



1 Principales Magnitudes	Pag 2
2 Áreas de Negocio	3
Aeropuertos	3
Autopistas y Aparcamientos	10
Servicios	14
Construcción	18
3 Cuenta de Pérdidas y Ganancias	21
4 Balance Consolidado	28
Posición Neta de Tesorería	29
Inversiones Brutas	31
5 Anexo I – Evolución tipos de cambio	32
6 Anexo II – Hechos Relevantes	33
7 Anexo III – Principales Adjudicaciones	35

RESULTADOS Enero - Septiembre 2008

ferrovial



FTSE4Good



Dow Jones
Sustainability Indexes
Member 2007/08

PRINCIPALES MAGNITUDES

Los resultados de los nueve primeros meses de 2008, se ven afectados por la **evolución del tipo de cambio** (apreciación del euro), el **distinto perímetro de consolidación** por la venta de activos en 2007 y 2008, que afectan de forma muy significativa a Ventas y RBE, y por el impacto contable (no en términos de caja) de la **valoración a precios de mercado de los instrumentos financieros** contratados para cubrir la evolución del tipo de interés, inflación y cotización.

La apertura de la T5 en Heathrow ha supuesto igualmente un importante incremento de costes y amortizaciones en BAA (en línea con las previsiones de la compañía). El incremento de tarifas realizado el pasado 1 de abril en Heathrow (+23,5%) y Gatwick (+21,0%) en términos reales, ha permitido que a pesar del incremento de costes, **el tercer trimestre de 2008 presente una rentabilidad mayor que el T3 2007**.

Con el fin de ofrecer un comparativo que elimine todos los efectos que distorsionan la evolución de los negocios, incluimos una evolución **Pro-forma: donde se excluye la variación de perímetro, los resultados no recurrentes, derivados y tipo de cambio**

La evolución de estas magnitudes con y sin los efectos comentados es la siguiente:

	sep-08	Pro-forma
Ventas	-3,2%	6,3%
RBE	-10,2%	0,1%

FINANCIERAS

	sep-08	sep-07	Var (%)
Resultado neto	41,7	805,6	-94,8
BPA	0,3	5,7	-94,8
Resultado Bruto de Explotación	2.118,1	2.359,5	-10,2
Amortizaciones	954,8	846,9	12,7
Resultado de Explotación	1.163,2	1.512,7	-23,1
Ventas	10.518,9	10.864,9	-3,2
Inversiones Brutas	943,7	281,5	235,2
	sep-08	dic-07	Var (%)
Deuda neta consolidada	28.639,1	30.263,8	-5,4
Deuda neta ex-proyectos Infra	2.385,8	1.987,3	20,1

OPERATIVAS

	sep-08	sep-07	Var (%)
Cartera de Construcción	9.222	8.804	4,8
Cartera de Servicios	9.944	9.531	4,3
Evolución Tráfico autopistas (IMD)			
ETR 407 (Km recorridos 000)	1.692	1.673	1,1
Chicago Skyway	45.232	50.197	-9,9
Indiana Toll Road	29.539	31.986	-7,7
Autema	23.495	23.346	0,6
Ausol I	20.757	22.136	-6,2
Ausol II	20.193	21.795	-7,4
BAA (millones pasajeros)	117,9	119,5	-1,4
Plazas de aparcamiento	301.122	257.637	16,9

Estos resultados no incluyen ningún efecto relativo a la abolición del Industrial Business Allowance (amortización fiscal de los edificios industriales en el Reino Unido). El impacto contable de dicha reforma, que tal y como se mencionó en los estados financieros intermedios cerrados a junio de 2008, podría implicar el reconocimiento de una pérdida de 1.230 millones de euros en el resultado neto assignable a la sociedad dominante, continúa todavía siendo objeto de análisis sin que hasta la fecha se haya establecido un criterio definitivo al respecto.

AEROPUERTOS

BAA

Restructuración societaria

Con anterioridad al proceso de refinanciación de la deuda de BAA, se realizó una **reestructuración accionarial**, al convertir GIC, uno de los tres socios presentes en ADIL, la deuda PIK por valor de 486m de libras en capital, con una prima del 26%.

Con esta capitalización se diluye la participación en ADIL de Ferrovial y CDQP, las nuevas participaciones son:

	Participación
Ferrovial	55,87%
CDQP	26,48%
GIC	17,65%

Refinanciación de la deuda de BAA -ADIL

El pasado mes de agosto se completó **el proceso de refinanciación de la deuda de BAA**, proceso que ha permitido **reducir el coste medio global de la deuda de BAA**, hasta el 7,5% (frente al 7,8% anterior), coste que será menor según se reduzca la disposición de los créditos bancarios. Este proceso de refinanciación **garantiza el plan de inversiones** de la compañía para los próximos años, al obtener líneas de capex superiores a los 2.700 millones de libras.

Simultáneamente, los socios realizaron una **aportación de fondos propios a ADIL**, de acuerdo con su nueva participación en el capital, de 492m de libras, de los que 424m se han utilizado para realizar una aportación de fondos propios a BAA.

El proceso de refinanciación implica, la migración de los bonos ya existentes y la sustitución de la deuda de adquisición por nueva deuda bancaria que se espera cancelar con futuras emisiones de bonos [tan pronto como los mercados permitan] y venta de activos, como la ya anunciada de Gatwick.

Origen y aplicación de fondos

Origen	Millones de libras	Aplicación	Millones de libras
Bonos BAA	4.499	Bonos BAA	4.503
BEI	435	ADIL Senior fac.	2.660
Back stop	4.400	Refinanciación bonos	200
		Capex	2.050
Deuda subordinada	1.566	Deuda junior	1.966
No regulados	1.000	Intereses pre-pagados	332
		Intereses no-pagados	236
Fondos propios	424	Otros	377
Total origen	12.324	Total aplicaciones	12.324

1.- **Migración de los bonos** ya existentes en BAA, con un ligero incremento del cupón:

- 70pb en los bonos emitidos antes de 2002
- 10pb en los emitidos desde 2002.

El detalle de cada bono se encuentra en el siguiente cuadro:

Bonos emitidos antes de 2002			Bonos emitidos desde 2002		
Bono	VTO	Cupón	Bono	VTO	Cupón
£300m	2016	12,45%	€1.000m	2012	3,975%
£250m	2021	9,20%	£400m	2013	5,85%
£200m	2028	7,075%	€750m	2014	4,60%
£900m	2031	6,45%	€750m	2018	4,60%
			£750m	2023	5,225%

2.- **Back stop facility**, nuevo instrumento que incluye **líneas de refinanciación** por un valor máximo de 4.400m de libras en dos tramos (Clase A: 3.400m y Clase B: 1.000m) la cual ha sido totalmente dispuesta y por ello el coste actual es el máximo, líneas de crédito para **capital circulante** por valor de 50m de libras y nuevas **líneas de capex** por valor de 2.700m de libras que aseguran el plan de inversiones de BAA durante los próximos años.

3.- El **BEI** ha concedido un crédito por valor de 435m de libras

4.- **Línea de liquidez** por valor de 600m de libras.

Todos estos créditos están **garantizados por los activos regulados de BAA** (aeropuertos de Heathrow, Gatwick y Stansted), con el mismo nivel de garantía y calidad crediticia.

Standard&Poor's y Fitch han dado una calificación al tramo senior de *Investment grade* (A-)

Detalles del Back stop facility

	REFINANCIACIÓN				CAPEX		WORKING CAPITAL
Importe max.	4.400m				2.700m		50m
Tramos	Clase A 3.400m		Clase B 1.000m		Clase A 2.300m	Clase B 400m	Clase A
Objetivo	Refinanciar el crédito senior y la línea de capex de 2008 y parte de la deuda subordinada, junto con los costes de la transacción.			Financiar el capex del Grupo restringido.		Corporativo y WC de los aeropuertos.	
Margen (pb)	Importe dispuesto	Margen	Importe dispuesto	Margen	Mientras la línea de crédito (refinanciación) esté dispuesta, se aplicará el mismo margen tanto al capex como al WC, incluido cualquier incremento de coste.		
	0-1,2bn	100	0-0,33bn	150	100	125	100
	1,2-2,2bn	125	0,33-0,66bn	200			
	2,2-3,2bn	150	0,66-1,00bn	225			
	3,2-3,4bn	175					
Incremento de coste <i>(A partir del mes 25)</i>	25pb cada 6 meses (con un máximo de 150pb)				Si el Senior RAR>70%, el margen de la Clase A incrementa 25pb; Si el Junior RAR >85, el margen de la Clase B incrementa 25pb.		
VTO	Año	VTO	Año	VTO	5 años		
	Marzo 2010	800m	Marzo 2010	200	5 años		
	Marzo 2011	750m	Marzo 2011	250	5 años		
	Marzo 2012	750m	Marzo 2012	250	5 años		
	Marzo 2013	1.100m	Marzo 2013	300	5 años		

5.- Adicionalmente, se ha conseguido un **crédito bancario con la garantía de los activos no regulados** de BAA por valor de 1.255 millones de libras, con vencimiento a 7 años y costes según el siguiente cuadro:

	Coste
Año 1-3	175 pb
Año 4-5	215 pb
Año 6-7	240 pb

Con los fondos recibidos se procedió a cancelar la deuda senior y junior de adquisición y repagar las líneas de capex utilizadas hasta agosto 2008. Igualmente se procedió a cancelar aproximadamente un 20% de la deuda subordinada existente, cuyo saldo actual es de 1.566 millones de libras

Incremento de tarifas

- El 1 de abril entraron en vigor **las nuevas tarifas aprobadas por la CAA para Heathrow (LHR) y Gatwick (LGW)**.

