

# Junio

# 2008

**Grupo Ferrovial, S.A. y  
sociedades dependientes**

**Informe de Gestión Intermedio**

**30 de Junio de 2008**

**Consejo de administración 12 de  
agosto de 2008**



## I. EVOLUCION DE LOS NEGOCIOS

1

### PRINCIPALES MAGNITUDES

Los resultados del primer semestre de 2008, se ven afectados por la evolución del tipo de cambio (apreciación del euro) y el distinto perímetro de consolidación por la venta de activos en 2007 y 2008, que afectan de forma muy significativa a Ventas y RBE. La apertura de la T5 ha supuesto un importante incremento de costes y amortizaciones en BAA.

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:

	jun-08	Pro-forma
Ventas	-5,1%	4,0%
RBE	-12,5%	-3,8%

El Resultado neto del primer semestre se sitúa en 58,7 millones de euros (vs 756,0) en el año anterior, esta marcada evolución se explica, junto con los efectos ya mencionados, por el elevado impacto de los Resultados extraordinarios netos en el Resultado neto de 2007 (705 millones de euros) frente a 213 millones de euros en 2008.

## FINANCIERAS

	jun-08	jun-07	Var (%)
Resultado neto	58,7	756,0	-92,2
BPA	0,4	5,4	-92,2
<b>Resultado Bruto de Explotación</b>	<b>1.284,2</b>	<b>1.467,0</b>	<b>-12,5</b>
Amortizaciones	593,1	550,2	7,8
Resultado de Explotación	691,1	916,8	-24,6
<b>Ventas</b>	<b>6.734,8</b>	<b>7.099,8</b>	<b>-5,1</b>
Inversiones Brutas	498,2	216,1	130,5
	jun-08	dic-07	Var (%)
Deuda neta consolidada	28.702,6	30.263,8	-5,2
Deuda neta ex-proyectos Infra	2.201,0	1.987,3	10,8

## OPERATIVAS

	jun-08	jun-07	Var (%)
Cartera de Construcción	9.217	8.728	5,6
Cartera de Servicios	9.908	9.256	7,0
Evolución Tráfico autopistas (IMD)			
ETR 407 (Km recorridos 000)	1.079	1.053	2,5
Chicago Skyway	42.035	47.781	-12,0
Indiana Toll Road	27.303	29.756	-8,2
Autema	24.661	24.121	2,2
Ausol I	18.972	19.855	-4,4
Ausol II	18.592	20.002	-7,0
BAA (millones pasajeros)	73,1	73,4	-0,4
Plazas de aparcamiento	271.948	256.365	6,1

## AEROPUERTOS

### BAA

- **Ampliación de capital en ADI,** se ha realizado una ampliación de capital en ADI (486m Libras) totalmente suscrita por GIC, uno de los tres socios presentes en el consorcio. Los otros dos socios CDPQ y Ferrovial han reducido sus participaciones. La ampliación de capital no ha supuesto ninguna entrada de caja. GIC era propietario de la deuda PIK (385m Libras) que se ha cancelado y aportado como Capital, capitalizando los intereses acumulados desde 2006 (101m Libras).

La evolución de las participaciones accionariales es el siguiente:

	% Anterior	% Actual
FERROVIAL	61,06	<b>55,87</b>
CDPQ	28,94	<b>26,48</b>
GIC	10,00	<b>17,65</b>

- 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.
- En abril se canceló el préstamo otorgado por el Banco Europeo de Inversión (BEI), la cancelación se ha realizado contra las líneas de crédito existentes. Al mismo tiempo el **BEI se ha comprometido a conceder un nuevo préstamo hasta un importe de 439 millones de libras.**
- El 9 de mayo, se solicitó formalmente a la **ABI (Association of British Insurers) el comienzo de la identificación de bonistas de BAA**, con el objeto de comenzar las negociaciones para la migración de los bonos actualmente en vigor.
- El 2 de junio, se informó del **acuerdo alcanzado con 9 entidades financieras, para realizar la refinanciación de 7.650 millones de libras**, con el objeto de dotar a BAA de una estructura financiera permanente.
- El 14 de julio se hizo pública la **oferta realizada a los actuales tenedores de bonos de BAA**, dentro del proceso de refinanciación de la deuda de BAA.

## CUENTA DE RESULTADOS

(Euros)

	jun-08	jun-07	Var (%)
Ventas	1.555,0	1.859,4	-16,4
Resultado Bruto de Explotación	574,8	767,7	-25,1
Margen bruto	37,0%	41,3%	
Resultado Explotación	186,6	419,0	-55,5
Margen explotación	12,0%	22,5%	

**Los resultados en euros de BAA se ven muy afectados por la evolución del tipo de cambio libra/euro, (+15,2%), por el cambio de perímetro tras la venta de diversos activos en 2007 y 2008 y el aumento de costes por mayor gasto en seguridad y la apertura de la T5, junto con mayores amortizaciones por la entrada en funcionamiento de la T5.**

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

Pro-forma / Libras	jun-08	jun-07	Var (%)
Ventas	1.149,9	1.043,2	10,2
Resultado Bruto de Explotación	415,3	475,1	-12,6
Margen bruto	36,1%	45,5%	
Amortización	302,1	231,1	30,7
Resultado Explotación	113,2	244,0	-53,6
Margen explotación	9,8%	23,4%	

**Las ventas mejoran un 10,2%, combinando un ligero descenso del número de pasajeros (-0,4%) y el incremento de tarifas (abril'08).**

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

Proforma / Libras	jun-08	jun-07	Var (%)
Costes operativos	734,6	568,1	29,3

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 estas subidas de costes.

**La amortización** acelerada de la T1 y la entrada en funcionamiento de la T5 han supuesto un aumento de 71 millones de libras de depreciación.

Se incluye una provisión en el Resultado financiero de 19,5 millones de euros relacionada con los equity swaps contratados para la cobertura de planes de opciones sobre acciones.

**Informe de Gestión Intermedio a 30 de Junio de 2008**  
**Grupo Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes**

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

(millones de libras)

	Ventas	RBE
Heathrow	648,3	204,9
Gatwick	211,6	61,5
Stansted	122,0	49,4
Escocia	102,2	48,6
Southampton	12,3	3,5
Heathrow express	76,4	18,0
Otros y ajustes	1,8	-0,1
<b>Reino Unido</b>	<b>1.174,6</b>	<b>385,7</b>
Nápoles	22,4	5,5
Central y ajustes	-47,2	24,1
<b>Total Aeropuertos</b>	<b>1.149,9</b>	<b>415,3</b>
WDF	46,6	5,3
Otros y ajustes	13,3	26,6
<b>Total BAA</b>	<b>1.209,8</b>	<b>447,2</b>

#### **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
Ventas	845,1	1.014,3	1.074,2	888,8	725,6	829,4
RBE	313,3	454,4	494,9	280,1	211,8	363,0
Margen RBE	37,1%	44,8%	46,1%	31,5%	29,2%	43,8%

#### **EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO**

En el primer semestre de 2008 el número de pasajeros ascendió a 73,1 millones, lo que representa una caída del 0,4% respecto al mismo periodo del año anterior.

Millones de pasajeros por aeropuerto	jun-08	Var (%)
Heathrow	32,5	-0,4
Gatwick	16,4	2,0
Stansted	10,8	-4,6
Glasgow	3,8	-4,8
Edinburgh	4,3	2,2
Aberdeen	1,6	-1,5
Southampton	1,0	4,7
<b>Total Reino Unido</b>	<b>70,4</b>	<b>-0,6</b>
Nápoles	2,7	5,4
<b>Total BAA</b>	<b>73,1</b>	<b>-0,4</b>

La tendencia del tráfico observada en los aeropuertos de Reino Unido propiedad de BAA es un ligero descenso del doméstico y un incremento de los vuelos internacionales, estos últimos con mayor rentabilidad y tasa de ocupación.

### Evolución de la Deuda BAA-ADIL-FGP Topco

La deuda a 30/06/2008 ascendía a 16.232 millones de euros (12.830 millones de libras) frente a 17.808 millones de euros a 31/12/2007 (13.097 millones de libras).

