	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable (*)	mar-08
CIFRA DE VENTAS	2.757		2.757	2.993		2.993
Otros ingresos de explotación	4		4	5		5
Total ingresos de explotación	2.762		2.762	2.998		2.998
Costes de explotación	1.081		1.081	1.141		1.141
RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN	524	-2	522	518		518
Margen %			18,9%			17,3%
Dotaciones a la amortización de activos no corrientes	245		245	256		256
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	278	-2	277	262		262
Margen %			10,0%			8,7%
RESULTADO FINANCIERO	-358	-222	-580	-379	-157	-536
Rdo financiero de Proyectos de infraestructuras	-332	-187	-519	-348	-146	-494
Rdo financiero de Resto de sociedades	-26	-35	-61	-31	-11	-42
Participación en beneficios de sociedades asociadas	6		6	17		17
Otras ganancias y pérdidas	-3		-3	293		293
RESULTADO CONSOLIDADO ANTES DE IMPUESTOS	-76	-224	-300	190	-157	34
Impuesto sobre beneficios	23	64	87	27	45	71
RESULTADO PROCEDENTE DE ACTIVIDADES CONTINUADAS	-54	-159	-213	217	-112	105
Resultado neto operaciones discontinuadas						
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO	-54	-159	-213	217	-112	105
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	44	63	108	-62	42	-20
RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUIDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE (1)	-10	-95	-105	155	-70	85

CAMBIO CRITERIO DE CONSOLIDACIÓN

Con efecto 1 de enero de 2009 se ha decidido **modificar el criterio contable de consolidación de los negocios en los que existe control conjunto, pasando a aplicar el método de puesta en equivalencia** frente al método de integración proporcional que hasta la fecha se venía aplicando. Dicho cambio de criterio se ha realizado de acuerdo con la alternativa permitida por la NIC 31. **Las principales sociedades afectadas son: 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.

VENTAS

	mar-09	mar-08	Var (%)	Proforma (%)		mar-09	%	mar-08	%	Var (%)
Construcción	998,8	1.114,7	-10,4	-7,9	España	1.021,0	37%	1.212,0	40%	-15,8
Aeropuertos	646,1	723,9	-10,7	14,8	Reino Unido	953,6	35%	1.019,5	34%	-6,5
Autopistas y aparcamientos	229,2	239,0	-4,1	-0,4	Canadá y EEUU	275,6	10%	243,7	8%	13,1
Servicios	900,5	937,0	-3,9	-1,3	Polonia	155,6	6%	185,5	6%	-16,1
Ajustes	-17,3	-21,3	n.s.		Chile	66,8	2%	69,3	2%	-3,6
Total	2.757,3	2.993,3	-7,9	-0,4	Resto Europa	229,2	8%	205,6	7%	11,5
					Resto del Mundo	55,6	2%	57,8	2%	-3,8
					Total Internacional	1.736,4	63%	1.781,4	60%	-2,5
					TOTAL	2.757,3	100%	2.993,3	100%	-7,9

RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACION

	mar-09	mar-08	Var (%)	Proforma (%)		mar-09	%	mar-08	%	Var (%)
Construcción	56,7	67,5	-16,1	-16,0	España	110,4	21%	116,7	23%	-5,4
Aeropuertos	230,9	206,1	12,0	37,4	Reino Unido	254,8	49%	233,5	45%	9,1
Autopistas y aparcamientos	152,6	156,8	-2,7	1,6	Canadá y EEUU	74,2	14%	74,1	14%	0,1
Servicios	79,8	89,8	-11,2	-7,6	Polonia	8,9	2%	8,4	2%	n.s.
Otros	2,2	-2,4	n.s.		Chile	43,3	8%	44,7	9%	-3,1
Total	522,1	517,8	0,8	11,3	Resto Europa	26,2	5%	35,4	7%	-26,0
					Resto del Mundo	4,3	1%	5,0	1%	-14,0
					Total Internacional	411,7	79%	401,1	77%	2,6
					TOTAL	522,1	100%	517,8	100%	0,8