	Tarifa 08/09 / Por Pasajero	Crecimiento anual 2009-2012
LHR	£ 12,80 (+23,5%)	+7,5%+ Inflación
LGW	£ 6,79 (+21,0%)	+2,0%+ Inflación

- El pasado 27 de marzo **entró en servicio la Terminal 5** en el aeropuerto de Heathrow.

CUENTA DE RESULTADOS

(Euros)	sep-08	sep-07	Var (%)
Ventas	2.537,8	2.933,6	-13,5
Resultado Bruto de Explotación	1.042,5	1.262,6	-17,4
Margen bruto	41,1%	43,0%	
Resultado Explotación	398,1	722,2	-44,9
Margen explotación	15,7%	24,6%	

Los resultados en euros de BAA se ven muy afectados por la evolución del tipo de cambio libra/euro, (+15,6%), por el cambio de perímetro tras la venta de diversos activos en 2007 y 2008, el aumento de costes por mayores gastos en seguridad, la apertura de la T5, junto con mayores amortizaciones por la entrada en funcionamiento de la T5, aceleración de la amortización de la T1 y los derivados financieros.

BAA en libras y con perímetro homogéneo (excluyendo WDF, APP, Budapest y Australia)

Pro-forma / Libras	sep-08	sep-07	Var (%)
Ventas	1.922,8	1.677,9	14,6
Resultado Bruto de Explotación	783,6	794,7	-1,4
Margen bruto	40,8%	47,4%	
Amortización	477,8	359,4	32,9
Resultado Explotación	305,8	435,3	-29,7
Margen explotación	15,9%	25,9%	

Las ventas mejoran un 14,6%, combinando un ligero descenso del número de pasajeros (-1,4%) y el incremento de tarifas (abril '08).

Los costes de explotación aumentan un 29%, principalmente en LHR y LGW.

Pro-forma / Libras	sep-08	sep-07	Var (%)
Costes operativos	1.139,2	883,2	29,0

Destacan los aumentos en costes de seguridad y mantenimiento. En Heathrow, la apertura de la T5 y el programa de recolocación de las aerolíneas incrementan los costes generales.

Las subidas de tarifas de los próximos ejercicios permitirán recuperar estos incrementos de costes.

La amortización acelerada de la T1 y la entrada en funcionamiento de la T5 han supuesto un aumento de 98,4 millones de libras de depreciación.

Se incluye una provisión en el Resultado financiero de -35,3 millones de euros relacionada con los equity swaps contratados para la cobertura de planes de opciones sobre acciones de Ferrovial otorgadas a empleados de BAA

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

(millones de libras)

	Ventas	RBE
Heathrow	1.090,3	404,0
Gatwick	363,4	133,1
Stansted	199,8	88,7
Escocia	164,5	83,6
Southampton	20,0	6,2
Heathrow express	117,1	27,5
Otros y ajustes	3,1	0,3
Reino Unido	1.958,2	743,4
Nápoles	36,3	11,1
Central y ajustes	-71,7	29,1
Total Aeropuertos	1.922,8	783,6
WDF	46,6	5,3
Otros y ajustes	18,7	27,8
Total BAA	1.988,1	816,7
Op. discontinuadas	-65,3	-33,1
Pro-forma	1.922,8	783,6

Estacionalidad de Ventas y Margen explotación

La evolución de las principales magnitudes de BAA está marcada por la estacionalidad. Segundo y tercer trimestre son los de mayor número de pasajeros y los que más contribuyen a la cuenta de resultados.

	T1 07	T2 07	T3 07	T4 07	T1 08	T2 08	T3 08
Ventas	845,1	1.014,3	1.074,2	888,8	725,6	829,4	982,8
RBE	313,3	454,4	494,9	280,1	211,8	363,0	467,6
Margen RBE	37,1%	44,8%	46,1%	31,5%	29,2%	43,8%	47,6%

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO

Durante los nueve primeros meses de 2008 el número de pasajeros ascendió a 117,9 millones, lo que representa una caída del 1,4% respecto al mismo periodo del año anterior.

<i>Millones de pasajeros por aeropuerto</i>	sep-08	Var (%)
Heathrow	51,1	-0,7
Gatwick	27,3	-0,1
Stansted	17,6	-4,7
Glasgow	6,4	-5,5
Edinburgh	7,0	0,7
Aberdeen	2,5	-2,5
Southampton	1,5	1,3
Total Reino Unido	113,4	-1,4
Nápoles	4,5	1,4
Total BAA	117,9	-1,4

La tendencia del tráfico observada en los aeropuertos de Reino Unido propiedad de BAA es un ligero descenso del tráfico doméstico y un incremento de los vuelos internacionales, estos últimos con mayor rentabilidad y tasa de ocupación. Frente a una caída del tráfico doméstico del 4%, los vuelos de larga distancia (Norteamérica y Asia) se mantienen prácticamente planos (-0,3%)

Evolución de la Deuda BAA-ADIL-FGP Topco

La deuda a 30/09/2008 asciende a 15.283 millones de euros (12.076 millones de libras) frente a 17.808 millones de euros a 31/12/2007 (13.097 millones de libras).

La deuda contable asociada al aeropuerto de Gatwick (GBP 1.019 millones) no está incluida en la deuda neta de BAA, dado que es un activo clasificado como disponible para la venta.

OTROS AEROPUERTOS

El pasado día 6 de septiembre, se anunció la venta del aeropuerto de Belfast BCA a un consorcio formado por ABN Amro Global Infrastructure Fund y Faros Infrastructure Partners LLC, por importe de 132,5m de libras.

La operación se encuadra en la estrategia de Ferrovial de concentrar su negocio aeroportuario dentro del Reino Unido en BAA.

La plusvalía neta generada por la venta del aeropuerto de Belfast BCA asciende a 109m de euros.

Otros aeropuertos y Ajustes	sep-08	sep-07	Var. (%)
Ventas	17,5	29,2	-40,2
Resultado Bruto de Explotación	-8,5	-4,2	-99,8
Margen Bruto de Explotación	-48,6%	-14,6%	
Resultado de Explotación	-11,6	-7,5	-54,7
Margen de Explotación	-66,3%	-25,7%	

AUTOPISTAS Y APARCAMIENTOS

	sep-08	sep-07	Var (%)	Pro-forma
Ventas	806,9	766,5	5,3	8,8
Resultado Bruto explotación	545,9	520,5	4,9	8,9
Margen Bruto explotación	67,7%	67,9%		
Resultado explotación	403,5	380,5	6,1	10,2
Margen explotación	50,0%	49,6%		

AUTOPISTAS

Las cifras de autopistas, con un crecimiento destacable tanto en ventas como en RBE, combinan un menor crecimiento del tráfico o crecimiento negativo, compensado con un incremento significativo de las tarifas, especialmente en los activos situados en Norteamérica (Chicago subida media del 27%, ITR subida para vehículos pesados del 20%).

Tráfico	sep-08	sep-07	Var. (%)	VENTAS	sep-08	sep-07	Var. (%)
407 ETR (Mill. Vehículos Km. Recorridos)	1.692	1.673	1,1%	407 ETR	266,1	259,0	2,8%
Chicago Skyway	45.232	50.197	-9,9%	Chicago Skyway	31,5	30,3	4,0%
Indiana Toll Road	29.539	31.986	-7,7%	Indiana Toll Road	38,8	42,1	-7,8%
Ausol I	20.757	22.136	-6,2%	Ausol	51,7	53,6	-3,5%
Ausol II	20.193	21.795	-7,4%	Autema	34,9	32,3	8,0%
Autema	23.495	23.346	0,6%	Radial 4	19,2	18,8	2,3%
Radial 4	11.357	11.816	-3,9%	Ocaña-La Roda	15,7	14,3	10,1%
Ocaña-La Roda	5.414	5.051	7,2%	M-45	9,6	9,8	-2,6%
M-45	63.084	80.945	-22,1%	Autopistas Chilenas	139,9	126,5	10,6%
Santiago-Talca	72.566	68.619	5,8%	M4-M6	18,8	17,4	8,1%
Talca-Chillán	45.187	43.486	3,9%	Euroscut Algarve	27,8	26,9	3,4%
Chillán-Collipulli	27.128	25.769	5,3%	Euroscut Norte Litoral	27,6	26,6	3,7%
Collipulli-Temuco	30.876	29.291	5,4%	Ionian Roads	13,9		
Temuco-Río Bueno	20.797	19.408	7,2%				
M4-M6	25.691	24.382	5,4%				
Euroscut Algarve	21.178	21.138	0,2%				
Euroscut Norte Litoral	30.320	31.433	-3,5%				
RBE	sep-08	sep-07	Var. (%)	Margen RBE/Ventas	sep-08	sep-07	Var. (%)
407 ETR	213,4	204,8	4,2%	407 ETR	80,2%	79,1%	1,1%
Chicago Skyway	26,2	23,8	10,1%	Chicago Skyway	83,3%	78,6%	4,7%
Indiana Toll Road	29,2	30,8	-5,2%	Indiana Toll Road	75,2%	73,1%	2,1%
Ausol	43,2	45,5	-5,0%	Ausol	83,6%	84,9%	-1,3%
Autema	27,1	25,3	7,3%	Autema	77,8%	78,3%	-0,5%
Radial 4	10,2	10,5	-2,4%	Radial 4	53,1%	55,7%	-2,6%
Ocaña-La Roda	8,7	6,7	29,3%	Ocaña-La Roda	55,4%	47,2%	8,3%
M45	9,0	9,2	-3,1%	M45	93,8%	94,3%	-0,5%
Autopistas Chilenas	96,6	88,6	9,0%	Autopistas Chilenas	69,0%	70,0%	-1,0%
M4-M6	13,4	12,3	9,0%	M4-M6	71,3%	70,8%	0,6%
Euroscut Algarve	24,3	24,1	0,6%	Euroscut Algarve	87,1%	89,5%	-2,4%
Euroscut Norte Litoral	22,8	21,8	4,2%	Euroscut Norte Litoral	82,4%	82,0%	0,4%
Ionian Roads	10,2			Ionian Roads	73,5%		