La variación en libras es la siguiente:

	Jun 2008	Dic 2007
<b>BAA</b>		
Tesorería		
Bonos BAA	79	140
Bonos convertibles	(4.756)	(4.617)
Secured debentures due 2017	(425)	(849)
Senior CAPEX Facility	(30)	(30)
£200 million Term Facility	(1.950)	(980)
Deuda bancaria	(200)	(200)
<b>Deuda bruta BAA</b>	<b>(7.374)</b>	<b>(7.095)</b>
<b>Deuda neta BAA</b>	<b>(7.295)</b>	<b>(6.955)</b>
<b>ADIL</b>		
Tesorería		
Deuda Senior (vto. 2011)	546	(3.228)
Deuda Subordinada (vto. 2011)	(1.944)	(1.947)
Senior loan notes	(56)	(74)
Préstamos de FGP Topco	(5.088)	(5.088)
Ajustes	(806)	(816)
Eliminación bonos convertibles	905	1.329
<b>Deuda bruta ADIL</b>	<b>(17.584)</b>	<b>(16.919)</b>
<b>Deuda neta ADIL</b>	<b>(16.959)</b>	<b>(16.779)</b>
<b>FGP Topco</b>		
PIK		(457)
Toggle	(702)	(657)
Eliminación de préstamos con ADIL	5.088	5.088
<b>Deuda bruta FGP Topco</b>	<b>(13.198)</b>	<b>(12.945)</b>
<b>Deuda neta FGP Topco</b>	<b>(12.572)</b>	<b>(12.805)</b>
Intereses	(258)	(292)
<b>Deuda neta FGP Topco</b>	<b>(12.830)</b>	<b>(13.097)</b>

### Las principales variaciones se deben a:

La posición neta de tesorería, en libras, se reduce respecto a diciembre de 2007 267 millones de libras, siendo las principales variaciones las siguientes:

- En junio de 2008, se ha llegado a un acuerdo por el cual la deuda PIK aportada por GIC (titular del 10% del capital de la sociedad cabecera del grupo BAA, FGP topco) ha sido capitalizada. Dicha deuda, tenía un saldo incluyendo intereses no pagados de 486 millones de libras, su valor nominal era de 385 millones de libras, tenía vencimiento a 10 años y devengaba un tipo de interés del 13%.

- En abril de 2008 se canceló un préstamo otorgado por el Banco Europeo de Inversiones (BEI) cuyo saldo era a 31 de diciembre de 411 millones de libras. Dicho préstamo ha sido cancelado contra las líneas de crédito existentes. Al mismo tiempo el BEI se ha comprometido a conceder nuevamente un préstamo cuando la nueva estructura esté cerrada, sujeto a ciertas condiciones, hasta un importe de 439 millones de libras.

- En febrero de 2008 se obtuvo una nueva línea de capex, hasta un máximo de 800 millones de Libras, adicional a las ya existentes. La nueva línea con vencimiento en abril de 2011, tiene un

tipo de interés con referencia al LIBOR más 233,75 p.b de margen, con incrementos del margen: julio de 2008 +16,5 p.b, enero de 2009 +22 p.b, julio de 2009 +22 p.b.

- Hasta 30 de junio de 2008 el importe dispuesto de las líneas de crédito para inversiones era de 970 millones de libras, parte del mismo se han utilizado para cancelar el préstamo del BEI. El importe no dispuesto de las líneas de crédito a 30 de junio asciende a 1.100 millones de libras, cubriendo las necesidades para los nuevos proyectos de inversión previstos en 2008 y 2009.

- Por otro lado, se ha registrado un incremento de 130 millones de libras en el saldo de los Bonos a 30 de junio de 2008 debido al impacto del tipo de cambio Euro – Libra sobre los bonos en Euros de BAA. Dicho impacto se ha visto compensado por el efecto de los derivados *cross currency swap* que la compañía tiene contratados para cubrir el riesgo de tipo de cambio de dichos bonos.

## OTROS AEROPUERTOS

<b>Otros aeropuertos y Ajustes</b>	<b>jun-08</b>	<b>jun-07</b>	<b>Var. (%)</b>
Ventas	11,4	13,3	-14,6
Resultado Bruto de Explotación	-5,5	-3,9	-42,0
Margen Bruto de Explotación	-48,1%	-28,9%	
Resultado de Explotación	-7,5	-6,0	-25,3
Margen de Explotación	-65,7%	-44,7%	

## AUTOPISTAS Y APARCAMIENTOS

	jun-08	jun-07	Var (%)	Pro-forma
Ventas	515,7	481,9	7,0	10,1
Resultado Bruto explotación	346,4	320,7	8,0	11,5
Margen Bruto explotación	67,2%	66,6%		
Resultado explotación	252,8	227,7	11,0	14,6
Margen explotación	49,0%	47,3%		

## AUTOPISTAS

Las cifras de autopistas, con un crecimiento de doble dígito 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 +20%, ITR subida media del 27%).

Tráfico	jun-08	jun-07	Var. (%)	VENTAS	jun-08	jun-07	Var. (%)
407 ETR (Mill. Vehículos Km. Recorridos)	1.079	1.053	2,5%	407 ETR	167,4	158,8	5,4%
Chicago Skyway	42.035	47.781	-12,0%	Chicago Skyway	19,1	19,5	-2,3%
Indiana Toll Road	27.303	29.756	-8,2%	Indiana Toll Road	23,7	26,3	-10,1%
Ausol I	18.972	19.855	-4,4%	Ausol	27,8	28,2	-1,7%
Ausol II	18.592	20.002	-7,0%	Autema	24,0	22,1	8,5%
Autema	24.661	24.121	2,2%	Radial 4	12,0	11,0	8,8%
Radial 4	10.600	10.474	1,2%	Ocaña-La Roda	8,6	7,4	16,1%
Ocaña-La Roda	4.566	4.089	11,7%	M-45	6,3	6,4	-1,5%
M-45	63.981	89.968	-28,9%	Autopistas Chilenas	99,6	87,9	13,3%
Santiago-Talca	75.364	72.228	4,3%	M4-M6	12,5	11,0	13,5%
Talca-Chillán	47.434	45.686	3,8%	Euroscut Algarve	17,0	16,7	2,1%
Chillán-Collipulli	28.627	27.009	6,0%	Euroscut Norte Litoral	17,6	17,0	3,1%
Collipulli-Temuco	32.853	30.952	6,1%	Nea Odos	8,0		
Temuco-Río Bueno	22.036	20.292	8,6%				
M4-M6	24.939	22.968	8,6%				
Euroscut Algarve	18.245	18.098	0,8%				
Euroscut Norte Litoral	28.846	29.271	-1,5%				
RBE	jun-08	jun-07	Var. (%)	Margen RBE/Ventas	jun-08	jun-07	Var. (%)
407 ETR	133,0	124,8	6,6%	407 ETR	79,4%	78,6%	0,9%
Chicago Skyway	15,0	15,1	-0,7%	Chicago Skyway	78,8%	77,6%	1,2%
Indiana Toll Road	17,1	18,8	-8,8%	Indiana Toll Road	72,4%	71,3%	1,1%
Ausol	22,2	21,7	2,3%	Ausol	80,2%	77,0%	3,2%
Autema	18,6	17,7	5,2%	Autema	77,6%	80,0%	-2,4%
Radial 4	5,8	5,7	1,9%	Radial 4	48,7%	52,0%	-3,3%
Ocaña-La Roda	4,0	1,9	114,3%	Ocaña-La Roda	47,1%	25,5%	21,6%
M-45	5,9	6,1	-22%	M45	93,7%	94,4%	-0,6%
Autopistas Chilenas	70,2	62,2	12,9%	Autopistas Chilenas	70,5%	70,7%	-0,2%
M4-M6	9,0	7,8	15,0%	M4-M6	72,3%	71,4%	1,0%
Euroscut Algarve	14,5	14,8	-1,8%	Euroscut Algarve	85,4%	88,8%	-3,4%
Euroscut Norte Litoral	14,3	13,8	3,3%	Euroscut Norte Litoral	81,2%	81,0%	0,2%
Nea Odos	6,0			Nea Odos	75,0%		

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

### 1. Incrementos de tarifa de las distintas autopista

- **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 27,2%. 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, el tráfico en las autopistas españolas durante el mes de junio se ha visto afectado, de manera muy significativa, por el efecto de la huelga de transportes ocurrido durante la primera mitad del mes. Las interrupciones más importantes se produjeron durante la semana del 9 al 15 de junio, cuando se produjo el corte de carreteras y vías de conexión durante la jornada completa, afectando al tráfico tanto de pesados como de ligeros.

- **407-ETR:** En el primer semestre de 2008, Ontario ha contado con un día laborable menos y dos días festivos más. El tráfico de la autopista es mayor en los días laborables que en los festivos. Además, el tráfico discrecional de fin de semana se está viendo afectado, en mayor medida, por la desaceleración económica.

Por otro lado, el tráfico del semestre recoge el efecto positivo de la finalización de las obras de ampliación llevadas a cabo en los dos últimos ejercicios y que han supuesto añadir 100 kilómetros de nuevos carriles en los segmentos centrales de la autopista.

Finalmente, las peores condiciones meteorológicas, especialmente en los meses de mayo y junio, con un mayor número de días de lluvia, han afectado negativamente al tráfico de la autopista.