RESULTADO NETO DE EXPLOTACION

	mar-09	mar-08	Var (%)	Proforma (%)		mar-09	%	mar-08	%	Var (%)
Construcción	45,7	53,3	-14,3	-13,7	España	81,7	30%	87,8	34%	-6,9
Aeropuertos	51,4	38,9	32,2	18,1	Reino Unido	74,1	27%	61,6	24%	20,3
Autopistas y aparcamientos	128,6	113,4	13,4	4,6	Canadá y EEUU	54,3	20%	54,7	21%	-0,7
Servicios	49,8	59,2	-15,8	-10,9	Polonia	7,7	3%	7,0	3%	n.s.
Ajustes	1,4	-3,0	n.s.		Chile	43,0	16%	29,9	11%	43,8
Total	276,9	261,8	5,8	0,4	Resto Europa	14,9	5%	19,6	7%	-24,0
					Resto del Mundo	1,2	0%	1,2	0%	
					Total Internacional	195,2	70%	174,0	66%	12,2
					TOTAL	276,9	100%	261,8	100%	5,8

RESULTADO FINANCIERO

	mar-09	mar-08	Var (%)
Resto de sociedades (financiación)	-25,8	-30,9	16,7
Proyectos de infra. (financiación)	-332,3	-348,6	4,7
Resultado financiero pagado (caja)	-358,1	-379,5	5,7
Resto de sociedades (coberturas)	-35,4	-11,2	n.s.
Proyectos de infra. (coberturas)	-186,6	-145,7	n.s.
Resultado financiero (coberturas)	-222,0	-157,0	n.s.
Total	-580,1	-536,5	-8,1

RESULTADO NETO

mar-09
Resultado neto reportado
-105
Coberturas financieras
-95
Resultado neto Proforma
-10

AMORTIZACIONES: Excluido el efecto tipo de cambio, se produce un importante incremento (+23%), principalmente por el incremento de las amortizaciones en BAA (+41%) por la amortización acelerada de la T1 y T2; junto con la entrada en funcionamiento de la T5.

RESULTADO DE EXPLOTACIÓN: Excluyendo el impacto del tipo de cambio y la variación del perímetro, la evolución sería del 0,4%, principalmente por el efecto de las Amortizaciones ya mencionado.

RESULTADO FINANCIERO: El gasto financiero pagado se reduce respecto al mismo periodo del año anterior, por el efecto positivo de la reducción del Libor y Euribor en la parte de deuda que está a tipo variable. Respecto al resultado financiero generado por los ajustes de valor razonable que no suponen pagos, en el primer trimestre de 2009 han sido superiores al mismo periodo del año anterior, motivados por el efecto de la evolución de la inflación y el precio de la acción.

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

	Rdo. Fro	Rdo. Neto
Planes de stock options Ferrovial / Cintra	-45,3	-27,1
Coberturas de inflación	-156,8	-63,1
Coberturas de tipo de interés	2,5	1,0
Otras coberturas	-4,3	-2,0
SIPs ETR-407	-18,2	-4,3
Total	-222,0	-95,4

La evolución del resultado financiero se debe a:

A) GASTO FINANCIERO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

1. BAA consolidado:

	mar-09	mar-08	Var (%)
Financiación	-237,8	-210,7	12,9
Coberturas	-169,4	-139,8	-21,1
Total	-407,2	-350,5	16,2

Por un lado, se incrementa el gasto financiero (12,9%), debido a que en 2008 se capitalizaron un volumen importante de intereses, al estar todavía en construcción la T5, compensado parcialmente por la bajada del Libor, que afecta a la parte de la deuda que está a tipo variable, que representa el 23% del total de deuda de BAA.

Por otro lado, existe un impacto negativo por el menor valor de mercado de los instrumentos financieros contratados como cobertura de la inflación, por el aumento de las expectativas de inflación a largo plazo. Este menor valor no ha tenido ninguna salida de caja asociada.