El importante crecimiento en autopistas, se explica por los siguientes factores:

1. Incrementos de tarifa de las distintas autopistas

- 407-ETR:** Por primera vez, la tarifa en la autopista, varía no solo en función del momento del día (hora pico/ hora valle) sino también varía en función de los distintos tramos recorridos. Desde el 1 de febrero de 2008, se aplican las nuevas tarifas, que suponen un incremento del 9,4% en hora punta en la "Regular Zone" (entre las Autovías 401 y 404), y del 8,0% en hora punta en la "Light Zone" (resto de la autopista). El aumento para la hora valle en toda la autopista ha sido del 7,1%.

- **Chicago Skyway:** Desde el 1 de enero de 2008 se comenzó a aplicar las nuevas tarifas, con un incremento medio del 27%. La tarifa para vehículos ligeros ha pasado de 2,5\$ a 3\$ por trayecto, lo que representa una subida del 20%.
- **Indiana Toll Road:** La autopista ha empezado a aplicar, desde el 1 de abril de 2008, un nuevo incremento de tarifas para vehículos pesados, con una subida media del 20,0%. Tras la implantación del peaje electrónico, las tarifas para vehículos ligeros que no utilicen transponder han aumentado un 72%. Para los usuarios de peaje electrónico la tarifa será la misma hasta el año 2016. La Indiana Finance Authority compensará a la concesionaria por esta diferencia.
- **Autopistas chilenas:** Al incremento de tarifas (inflación), hay que añadir la prima de seguridad en el caso de la Autopista del Maipo (+3,59%), Talca Chillán (+3,35%), Ruta del Bosque (+3,28%) y Ruta de la Araucanía (+1,88%).

2. La evolución del tráfico de las distintas autopistas

El tráfico de las distintas autopistas recoge el efecto de la desaceleración económica en los diferentes países. Adicionalmente, existen ciertos factores específicos que han afectado a la evolución de cada una de las concesiones:

407-ETR: El tráfico discrecional de fin de semana, que suele recorrer un mayor número de kilómetros, está sufriendo más el impacto de la desaceleración económica. Adicionalmente, las peores condiciones meteorológicas, especialmente en los meses de julio y agosto, donde las precipitaciones han sido casi nueve veces mayor que el año anterior, han afectado negativamente al tráfico de la autopista.

Chicago Skyway: La evolución del tráfico se ha visto afectada, por la ampliación de capacidad en la ruta alternativa, principalmente en la Dan Ryan Expressway y en la Borman Kingery Expressway. Al mismo tiempo, el tráfico recoge el cierre temporal (hasta diciembre 2008) del enlace I-65 al sur del peaje Gary East que está desviando el tráfico hacia Borman Expressway en Indiana y la Bishop Ford/Dan Ryan en Illinois.

Indiana Toll Road: El tráfico de la sección abierta (barrier section), más próxima a Chicago, recoge el ya mencionado efecto del cierre temporal del enlace I-65.

Ausol I y II: La evolución del tráfico recoge el efecto de la menor actividad de construcción en el corredor, que se refleja, principalmente, en un descenso del tráfico de pesados. La disminución del tráfico de pesado se ha visto intensificada, por la finalización, en septiembre de 2007, de las obras del Puerto de Algeciras. Estas obras tuvieron un efecto positivo en el tráfico de la autopista en los primeros meses del año 2007, lo que llevó a alcanzar un crecimiento del tráfico en los nueve primeros meses del año pasado del 9%.

M-45: La evolución del tráfico se ha visto afectada, tanto por la apertura, a finales del mes de junio de 2007, del tramo de la M-50 que discurre entre las autovías A-3 y A-2, como por la finalización, en el mes de mayo del año pasado, de las obras de los túneles de la M-30.

En cualquier caso, la M-45 es una autopista de peaje en sombra en la que los ingresos están ligados a unos niveles de tráfico establecidos en el contrato. En la actualidad, los niveles de tráfico están próximos al techo establecido en el que cada año el concesionario obtiene el ingreso máximo.

Ocaña-La Roda, en España, y **M4-M6**, en Irlanda: Ambas autopistas se encuentran en los primeros años de actividad, donde las tasas de crecimiento son más elevadas.

3. Variación del tipo de cambio

La fuerte depreciación del dólar americano (12,6%), el dólar canadiense (4,9%) y el peso chileno (3,8%) ha reducido los ingresos en euros de los activos en estos países.

4. Inicio de operaciones en la autopista Griega Ionian Roads

La autopista Ionian Roads cuenta con dos secciones independientes que discurren paralelas a la costa, al este y oeste del país, respectivamente. El proyecto tiene la particularidad de que cuenta con un tramo, ya operativo, que el Estado transfiere a la concesionaria. El pasado 10 de enero, con más de 3 meses de antelación a lo previsto, se procedió a la transferencia del tramo operativo de la autopista, por lo que desde ese momento la concesionaria empieza a cobrar el peaje en dicho tramo.

Cintra, que cuenta con una participación en la sociedad concesionaria del 33,34%, consolida los resultados de la autopista por integración proporcional. La autopista ha aportado 13,9 millones de euros a la cifra de negocio consolidada durante este período.

FINANCIACIONES

1. 407-ETR (Canadá): refinanciación

La autopista anunció la refinanciación de su deuda con vencimiento en el año 2008 a través de dos emisiones de bonos distintas:

Clase	Rating	Cantidad (Mn)	Vto.	Cupón fijo
Senior	A	250 CAD	2011	4,50%
Subordinada	BBB	300 CAD	2011	5,00%

La autopista ha emitido, desde octubre de 2007, bonos por importe de 1.175 millones de CAD.

2. Ionian Roads (Grecia): Sindicación de la deuda

Sindicación de 400,9 millones de euros de deuda senior, la cual estuvo 1,64 veces sobre suscrita.

3. SH 130 (EE.UU.): cierre de la financiación

	Cantidad	Vto.	Coste
Ptmo. Bancario	\$686	2038	Libor + 130/170 pbs
Ptmo. DoTx	\$475	2043	4,46%
Fondos Propios	\$197		
Total	\$1.358		

Cobertura del tipo de interés: 100% en fase de construcción y 98% en fase de operación.

4. AUTEMA (España): refinanciación de la deuda a corto plazo

	Cantidad	Vto.	Margen
Total	€618	2035	+ 140/160 pbs

Adicionalmente, existe una línea de liquidez, no dispuesta, de 92 millones de euros.

La refinanciación ha permitido distribuir 316 millones de euros a Cintra.

Cobertura del tipo de interés e inflación: 90%

APARCAMIENTOS

	sep-08	sep-07	Var (%)
Ventas	107,0	105,5	1,4
Resultado Bruto explotación	33,0	37,2	-11,3
Margen Bruto explotación	30,8%	35,3%	
Resultado explotación	20,6	24,8	-17,3
Margen explotación	19,2%	23,5%	
Plazas de aparcamiento	301.122	257.637	16,9

Importante incremento del número de plazas en explotación (+16,9%) motivado por la incorporación del aparcamiento del aeropuerto de Stansted, que aporta 28.363 nuevas plazas y que se ha empezado a consolidar en octubre.

El margen bruto de explotación se reduce por el aumento puntual de los gastos de explotación por la puesta en marcha de los nuevos contratos y regularización de atrasos por los nuevos convenios colectivos en la actividad de estacionamiento regulado.

SERVICIOS

	sep-08	sep-07	Var (%)	Pro-forma (%)
Ventas	3.470,1	3.404,1	1,9	9,8
Resultado Bruto de Explotación	323,6	341,6	-5,3	0,5
Margen bruto	9,3%	10,0%		
Resultado Explotación	205,9	227,7	-9,6	-3,9
Margen explotación	5,9%	6,7%		
BAI	168,5	192,9	-12,7	-5,3
Margen BAI	4,9%	5,7%		
Cartera	9.944,3	9.531,0	4,3	
Inversión	122,8	169,3	-27,5	

La evolución de Servicios se ve muy afectada por el deterioro del tipo de cambio del Euro. En esta división, cerca de un 60% de las ventas se realizan en monedas distintas al Euro.