- **Chicago Skyway:** En el primer semestre de 2008, Estados Unidos ha contado con un día festivo más. Adicionalmente, la evolución del tráfico se ha visto afectada, por la ampliación de capacidad en la ruta alternativa.
- **Indiana Toll Road:** Como ya hemos comentado, el primer semestre de 2008 ha contado con un día festivo más. Además, el tráfico de la sección abierta (barrier section), más próxima a Chicago, recoge el efecto del 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.
- **Ausol I y Ausol II:** La evolución del tráfico se ha visto afectada, principalmente en Ausol II, por la finalización, en septiembre de 2007, de las obras del Puerto de Algeciras. Estas obras tuvieron un efecto positivo en el tráfico de vehículos pesados en los primeros meses del año 2007, lo que llevó a alcanzar un crecimiento del tráfico en el primer semestre del año pasado del 12,1%. Teniendo en cuenta la evolución de los dos últimos años, el incremento del tráfico medio anual sería del 2,1%.
- **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 M50 que discurre entre las autovías A3 y A2, 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:** La autopista se encuentra en los primeros años de actividad, donde las tasas de crecimiento son más elevadas.

### **3. Variación del tipo de cambio**

Variación del tipo de cambio: La fuerte depreciación del dólar americano (15,7%), el dólar canadiense (3,5%) y el peso chileno (2%) 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 8 millones de euros a la cifra de negocio consolidada durante este período.

## **FINANCIACIONES**

### **1. 407-ETR: 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: 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: 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: refinanciación de la deuda a corto plazo**

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

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

La refinanciación ha permitido distribuir 299 millones de euros a Cintra.

Cobertura del tipo de interés e inflación: 90%

## **APARCAMIENTOS**

	jun-08	iun-07	Var (%)
Ventas	71,2	67,6	5,2
Resultado Bruto explotación	26,3	26,3	0,0
Margen Bruto explotación	37,0%	38,9%	
Resultado explotación	16,9	17,9	-5,4
Margen explotación	23,8%	26,5%	
Plazas de aparcamiento	271.948	256.365	6,1

El crecimiento de los ingresos (+5,2%) se explica fundamentalmente por el **incremento del número de plazas en actividad (+6,1 %)**.

**El Resultado bruto de explotación** se mantiene en 26,3 millones de euros. El margen RBE se sitúa en el 37,0%.

Con posterioridad al cierre del semestre, **Cintra ha resultado adjudicataria** de la gestión, durante 5 años, de los servicios de **aparcamientos y autobuses del aeropuerto londinense de Stansted**, que realizará conjuntamente con National Express Limited.

El contrato consta de 28.363 plazas de estacionamiento repartidas en 6 diferentes tipos de aparcamientos (Valet Parking, Short Stay, Mid Stay, Long Stay y aparcamientos de empleados) ubicados en las inmediaciones del aeropuerto. Además, prestará, a través de su socio National Express Limited, el servicio Business Car Park de recogida de viajeros en la plaza de aparcamiento para su transporte directo a la terminal.

## SERVICIOS

	jun-08	jun-07	Var (%)	Pro-forma (%)
Ventas	2.282,4	2.255,6	1,2	9,0
Resultado Bruto de Explotación	220,8	227,5	-2,9	3,0
Margen bruto	9,7%	10,1%		
Resultado Explotación	142,4	152,5	-6,7	-0,7
Margen explotación	6,2%	6,8%		
BAI	120,4	137,3	-12,3	-2,3
Margen BAI	5,3%	6,1%		
Cartera	9.908,3	9.256,0	7,0	
Inversión	84,1	122,9	-31,6	

**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.**

**Eliminando Tube Lines la división de Servicios crecería 11,1% en Ventas y 9,4% 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	jun-08	jun-07	Var (%)
Ventas	727,6	664,1	9,6
Resultado Bruto de explotación	65,7	70,8	-7,2
Margen Bruto de explotación	9,0%	10,7%	
Resultado explotación	46,5	51,5	-9,8
Margen explotación	6,4%	7,8%	
BAI	46,4	55,1	-15,8
Margen BAI	6,4%	8,3%	
Cartera (*)	3.854,3	3.270,0	17,9

(\*) No incluida la cartera de Tubelines (11.441,6 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	jun-08	iun-07	Var (%)
Ventas	268,2	270,0	-0,6
Resultado Bruto de explotación	25,1	32,0	-21,6
Margen Bruto de explotación	9,4%	11,9%	

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 del semestre está en línea con lo esperado por la compañía.

AMEY (EX-Tube lines)- Libras	jun-08	iun-07	Var (%)
Ventas	459,4	394,1	16,6
Resultado Bruto de explotación	40,6	38,8	4,7
Margen Bruto de explotación	8,8%	9,8%	

**El resto de actividades de Amey presenta un incremento de ventas del 16,6% y una mejora del Resultado bruto de explotación del +4,7%.**

El RBE se ve penalizado por el **importante incremento de costes** asociados a diversos procesos de licitación.

#### SWISSPORT

Euros	jun-08	iun-07	Var (%)	Pro-forma (%)
Ventas	570,5	559,2	2,0	8,2
Resultado Bruto de Explotación	28,2	21,6	31,0	34,1
Margen bruto	4,9%	3,9%		
Resultado Explotación	12,8	6,2	108,3	110,3
Margen explotación	2,2%	1,1%		
BAI	5,1	0,1	n.s.	
Margen BAI	0,9%	0,0%		

**Importante mejora de la rentabilidad**, el Resultado bruto de explotación aumenta un 31,0%, mejorando sus márgenes.

**Eliminando el efecto del tipo de cambio, las Ventas aumentan un 8,2% y el RBE un 34,1%**

El importante incremento del RBE se debe tanto al programa de ahorro de costes iniciado en 2007, como las nuevas estaciones abiertas.

**Swissport continua ampliando su presencia comercial**, durante los últimos meses ha anunciado nuevas actividades como: Nueva licencia para operar en **10 aeropuertos sudafricanos**

# Informe de Gestión Intermedio a 30 de Junio de 2008

## Grupo Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

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**. Por último, se han conseguido nuevos contratos en el **aeropuerto de Atenas**.

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

	T1 07	T2 07	T3 07	T4 07	T1 08	T2 08
Ventas	274,0	285,2	305,5	285,1	281,8	288,7
RBE	10,2	11,3	22,7	14,2	11,4	16,8
Margen RBE	3,7%	4,0%	7,4%	5,0%	4,0%	5,8%

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

	jun-08	jun-07	Var (%)
Ventas	776,6	713,3	8,9
Resultado Bruto de Explotación	108,1	101,1	6,9
Margen bruto	13,9%	14,2%	
Resultado Explotación	69,8	70,1	-0,5
Margen explotación	9,0%	9,8%	
BAI	55,7	55,7	0,0
Margen BAI	7,2%	7,8%	
Cartera	4.954,2	4.415,1	12,2

**El crecimiento del primer semestre de 2008 en ventas (+8,9%)** se traslada parcialmente al Resultado bruto de explotación (+6,9%) por incremento de costes y mayores provisiones.

## EVOLUCIÓN DE LA CARTERA

El continuado esfuerzo comercial se refleja en el crecimiento de cartera, respecto al mismo periodo del año anterior aumenta un 12,2%.

*Millones de euros*

2004	2005	2006	2007	S1 08
2.150	2.950	3.655	4.560	4.954

## CONSTRUCCIÓN

	jun-08	jun-07	Var (%)	Pro-forma
Ventas	2.418,4	2.514,9	-3,8	-4,5
Resultado Bruto de Explotación	151,8	159,9	-5,1	-5,0
Margen bruto	6,3%	6,4%		
Resultado explotación	122,3	129,5	-5,5	-6,0
Margen explotación	5,1%	5,1%		
BAI	166,3	157,8	5,4	4,1
Margen BAI	6,9%	6,3%		
Cartera	9.217,5	8.727,8	5,6	n.s.
Inversión	22,6	17,2	31,4	

**El BAI presenta una importante mejora** a pesar del menor nivel de actividad, por la mejora del Resultado Financiero.

Durante el primer semestre de 2008 se observan **dos perfiles muy distintos dentro de la división de Construcción**: El mercado doméstico presenta desaceleración, mientras que la actividad internacional mantiene un fuerte crecimiento.

En conjunto, **las ventas se reducen 3,8% y la rentabilidad se mantiene en niveles similares** a los del mismo periodo del año anterior (RBE 6,3% vs. 6,4%) con **un aumento de cartera (+5,6%)** que garantiza la visibilidad de resultados en próximos ejercicios.