2. Concesiones de autopistas: El gasto financiero por **financiación**, que supone salida de caja, se ha reducido significativamente (-29%) y se sitúa en 95,3 millones de euros. Esta reducción se explica por la menor inflación actual que afecta sobre todo a la ETR 407 en los bonos (*Real Return Bonds*) y por los menores tipos cuyo efecto principal se produce en la deuda de las autopistas españolas. Los ajustes de **valor razonable** se sitúan en -17,2 millones de euros (-5,9 en el T1 de 2008).

	mar-09	mar-08	Var (%)
Financiación	-95,3	-134,0	-28,9
Coberturas	-17,2	-5,9	-192,2
Total	-112,5	-139,8	-19,6

B) GASTO FINANCIERO (Resto del Grupo):

El Rdo. financiero realmente pagado se reduce un 16,7%, debido principalmente al menor coste de financiación asociado a la deuda de Ferrovial Infraestructuras.

	mar-09	mar-08	Var (%)
Financiación	-25,8	-30,9	-16,7
Coberturas	-35,4	-11,2	-215,5
Total	-61,2	-42,2	45,2

El Rdo. financiero incluye una provisión -45 millones de euros, por los instrumentos financieros “equity swaps” contratados para la cobertura de los planes de opciones sobre acciones concedidos a empleados. Dicha provisión se origina al ser inferior la cotización a 31 de marzo de 2009 (16,06) a la cotización de 31 de diciembre de 2008 (19,58).

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

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

OTRAS PÉRDIDAS Y GANANCIAS: En el primer trimestre de 2009 no se ha registrado ninguna operación significativa en este epígrafe, en cambio en 2008 se incluye la plusvalía obtenida por la venta en marzo de 2008 de World Duty Free, filial del Grupo BAA dedicada a la explotación de espacios comerciales en aeropuertos, por un precio de 716 millones de euros (547 millones de libras), generando una plusvalía de 295 millones de euros y un impacto en el resultado neto de 180 millones de euros.

IMPUESTOS: El impuesto de sociedades genera un crédito fiscal por valor de 87 millones de euros, frente a 71 del año anterior. El crédito fiscal está motivado por los resultados negativos en la cuenta de resultados de BAA, Ferrovial Infraestructuras.

SOCIOS EXTERNOS: Este epígrafe, cambia de signo respecto al año anterior, en 2008 si situó en -20 millones, principalmente por la venta de WDF, mientras que en 2009 su importe es de 108 millones de euros, por el resultado negativo de Aeropuertos.

RESULTADO NETO: 105 millones negativos. El resultado neto consolidado se situaría en **-10 millones, excluidos el impacto en neto de los ajustes a fair value de los instrumentos de cobertura contratados** (-95 millones).

BALANCE DE SITUACION Y OTRAS MAGNITUDES**ACTIVOS NO CORRIENTES**

Fondos de Comercio	5.530	5.400
Activos intangibles	64	64
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	23.240	22.364
Inmovilizado material	587	587
Inversiones Inmobiliarias	109	109
Inversiones en asociadas	389	378
Activos financieros no corrientes	1.016	917
Activo por superávit de pensiones		76
Impuestos Diferidos	1.816	1.855
Derivado financieros a valor razonable	1.036	1.139

ACTIVOS CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA**ACTIVOS CORRIENTES**

Existencias	484	500
Clientes y otras cuentas a cobrar	3.617	3.757
Tesorería y equivalentes	2.480	2.510

TOTAL ACTIVO

	mar-09	dic-08
ACTIVOS NO CORRIENTES	33.787	32.889
Fondos de Comercio	5.530	5.400
Activos intangibles	64	64
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	23.240	22.364
Inmovilizado material	587	587
Inversiones Inmobiliarias	109	109
Inversiones en asociadas	389	378
Activos financieros no corrientes	1.016	917
Activo por superávit de pensiones		76
Impuestos Diferidos	1.816	1.855
Derivado financieros a valor razonable	1.036	1.139
ACTIVOS CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA	4.434	4.278
ACTIVOS CORRIENTES	6.581	6.766
Existencias	484	500
Clientes y otras cuentas a cobrar	3.617	3.757
Tesorería y equivalentes	2.480	2.510
TOTAL ACTIVO	44.803	43.933