Var.%	Pro-forma	Ventas	RBE
España	8,9	4,8	
Amey- ex Tube lines	22,2	7,2	
Tube lines	-3,0	-23,4	
Swissport	7,4	12,5	

La evolución de Tube lines está en línea con lo esperado por la compañía.

Eliminando Tube Lines la división de Servicios crecería 12,5% en Ventas y 6,8% en RBE (pro-forma).

AMEY

(Nota: debido a la importante apreciación del euro frente a la libra, el detalle de las actividades de Amey se presenta en libras)

Libras	sep-08	sep-07	Var (%)
Ventas	1.100,7	983,2	11,9
Resultado Bruto de explotación	96,3	103,5	-7,0
Margen Bruto de explotación	8,7%	10,5%	
Resultado explotación	66,8	74,5	-10,4
Margen explotación	6,1%	7,6%	
BAI	62,7	71,9	-12,7
Margen BAI	5,7%	7,3%	
Cartera (*)	3.949,7	3.470,5	13,8

(*) No incluida la cartera de Tubelines (14.184 millones de euros)

En Amey se observan dos tendencias muy marcadas, reducción de la actividad en Tube Lines por pasar de una fase de alta inversión a otra centrada en el mantenimiento de las instalaciones frente al resto de actividades de Amey, con tasa de crecimiento muy significativas.

DETALLE AMEY POR ACTIVIDADES

TUBE LINES

Tube lines-Libras	sep-08	sep-07	Var (%)
Ventas	388,1	400,1	-3,0
Resultado Bruto de explotación	36,7	47,9	-23,4
Margen Bruto de explotación	9,5%	12,0%	

Según el plan de negocio, el proyecto entra en una fase de menores inversiones y mayor nivel de actividades de mantenimiento, lo que provoca una reducción progresiva del nivel de facturación y resultados. Esta menor contribución contable estará compensada en términos de caja por una mayor distribución de dividendos.

La evolución está en línea con lo esperado por la compañía.

RESTO DE ACTIVIDADES DE AMEY

AMEY (EX-Tube lines)- Libras	sep-08	sep-07	Var (%)
Ventas	712,6	583,1	22,2
Resultado Bruto de explotación	59,6	55,6	7,2
Margen Bruto de explotación	8,4%	9,5%	

El resto de actividades de Amey presenta un incremento de ventas del 22,2% y una mejora del Resultado bruto de explotación del +7,2%.

El RBE se ve penalizado por el **importante incremento de costes** asociados a diversos procesos de licitación contabilizados como gasto. En 2007, se contabilizaron como inversión por encontrarse en una fase más avanzada el proceso de adjudicación (*preferred bidder*).

SWISSPORT

Euros	sep-08	sep-07	Var (%)	Pro-forma (%)
Ventas	879,4	864,7	1,7	7,4
Resultado Bruto de Explotación	49,1	44,2	11,0	12,5
Margen bruto	5,6%	5,1%		
Resultado Explotación	25,6	21,1	21,5	20,5
Margen explotación	2,9%	2,4%		
BAI	15,0	13,4	n.s	
Margen BAI	1,7%	1,5%		

Importante mejora de la rentabilidad, el Resultado de explotación aumenta un 21,5%, mejorando sus márgenes, debido tanto al programa de ahorro de costes iniciado en 2007, como a las nuevas estaciones abiertas.

Eliminando el efecto del tipo de cambio, las Ventas aumentan un 7,4% y el RBE un 12,5%

Swissport continúa ampliando su presencia comercial, durante los últimos meses ha anunciado nuevas actividades como: Nueva licencia para operar en **10 aeropuertos sudafricanos** durante los próximos 5 años (prorrogable 5 años más). **Acuerdo con Virgin Atlantic** para realizar de forma global los servicios de planificación de la carga. Servicios de cargo en el **aeropuerto de Viena**, ampliación de sus servicios (handling y rampa) en el **aeropuerto de Kiev**. Nuevas soluciones de handling en tierra en el aeropuerto **Charles de Gaulle de París**. Se han conseguido nuevos contratos en el **aeropuerto de Atenas**. Por último Swissport ha **reorganizado su presencia en los mercados de India y Filipinas**, para aprovechar las nuevas oportunidades de negocio en el mercado Indio. En Junio del presente ejercicio Swissport adquirió la compañía NASS para ampliar sus actividades en seguridad aérea.

La evolución de los resultados de Swissport está muy marcada por la estacionalidad.

La distribución del RBE durante el año suele ser 40% S1 y 60% S2, mientras que las ventas tienen una distribución más homogénea (50% S1 y 50% S2), por tanto el margen es muy superior en los dos últimos trimestres del año.

SERVICIOS EX-AMEY Y SWISSPORT

	sep-08	sep-07	Var (%)
Ventas	1.185,8	1.088,6	8,9
Resultado Bruto de Explotación	151,6	144,7	4,8
Margen bruto	12,8%	13,3%	
Resultado Explotación	95,1	96,7	-1,7
Margen explotación	8,0%	8,9%	
BAI	73,4	73,6	-0,2
Margen BAI	6,2%	6,8%	
Cartera	4.902,5	4.410,0	11,2

El crecimiento de los nueve primeros meses de 2008 en ventas (+8,9%) se traslada parcialmente al Resultado bruto de explotación (+4,8%) por incremento de costes y mayores provisiones. **El incremento de casi un 20% en amortizaciones**, limita el crecimiento del resultado de explotación.

EVOLUCIÓN DE LA CARTERA

El continuado esfuerzo comercial se refleja en el crecimiento de cartera, respecto al mismo periodo del año anterior aumenta un 11,2%.

Millones de euros

2004	2005	2006	2007	9M 08
2.150	2.950	3.655	4.560	4.903

CONSTRUCCIÓN

	sep-08	sep-07	Var (%)	Pro-forma
Ventas	3.781,3	3.782,7	0,0	-1,3
Resultado Bruto de Explotación	226,5	255,1	-11,2	-11,8
Margen bruto	6,0%	6,7%		
Resultado explotación	181,5	207,4	-12,5	-13,6
Margen explotación	4,8%	5,5%		
BAI	242,1	248,3	-2,5	-3,7
Margen BAI	6,4%	6,6%		
Cartera	9.222,4	8.803,7	4,8	n.s.
Inversión	43,7	27,8	57,2	

Durante los primeros nueve meses de 2008 se observan **dos perfiles muy distintos dentro de la división de Construcción:** Desaceleración del mercado doméstico y fuerte nivel de crecimiento en el mercado internacional tanto en ventas (+19,5%), en rentabilidad (+46,5%) como en cartera (+23,5%).

En conjunto, **las ventas se mantienen estables y la rentabilidad se reduce** respecto al mismo periodo del año anterior (margen RBE 6,0% vs. 6,7%) con **un aumento de cartera (+4,8%)** que garantiza la visibilidad de resultados en próximos ejercicios.

El Resultado Bruto de Explotación (RBE) se redujo un -12,5%. **La evolución negativa se explica por el mercado doméstico y el inicio de operaciones en Reino Unido.**

CARTERA

Las nuevas adjudicaciones tienen su reflejo en el **crecimiento de la cartera** que pasa de 8.804 millones a 9.222 (+4,8%), **principalmente, en la actividad exterior (+23,5%)**, frente a un retroceso del 5% de la cartera doméstica. Excluyendo Budimex y Webber la cartera internacional incrementa un 34,8%.

Cartera por tipo de obra

	sep-08	sep-07	Var (%)
Obra civil	6.280,0	5.007,1	25,4
Edif. Residencial	754,4	1.453,9	-48,1
Edif. No Residencial	1.371,5	1.469,3	-6,7
Industrial	816,7	873,4	-6,5
Total	9.222,4	8.803,7	4,8

El crecimiento de la cartera está liderado por las **actividades internacionales, que suponen mas del 40% del total.**

MERCADO DOMESTICO

	sep-08	sep-07	Var (%)
Ventas	2.338,4	2.619,9	-10,7
Resultado bruto de Explotación	162,6	209,5	-22,4
Margen bruto	7,0%	8,0%	
Resultado explotación	140,5	181,0	-22,4
Margen explotación	6,0%	6,9%	
BAI	182,0	226,7	-19,7
Margen BAI	7,8%	8,7%	
Cartera	5.476,3	5.769,2	-5,1

Se mantiene la caída de las ventas de trimestres anteriores con caída de la rentabilidad. El mercado doméstico esá caracterizado por una fuerte contracción de la obra residencial, una caída de la licitación oficial del 18% (Enero-septiembre) en términos anuales y una mayor competencia en precios, arrastrada de años anteriores. En este escenario, la estrategia de Ferrovial no está centrada en el mantenimiento del volumen, sino en una gestión activa de los cobros y menor deterioro del capital circulante.

MERCADO INTERNACIONAL

	sep-08	sep-07	Var (%)	Pro-forma
Ventas	1.450,5	1.174,8	23,5	19,5
Resultado bruto de Explotación	64,0	45,6	40,4	37,2
Margen bruto	4,4%	3,9%		
Resultado explotación	41,0	26,4	55,3	46,5
Margen explotación	2,8%	2,2%		
BAI	60,1	21,6	178,5	161,9
Margen BAI	4,1%	1,8%		
Cartera	3.746,2	3.034,5	23,5	

La actividad internacional presenta **crecimientos de doble dígito en ventas, resultados y cartera**. La contribución internacional alcanza el 38% de las ventas y el 41% de la cartera de la división, fruto de la estrategia de **diversificación rentable**, iniciada años atrás.