El Resultado Bruto de Explotación (RBE) se redujo un -5,1%. **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, principalmente, en la actividad exterior**, que pasa de 2.852 millones a 3.521 (+23,5%), excluyendo Budimex y Webber la cartera internacional incrementa un 32,3%.

	jun-08	jun-07	Var (%)
Obra civil	6.084,0	5.004,0	21,6
Edif. Residencial	910,3	1.398,8	-34,9
Edif. No Residencial	1.394,4	1.425,4	-2,2
Industrial	828,6	899,6	-7,9
<b>Total</b>	<b>9.217,5</b>	<b>8.727,8</b>	<b>5,6</b>

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

## MERCADO DOMESTICO

	jun-08	jun-07	Var (%)
Ventas	1.554,9	1.783,3	-12,8
Resultado bruto de Explotación	116,1	131,6	-11,8
Margen bruto	7,5%	7,4%	
Resultado explotación	100,2	113,7	-11,9
Margen explotación	6,4%	6,4%	
BAI	130,3	144,4	-9,8
Margen BAI	8,4%	8,1%	
Cartera	5.696,4	5.875,6	-3,1

Se mantiene la caída de las ventas, pero la **selección de cartera realizada en trimestres anteriores permite mantener una rentabilidad similar a la del año anterior**. También es importante destacar el elevado nivel de actividad durante el primer semestre de 2007 que afecta a la comparación.

## MERCADO INTERNACIONAL

	jun-08	iun-07	Var (%)	Pro-forma (%)
Ventas	869,0	739,8	17,5	15,2
Resultado bruto de Explotación	35,7	28,3	25,8	26,5
Margen bruto	4,1%	3,8%		
Resultado explotación	22,2	15,8	40,5	36,7
Margen explotación	2,6%	2,1%		
BAI	35,9	13,4	168,8	150,5
Margen BAI	4,1%	1,8%		
Cartera	3.521,1	2.852,1	23,5	

## BUDIMEX

	jun-08	iun-07	Var (%)	Pro-forma
Ventas	437,4	379,1	15,4	4,3
Resultado Bruto de Explotación	15,6	4,3	267,1	232,0
Margen bruto	3,6%	1,1%		
Resultado explotación	12,9	1,5	758,5	676,3
Margen explotación	3,0%	0,4%		
BAI	18,3	0,4	n.s.	n.s.
Margen BAI	4,2%	0,1%		
Cartera	924,0	801,5	15,3	2,6

**Importante incremento de la rentabilidad**, el margen RBE se sitúa cerca del 4%. También **mejora de forma muy significativa el BAI** por los cobros de intereses de demora. **La cartera se sitúa en 924 millones de euros**.

## WEBBER

	jun-08	iun-07	Var (%)	Pro-forma
Ventas	158,4	150,6	5,1	21,7
Resultado Bruto de Explotación	10,8	14,0	-22,6	-10,4
Margen bruto	6,8%	9,3%		
Resultado explotación	4,0	6,9	-41,1	-31,9
Margen explotación	2,6%	4,6%		
BAI	3,6	7,3	-51,0	-43,3
Margen BAI	2,3%	4,9%		
Cartera	519,2	480,0	8,2	26,9

**Fuerte crecimiento en moneda local de las Ventas (+22%) 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.

**CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS**

	<b>jun-08</b>	<b>jun-07</b>	<b>Var(%)</b>	<b>Pro forma (%)</b>
<b>CIFRA DE VENTAS</b>	<b>6.734,8</b>	<b>7.099,8</b>	<b>-5,1</b>	<b>4,0</b>
Otros Ingresos	22,2	25,0	-11,2	
<b>Total Ingresos de Explotación</b>	<b>6.757,0</b>	<b>7.124,8</b>	<b>-5,2</b>	
Gastos Externos y de Explotación *	3.563,0	3.751,0	-5,0	
Gastos de Personal	1.909,8	1.907,0	0,1	
<b>Total Gastos de Explotación</b>	<b>5.472,7</b>	<b>5.658,0</b>	<b>-3,3</b>	
<b>RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACION</b>	<b>1.284,2</b>	<b>1.467,0</b>	<b>-12,5</b>	<b>-3,8</b>
Margen bruto de explotación	19,1%	20,7%		
Dotación Amortizaciones Inmovilizado	593,1	550,0	7,8	21,4
<b>RESULTADO DE EXPLOTACION</b>	<b>691,1</b>	<b>916,8</b>	<b>-24,6</b>	<b>-19,8</b>
Margen neto de explotación	10,3%	12,9%		
Resultado Financiero	-1.101,9	-903,1	-22,0	
Rtdo. Fro. Proyectos de infraestructuras	-967,7	-826,8	17,0	
Resultado Financiero resto de sociedades	-134,2	-76,3	75,8	
Resultados por Puesta en Equivalencia	3,6	6,9	-48,1	
Otras Ganancias y Pérdidas	306,4	645,6	-52,5	
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>-100,9</b>	<b>666,1</b>	<b>-115,1</b>	
Impuesto sobre Beneficios	115,4	176,2	34,5	
<b>RESULTADO CONSOLIDADO</b>	<b>14,5</b>	<b>842,2</b>	<b>-98,3</b>	
<b>RESULTADO NETO ATRIBUIBLE</b>	<b>14,5</b>	<b>842,2</b>	<b>-98,3</b>	
Resultado Atribuido a Socios Externos	44,2	-86,3	n.s.	
<b>RESULTADO NETO TOTAL</b>	<b>58,7</b>	<b>756,0</b>	<b>-92,2</b>	

\*El Resultado bruto de explotación se ha calculado como el Resultado de explotación más amortizaciones, excluyendo provisiones, incluyéndose en el epígrafe Gastos externos y de explotación la variación de las provisiones de circulante. A efectos comparativos, los datos correspondientes a 2007 se presentan bajo el mismo criterio.

## IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIO

**Excluyendo el impacto del tipo de cambio y la variación del perímetro, el crecimiento sería del +4,0%.**

	jun-08	jun-07	Var (%)	Pro forma (%)
Construcción	2.418,4	2.514,9	-3,8	-4,5
Aeropuertos	1.566,4	1.872,7	-16,4	10,0
Autopistas y aparcamientos	515,7	481,9	7,0	10,1
Servicios	2.282,4	2.255,6	1,2	9,0
Ajustes	-48,1	-25,3	n.s.	
<b>Total</b>	<b>6.734,8</b>	<b>7.099,8</b>	<b>-5,1</b>	<b>4,0</b>

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

	jun-08	jun-07
Construcción	36%	35%
Aeropuertos	23%	26%
Autopistas y aparcamientos	8%	7%
Servicios	34%	32%

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

	jun-08	%	jun-07	%	Var (%)
España	2.474,0	37%	2.608,9	37%	-5,2
Reino Unido	2.588,6	38%	2.935,8	41%	-11,8
Canadá y EEUU	554,0	8%	536,3	8%	3,3
Polonia	425,4	6%	405,8	6%	4,8
Chile	121,7	2%	116,7	2%	4,3
Resto Europa	464,2	7%	395,7	6%	17,3
Resto del Mundo	106,9	2%	100,6	1%	6,3
<b>Total Internacional</b>	<b>4.260,8</b>	<b>63%</b>	<b>4.490,9</b>	<b>63%</b>	<b>-5,1</b>
<b>TOTAL</b>	<b>6.734,8</b>	<b>100%</b>	<b>7.099,8</b>	<b>100%</b>	<b>-5,1</b>

Las ventas internacionales superan a las ventas domésticas y representan un 63%.

## GASTOS DE PERSONAL

La partida registra un incremento del 0,1% hasta alcanzar un importe de 1.909,8 millones de euros. La plantilla media a 30 de junio de 2008 asciende a 103.901 frente a los 99.705 empleados del primer semestre de 2007.

## RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN (RBE)

*Excluyendo el impacto del tipo de cambio y la variación del perímetro, el crecimiento sería del -3,8%.*

El desglose por áreas de negocio es el siguiente:

	jun-08	jun-07	Var (%)	Pro forma (%)
Construcción	151,8	159,9	-5,1	-5,0
Aeropuertos	569,4	763,9	-25,5	-12,9
Autopistas y aparcamientos	346,4	320,7	8,0	11,5
Servicios	220,8	227,5	-2,9	3,0
Otros	-4,1	-5,0	n.s.	
<b>Total</b>	<b>1.284,2</b>	<b>1.467,0</b>	<b>-12,5</b>	<b>-3,8</b>

**La aportación de las actividades de Aeropuertos, Servicios y Autopistas supone el 88% del RBE. La Construcción representa un 12%.**

	jun-08	jun-07
Construcción	12%	11%
Aeropuertos	44%	52%
Autopistas y aparcamientos	27%	22%
Servicios	17%	16%

La contribución al RBE de 2008 de las actividades realizadas fuera de España representa el 78%.