PATRIMONIO NETO

Patrimonio neto atribuible a los accionistas	3.764	3.993
Socios externos	1.640	1.785
	2.124	2.207

INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS**PASIVOS NO CORRIENTES**

Provisiones para pensiones	222	131
Otras provisiones no corrientes	713	699
Deuda Financiera	23.418	22.423
Otras deudas	119	142
Impuestos Diferidos	3.303	3.380
Derivados financieros a valor razonable	2.405	2.300

PASIVOS CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA**PASIVOS CORRIENTES**

Deuda financiera,	1.333	1.549
Deudas por operaciones de tráfico	5.271	5.446
Provisiones para operaciones de tráfico	399	452

TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO

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 la deuda de Tubelines y de las autopistas Indiana toll road y griegas, la deuda asociada a dichas sociedades asciende a 2.941 millones de euros. En marzo de 2009 la deuda neta del grupo se sitúa en 21.944 millones de euros, lo que representa un incremento de 773 millones de euros, motivado en su mayor parte por la evolución del tipo de cambio libra/euro desde diciembre de 2008.

(La posición de deuda neta no incluye la deuda asociada a los activos mantenidos para la venta: LGW, autopistas chilenas y aparcamientos, activos con una deuda asociada de 2.070 millones).

	mar-09	dic-08
	Proforma	Publicado
Construcción	1.891	1.947
Servicios	-1.232	-1.337
Corporación-resto	-763	-741
Ferrovial Infraestructuras	-1.987	-1.920
Autopistas y aparcamientos	388	390
PNT sin proyectos infraestructuras	-1.702	-1.551
BAA	-13.417	-12.900
Resto aeropuertos	8	8
Autopistas	-6.654	-6.574
Otras concesiones de Amey	-92	-68
Otros	-85	-85
PNT proyectos infraestructuras	-20.241	-19.620
Posición neta de tesorería total	-21.944	-21.171

INVERSIONES

	mar-09
Construcción	5,3
Servicios	56,8
Autopistas y aparcamientos	107,4
Aeropuertos	310,2
Otros	1,2
Total	480,9

FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO

	Total
RBE	522
Pago de impuestos	-17
Cobro de dividendos	1
Fondo maniobra y otros	-113
Flujo operaciones	393
Inversión	-481
Desinversión	73
Flujo de inversión	-407
Flujo antes de financiación	-15
Flujo intereses	-293
Flujo de capital y socios externos	3
Flujo de dividendos	-16
Variación tipo de cambio	-514
Otros movimientos de deuda (no flujo)	63
Variación tesorería neta	-772
Posición neta inicial	-21.171
Posición neta final	-21.944

El Flujo de caja operativo se ve afectado, principalmente, por la evolución del RBE (ya explicada) y la variación del fondo de maniobra (-113 millones de euros) el cual, como en años anteriores, es negativo en el primer trimestre.

ANEXO I: CAMBIO DE CRITERIO DE CONSOLIDACIÓN

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

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

En relación con los contratos ejecutados mediante Uniones Temporales de Empresas o entidades similares, y también en línea con lo indicado en el "Exposure Draft 9", se sigue aplicando el criterio de integración proporcional ya que se considera que los mismos tienen la naturaleza de "operaciones conjuntas" en las que 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 marzo 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 2008a como a la Cuenta de pérdidas y ganancias a marzo 2008.

Balance de situación:	Dic-08 reexpresado	`Dic-08	Diferencia
Activos	43.933	48.203	-4.270
Posición neta de tesorería (1)	-21.171	-24.112	2.941
Fondos propios atribuidos a la Sociedad dominante	1.785	1.579	206
Fondos propios Socios externos	2.207	2.113	95

Cuenta de resultados:	Marzo-08 reexpresado	`Marzo-08	Diferencia
Importe neto cifra de negocios	2.993	3.245	-252
Resultado bruto de explotación	518	557	-39
Resultados de explotación	262	288	-27
Resultado neto atribuible a la soc. dominante	85	79	6

(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).

