

ferrovial

AMEY

18 de julio 2003



Principales Magnitudes

Mm €

Empleados 28.000

Ventas 02 5.040

Beneficio Neto 02 456 / 258(*)

ROE (*) 20%

Fondos Propios 1.500

Activo 11.000

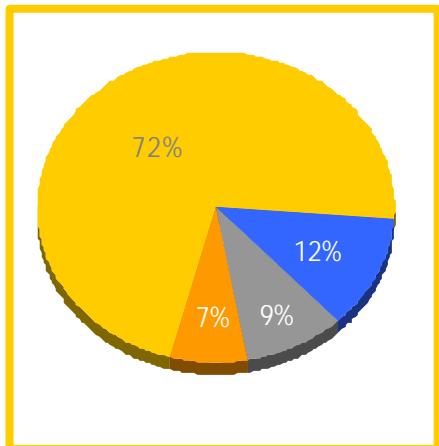
Capitalización 3.500

(*) Excluyendo el beneficio extraordinario de la venta del 40% de Cintra

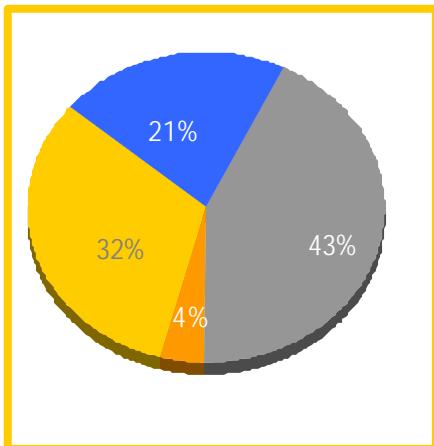
Diversificación por Actividades

Datos a 31/12/02

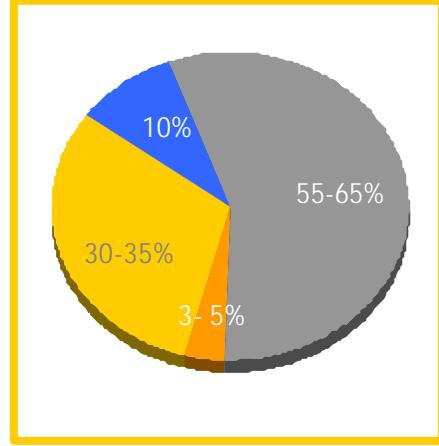
Ventas



EBIT



Valoración



■ Construcción

■ Servicios

■ Inmobiliaria

■ Infraestructuras

III- Ingresos recurrentes crecientes

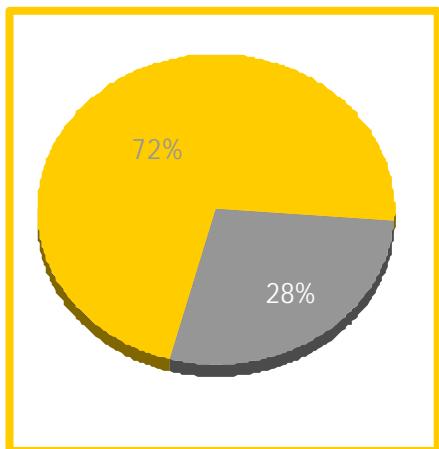
III- c. 50% de EBIT de actividades no cíclicas