La distribución del RBE por zonas geográficas es la siguiente:

	jun-08	%	jun-07	%	Var (%)
España	278,1	22%	292,5	20%	-4,9
Reino Unido	655,6	51%	869,6	59%	-24,6
Canadá y EEUU	180,0	14%	183,3	12%	-1,8
Polonia	18,5	1%	2,9	0%	n.s.
Chile	72,4	6%	65,4	4%	10,7
Resto Europa	68,7	5%	45,1	3%	52,3
Resto del Mundo	10,9	1%	8,2	1%	32,9
<b>Total Internacional</b>	<b>1.006,1</b>	<b>78%</b>	<b>1.174,5</b>	<b>80%</b>	<b>-14,3</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1.284,2</b>	<b>100%</b>	<b>1.467,0</b>	<b>100%</b>	<b>-12,5</b>

## AMORTIZACIONES

La cifra de Amortizaciones es superior a la de 2007 (+7,8%). Excluyendo el efecto del tipo de cambio las Amortizaciones crecen un 21,4%. 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, el crecimiento sería del -19,8%, principalmente por el efecto de las Amortizaciones ya mencionado.*

El desglose por áreas de negocio es el siguiente:

	jun-08	jun-07	Var (%)	Pro forma (%)
Construcción	122,3	129,5	-5,5	-6,0
Aeropuertos	179,1	413,1	-56,6	-54,9
Autopistas y aparcamientos	252,8	227,7	11,0	14,6
Servicios	142,4	152,5	-6,7	-0,7
Ajustes	-5,5	-6,1	n.s.	
<b>Total</b>	<b>691,1</b>	<b>916,8</b>	<b>-24,6</b>	<b>-19,8</b>

**La aportación de las actividades de Aeropuertos, Servicios y Autopistas supone el 82% del Resultado de explotación. La Construcción representa un 18%.**

	jun-08	jun-07
Construcción	18%	14%
Aeropuertos	26%	45%
Autopistas y aparcamientos	37%	25%
Servicios	21%	17%

En el presente periodo la contribución al Resultado de explotación de las actividades realizadas fuera de España suponen el 71%.

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

	jun-08	%	jun-07	%	Var(%)
España	198,7	29%	204,7	22%	-2,9
Reino Unido	242,8	35%	493,2	54%	-50,8
Canadá y EEUU	134,5	19%	134,4	15%	0,1
Polonia	15,7	2%	2,7	0%	n.s.
Chile	46,8	7%	42,4	5%	10,4
Resto Europa	48,7	7%	34,7	4%	40,3
Resto del Mundo	3,9	1%	4,7	1%	-17,0
<b>Total Internacional</b>	<b>492,4</b>	<b>71%</b>	<b>712,1</b>	<b>78%</b>	<b>-30,9</b>
<b>TOTAL</b>	<b>691,1</b>	<b>100%</b>	<b>916,8</b>	<b>100%</b>	<b>-24,6</b>

## RESULTADO FINANCIERO

El incremento del resultado financiero neto se debe principalmente al impacto contable (€212m), sin impacto en caja, de la valoración de los distintos instrumentos contratados para cubrir los planes de stock options de Ferrovial y Cintra, y de los contratados en relación a la refinanciación de BAA.

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

Planes de <i>stock options</i> Ferrovial / Cintra	-85
Derivados de inflación	-215
Derivados tipo de interés	+113
Otras coberturas	-25
<b>Total</b>	<b>-212</b>

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

	jun-08	jun-07	Var (%)
Proyectos de infra. (financiación)	-819,6	-928,4	11,2
Proyectos de infra. (derivados)	-148,1	101,6	-245,7
Resto de sociedades (financiación)	-69,5	-76,3	15,6
Resto de sociedades (derivados)	-64,8	0,0	n.s.
<b>Total</b>	<b>-1.101,9</b>	<b>-903,1</b>	<b>-22,0</b>

**El incremento de resultado financiero se debe a:**

### A) GASTO FINANCIERO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

#### 1. BAA/ADI

Cuyo gasto financiero asciende a 630,2 millones frente a 546,2 de 2007.

	jun-08	jun-07	Var (%)
Proyectos de infra. (financiación)	-502,1	-631,9	20,5
Proyectos de infra. (derivados)	-128,1	85,7	-249,5
<b>Total</b>	<b>-630,2</b>	<b>-546,2</b>	<b>-15,4</b>

Por un lado, se reduce el gasto financiero 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 19,5 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 60,9 millones de euros. Sin embargo, el resultado financiero pagado en caja disminuye en 8,9 millones de euros debido, principalmente, a la depreciación de las distintas divisas respecto al euro. El incremento de los gastos financieros contables viene motivado por el menor valor de los derivados financieros y el incremento de la inflación:

- **El incremento del gasto financiero de las autopistas chilenas** en 27,2 millones de euros en moneda local, principalmente debido al mayor componente de inflación de la deuda denominada en UF, que no supone salida de caja.
- **El mayor gasto financiero en la 407-ETR** debido a la provisión por 7,3 millones de euros, ya realizada en el primer trimestre del año, por la reducción del valor de las inversiones en ABCP's de la autopista.
- **Los ajustes a valor razonable de los derivados financieros** en distintas autopistas, principalmente en 407-ETR, ha aumentado el resultado financiero en, aproximadamente, 32,2 millones de euros. Se trata de un gasto financiero que no supone salida de caja.
- **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 12,7 millones de euros.
- Se incluye una provisión en el Resultado financiero de 8,5 millones de euros relacionada con los **equity swaps** contratados para la cobertura de los planes de opciones sobre acciones de Ferrovial y Cintra.

## **B) GASTO FINANCIERO (Compañías del resto del Grupo)**

El epígrafe de “Resultado financiero resto de sociedades” asciende a -129,2 frente a -76,3 millones de euros en el año anterior.

El resultado financiero incluye una provisión por derivados de 64,8 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 56,8 millones de euros. Dicha provisión se origina al ser inferior la cotización a 30 de junio de 2008 (39,32) a la cotización de 31 de diciembre de 2007 (48,12).

Se reduce el coste financiero de la deuda de Ferrovial Infraestructuras, en el primer semestre de 2008 ha ascendido a 70,1 millones de euros, frente a 95,7 en el mismo periodo del año anterior.

## **RESULTADOS POR PUESTA EN EQUIVALENCIA**

Esta partida sufre una reducción, situándose en 3,6 millones de euros frente a los 6,9 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 306,4 millones de euros, esta cifra incluye el 100% de la plusvalía generada por la venta de WDF.

En 2007 esta partida ascendía a 645,6 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 115,4 millones de euros, frente a 176,2 del año anterior.

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

La venta de WDF está exenta del pago de impuestos.

## SOCIOS EXTERNOS

Este epígrafe cambia de signo respecto al año anterior, alcanzando -44,2 millones de euros (86,3 en 2007). Este cambio de signo está motivado por los resultados antes de impuestos negativos tanto en ADI como en Autopistas.

## RESULTADO NETO

El resultado neto de los primeros seis meses se sitúa en 58,7 millones de euros (vs 756,0) en el año anterior, esta marcada evolución se explica, junto con los efectos ya mencionados, por el elevado impacto de los resultados extraordinarios netos en el Resultado neto de 2007 (705 millones de euros) y 2008 (213 millones de euros).

	<b>jun-08</b>	<b>dic-07</b>
<b>ACTIVOS NO CORRIENTES</b>		
Fondos de Comercio	6.915,3	7.241,6
Activos intangibles	167,8	160,3
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	29.368,6	30.928,5
Inversiones Inmobiliarias	104,3	
Inmovilizado material	825,7	784,8
Inversiones en asociadas	100,6	102,1
Activos financieros no corrientes	2.344,7	2.253,3
Activo por superávit de pensiones	209,0	165,4
Impuestos Diferidos	1.191,3	1.033,7
<b>DERIVADO FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE</b>	<b>633,1</b>	<b>251,0</b>
<b>ACTIVOS CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA Y DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS</b>	<b>615,3</b>	<b>1.095,8</b>
Activos corrientes	8.495,2	7.570,6
Existencias	576,2	497,0
Clientes y otras cuentas a cobrar	4.891,9	4.779,3
Tesorería y equivalentes	3.027,1	2.294,3
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>50.970,9</b>	<b>51.587,1</b>
<b>PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>		
<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>7.154,6</b>	<b>6.848,1</b>
Patrimonio neto atribuible a los accionistas	3.717,8	3.911,7
Socios externos	3.436,8	2.936,4
<b>INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS</b>	<b>332,7</b>	<b>321,8</b>
<b>PASIVOS NO CORRIENTES</b>	<b>35.313,3</b>	<b>36.300,9</b>
Provisiones para pensiones	99,0	93,4
Otras provisiones no corrientes	352,4	416,6
Deuda Financiera	30.705,4	31.633,8
Deuda no financiera	193,6	178,1
Impuestos Diferidos	2.868,4	3.138,5
Derivados financieros a valor razonable	1.094,4	840,6
<b>PASIVOS CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA Y DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS</b>	<b>277,1</b>	<b>362,5</b>
<b>PASIVOS CORRIENTES</b>	<b>7.893,2</b>	<b>7.751,8</b>
Deuda financiera	1.336,6	1.226,4
Deudas por operaciones de tráfico	5.977,0	6.015,3
Provisiones para operaciones de tráfico	579,6	510,1
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>50.970,9</b>	<b>51.585,1</b>

## POSICIÓN NETA DE TESORERÍA

La deuda neta consolidada de Ferrovial **desciende en 1.561 millones de euros** situándose en 28.703 millones de euros frente a los 30.264 en diciembre 2007.