BUDIMEX

	sep-08	sep-07	Var (%)	Pro-forma
Ventas	737,5	619,9	19,0	6,4
Resultado Bruto de Explotación	29,3	8,5	242,4	206,3
Margen bruto	4,0%	1,4%		
Resultado explotación	25,1	4,3	482,8	421,3
Margen explotación	3,4%	0,7%		
BAI	31,0	2,0	n.s.	14,8
Margen BAI	4,2%	0,3%		
Cartera	906,3	875,8	3,5	-6,7

Importante incremento de la rentabilidad, el margen RBE se sitúa en el 4%. También **mejora de forma muy significativa el BAI** por los cobros de intereses de demora. **La cartera se sitúa en 906 millones de euros.**

WEBBER

	sep-08	sep-07	Var (%)	Pro-forma
Ventas	250,5	226,7	10,5	24,4
Resultado Bruto de Explotación	13,1	21,3	-38,4	-30,7
Margen bruto	5,2%	9,4%		
Resultado explotación	2,7	10,6	-74,8	-71,6
Margen explotación	1,1%	4,7%		
BAI	2,0	11,1	-81,9	-79,7
Margen BAI	0,8%	4,9%		
Cartera	763,2	619,7	23,2	27,0

Fuerte crecimiento en moneda local de las Ventas (+24%) como en Cartera (+27%). Los costes incurridos por los retrasos en 2007 limitan el crecimiento de la rentabilidad.

El crecimiento de la **cartera** indica la evolución futura del negocio.

3

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

	sep-08	sep-07	Var (%)	Pro forma(%)
CIFRA DE VENTAS				
Otros Ingresos	10.518,9	10.864,9	-3,2	6,3
Total Ingresos de Explotación	24,7	11,4	116,6	
Gastos Externos y de Explotación	10.543,5	10.876,2	-3,1	
Gastos de Personal	5.535,6	5.630,6	-1,7	
Total Gastos de Explotación	2.889,9	2.839,3	1,8	
RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACION	8.425,5	8.469,9	-0,5	
Margen bruto de explotación	2118,1	2.359,5	-10,2	0,1
Dotación Amortizaciones Inmovilizado	20,1%	21,7%		
RESULTADO DE EXPLOTACION	954,8	846,9	12,7	22,9
Margen neto de explotación	1.163,2	1.512,7	-23,1	-13,2
Resultado Financiero	11,1%	13,9%		
Rdo. Fro. Proyectos de infraestructuras	-1.940,0	-1.419,1	-36,7	
Resultado Financiero resto de sociedades	-1.710,6	-1.301,0	31,5	
Resultados por Puesta en Equivalencia	-229,4	-118,1	94,2	
Otras Ganancias y Pérdidas	6,4	13,5	-52,5	
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	439,9	646,0	-31,9	
Impuesto sobre Beneficios	-330,4	753,1	-143,9	
RESULTADO CONSOLIDADO	266,1	132,6	-100,6	
RESULTADO NETO ATRIBUIBLE	-64,4	885,7	-107,3	
Resultado Atribuido a Socios Externos	-64,4	885,7	-107,3	
RESULTADO NETO TOTAL	106,1	-80,0	n.s.	
	41,7	805,6	-94,8	

IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIO

Excluyendo el impacto del tipo de cambio y la variación del perímetro, el crecimiento sería del +6,3%.

	sep-08	sep-07	Var (%)	Pro froma (%)
Construcción	3.781,3	3.782,7	0,0	-1,3
Aeropuertos	2.555,3	2.962,8	-13,8	14,0
Autopistas y aparcamientos	806,9	766,5	5,3	8,8
Servicios	3.470,1	3.404,1	1,9	9,8
Ajustes	-94,8	-51,2	n.s.	
Total	10.518,9	10.864,9	-3,2	6,3

La **aportación porcentual** de las distintas áreas de negocio a las Ventas es la siguiente:

	sep-08	sep-07
Construcción	36%	35%
Aeropuertos	24%	27%
Autopistas y aparcamientos	8%	7%
Servicios	33%	31%

La **distribución por áreas geográficas** es la siguiente:

	sep-08	%	sep-07	%	Var (%)
España	3.652,2	35%	3.897,2	36%	-6,3
Reino Unido	4.102,6	39%	4.533,0	42%	-9,5
Canadá y EEUU	853,4	8%	833,3	8%	2,4
Polonia	784,8	7%	654,3	6%	19,9
Chile	172,9	2%	164,0	2%	5,4
Resto Europa	773,9	7%	629,2	6%	23,0
Resto del Mundo	179,1	2%	153,9	1%	16,4
Total Internacional	6.866,7	65%	6.967,7	64%	-1,4
TOTAL	10.518,9	100%	10.864,9	100%	-3,2

Las ventas internacionales superan a las ventas domésticas y representan un 65%.

GASTOS DE PERSONAL

La partida registra un incremento del 1,8% hasta alcanzar un importe de 2.890 millones de euros. La plantilla media a 30 de septiembre de 2008 asciende a 105.181 frente a los 100.340 empleados del mismo periodo de 2007.

RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN (RBE)

Excluyendo el impacto del tipo de cambio y la variación del perímetro, el crecimiento sería del 0,0%.

El desglose por áreas de negocio es el siguiente:

	sep-08	sep-07	Var (%)	Pro forma (%)
Construcción	226,5	255,1	-11,2	-11,8
Aeropuertos	1.034,0	1.258,3	-17,8	-1,8
Autopistas y aparcamientos	545,9	520,5	4,9	8,9
Servicios	323,6	341,6	-5,3	0,5
Otros	-12,0	-16,0	n.s.	
Total	2.118,1	2.359,5	-10,2	0,1

La aportación de las actividades de Aeropuertos, Servicios y Autopistas supone el 89% del RBE. La Construcción representa un 11%.

	sep-08	sep-07
Construcción	11%	11%
Aeropuertos	49%	53%
Autopistas y aparcamientos	26%	22%
Servicios	15%	14%

La contribución al RBE de 2008 de las actividades realizadas fuera de España representa el 81%.

La distribución del RBE por zonas geográficas es la siguiente:

	sep-08	%	sep-07	%	Var (%)
España	394,2	19%	444,9	19%	-11,4
Reino Unido	1.157,7	55%	1.413,1	60%	-18,1
Canadá y EEUU	288,6	14%	289,3	12%	-0,2
Polonia	43,4	2%	7,6	0%	n.s.
Chile	99,7	5%	98,0	4%	1,7
Resto Europa	116,0	5%	95,9	4%	21,0
Resto del Mundo	18,5	1%	10,7	0%	72,9
Total Internacional	1.723,9	81%	1.914,6	81%	-10,0
TOTAL	2.118,1	100%	2.359,5	100%	-10,2

AMORTIZACIONES

La cifra de Amortizaciones es superior a la de 2007 (+12,7% en euros, +22,9% pro-forma). La principal explicación es el importante incremento de las amortizaciones en BAA por la amortización acelerada de la T1 y la entra en funcionamiento de T5.

RESULTADO DE EXPLOTACIÓN

Excluyendo el impacto del tipo de cambio y la variación del perímetro, la evolución sería del -13,2%, principalmente por el efecto de las Amortizaciones ya mencionado.

El desglose por áreas de negocio es el siguiente:

	sep-08	sep-07	Var (%)	Pro forma (%)
Construcción	181,5	207,4	-12,5	-13,6
Aeropuertos	386,5	714,7	-45,9	-30,7
Autopistas y aparcamientos	403,5	380,5	6,1	10,2
Servicios	205,9	227,7	-9,6	-3,9
Ajustes	-14,2	-17,6	n.s.	
Total	1.163,2	1.512,7	-23,1	-13,2

La aportación de las actividades de Aeropuertos, Servicios y Autopistas supone el 84% del Resultado de explotación. La Construcción representa un 16%.

	sep-08	sep-07
Construcción	16%	14%
Aeropuertos	33%	47%
Autopistas y aparcamientos	35%	25%
Servicios	18%	15%

En el presente periodo la contribución al Resultado de explotación de las actividades realizadas fuera de España es del 76%.

La distribución del Resultado de explotación por zonas geográficas es la siguiente:

	sep-08	%	sep-07	%	Var (%)
España	277,4	24%	331,1	22%	-16,2
Reino Unido	477,2	41%	828,8	55%	-42,4
Canadá y EEUU.	217,1	19%	215,1	14%	0,9
Polonia	39,0	3%	3,1	0%	n.s.
Chile	63,4	5%	64,8	4%	-2,2
Resto Europa	82,8	7%	64,3	4%	28,8
Resto del Mundo	6,3	1%	5,5	0%	14,5
Total Internacional	885,8	76%	1.181,6	78%	-25,0
TOTAL	1.163,2	100%	1.512,7	100%	-23,1

RESULTADO FINANCIERO

El incremento del resultado financiero neto se debe principalmente al impacto contable, sin impacto en caja, de la valoración de los distintos derivados financieros contratados para cubrir los planes de *stock options* tanto de Ferrovial como Cintra y de los contratados en relación a la refinanciación de BAA.