III- Capitalización: €3.5 Bn

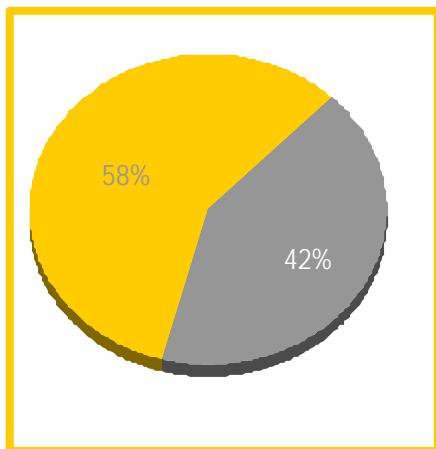
Diversificación Geográfica

Datos a 31/12/02

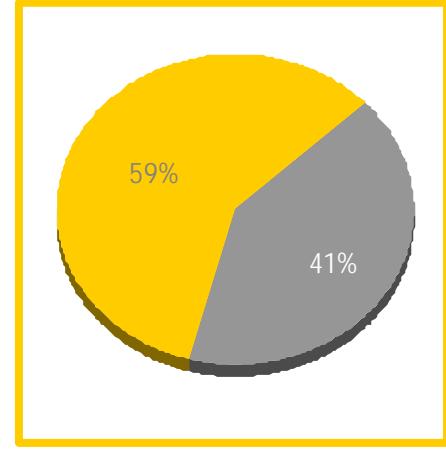
Ventas



EBIT



Valoración

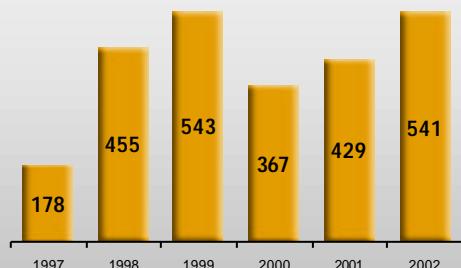
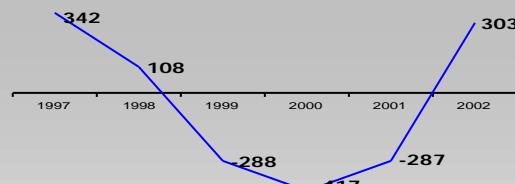
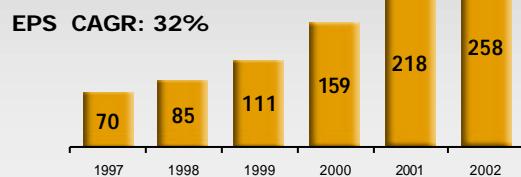


España



Internacional

Mm €

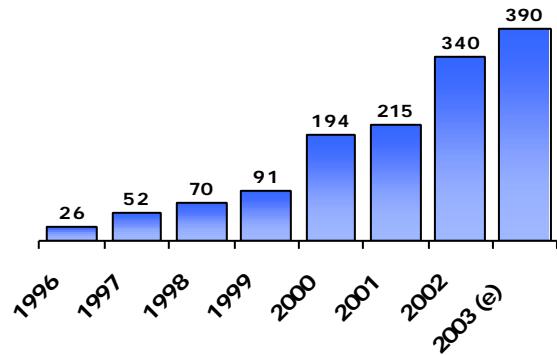
Inversión Bruta - excluyendo compra de sueloDeuda NetaResultado Neto

III- Generación de Cash Flow

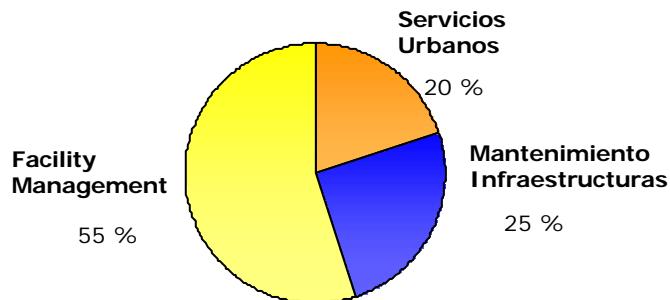
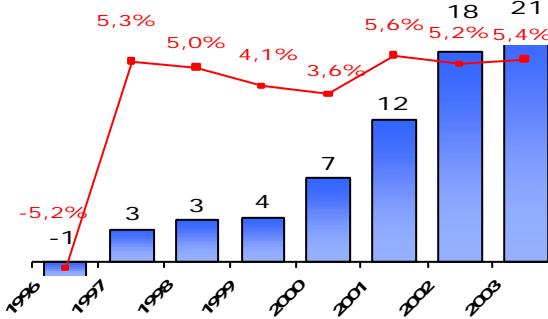
III- Caja positiva