Una parte importante (1.214 millones de euros) de la variación de la deuda de proyectos de infraestructuras tiene su origen en la evolución del tipo de cambio libra/euro, por la apreciación del euro.

	jun-08	dic-07
Construcción	-1.738,7	-1.910,7
Servicios	1.465,0	1.412,7
Corporación-resto	746,7	476,5
<b>PNT Grupo ex-infraestructuras (a)</b>	<b>473,0</b>	<b>-21,5</b>
Ferrovial Infraestructuras	2.080,7	2.181,7
Autopistas y aparcamientos	-352,7	-172,9
<b>PNT sociedades matrices Infraestructuras (b)</b>	<b>1.728,0</b>	<b>2.008,8</b>
<b>PNT sin proyectos infraestructuras c = (a+b)</b>	<b>2.201,0</b>	<b>1.987,3</b>
BAA	16.231,5	17.807,5
Resto aeropuertos	33,6	28,3
Autopistas	8.586,9	8.742,6
Tubelines y otras concesiones de Amey	1.619,5	1.663,9
Otros	30,1	34,1
<b>PNT proyectos infraestructuras (d)</b>	<b>26.501,6</b>	<b>28.276,4</b>
<b>Posición neta de tesorería total (c+d)</b>	<b>28.702,6</b>	<b>30.263,8</b>

### Las principales variaciones se deben a:

La evolución del tipo de cambio ha supuesto una reducción del importe global de la deuda de proyectos de infraestructuras. En concreto por dicho concepto la deuda se reduce 2.049 millones de euros.

La posición neta de tesorería, en libras, se reduce respecto a diciembre de 2007 267 millones de libras, siendo las principales variaciones las siguientes:

- En junio de 2008, se ha llegado a un acuerdo por el cual la deuda PIK aportada por GIC (titular del 10% del capital de la sociedad cabecera del grupo BAA, FGP topco) ha sido capitalizada. Dicha deuda, tenía un saldo incluyendo intereses no pagados de 486 millones de libras, su valor nominal era de 385 millones de libras, tenía vencimiento a 10 años y devengaba un tipo de interés del 13%.

- En abril de 2008 se canceló un préstamo otorgado por el Banco Europeo de Inversiones (BEI) cuyo saldo era a 31 de diciembre de 411 millones de libras. Dicho préstamo ha sido cancelado contra las líneas de crédito existentes. Al mismo tiempo el BEI se ha comprometido a conceder nuevamente un préstamo cuando la nueva estructura esté cerrada, sujeto a ciertas condiciones, hasta un importe de 439 millones de libras.

- En febrero de 2008 se obtuvo una nueva línea de capex, hasta un máximo de 800 millones de Libras, adicional a las ya existentes. La nueva línea con vencimiento en abril de 2011, tiene un tipo de interés con referencia al LIBOR más 233,75 p.b de margen, con incrementos del margen: julio de 2008 +16,5 p.b, enero de 2009 +22 p.b, julio de 2009 +22 p.b.

- A 30 de junio de 2008 el importe dispuesto de las líneas de crédito para inversiones era de 970 millones de libras, parte del mismo se han utilizado para cancelar el préstamo del BEI. El

**Informe de Gestión Intermedio a 30 de Junio de 2008**  
Grupo Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

---

importe no dispuesto de las líneas de crédito a 30 de junio asciende a 1.100 millones de libras, cubriendo las necesidades para los nuevos proyectos de inversión previstos en 2008 y 2009.

- Por otro lado, se ha registrado un incremento de 130 millones de libras en el saldo de los Bonos a 30 de junio de 2008 debido al impacto del tipo de cambio Euro – Libra sobre los bonos en Euros de BAA. Dicho impacto se ha visto compensado por el efecto de los derivados *cross currency swap* que la compañía tiene contratados para cubrir el riesgo de tipo de cambio de dichos bonos.

En relación con la deuda de resto de sociedades las principales variaciones existentes en el primer semestre del 2008 son las siguientes:

- En Aeropuertos, variación fundamentalmente por la disminución de la deuda formalizada en 2006 existente en Ferrovial Infraestructuras, S.A. con el objeto de financiar el desembolso en el capital de FGP Topco (BAA). Dicha deuda asciende a 1.362 millones de libras, ha sufrido una disminución por efecto de la depreciación de la libra frente al euro en el período de 122 millones de euros.

## FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO

	Flujo de Caja ex- proyectos de infraestructuras	Flujo de Caja proyectos de infraestructuras	Eliminaciones	Flujo de caja consolidado
RBE	330	954	0	1.284
Pago de impuestos	-8	4	0	-12
Cobro de dividendos	340	0	-340	0
Fondo maniobra	-279	28	0	-251
<b>Flujo operaciones</b>	<b>384</b>	<b>978</b>	<b>-340</b>	<b>1.022</b>
Inversión	-452	-1.152	49	-1.554
Desinversión	3	772	0	776
<b>Flujo de inversión</b>	<b>-448</b>	<b>-379</b>	<b>49</b>	<b>-778</b>
<b>Flujo de la actividad</b>	<b>-65</b>	<b>599</b>	<b>-291</b>	<b>243</b>
Flujo intereses	-76	-854	0	-930
Flujo de capital y socios externos	0	59	-49	10
Flujo de dividendos	-127	-364	340	-151
Var. tipo de cambio	116	1.922	0	2.038
Otros mov. de deuda (no flujo)	-61	412	0	351
<b>Variación tesorería neta</b>	<b>-214</b>	<b>1.775</b>	<b>0</b>	<b>1.561</b>
<b>Posición neta inicial</b>	<b>-1.987</b>	<b>-28.276</b>	<b>0</b>	<b>-30.264</b>
<b>Posición neta final</b>	<b>-2.201</b>	<b>-26.502</b>	<b>0</b>	<b>-28.703</b>

	Construcción	Servicios	Autopistas y Aparcamientos	Aeropuertos	Resto	Total ex-proyectos de infraestructuras
RBE	151	182	10	-9	-4	330
Pago de impuestos	-4	-5	0	0	0	-8
Cobro de dividendos	0	4	336	0	0	340
Fondo maniobra	-124	-120	8	0	-41	-279
<b>Flujo operaciones</b>	<b>23</b>	<b>61</b>	<b>355</b>	<b>-9</b>	<b>-45</b>	<b>384</b>
Inversión	-22	-84	-124	0	-221	-452
Desinversión	0	3	0	0	0	3
<b>Flujo de inversión</b>	<b>-22</b>	<b>-81</b>	<b>-124</b>	<b>0</b>	<b>-221</b>	<b>-448</b>
<b>Flujo de la actividad</b>	<b>1</b>	<b>-20</b>	<b>230</b>	<b>-9</b>	<b>-266</b>	<b>-65</b>
Flujo intereses	38	-33	-1	-61	-21	-76
Flujo de capital y socios externos	0	0	0	0	0	0
Flujo de dividendos	-196	-1	-50	31	89	-127
Var. tipo de cambio	-8	6	0	122	-4	116
Otros mov. de deuda (no flujo)	-7	-4	1	17	-68	-61
<b>Variación tesorería neta</b>	<b>-172</b>	<b>-52</b>	<b>180</b>	<b>101</b>	<b>-270</b>	<b>-214</b>
<b>Posición neta inicial</b>	<b>1.911</b>	<b>-1.413</b>	<b>173</b>	<b>-2.182</b>	<b>-477</b>	<b>-1.987</b>
<b>Posición neta final</b>	<b>1.739</b>	<b>-1.465</b>	<b>353</b>	<b>-2.081</b>	<b>-747</b>	<b>-2.201</b>