El Consejo de Administración ha aceptado iniciar el estudio de una posible fusión de la Sociedad con Grupo Ferrovial, S.A., su accionista mayoritario, que se ha manifestado interesado en avanzar en el análisis de esta opción estratégica, sin hacer referencia, por el momento, a ninguna posible relación de canje.

La tutela del proceso de estudio y decisión sobre la fusión ha sido encomendada a la Comisión de Operaciones Vinculadas, que se ha constituido a estos efectos como "Comisión de Fusión".

De esta Comisión forman parte exclusivamente los Consejeros externos no dominicales, en su mayoría independientes.

Asimismo, el Consejo de Administración ha acordado designar como asesor financiero de la sociedad en relación con el proceso a una entidad financiera, que realizará los trabajos de valoración adecuados para la emisión, en su momento y en su caso, de una "fairness opinion" sobre la ecuación de canje. En esta designación se ha tenido muy en cuenta la ausencia de conflictos de interés y en particular la inexistencia de relaciones significativas recientes de financiación o de negocio entre dicha entidad y el grupo Ferrovial.

✓ **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 ha efectuado 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 referida a las consecuencias que tendría la venta de aeropuertos a ciertos precios sobre los acuerdos de la financiación de BAA.** (24 de marzo 2009)

El pasado 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.

HECHOS POSTERIORES AL CIERRE

✓ **Junta General de Accionistas (30 de abril).**

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.

ANEXO III: PRINCIPALES ADJUDICACIONES**Construcción**

- ✓ Central eléctrica sur en el aeropuerto de Málaga.
- ✓ Primer tramo de la conducción Piso Roxo (Píxao-Ferreira) de Alqueva, Portugal.
- ✓ Nuevo acceso ferroviario de alta velocidad a Levante. Tramo Cuenca-Gabaldón.
- ✓ Obras en la depuradora de aguas residuales de Gavà-Viladecans, Barcelona.
- ✓ Autopista Roberto Sánchez Vilella, PR-66, Cáノovas – Río Grande, Puerto Rico.
- ✓ 169 viviendas, garajes, trasteros y locales en Fuenlabrada, Madrid.
- ✓ 260 viviendas, locales comerciales y garajes en El Junquillo, Cáceres.
- ✓ Obras de construcción del parque empresarial de Arte Sacro y afines de Sevilla.
- ✓ Saneamiento y depuración Marismas del Odiel, (Punta Umbría, Aljaraque, El Rompido), Huelva.
- ✓ Plan de tratamiento de infraestructura, vía e incidencias vía ancho ibérico Periodo 2009-2010 Lote D 1, Albacete.
- ✓ Edificio de transportes Prosegur en Vicalvaro, Madrid.
- ✓ Construcción de 108 viviendas en Alcorcón, Madrid.
- ✓ Rehabilitación del edificio sito en la calle Ortega y Gasset, 57 de Madrid.
- ✓ Remodelación de la Av. de Salamanca y tramo inicial de la Av. de Burgos en Valladolid.
- ✓ Plan de tratamiento de infraestructura, vía e incidencias vía ancho ibérico periodo 2009-2010. Lote F 3, Sevilla.
- ✓ Ejecución de los sistemas de drenaje y elevación del subsistema de Barreiro-Moita, en Portugal.
- ✓ Construcción del nuevo Instituto de Enseñanza Secundaria en Recas, Toledo.
- ✓ Construcción de 82 viviendas en la C/ Monseñor Oscar Romero de Madrid.
- ✓ Colector interceptor del río Aller, tramo Oyanco-Cabañaquinta, en Oyanco, Asturias.
- ✓ Construcción de 77 viviendas, garajes y trasteros en Vallecas, Madrid.
- ✓ Edificio en la avda. Juan XXIII 76-78 de Málaga.
- ✓ Construcción de 20 viviendas, 47 garajes y 20 trasteros en calle Cervantes de Madrid.
- ✓ Obras de colegio público infantil y primaria en Torre Pacheco, Murcia.
- ✓ Potenciación del tratamiento de aguas para mejorar su recuperación, C.I. de Petróleos del Norte, S.A. Muskiz, Vizcaya.
- ✓ Obras en la planta depuradora de aguas residuales para Smurfit Kappa España, en Mengíbar, Jaén.
- ✓ Estación radar secundaria en el aeropuerto de Fuerteventura.
- ✓ Construcción de un colegio público de educación infantil y primaria, en La Tejera de Ceutí, Murcia.
- ✓ Mejoras en la cubierta del edificio terminal, Aeropuerto de Tenerife Norte, en Tenerife.
- ✓ Construcción de 21 viviendas en Getafe, Madrid.
- ✓ Sustitución de la red de abastecimiento y repavimentación del polígono industrial Las Casas de Soria.
- ✓ Obras en la balsa de estériles en el complejo minero de Sotiel Coronada en Calañas, Huelva.
- ✓ Obras del centro para colectivos de usos múltiples en Jumilla, Murcia.
- ✓ Tratamiento terciario de la EDAR de Alcantarilla, Murcia.
- ✓ Refuerzo de bloques en el dique del Puerto de Llanes, Asturias.
- ✓ Obras en el centro de control de Cuenca de la Esclusa 42 del canal de Castilla en Valladolid.