III- Capacidad
de
apalancamientoIII- Inversión en actividades no
cíclicas

Ingresos
CAA: 47%



Resultado Explotación y % Margen



- III- Área estratégica. Crecimiento vía adquisiciones
- III- Mercado en crecimiento en países desarrollados
- III- UK. País más avanzado

FERROVIAL SERVICIOS**Conservación Infraestructuras**

Carreteras

Aeropuertos

Urbanas

Facility Management**P**

Mantenimiento

GIS

Limpieza

Servicios Urbanos

Limpieza viaria

RSU

AMEY**Conservación Infraestructuras**

Carreteras

Ferrocarril

Urbanas

Facility Management**F**

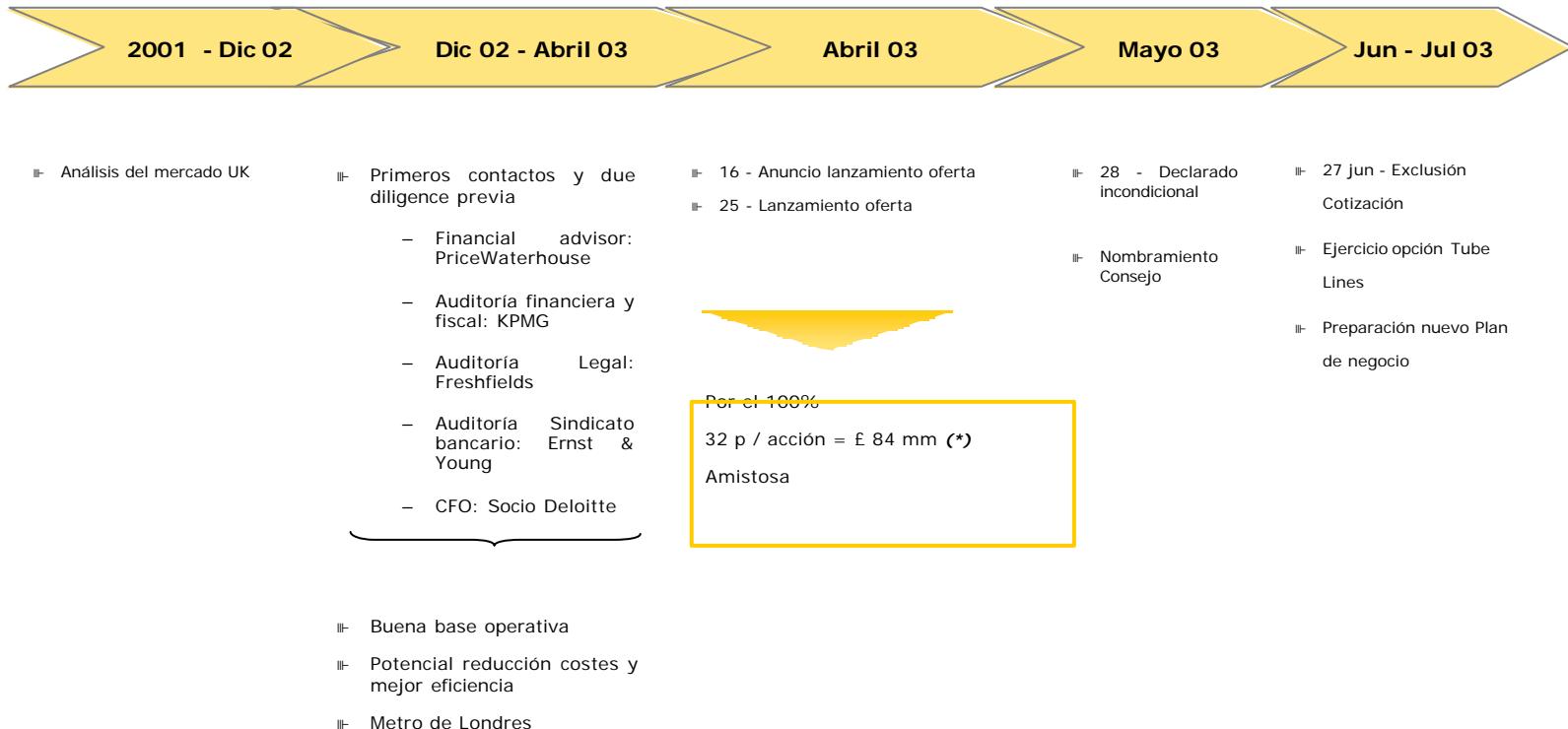
Mantenimiento

GIS

III- Parámetros clave

- Ventas: £ 900 mm
- Cartera: £ >2500 mm

Transacción Amey



(*) Incluyendo costes transacción

Razón Estratégica de la Operación

Mejora la estructura de negocios de Grupo Ferrovial en una actividad estratégica: Servicios



Potencial de creación de valor

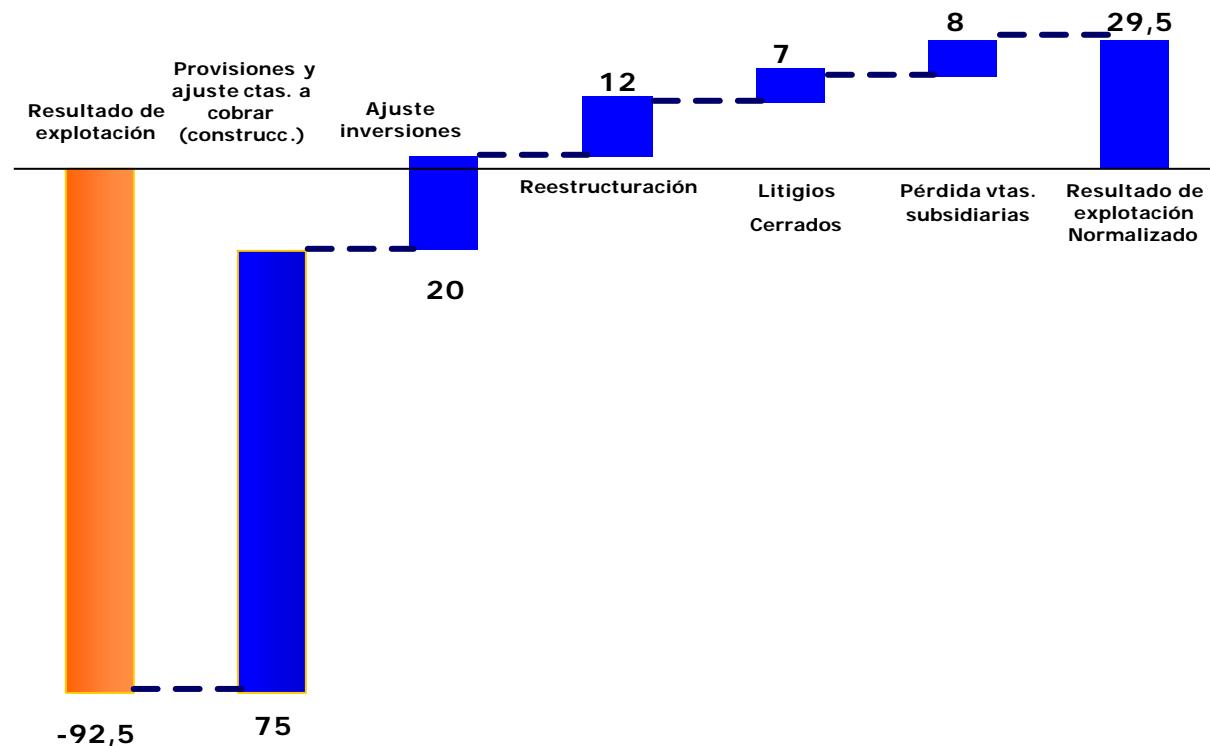
Mm £

III- Difícil situación financiera (31/12/2002)