	Construcción	Servicios	Autopistas y Aparcamientos	BAA	Resto aeropuertos	Total proyectos de infraestructuras
RBE	1	39	336	575	3	954
Pago de impuestos	0	11	-13	-1	0	-4
Cobro de dividendos	0	0	0	0	0	0
Fondo maniobra	43	72	20	-109	2	28
<b>Flujo operaciones</b>	<b>43</b>	<b>122</b>	<b>343</b>	<b>464</b>	<b>6</b>	<b>978</b>
Inversión	-46	-143	-201	-753	-9	-1.152
Desinversión	0	0	0	772	0	772
<b>Flujo de inversión</b>	<b>-46</b>	<b>-143</b>	<b>-201</b>	<b>19</b>	<b>-9</b>	<b>-379</b>
<b>Flujo de la actividad</b>	<b>-2</b>	<b>-21</b>	<b>142</b>	<b>483</b>	<b>-3</b>	<b>599</b>
Flujo intereses	-1	-50	-217	-584	-2	-854
Flujo de capital y socios externos	0	0	59	0	0	59
Flujo de dividendos	0	-5	-359	0	0	-364
Var. tipo de cambio	0	123	586	1.214	0	1.922
Otros mov. de deuda (no flujo)	7	-2	-55	463	0	412
<b>Variación tesorería neta</b>	<b>4</b>	<b>44</b>	<b>156</b>	<b>1.576</b>	<b>-5</b>	<b>1.775</b>
<b>Posición neta inicial</b>	<b>-34</b>	<b>-1.664</b>	<b>-8.743</b>	<b>-17.808</b>	<b>-28</b>	<b>-28.276</b>
<b>Posición neta final</b>	<b>-30</b>	<b>-1.620</b>	<b>-8.587</b>	<b>-16.232</b>	<b>-34</b>	<b>-26.502</b>

## INVERSIONES BRUTAS

	<b>jun-08</b>
Construcción	22,6
Servicios	84,1
Autopistas y aparcamientos	122,2
Aeropuertos	0,0
Otros	269,4
<b>Total</b>	<b>498,2</b>

Las principales inversiones se encuentran 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

## **II. DESCRIPCIÓN DE LOS PRINCIPALES RIESGOS E INCERTIDUMBRES QUE AFRONTA LA EMPRESA EN EL SEGUNDO SEMESTRE DE 2008**

Las actividades de Ferrovial se desarrollan en diversos países, con diferentes entornos socioeconómicos y marcos reguladores. En este contexto existen riesgos de diversa naturaleza consustanciales a los negocios y sectores en los que la compañía opera.

Dichos riesgos así como los sistemas de gestión que se utilizan para su seguimiento se comentan en detalle tanto en el informe de gestión del ejercicio 2007 como en el informe de gobierno corporativo. Las políticas de gestión de riesgos financieros se analizan también con más detalle en la nota 3 de las cuentas anuales consolidadas de 2007.

A continuación se describen los principales riesgos e incertidumbres que afronta Ferrovial para el segundo semestre de 2008 que se derivan fundamentalmente de la evolución de la situación económica global.

### **- Restricciones en el mercado de crédito**

La situación de los últimos meses en los mercados financieros se ha caracterizado por el aumento de las dificultades para obtener acceso a nuevas emisiones tanto en el mercado de deuda bancaria como en el de bonos dicha situación podría prolongarse en el segundo semestre. A pesar de ello y tal y como se ha indicado en los estados financieros consolidados intermedios Ferrovial a junio de 2008, durante el primer semestre del 2008 se han conseguido cerrar importantes operaciones de financiación (Autopista 407, Autema, Central Greece, SH130 Texas) y ha avanzado de forma significativa en el proceso de dotar a BAA de una estructura de financiación permanente todavía no completada a la fecha de emisión del presente informe.

### **- Evolución de los tipos de cambio**

En los últimos meses el euro ha experimentado un proceso de apreciación frente a otras monedas, principalmente la libra esterlina, el dólar americano y el dólar canadiense monedas a las que Ferrovial tiene mucha exposición ya que gran parte de sus inversiones están nominadas en dichas divisas. Dicho apreciación parece haberse frenado en los últimos meses.

La política de gestión del riesgo de tipo de cambio se describe con detalle en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2007. A este respecto, es de destacar que Ferrovial mantiene la política de no realizar coberturas para cubrir el saldo neto de inversión en divisas distintas del euro cuando se considera que son inversiones a largo plazo que no van a generar flujos monetarios para el accionista en el corto plazo y que están nominadas en divisas fuertes que no deberían de generar fuertes fluctuaciones en una visión a largo plazo.

Si dicho proceso de apreciación continuase a lo largo del segundo semestre del ejercicio 2008 Ferrovial podría verse afectada en las diferentes partidas de su cuenta de resultados en tanto en cuanto que gran parte de sus operaciones se realizan en dichas divisas que son las divisas funcionales de importantes áreas de negocio del grupo. Igualmente podría tener un impacto patrimonial que a nivel de estados financieros se registraría contra reservas como diferencias de conversión debido a la depreciación del valor de las inversiones nominadas en dichas divisas.

### **- Evolución de los tipos de interés**

La situación actual de los mercados financieros podría implicar que en el segundo semestre del ejercicio 2008 se produjese un aumento de los tipos de interés. El impacto en la cuenta de resultados de Ferrovial de dicho aumento estaría limitado por el hecho de que aproximadamente el 80% de su deuda está cubierta ante el riesgo de tipo de interés.

### **- Exposición al riesgo de inflación**

Otro de los aspectos que caracteriza el entorno económico actual es un aumento generalizado de las expectativas de inflación.

# **Informe de Gestión Intermedio a 30 de Junio de 2008**

## **Grupo Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes**

---

Si dicha tendencia se mantuviese a lo largo del segundo semestre de 2008 los impactos para Ferrovial serían:

- Desde un punto de vista de los costes operativos hay que destacar que en general la mayoría de los ingresos de Ferrovial están indexados a la inflación, tanto en la actividad de Aeropuertos como en la de Autopistas y Aparcamientos donde se aplican precios regulados que se ajustan habitualmente por la inflación, como en los contratos de construcción y servicios donde también existen acuerdos de revisión de precios que tienen en cuenta la evolución de los principales costes asociados. Ello implicaría que aunque con cierto espacio temporal los aumentos posibles de costes operativos se recuperarían con un ajuste en el volumen de ingresos.
- Desde un punto de vista financiero, es de destacar que actualmente Ferrovial tiene contratados determinados pasivos financieros o derivados financieros que aunque aseguran un tipo de cambio real fijo, varían en función de la inflación, dichos productos están contratados en actividades en las que también los ingresos están claramente ligados con la evolución de la inflación. En este sentido un aumento de las expectativas de inflación podría suponer un aumento de los costes financieros ligados a la inflación costes que en general no supondrían una salida de caja actual ya que habitualmente el pago de los mismos se produce en base a la evolución global de la inflación en el momento del repago del principal.

### **- Evolución de la cotización de Ferrovial y de Cintra.**

Ferrovial directamente o a través de algunas de sus filiales tiene otorgados a sus empleados determinados sistemas retributivos consistentes en opciones sobre acciones de Ferrovial y de Cintra. Para cubrir el impacto patrimonial de una posible subida del valor de la acción tiene contratado en paralelo determinados contratos de permuta financiera que se describen con detalle en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2007 y en los estados financieros intermedios de junio de 2008 para aquellos planes adicionales otorgados en dicho periodo. Como se ha descrito en los estados financieros semestrales la evolución negativa de la cotización de las acciones de Ferrovial y de Cintra en los primeros seis meses del ejercicio 2008 ha supuesto el reconocimiento de una pérdida por importe de 85 millones de euros, aplicando las cotizaciones a 30 de junio de 2008 (39,32 y 7,12 euros por acción respectivamente). Dicha pérdida no supone ningún impacto a nivel de caja ya que ninguno de dichos planes tiene vencimiento en el corto plazo

En el caso de mantenerse la evolución negativa de dichas acciones en el segundo semestre de 2008, Ferrovial debería registrar pérdidas adicionales.

### **- Impacto de la recesión económica y el aumento del precio del crudo en el tráfico de las Autopistas y los Aeropuertos.**

La evolución de la situación económica global y en concreto el aumento de los precios del crudo en los primeros seis meses del ejercicio 2008 ha tenido una cierta repercusión negativa en la evolución del tráfico aéreo y del tráfico en determinadas autopistas. Dicha evolución podría continuar durante el segundo semestre de 2008. Aunque en la situación actual es difícil establecer en qué momento se puede producir la recuperación de dicha tendencia, si se analiza la evolución histórica de dichas variables en situaciones de crisis similares, se puede concluir que en general la tendencia se ha recuperado en el medio plazo, recuperando en pocos años a la tendencia de crecimiento previa a la crisis.

### **- Impacto en la actividad de construcción en España de la reducción de actividad en el sector de edificación residencial**

La reducción de la actividad de construcción residencial en España motivada por la crisis inmobiliaria ha supuesto ya en el primer semestre del ejercicio 2008 una reducción de las ventas de la actividad de construcción en España en un 12,5% respecto al ejercicio anterior.