Infraestructuras

- ✓ Servicio de gestión del aparcamiento del aeropuerto de Las Palmas.
- ✓ Regulación aparcamiento (O.R.A) mediante expendedores de tickets en Sagunto, Valencia.
- ✓ Regulación del estacionamiento de vehículos bajo control horario en varias vías del municipio de Alcocebre, Castellón.

Servicios

- ✓ Servicios de limpieza y recogida de residuos municipales en la Zona Oeste de Barcelona.
- ✓ Servicios de Limpieza de Estaciones del Metro de Madrid.
- ✓ Servicio de mantenimiento integral del Parque Juan Carlos I y zonas anexas, en Madrid.
- ✓ Limpieza viaria, recogida de residuos y jardinería en San Martín de Valdeiglesias, Madrid.
- ✓ Servicios varios de limpieza en Sant Feliu de Guíxols, Gerona.
- ✓ Limpieza de las dependencias de la Administración Pública de La Comunidad Autónoma de Murcia.
- ✓ Conservación y Mantenimiento de Jardines de los Distritos de Bilbao.
- ✓ Servicios públicos de recogida de residuos y limpieza viaria en Moncofa, Castellón.
- ✓ Limpieza de vehículos y dependencias de TITSA, Transportes Urbanos de Tenerife.
- ✓ Gestión del servicio integral de limpieza en el municipio de Vélez de San Antonio, Madrid.
- ✓ Gestión de Residuos y Limpieza, Mercabilbao.
- ✓ Evaluación Centros Públicos de Enseñanza de Castilla-La Mancha.
- ✓ Suministro e instalación de señalización en el aeropuerto de Málaga.
- ✓ Servicios varios de limpieza y mantenimiento para el Ayuntamiento de Binéfar, Huesca.
- ✓ Obras de conexión de red de RPRSU en varios puntos de Barcelona.
- ✓ Recuperación paisajista en Irúnmineta (Otxarkoaga), Bilbao.
- ✓ Servicio de limpieza de las dependencias del CSIC, Ministerio de Ciencia e Innovación

ANEXO IV: EVOLUCIÓN TIPOS DE CAMBIO

	Tipo de cambio cierra (Balance)	Var.%09-08	Tipo de cambio medio (PyG)	Var.%09-08
Libra Esterlina	1,0808	-14,0%	1,1117	-14,5%
Peso Chileno	0,0013	-11,1%	0,0013	-11,0%
Dólar Americano	0,7559	19,5%	0,7738	18,2%
Dólar Canadiense	0,5989	-2,7%	0,6168	-5,4%
Franco Suizo	0,6611	3,7%	0,6692	6,1%
Zloty Polaco	0,2150	-24,4%	0,2179	-22,7%

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>