2002		
Ventas	918	Fuerte crecimiento 97 -2002
Ebit	-92,5	No recurrente Elevados costes operativos
Bº Neto	-118	
Deuda Neta	151	
Recursos Propios	-30	

III- Sólida base comercial y operativa

Mm €



- II- Crédito disponible: £ 220 mm (£ 201 mm dispuestos)
- II- Bancos en el sindicato: 11 (liderados por Barclays, ING, RBS)
- II- Comisiones muy altas.
- II- Compromisos adicionales:
 - Devolución de la deuda al cambio de control
 - Seguimiento estricto del cash - flow
 - Límites en inversión / desinversión (incluido LUL)

Renegociación

- II- Un grupo de Bancos (£135 mm) optó por continuar asumiendo riesgo Amey:
 - Modificando condiciones
 - Ampliación de capital por parte de Ferrovial de £ 38 mm para amortizar parte de su deuda
- II- Otro grupo (£ 65,6 mm) optó por salir de Amey con una quita del 15%. Esta amortización se financia con deuda subordinada.

Mm €

	Saldo Inicial	Renegociación Bancos	Otros	Saldos Proforma
Recursos Propios	-30,0	38,4	33,0	41,4
Deuda Bancaria	200,6	-104,0	--	96,6
Deuda Subordinada (*)	--	60,5	--	60,5

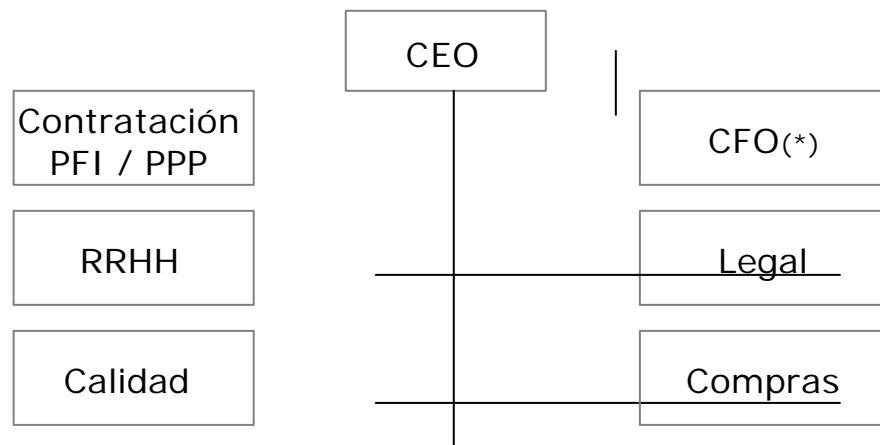
(*) Aportado por Ferrovial

- III- Cláusulas control de clientes
- III- Cláusulas control de bancos
- III- Posibilidad de pérdida del contrato del Metro de Londres
- III- Litigios pendientes
- III- Cierre negocio construcción
- III- Fondos de pensiones

III- PLAN DE ACTUACIÓN

Organización - Simplificación Estructura

Consejo Amey	
Presidente	1
Ejecutivos Amey	3 + 1 (*)
Ferrovial	4 (*)