El mantenimiento de esta tendencia en el segundo semestre del ejercicio, además del impacto en la reducción del volumen de actividad podría tener repercusiones en un aumento de la morosidad provocada por las dificultades financieras que podrían soportar determinadas empresas dedicadas a la actividad de promoción inmobiliaria. A este respecto cabe destacar que la División de Construcción tiene establecidos una serie de procedimientos con el objeto de controlar y mitigar dicho riesgo.

**- Pronunciamiento de la Comisión de Competencia del Reino Unido sobre la posición de mercado de BAA**

Adicionalmente a los factores de riesgos e incertidumbres anteriormente comentados vinculados con la evolución global de la situación económica, es también necesario destacar que actualmente la Comisión de Competencia del Reino Unido está tramitando expediente en relación con la posición de mercado de BAA en la actividad aeroportuaria de dicho país. Dependiendo de la resolución final que se adopte en el procedimiento, BAA se podría ver forzada a vender uno o varios aeropuertos. Está prevista la emisión de un informe provisional por parte de la Comisión de Competencia en la segunda quincena de agosto y el pronunciamiento definitivo como máximo en el primer trimestre de 2009.

**- Reforma fiscal en el Reino Unido. Abolición del “Industrial Buildings Allowance”**

Por último también es destacar el impacto de la reforma fiscal en el Reino Unido relativa a la abolición del "Industrial Buildings Allowance" que ha sido finalmente aprobada el pasado día 21 de julio y que se menciona con mayor detalle en el apartado de pasivos contingentes de los estados financieros semestrales del periodo junio 2008.

**ANEXO I**

**EVOLUCIÓN TIPOS DE CAMBIO**

Tipo de cambio cierre (Balance)	Var.% 08-07	Tipo de cambio medio (PyG)	Var.% 08-07
Libra Esterlina	0,7904	0,7780	15,2%
Peso Chileno	825,4	726,6	2,0%
Dólar Americano	1,5736	1,5447	15,7%
Dólar Canadiense	1,6021	1,5535	3,5%
Franco Suizo	1,6064	1,6013	-2,1%
Zloty Polaco	3,3532	3,4697	-9,6%

## ANEXO II

### HECHOS RELEVANTES

- ✓ **Nota para inversores en relación con la propuesta de 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).**

El Gobierno del Reino Unido anunció en el presupuesto de Marzo de 2007 que el IBA sería eliminado en un plazo de tres años a contar desde el 1 de abril de 2008. BAA y otras compañías afectadas han protestado enérgicamente contra esta eliminación, pero en un anuncio posterior de fecha 17 de diciembre de 2007 el Gobierno afirmó que su intención continúa siendo acabar con el IBA. 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).**

## HECHOS POSTERIORES AL CIERRE

- ✓ **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.

## ANEXO III

# PRINCIPALES ADJUDICACIONES

### **Construction**

- ✓ Conservación y explotación de un tramo de la A-2 de Calatayud a Alfajarín
- ✓ Nueva carretera Icod de los Vinos – El Tanque, Tenerife
- ✓ Autovía A-60. Tramo: Santas Martas - León
- ✓ Construcción del centro penitenciario Puig de Les Basses de Figueres, Girona
- ✓ Eje Atlántico de alta velocidad. Tramo: Rialño-Padrón (A Coruña)
- ✓ Autovía Mudéjar A-23, tramo de Cadearenas a Lanave, Huesca
- ✓ Obras de la línea 1 del metro ligero de Granada. Tramo II ,subtramo II, Pk 1,800 – Campus de la Salud
- ✓ Construcción de plataforma del nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante. De El Carrus a Elche
- ✓ Edificios de oficinas del parque empresarial Vía Norte parcela M1-4 APE 08.14 Las Tablas, Madrid
- ✓ Base de montaje de Villarrubia de Santiago. Acceso ferroviario de alta velocidad Madrid-Cuenca-Valencia.
- ✓ Estación marítima en el puerto de Alcudia, Mallorca
- ✓ Obras de emergencia para facilitar la utilización de los recursos de la desalinizadora de Carboneras, Almería
- ✓ Diseño del Edificio Terminal y planificación de la preconstrucción en el Aeropuerto de Heathrow, Londres
- ✓ Centros mixto, instituto de ciencias matemáticas e instituto de física teórica CSIC-UAM en Madrid
- ✓ Edificio para instituto de medicina molecular Príncipe de Asturias en la Universidad de Alcalá de Henares.
- ✓ 70 viviendas, trasteros, garaje y urbanización en las parcelas 106-107 sitas en el PAU-4 de Móstoles, Madrid
- ✓ Construcción del Centro Residencial y de Estancias Diurnas de la localidad de Sonseca, Toledo
- ✓ Edificio industrial para centro logístico de Unicaja en el parque de nuevas tecnologías en Humilladero, Málaga
- ✓ Dotación de los recursos del trasvase Tajo – Segura a los regadíos del TM. De Pliego, Murcia
- ✓ 83 viviendas dotacionales, 1 local y 87 plazas de parking en Les Franqueses del Vallés, Barcelona
- ✓ Subsanación de patologías en edificios demaniales, patrimoniales y otros en uso del Ayuntamiento de Madrid
- ✓ Ampliación del tratamiento terciario de la Estación Depuradora de Aguas Residuales de La Gavia, Madrid
- ✓ Terminación segunda fase Residencia de la Tercera Edad en Torrejón de Ardoz, Madrid
- ✓ Construcción de una depuradora dentro del marco de la construcción de una fábrica de levadura en Valladolid
- ✓ Planta de tratamiento biológico de aguas residuales y sus anexos en Valladolid
- ✓ Proyecto de urbanización de la ronda de Sant Raimon de Penyafort, tramo II Llull-Cristófol de Moura
- ✓ 54 viviendas de VPP, trasteros y garaje en la manzana BA 08 P Sector 3 de Paracuellos del Jarama, Madrid."
- ✓ Urbanización del polígono Las Castellanas en el término municipal de San Fernando de Henares, Madrid
- ✓ Obras en plantas de la refinería de La Rábida, Huelva
- ✓ Obras de rehabilitación del edificio antigua sucursal del Banco de España en Córdoba
- ✓ Ejecución de las obras de ampliación CEIP 2 líneas Pinyana d'Alfarrás, Segriá (Lleida)."
- ✓ Colegio de educación infantil y primaria Rincón de Bonanza en Orihuela, Alicante
- ✓ Acondicionamiento edificio en la factoría de Michelin España Portugal, S.A. de Aranda de Duero, Burgos
- ✓ Piscina tipo 2, piscina básica polivalente, en el término municipal de Santa Úrsula, Tenerife
- ✓ Polideportivo municipal y piscina cubierta en Marchamalo, Guadalajara
- ✓ 1ª fase de las obras de construcción del espacio temático Barranco Perdido de Enciso, La Rioja
- ✓ Edificio para Centro de Formación Profesional Ocupacional en el Campus de Jerez
- ✓ Construcción de Centro de enseñanza 12 unidades de primaria y gimnasio en Navalcarnero, Madrid
- ✓ 30 apartamentos y garajes en la calle Centenario, nº 2 en Rota, Cádiz
- ✓ Adecuación de plataforma. Aeropuerto de Tenerife/Sur
- ✓ Obras de remodelación de la plaza de abastos en Pola de Siero, Asturias
- ✓ Saneamiento y depuración de aguas residuales en municipios de la Vega Baja, Alicante
- ✓ Accesos a los terrenos destinados a eventos feriales en la UE-141 del plan general de Arganda del Rey, Madrid
- ✓ Ampliación del hotel Don Carlos de Marbella, Málaga

### **Infraestructuras**

- ✓ Explotación del aparcamiento en el aeropuerto de Palma de Mallorca
- ✓ Regulación del estacionamiento limitado ORA en Torrijos (Toledo)

### **Servicios**

- ✓ Recogida de Residuos Urbanos, Mantenimiento de Contenedores y Limpieza de Estepona (Málaga)
- ✓ Servicio de Limpieza del Hospital Regional Universitario Carlos Haya y sus centros dependientes
- ✓ Servicio de Limpieza del Complejo Hospitalario de Ourense
- ✓ Servicio de limpieza y conservación zonas verdes públicas, Zona Norte, Móstoles (Madrid)
- ✓ Conservación carreteras en la provincia de Ávila
- ✓ Recogida y Transporte de Residuos Sólidos Urbanos en la Mancomunidad Sierra Occidental de Huelva
- ✓ Ampliación de servicios de limpieza viaria y Recogida de Residuos Urbanos en Baracaldo
- ✓ Limpieza Hospital La Inmaculada, Almería
- ✓ Logística interna planta Michelín, Valladolid
- ✓ Mantenimiento integral y conducción de la Fundación Hospital Alcorcón