Resultado financiero reconocido por operaciones de derivados (Mn€):

	Rdo. Fro	Rdo. Neto
Planes de <i>stock options</i> Ferrovial / Cintra	-150,3	-94,6
Derivados de inflación	-360,5	-150,7
Derivados tipo de interés	-52,3	-18,3
Otras coberturas	+20,9	+4,8
Total	-542,2	-258,8

El gasto financiero por financiación disminuye un 5,5%, producto de la menor deuda, tras las ventas de activos realizadas en 2007/08

	sep-08	sep-07	Var (%)
Resto de sociedades (financiación)	-114,3	-107,5	-6,4
Proyectos de infra. (financiación)	-1.283,5	-1.372,4	6,5
Resultado financiero pagado (caja)	-1.397,8	-1.479,8	5,5
Resto de sociedades (derivados)	-115,1	-10,7	n.s.
Proyectos de infra. (derivados)	-427,1	71,4	n.s.
Resultado financiero contable	-542,2	60,7	n.s.
Total	-1.940,0	-1.419,1	-36,7

La evolución del resultado financiero se debe a:

A) GASTO FINANCIERO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

1. BAA/ADIL

Cuyo gasto financiero asciende a 1.225,0 millones frente a 829,4 de 2007.

	sep-08	sep-07	Var (%)
Financiación	-777,0	-885,5	12,3
Derivados	-448,0	56,1	-898,4
Total	-1.225,0	-829,4	-47,7

Por un lado, **se reduce el gasto financiero (-12,3%)** por el menor volumen de deuda de adquisición, tras la venta de activos de BAA.

Por otro lado, existe un impacto negativo por el menor valor de los derivados contratados en relación con la refinanciación, motivado por la disminución del Libor y el incremento de la inflación. Este menor valor no ha tenido ninguna salida de caja asociada.

Se incluye una provisión en el Resultado financiero de 35 millones de euros relacionada con los equity swaps contratados para la cobertura de los planes de opciones sobre acciones de Ferrovial.

2. Concesiones de autopistas

El resultado financiero consolidado aumenta en 20,4 millones de euros hasta situarse en 491,8 millones de euros. El resultado financiero pagado en caja se sitúa en 319,4 millones de euros, con un incremento de 44,6 millones de euros respecto al mismo período del año anterior. El aumento se debe a los intereses pagados y capitalizados, por importe de 48,4 millones de euros, generados durante la fase de construcción en las autopistas SH-130 (Estados Unidos), Central Greece (Grecia), Scut Acores (Portugal) y M-3 (Irlanda) y por la operación de refinanciación de la deuda de Autema.

La disminución del gasto financiero diferido se sitúa en 24,2 millones de euros debido, principalmente, a la fortaleza del euro respecto a las principales divisas internacionales.

La variación en los gastos financieros se debe, principalmente, a:

- **Los ajustes del coste amortizado de la deuda y de los derivados** financieros en Chicago Skyway e Indiana Toll Road, han aumentado el resultado financiero en, aproximadamente, 19,7 millones de euros. **Se trata de un gasto financiero que no supone salida de caja.**
- **El aumento del gasto financiero en Chile por importe de 7,9 millones** de euros producido por el aumento del coste amortizado, parcialmente compensado por la corrección monetaria. Se trata de un gasto financiero que no supone salida de caja.
- **El incremento de la provisión**, por la reducción del valor de las inversiones en ABCP's de la autopista en la 407-ETR por importe de **10,4 millones de euros**.
- Se incluye una provisión en el Resultado financiero de **6,5 millones de euros**, relacionada con los **equity swaps** contratados para la cobertura de los planes de opciones sobre acciones de Cintra y Ferrovial.
- **La variación del tipo de cambio del euro respecto a las principales divisas**, lo que afecta al importe en euros de la financiación en dichas divisas y por tanto a los gastos financieros de la misma. Dicho efecto disminuye los gastos financieros del período en **22,7 millones de euros**.

B) GASTO FINANCIERO (Compañías del resto del Grupo)

El epígrafe de "Resultado financiero resto de sociedades" asciende a -229,4 frente a -118,1 millones de euros en el año anterior.

El resultado financiero incluye una provisión por derivados de -115,1 millones de euros, de los cuales los instrumentos financieros "equity swaps" contratados para la cobertura de los planes de opciones sobre acciones concedidos a empleados suponen -108,6 millones de euros. Dicha provisión se origina al ser inferior la cotización a 30 de septiembre de 2008 (32,24) a la cotización de 31 de diciembre de 2007 (48,12).

Se reduce el gasto financiero (-21,5%) de la deuda de Ferrovial Infraestructuras, en los primeros nueve meses de 2008 ha ascendido a 108,6 millones de euros, frente a 138,3 en el mismo período del año anterior, motivado por las cancelaciones de capital (345 millones de libras) realizadas en 2007.

RESULTADOS POR PUESTA EN EQUIVALENCIA

Esta partida sufre una reducción, situándose en 6,4 millones de euros frente a los 13,5 millones de euros del año anterior. La diferencia está motivada por la venta de las participaciones minoritarias de BAA en diversos aeropuertos australianos.

OTRAS PÉRDIDAS Y GANANCIAS

Ascienden a 439,9 millones de euros, esta cifra incluye el 100% de la plusvalía generada por la venta de WDF y Belfast.

En 2007 esta partida ascendía a 646,0 millones de euros, que procedían de la venta de la participación en los aeropuertos de Sidney y Budapest, junto al efecto del cambio fiscal en Reino Unido.

IMPUESTOS

Se genera un crédito fiscal por valor de 266,1 millones de euros, frente a 132,6 del año anterior.

El crédito fiscal está motivado por los resultados negativos en la cuenta de resultados de BAA/ADI, Ferrovial Infraestructuras y Cintra.

Las ventas de WDF y Belfast están exentas del pago de impuestos.

SOCIOS EXTERNOS

Este epígrafe cambia de signo respecto al año anterior, alcanzando -106,1 millones de euros (80,0 en 2007). Este cambio de signo está motivado por los resultados antes de impuestos negativos tanto en BAA-ADIL como en Autopistas.

RESULTADO NETO

El resultado neto de los primeros nueve meses se sitúa en 41,7 millones de euros (vs 805,6) en el año anterior. Esta marcada evolución se explica, junto con los efectos ya mencionados, por los elevados resultados extraordinarios netos de 2007 (705 millones de euros por las ventas de Sidney, Bristol y cambio impositivo en UK) frente a los 289 millones de impacto en 2008 (ventas de WDF y Belfast, principalmente).

La valoración a precios de mercado de los instrumentos de cobertura considerados "no eficientes" bajo IFRS suponen un impacto negativo en el resultado neto de 259 millones de euros.

4

BALANCE CONSOLIDADO A 30-09-08 Y OTRAS MAGNITUDES

	sep-08	dic-07
ACTIVOS NO CORRIENTES		
Fondos de Comercio	6.325,0	7.241,6
Activos intangibles	167,2	160,3
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	27.917,5	30.928,5
Inversiones Inmobiliarias	104,3	
Inmovilizado material	855,9	784,8
Inversiones en asociadas	101,1	102,1
Activos financieros no corrientes	2.775,0	2.253,3
Activo por superávit de pensiones	448,8	165,4
Impuestos Diferidos	1.316,1	1.033,7
Derivado financieros a valor razonable	428,8	251,0
ACTIVOS CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA Y DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	3.469,7	1.095,8
ACTIVOS CORRIENTES	8.242,4	7.570,6
Existencias	613,4	497,0
Clientes y otras cuentas a cobrar	4.809,6	4.779,3
Tesorería y equivalentes	2.819,4	2.294,3
TOTAL ACTIVO	52.151,9	51.587,1
 PATRIMONIO NETO	 7.278,6	 6.848,1
Patrimonio neto atribuible a los accionistas	3.944,6	3.911,7
Socios externos	3.334,0	2.936,4
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	320,0	321,8
PASIVOS NO CORRIENTES	34.549,7	36.300,9
Provisiones para pensiones	102,2	93,4
Otras provisiones no corrientes	368,9	416,6
Deuda Financiera	30.125,9	31.633,8
Deuda no financiera	223,5	178,1
Impuestos Diferidos	2.350,3	3.138,5
Derivados financieros a valor razonable	1.378,9	840,6
PASIVOS CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA Y DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	2.029,9	362,5
PASIVOS CORRIENTES	7.973,7	7.751,8
Deuda financiera	1.648,0	1.226,4
Deudas por operaciones de tráfico	5.803,7	6.015,3
Provisiones para operaciones de tráfico	522,0	510,1
TOTAL PASIVO	52.151,9	51.587,1

POSICIÓN NETA DE TESORERÍA

Posición neta de tesorería:

A 30 de septiembre de 2008, la posición de caja era de **3.135 millones de euros**, con una Deuda bruta de **31.774 millones de euros**.

La Deuda neta consolidada **desciende en 1.625 millones de euros** situándose en 28.639 millones de euros frente a los 30.264 en diciembre 2007. La deuda neta asociada al aeropuerto de Gatwick (1.019 millones de libras - 1.290 millones de euros) no se ha incluido en la PNT al clasificarse este activo como disponible para la venta.

Excluyendo los proyectos de infraestructuras, la posición de caja ascendía a **1.507 millones de euros**, con una Deuda bruta de **4.123 millones de euros**.