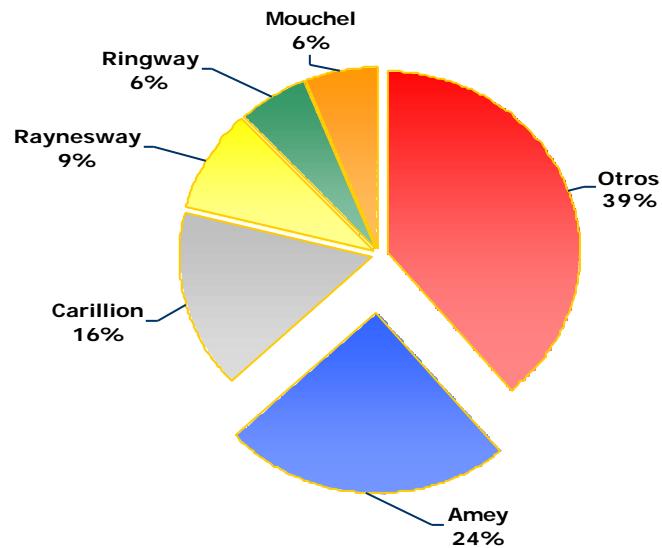
(*) Ferrovial

- III- Racionalización costes de licitación
- III- Implementación del plan de reestructuración
 - Reducción de plantilla
 - Racionalización actividades de administración y costes estructura central
- III- Mejora de los sistemas de control

- III- Prioridad absoluta en la optimización del circulante
- III- Estricto sistema de control de gastos / inversiones
- III- Gestión por objetivos a nivel de contrato

- III- Concentración en actividades estratégicas: mantenimiento de infraestructuras y facility management
 - Mercados en crecimiento
 - Buenas relaciones con clientes
 - Cartera a largo plazo con márgenes positivos
- III- Desinversión en activos y actividades no estratégicas

Cuota Mercado

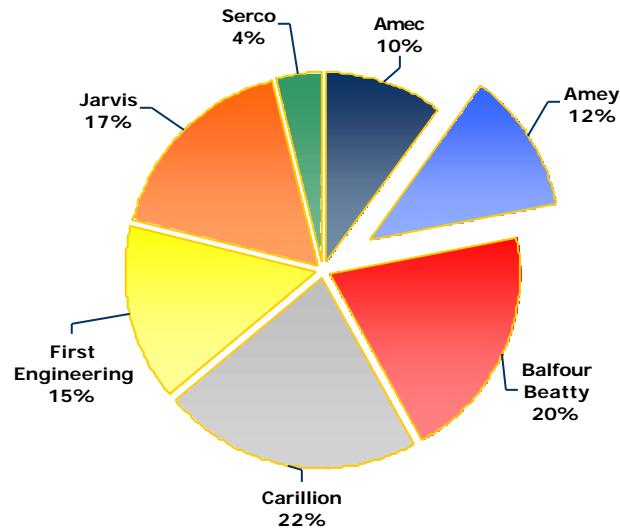


Principales Magnitudes

Número de contratos	18
Duración Media	5 años
Ventas 2002	211

- III- Más de 20 proyectos en licitación para 2003 - 2004
- III- £ 15- 20 mm año
- III- 10 -15 años duración

Cuota Mercado

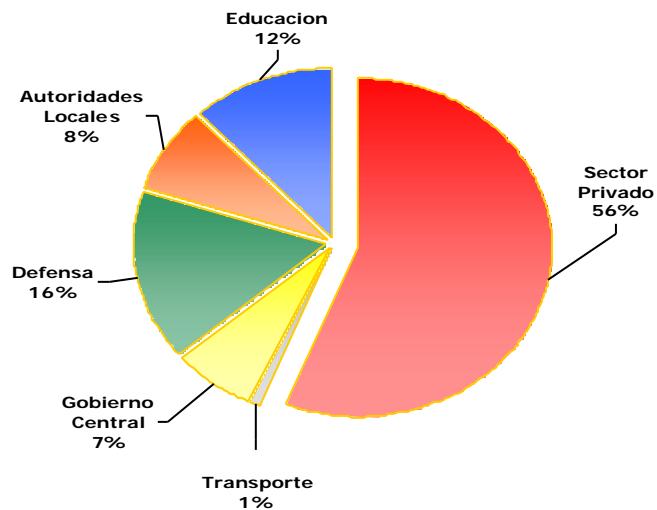


Principales Magnitudes

Número de contratos	8
Duración Media	7 años
Ventas 2002	294

- III- Preferred bidder por £ 500 mm
- III- Renovación de GWZ (£ 250 mm , 5 + 5 años)
- III- Sistemas de control Tubelines (£ 150 mm , 15 años)

Cartera por clientes



Principales Magnitudes

Número de contratos	26
Duración Media	10 años
Ventas 2002	312

III- 12 proyectos a ofertar en 2004

III- CONTRATO METRO DE LONDRES

Proyecto a 30 años para mantener, renovar y mejorar las infraestructuras (trenes, señalización, vías y estaciones) de líneas del Metro de Londres: Jubilee, Northern y Picadilly

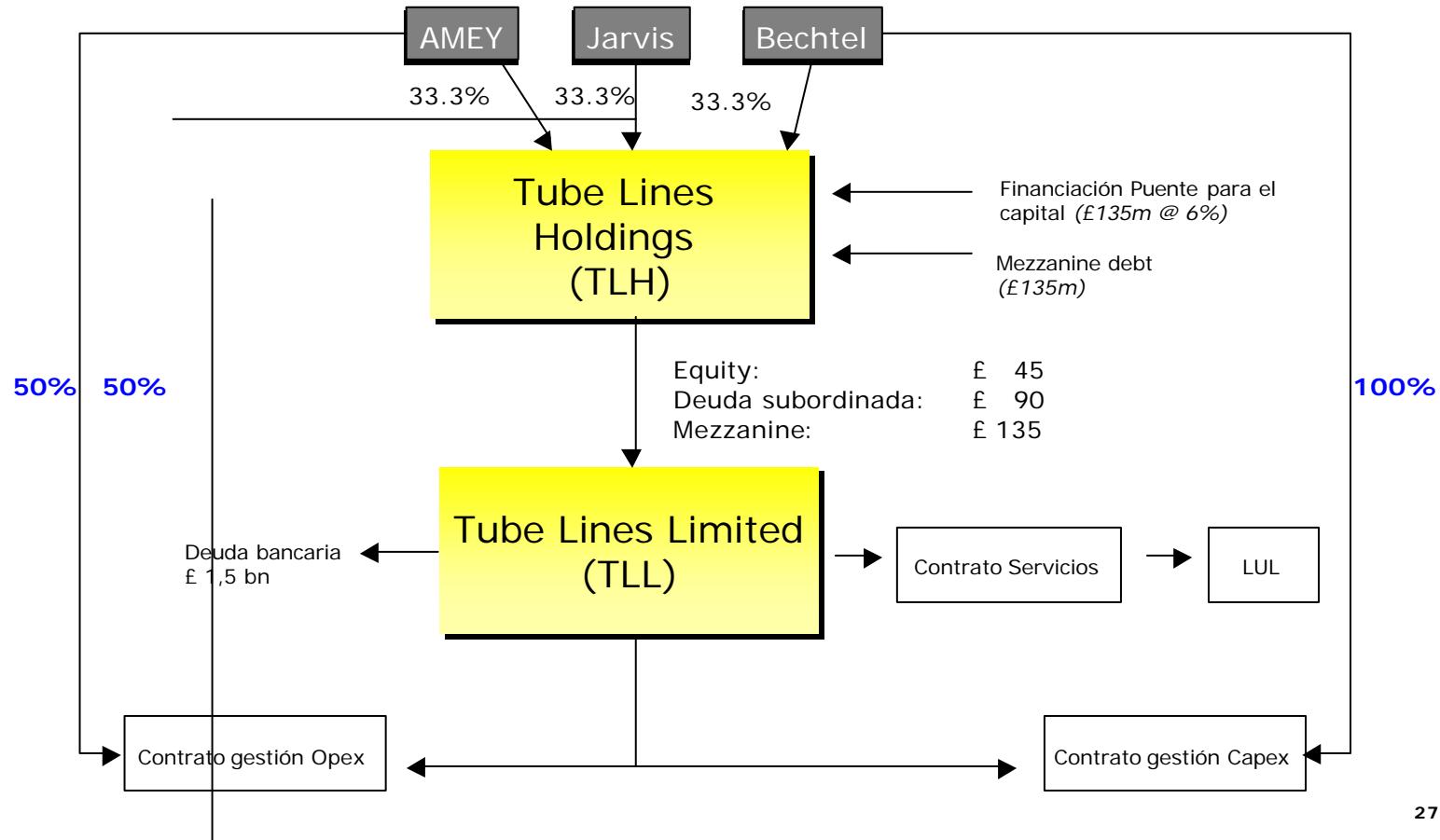
- III- Consorcio con Bechtel y Jarvis
- III- Cierre operación: 31/12/2002. Inicio operaciones 07/01/2003
- III- Equity: £ 60 mm
 - Primeros 7,5 años → £ 4,4 bn (opex: 2,0 bn)
 - 30 años → £ 14 bn (opex: 6,1 bn)
- III- Bechtel, responsable del Capex; Amey y Jarvis responsables del Opex