Detalle de la Posición Tesorería - septiembre de 2008:

	PNT	Tesorería	Caja Restringida y otros activos fros.	Deuda	Intragrupo
Construcción	1.571	788		-198	980
Servicios	-1.413	165		-626	-951
Aeropuertos	-2.273	120		-1.899	-494
Autopistas y aparcamientos	369	425		-51	-4
Corporación y resto	-640	10		-1.348	699
Posición neta de tesorería resto de sociedades	-2.386	1.507		-4.123	230
BAA	-15.283	390		-15.465	-208
Resto de aeropuertos	2	2		0	
Autopistas	-9.234	395	510	-10.139	
Tubelines y otros proyectos Amey	-1.686	0	318	-1.989	-15
Construcción	-52	11		-57	-7
Posición Neta de tesorería de proyectos de infraestructuras	-26.253	799	828	-27.651	-230
TOTAL	-28.639	2.307	828	-31.774	0

Caja restringida: Inversiones afectas a la financiación de proyectos de infraestructuras cuya disponibilidad está restringida como garantía para hacer frente a determinadas obligaciones en el corto plazo relativas al pago de intereses o principal de la deuda así como al mantenimiento y operación de la infraestructura.

Líneas de crédito disponibles a la fecha ascienden a **8.568Mn**.

El **72%** de la deuda está contratada o cubierta a tipo fijo.

Calendario de vencimiento de la deuda:

Año	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	>2015
Vencimiento	335	1.149	2.839	4.136	2.909	2.576	2.317	2.563	14.017

Deuda de Ferrovial Infraestructuras:

	Posición Neta Total	Tesorería	Deuda financiera	Operaciones Intragrupo
Ferrovial Infraestructuras	-2.195	6	-1.899	-301
Otros	-78	114	0	-192
Aeropuertos	-2.273	120	-1.899	-494

Del total de su deuda, **1.861 millones de euros corresponden a la deuda relacionada con la adquisición de BAA**.

Como garantía del préstamo Ferrovial Infraestructuras pignoró el 62% del capital de Cintra S.A y el 100% del capital de Ferrovial Aeropuertos.

Amortizaciones:

El vencimiento de este préstamo se producirá en 2014. Existen obligaciones de amortización parcial durante la vida del préstamo: En el año 2009, 200 millones de libras (totalmente amortizados ya en 2007), en 2011 la cantidad amortizada acumulada ha de alcanzar 540 millones libras. **Hasta la fecha, la amortización acumulada asciende a 345 millones de libras.**

Evolución de la PNT:

	sep-08	dic-07
Construcción	-1.571,1	-1.910,7
Servicios	1.412,9	1.412,7
Corporación-resto	640,0	476,5
PNT Grupo ex-infraestructuras (a)	481,8	-21,5
Ferrovial Infraestructuras	2.273,3	2.181,7
Autopistas y aparcamientos	-369,3	-172,9
PNT sociedades matrices Infraestructuras (b)	1.904,0	2.008,8
PNT sin proyectos infraestructuras c = (a+b)	2.385,8	1.987,3
BAA	15.283,3	17.807,5
Resto aeropuertos	-2,2	28,3
Autopistas	9.234,2	8.742,6
Tubelines y otras concesiones de Amey	1.685,7	1.663,9
Otros	52,3	34,1
PNT proyectos infraestructuras (d)	26.253,3	28.276,4
Posición neta de tesorería total (c+d)	28.639,1	30.263,8

Construcción: La reducción de caja se debe al pago de dividendos al Grupo por valor de 318 millones de euros y pago de impuestos por 83 millones de euros.

Corporación y resto: El incremento de la deuda neta se debe a las distintas inversiones realizadas por el Grupo: Compra de autocartera y acciones de Cintra, junto con la inversión en suelo.

Ferrovial infraestructuras: Empeora la PNT por la aportación a BAA (349 millones de euros), compensada parcialmente por la venta del aeropuerto de Belfast (132 millones de euros).

Autopistas y aparcamientos: Mejora la tesorería, motivado por los fondos recibidos tras la refinanciación de Autema.

BAA: La evolución del tipo de cambio afecta positivamente al valor de la deuda. BAA no incluye la deuda neta del aeropuerto de Gatwick, dado que este activo ha sido clasificado como disponible para la venta, la deuda de Gatwick asciende a 1.019 millones de libras, 1.290 millones de euros.

CINTRA: El incremento de la deuda se debe a la evolución del tipo de cambio.

INVERSIONES BRUTAS

	sep-08
Construcción	43,7
Servicios	122,8
Autopistas y aparcamientos	156,9
Aeropuertos	351,0
Otros	269,3
Total	943,7

La principal inversión se produce en el área **de Aeropuertos**, por la aportación de capital realizada a ADIL (vehículo inversor en BAA).

Dentro del epígrafe “**Otros**”, por compra de acciones de Cintra (105 millones de euros) y de autocartera de Ferrovial (60 millones de euros), junto con la compra de suelo en Valdebebas (104 millones de euros).

La inversión en **Autopistas y aparcamientos** refleja la compra de autocartera de Cintra y las aportaciones de capital en diversos proyectos

EVOLUCIÓN TIPOS DE CAMBIO

	Tipo de cambio cierra (Balance)	Var.% 08/07	Tipo de cambio medio (PyG)	Var.% 08/07
Libra Esterlina	0,7902	7,5%	0,7834	15,6%
Peso Chileno	773,3	6,5%	741,4	3,8%
Dólar Americano	1,4066	-3,5%	1,5220	12,6%
Dólar Canadiense	1,4905	3,2%	1,5519	4,9%
Franco Suizo	1,5779	-4,8%	1,6040	-2,2%
Zloty Polaco	3,4005	-5,6%	3,4186	-10,6%

HECHOS RELEVANTES

- ✓ **Reforma fiscal consistente en la supresión del “Industrial Building Allowance” (IBA) anunciada por el Gobierno británico y sus eventuales repercusiones en BAA y Ferrovial. (31 de enero).**

En el actual marco regulatorio y asumiendo que no se producen cambios en el futuro, el valor presente de la minoración de los flujos de caja para los activos contabilizados sería de aproximadamente 500 m£. El impacto contable en BAA, aunque aún sujeto a interpretación, sería de aproximadamente 1.400 m£ por impuestos diferidos y el impacto en el beneficio neto de Ferrovial sería de aproximadamente 1.230m€ en 2008. Este impacto no implica ningún pago en efectivo. La supresión del Industrial Building Allowance (IBA) ya ha sido tenida en cuenta dentro del proceso de refinanciación de la deuda de BAA.

- ✓ **Junta General de Accionistas (28 de marzo).**

Grupo Ferrovial celebró su Junta General de Accionistas aprobando las Cuentas Anuales de 2007 y la distribución de un dividendo de 1,15 euros con cargo a dichos resultados, lo que supone el pago de un dividendo complementario de 0,77 euros el día 13 de mayo de 2008.

- ✓ **BAA comunica el acuerdo para la venta de World Duty Free a Autogrill por 546.6 M£. (10 de marzo)**
Aprobación por competencia consumación de la venta (21 de mayo).

BAA vende WDF como parte de su programa de desinversión de activos no estratégicos. WDF firmó con BAA un acuerdo de concesión por un plazo de 12 años para operar las tiendas de duty free en siete aeropuertos de Reino Unido.

- ✓ **BAA emite una comunicación en respuesta a la publicación por la Civil Aviation Authority de la revisión de precios para el próximo quinquenio. (11 de marzo).**

Tras la revisión de tarifas anunciada por la CAA, BAA continúa comprometida en la transformación de los aeropuertos de Reino Unido e invertirá 4.800 millones de libras (en torno a 6.270 millones de euros) en los próximos cinco años en esa tarea. BAA considera, sin embargo, que la revisión tarifaria no reconoce suficientemente: la magnitud de los desafíos a los que BAA va a hacer frente, las dificultades de desarrollar proyectos de infraestructuras de las dimensiones que se requieren en los aeropuertos, el coste total del incremento de la seguridad, así como el impacto de las turbulencias de los mercados crediticios.

- ✓ **BAA comunica que Airport Property Partnership ha alcanzado un acuerdo de venta de una cartera de 33 activos a The Arora Family Trust, por un precio de 265 M£. (21 de marzo).**

Esta transacción incluye la venta de dos propiedades que están actualmente en construcción, y que BAA y Morley financiarán hasta que estén terminadas. Los activos transferidos representan aproximadamente una cuarta parte del valor total de la cartera de APP.

- ✓ **BAA hace pública una comunicación actualizando información relativa a la situación del proceso de refinanciación. (8 de abril).**

BAA pretende financiar en el futuro las inversiones en sus activos regulados a través de la emisión de bonos en los mercados financieros. No obstante, en estos momentos, BAA está considerando una combinación de financiaciones con préstamos bancarios y con emisión de bonos. Como parte del proceso de refinanciación, BAA pretende la migración de los actuales bonistas a una estructura acotada, respaldada por los activos regulados. BAA también tiene la intención de obtener un crédito bancario respaldado con los aeropuertos no regulados que el grupo tiene en Reino Unido.

- ✓ **BAA Limited y el European Investment Bank, emiten un comunicado conjunto sobre los acuerdos entre ambas entidades en relación con el proceso para la refinanciación de BAA. (18 de abril).**

El BEI se ha comprometido a transferir las líneas de crédito concedidas al gestor de aeropuertos a la estructura "investment grade" titulizada, acotada ("ring fenced") y respaldada por los activos regulados, que tiene previsto implantar BAA. El BEI ha aceptado incrementar el préstamo disponible en 50 millones de libras. El compromiso para transferir las líneas de crédito a la estructura titulizada está sujeto a ciertas condiciones, entre las que se encuentra que la refinanciación se complete antes de mediados de julio de 2008.

- ✓ **BAA informa sobre la solicitud formulada ante la ABI para que se inicien los trámites necesarios para la identificación de los bonistas de BAA, todo ello dentro del proceso de refinanciación de esta compañía. Como parte de la refinanciación, los accionistas acuerdan inyectar 400 millones de libras en el Grupo. (9 de mayo).**

- ✓ **Grupo Ferrovial S.A. confirma la aceptación de condiciones bancarias básicas para una financiación bancaria por 7.650 M€ para BAA. (2 de junio).**
- ✓ **Comunicación de BAA sobre la conclusión exitosa de conversaciones con un Comité especial de tenedores de bonos y sobre el comienzo de la emisión de las propuestas para la migración de los actuales bonos. (14 de julio).**

Conclusión, con resultado exitoso, de las conversaciones mantenidas con un Comité Especial de tenedores de bonos bajo los auspicios de la "Association of British Insurers" (ABI), asegurándose así su apoyo a las propuestas de refinanciación de determinadas emisiones.

Comienzo del plazo de emisión de las propuestas para la migración de los actuales bonos no convertibles denominados en euros y libras a una nueva estructura corporativa acotada ("ring fenced"), dotada de "investment grade", y que estará respaldada por los activos regulados de BAA.

- ✓ **BAA informa sobre la aprobación concedida por los acreedores del préstamo subordinado para la introducción de diversas modificaciones técnicas en sus condiciones y actualiza otros extremos de su proceso de financiación permanente. (28 de julio).**
- ✓ **Comunicación de BAA en la que se da cuenta de la votación de los tenedores de bonos a favor de la propuesta para migrar los bonos a una nueva estructura acotada (ring-fenced) respaldada por los activos regulados de BAA. (6 de agosto).**
- ✓ **La Sociedad informa que queda completada con éxito la operación por la que se establece una estructura financiera permanente a largo plazo para los aeropuertos británicos de BAA y que supone la refinanciación de su deuda actual. (18 de agosto).**

La Transacción establece una estructura de financiación estable y a largo plazo, dotada de investment grade, para la inversión de los aeropuertos de Heathrow, Gatwick y Stansted en las próximas décadas. El importe de 13.300 millones incluye líneas de crédito comprometidas por valor de 3.000 millones para financiar proyectos de inversión inmediatos en los siete aeropuertos británicos.

- ✓ **BAA emite una comunicación en respuesta al dictamen provisional de la CC. (20 de agosto).**
- ✓ **Ferrovial Aeropuertos, alcanza un acuerdo para la venta de Belfast City Airports Limited. (6 de septiembre).**

Ferrovial Aeropuertos, alcanza un acuerdo para la venta de Belfast City Airports Limited a ABN Amro Global Infrastructure Fund con la participación de Faros Infrastructure Partners LLC por un precio de 132,5 M€. La operación se encuadra en la estrategia de Ferrovial de concentrar su negocio aeroportuario dentro del Reino Unido en el ámbito de BAA, gestora de diversos aeropuertos británicos.

- ✓ **BAA anuncia que ha iniciado el proceso de venta del aeropuerto de Gatwick. (17 de septiembre).**

PRINCIPALES ADJUDICACIONES

Construcción

- ✓ Demolición y nueva construcción del estacionamiento de automóviles en el subsuelo Donostia-San Sebastián.
- ✓ Central Solar Termoeléctrica de La Dehesa en T.M. La Garrovilla, Badajoz.
- ✓ Mejoras a las carreteras y áreas circundantes a estación de tren urbano Cupey, San Juan, Puerto Rico.
- ✓ Obra del puerto deportivo Alcaidesa en La Línea de la Concepción, Cádiz.
- ✓ Rebuilding of WWTP in Szczecinek city, Polonia.
- ✓ Instalación del nuevo horno 6, almacenamiento y transporte de Clinker, Barcelona.
- ✓ Acceso y urbanización norte en el aeropuerto de Málaga.
- ✓ Rehabilitación y ampliación del complejo inmobiliario Onix en Madrid.
- ✓ Ejecución de edificio para la ampliación de las actuales instalaciones de Laboratorios Normon, S.A., Madrid.
- ✓ Construcción de un edificio de 67 viviendas en la calle Islas Cabo Verde, 74 de Madrid.
- ✓ Obras de remodelación integral de la estación de Plaza de Castilla de Metro de Madrid.
- ✓ Carril reversible y rehabilitación del pavimento autopista Luis a. Ferré Carr en San Juan y Caguas, Puerto Rico.
- ✓ Construcción de 114 V.P.P. con plazas de garaje y trasteros en el Ensanche Sur de Alcorcón, Madrid.
- ✓ Construcción del subtramo Córdoba-Adamuz. Desdoblamiento del oleoducto Rotaza. Tramo Arahal-Adamuz.
- ✓ Complejo polideportivo adaptado denominado Complejo Polideportivo Rafael del Pino en Toledo.
- ✓ Construcción de un edificio de oficinas en el parque empresarial Principado de Asturias.
- ✓ Desglosado nº 1 del proyecto del colector general de la margen izquierda de la ría de Mundana, Vizcaya.
- ✓ 40 V.P.O., garajes, trasteros y locales y 44 V.P.O., garajes y trasteros, Elche, Alicante.
- ✓ 24 viviendas, 240 plazas de aparcamiento, 124 trasteros, y urbanización, Leganés, Madrid.
- ✓ Edificio para 84 viviendas V.P.O., 2 locales comerciales y garaje en el ensanche de Vallecas, Madrid.
- ✓ Suministro e instalación de áreas comerciales NAT en el aeropuerto de Málaga.
- ✓ Reforma del edificio principal de la facultad de educación de la Universidad Complutense de Madrid.
- ✓ Edificio destinado a residencia de profesores y edificio docente en Alcorcón, Madrid.
- ✓ Control integral en túneles. Mejora del equipamiento de los túneles de Miravete A-5, provincia de Cáceres.
- ✓ Acceso ferroviario al nuevo recinto del dique del este, Valencia.
- ✓ Obras de edificación de edificio administrativo en la estación de Colmenar Viejo, Madrid.
- ✓ Urbanización del paseo marítimo de la Barceloneta Plaza.
- ✓ 44 VPO y otras edificaciones complementarias en Mairena de Aljarafe, Sevilla.
- ✓ 46 VPO y otras edificaciones complementarias en Mairena de Aljarafe, Sevilla.
- ✓ Remodelación de la estación depuradora de aguas residuales de Ibiza.
- ✓ Reposición de servicios y construcción de un edificio de control y telecontrol en Lebrija, Sevilla.
- ✓ Intersección 5ª fase, rehabilitación del pavimento, PR-1, Municipio de San Juan, Puerto Rico.
- ✓ Proyecto de modernización del regadio en el T.M. de Ochánduri, La Rioja.
- ✓ Urbanización de la U.E. 2 DEL PERI PM 201 Cross San Jerónimo del PGOU de Sevilla.
- ✓ Construcción de 22 viviendas de VPPA-OC, garajes, trasteros en Madrid.
- ✓ Refuerzo tablero, obras de rehabilitación y saneamiento laderas viaducto Malleco, Chile.
- ✓ 24 viviendas unifamiliares en Igollo, Ayuntamiento de Camargo, Cantabria.
- ✓ Rehabilitación del antiguo teatro España para destino de local socio cultural, Santa Eulalia del Río, Baleares.

Infraestructuras

- ✓ Construcción y explotación del servicio público de aparcamiento Politécnica de Mérida, Badajoz.
- ✓ Contrato servicio de estacionamiento vigilado de vehículos en la vía pública en Peñíscola, Castellón.
- ✓ Gestión mediante concesión del servicio de estacionamiento y servicio de grúa en Noja, Cantabria.

Servicios

- ✓ Adjudicación concurso limpieza viaria Ayuntamiento de A Coruña.
- ✓ Mantenimiento industrial fábrica Delphi, Cádiz.
- ✓ Servicios no docentes en centros educativos de Castilla-La Mancha.
- ✓ Contratación del servicio público de limpieza viaria y recogida selectiva del municipio de Mungía, Vizcaya.
- ✓ Mejora equipamiento de los túneles de Miravete, Cáceres.
- ✓ Limpieza centros de salud en Cádiz.
- ✓ Limpieza en estaciones de la zona Norte de la Dirección de Cercanías y media distancia, Madrid.
- ✓ Reparación infraestructuras vías públicas Móstoles, Madrid.
- ✓ Limpieza de material viajeros en varios centros de trabajo de RENFE.
- ✓ Facility Management planta de Schneider Electric España en Mediana, Valencia.

DEPARTAMENTO DE RELACIÓN CON INVERSORES

Dirección: Príncipe de Vergara 135 - 28002 Madrid

Teléfono: +34 91 586 28 26
+34 91 586 27 60
+34 91 586 27 81

Fax: +34 91 586 26 89

e-mail: ir@ferrovial.es

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