	Primer período	Resto
III- Sistema de señalización	Jubilee (2008)	Northern (2010)
		Picadilly (2013)
III- Reemplazamiento vías (kms)	70	186
III- Modernización estaciones	30	3
III- Re-acondicionamiento estaciones	67	297
III- Flota de trenes	Piccadilly 86 vagones adicionales; 12 nuevos trenes	Piccadilly: 92 nuevos Northern: 106 reacondicionamiento Jubilee: 55 reacondicionamiento



- III- Inversión 1^{er} período: £ 2,4 Bn
- III- Costes operativos 1^{er} período: £ 2,0 Bn

Tube Lines - Estructura de la Operación



III- No dilutivo en el 2003. Consolidado a partir de 1 de julio

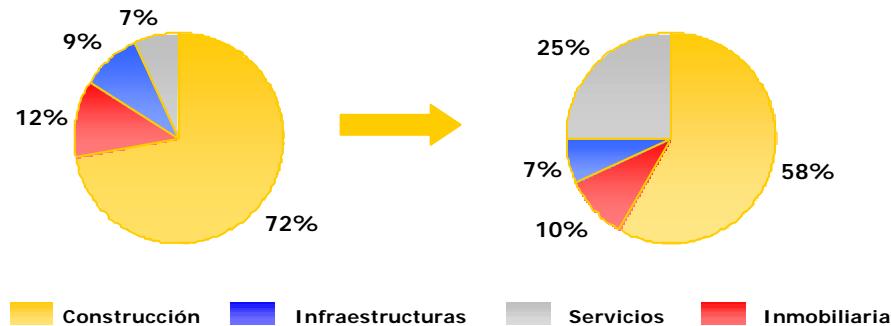
2004*

Ingresos > 900

EBITDA >50

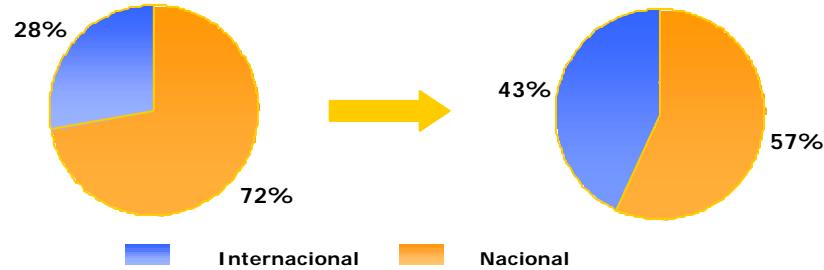
* Con el contrato de Tube Lines contabilizado por integración proporcional

VENTAS POR ÁREAS DE NEGOCIO



- III- Aportación de actividades distintas de la construcción pasa a ser del 42%

POR ÁREAS GEOGRÁFICAS



- III- Ventas internacionales ascienden al 43%

ferrovial

AMEY